



Monumentaal

NIEUWSBRIEF VAN DE MONUMENTENSTICHTING BAET EN BORGH

15de jaargang nr. 1 – april 2010

Voorwoord

Onlangs kreeg ik een van de eerste uitgaven van Monumentaal uit 1986 weer onder ogen. Initiatiefnemer en eerste voorzitter van onze monumentenstichting, Baron van Verschuer, sprak hierin zijn bewondering uit voor de vrijwilligers van het eerste uur die de restauratie van De Tuut ter hand hadden genomen. Goed om je te realiseren met wat voor moeilijkheden zij in die tijd te kampen hadden. Het gemaal was na jaren van stilstand en verwaarlozing een demotiverende puinhoop geworden. Vergunningen voor de restauratie kwamen buitengewoon traag beschikbaar. Geld voor aanschaf van gereedschappen en materialen kwam mondjesmaat en altijd erg laat beschikbaar.

Ondanks al deze frustraties zetten de vrijwilligers door en bleven ze tegen de stroom van moeilijkheden oproeien. En kijk eens met welk resultaat. Onze Tuut staat er glanzend bij en laat een zestel weekenden per jaar draaiend zien hoe het Land van Maas en Waal in de eerste helft van de vorige eeuw zich onttreed van het teveel aan regen- en kwelwater.

Een van de vrijwilligers van het eerste uur, Peter Hoogveld, beschrijft verderop in deze uitgave hoe hij en zijn vader zich door deze eerste jaren hebben heengeslagen. In een volgende uitgave zal Jaap Garsijn, de eerste hoofdmachinist tijdens de restauratie, van zijn belevingen uit die tijd vertellen.

De werkomstandigheden voor de vrijwilligers zijn in de ruim vijftientig jaar sinds het begin van de restauratie, geweldig verbeterd. We hebben in de afgelopen winter in eigen beheer een werkplaats op het achterterrein gebouwd om revisie-

werkzaamheden aan onderdelen van de installatie onder verantwoorde omstandigheden uit te kunnen voeren.

Ondanks het feit dat het gemaal er op het eerste oog al fantastisch uitziet, blijft het de ambitie van de vrijwilligers om het verder te vervolmaken. We hebben nog twee stoomketels met bijbehorende oververhitters, die weer bedrijfsklaar gemaakt moeten worden. De historische dieselmotoren die na het stoomtijdperk gemalen hebben aangedreven, zijn reeds geplaatst en bevinden zich nu in het proces van revisie. Naar verwachting zal de eerste in het komende seizoen weer draaiend worden getoond.

De hechte club vrijwilligers dwingt alom respect af. De behaalde resultaten geven subsidieverstrek- kers het vertrouwen dat dit stuk erfgoed tot in lengte van jaren bewaard zal blijven. Zij stellen financiële ondersteuning nu veel beter op tijd beschikbaar dan in de moeilijke eerste jaren. Penningmeester Harry Pastors, die jarenlang inkomsten en uitgaven goed in balans wist te houden, heeft de boekhouding recentelijk overgedragen aan Jan Daamen. Het bestuur dankt Harry voor zijn voortreffelijke inzet en heeft alle vertrouwen dat de financiën bij Jan in even goede handen zijn.

Kortom, aan activiteiten en enthousiasme geen gebrek op De Tuut. Op de volgende pagina's kunt u er meer over lezen. Overtuigt u zichzelf ervan door in het komende stoomseizoen weer bij ons te komen kijken. We verheugen ons bij voorbaat op uw bezoek.

Namens het bestuur,
Minne Kikstra

Herinneringen aan machinist Louis Fliervoet, deel 1 (door Henk Buiteman)

Naast mijn belangstelling voor de oude techniek van Stoomgemaal De Tuut heb ik mij ook verdiept in de mensen die destijds met deze techniek werkten. Tijdens de bezoeken van een aantal oud-

medewerkers aan het gemaal (Liewe Elzinga - overleden in 2009 - Piet van Geenen en Maurice Termont) heb ik hen 'uitgehoord' met als doel iets van hun ervaringen en belevenissen op De Tuut

vast te kunnen leggen (zie de Monumentaals van april en november 2007 en van november 2008). In hun verhalen werd de naam Fliervoet veelvuldig genoemd. Hij was de machinist die er tijdens de bouw kwam werken tot aan zijn pensioen in 1954.

Twee belangrijke gebeurtenissen markeerden zijn lange werkzame periode op De Tuut. Ten eerste de overstroming in 1926 en ten tweede de 2^{de} wereldoorlog. Helaas zijn er uit die periodes weinig of geen gegevens meer te vinden. Zelfs niet in de vorm van wachtboeken. Zo had ik graag willen weten of het gemaal tijdens de overstroming onder water heeft gestaan en hoe alles er tijdens de oorlog aan toe ging. Wat dat laatste betreft: waren er voldoende kolen om de ketels te kunnen stoken?

Fliervoet was - zoals gezegd - de eerste machinist en door de gesprekken met verschillende mensen die hem nog gekend hebben, heb ik getracht een beeld van hem te krijgen. Voor de verhalen en foto's uit de tijd van vroeger ben ik veel dank verschuldigd aan dhr. L. Greep, mevr. W. Savelkous, dhr M. Termont, dhr. P. van Geenen, mevr. G. van Geenen, dhr. Ch. van Grinsven, dhr. G. Mulders, dhr. W. Fliervoet en dhr. L. Fliervoet (de kleinzoon van).

Louis Fliervoet was de eerste machinist op Stoomgemaal De Tuut; hij was in dienst van het Waterschap de Gecombineerde Waterlossing der Polderdistricten "Rijk van Nijmegen" en "Maas en Waal" te Druten. De oude benaming voor het gemaal, zoals we die ook tegenkomen in de vergunning voor de stoomketels, was Appelternsche Sluis.

Louis Fliervoet werd geboren in Rosmalen op 26 januari 1889. Zijn vader was machinist bij het Staats Spoor (Louis is dus met 'stoomverhalen' opgegroeid) en woonde vanwege zijn werk in diverse plaatsen in Nederland. Louis kwam uit een groot gezin, er waren veertien kinderen. Hij groeide op in Utrecht, Rotterdam en Nijmegen.



Pompkelder gemaal Maasbommel

In deze laatste stad ging hij naar de ambachtsschool, waar hij leerde smeden en metaal bewerken.

Voordat Louis in 1918 bij Stoomgemaal De Tuut kwam werken (hij was toen ongeveer 29 jaar), was hij als machinist werkzaam op het Maasbommels gemaal.



Gemaal Maasbommel

Dit stoomgemaal was oorspronkelijk gebouwd in 1867 en is omgebouwd in 1911. Er werd daar toen een nieuwe Stork installatie geplaatst met één in plaats van twee ketels, een stoommachine en een centrifugaalpomp. Volgens het gemeentearchief is Louis op 15 maart 1910 ingeschreven in Maasbommel.

Waarschijnlijk is hij dus betrokken geweest bij de ombouw en inbedrijfstelling van dit gemaal voor de dorpspolder Maasbommel.

De stoommachine en de ketel daar waren vrijwel identiek aan de latere installatie op De Tuut. Louis had dus ervaring met dit soort ketels en machines. Naast het Maasbommels gemaal stond de machinistenwoning (uiteeraard in die tijd nog zonder stromend water, elektriciteit of gas), want de machinist van het gemaal had een belangrijke taak en was verplicht naast het gemaal te wonen. Zijn werk bestond uit het bedienen en onderhouden van de installatie en zijn salaris in die tijd bedroeg ca. zeshonderd gulden per jaar met vrij wonen, vuur en licht, zoals dat toen genoemd werd.

Het gemaal te Maasbommel, heden ten dage zonder schoorsteen, is nu een woonhuis. In de kelder zijn nog bouwkundige restanten te zien van de bemalingsinstallatie.

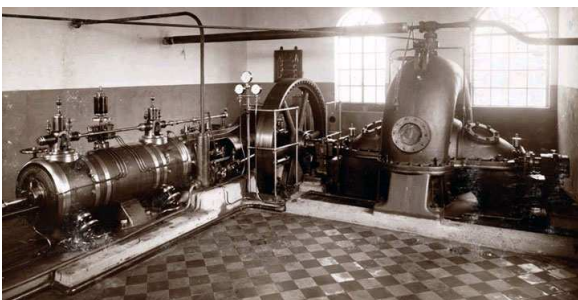
De machinistenwoning echter is verdwenen.

Louis (voluit Lodewijk Marinus Fliervoet) trouwde op 21 oktober 1913 met Nel (Petronella Johanna Schonenberg) uit Maasbommel. Ze kregen drie kinderen.

Hoe de benoeming van Louis als machinist op Stoomgemaal De Tuut precies tot stand is gekomen, blijft onduidelijk. Johan Christiaan Greep, die als machinist op het gemaal in Acquoy werkte, had ook naar deze baan op De Tuut gesolliciteerd. Maar dat ging vlak voor zijn verhuizing niet door,

omdat Fliervoet toen werd benoemd. Mogelijk is diens ervaring met het in gebruik nemen van een nieuwe installatie doorslaggevend geweest, maar dat is gissen. Johan Christiaan Greep vertrok echter toch uit Acquoy en werd machinist op het Maasbommels gemaal, dat tot 1945 in werking bleef. Daarna verhuisde de familie Greep naar Stoomgemaal De Blauwe Sluis, eveneens in de gemeente Appeltern.

Zoals gezegd ging Louis Fliervoet dus als machinist van Stoomgemaal Maasbommel naar het in aanbouw zijnde, veel grotere en iets modernere stoomgemaal De Tuut.



Machinekamer gemaal Maasbommel

In het dagboek van opzichter G.J. Arntz (onlangs gevonden in het archief van Royal Haskoning) dat



tijdens de bouw van De Tuut is bijgehouden, werd de naam Louis Fliervoet voor het eerst genoemd op 6 september 1918, toen hij kwam informeren naar zijn toekomstige machinistenwoning. Op 31 oktober 1918 verhuisde hij naar Appeltern. Tijdens de bouw van het stoomgemaal was hij dus al in beeld. In het dagboek van opzichter Arntz wordt hij dan al diverse keren genoemd, bijv. als hij werkzaamheden verricht aan ijzerwerk van een balkon (het is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld) bij smid Loeffen in Appeltern.

(wordt vervolgd in de volgende Monumentaal)

De restauratie van de kolenloods (door Goof van Oers)

Toen een aantal jaren geleden begonnen werd met de restauratie van het gemaal, viel de kolenloods hier buiten, omdat deze in zeer bouwvallige staat was, bijna op instorten stond en niet als monument werd erkend. Daarom was er ook geen geld voor beschikbaar. In 1996 kwam de heer P. Vos met het voorstel de kolenloods te restaureren en als tegenprestatie wilde hij een werkplaats inrichten in het achterste gedeelte en hierover kunnen beschikken voor een periode van dertig jaar. Dit plan is toen zo uitgevoerd, waarna het gemaal de beschikking kreeg over een bescheiden bezoekerscentrum.

In 2007 gaf de heer Vos te kennen dat hij wilde



vertrekken en we hadden op dat moment de mogelijkheid hem uit te kopen. Daarna kwam ook het achterste gedeelte van de kolenloods voor het gemaal beschikbaar.

Een van onze wensen was een iets ruimer bezoekerscentrum met een goed verwarmingssysteem, zodat het ook in de koude perioden van het jaar gebruikt zou kunnen worden. Verder hadden we in de loop der tijd de beschikking gekregen over enkele dieselmotoren die dienst hadden gedaan als aandrijving van bemalingpompen. Zo is het idee ontstaan om in het achterste gedeelte van de ko-

lenloods een soort museum met verschillende aandrijftechnieken van gemalen in te richten, zo mogelijk met werkende machines. Ook bestond er behoefte aan een aparte vrijwilligersruimte; tot dan werd het bezoekerscentrum hiervoor gebruikt, maar dat was soms niet beschikbaar vanwege andere activiteiten. Voor dit alles is toen een plan gemaakt en daarna een begroting. Het geld was er echter niet. Na wat lobbywerk zijn er enkele subsidiebronnen gevonden. Het geheel is ondergebracht in het POP (plattelands ontwikkelingsprogramma) van de provincie Gelderland. Via dit POP plan werden vooral subsidies verkregen van de EU, de provincie Gelderland en het Waterschap Rivierenland. Verder waren er bijdragen van de Nederlandse Waterschapsbank, de Rabobank en de Lionsclub afd. Maas en Waal in verwerkt, alsmede een eigen



bijdrage.

Zodra de toezegging er was, zijn we begonnen. Eerst is er in het achterste gedeelte een nieuwe toilethoek gebouwd en werd de nieuwe vrijwilligersruimte ingericht. Vervolgens is de oude toilet-ruimte afgebroken en dat gedeelte is bij het bezoekerscentrum getrokken. Er werd vloerverwarming aangelegd en de ruimte werd tochtvrij gemaakt, zodat we nu ook in de wintermaanden activiteiten kunnen organiseren. Het buffet is opnieuw ingericht en de wanden zijn geschilderd. Daarna zijn we met het achterste gedeelte begonnen. We zijn van plan om hier een Crossley motor uit 1924 en een Stork motor uit 1958 werkend op te stellen. Voor beide motoren is een fundatie gemaakt. Deze is vrij zwaar uitgevoerd, vooral omdat we niet willen dat eventuele trillingen op de fundatie van de schoorsteen worden overgedragen. De machines zijn inmiddels op hun fundaties geplaatst en er wordt hard aan de Crossley gewerkt. De Stork komt later. Binnenkort wordt de vloer van deze ruimte betegeld, waarna de wanden afgeschilderd zullen worden. Vanaf het voorjaar hebben we dan een ruimte waarin we ook exposities kunnen houden. Als eerste zal er een expositie van het Waterschap Rivierenland gedurende een aantal maanden te bezichtigen zijn. Ook zijn we van plan om er een aantal kleine modelmachines tentoon te stellen, die tijdens stoomweekenden kunnen draaien. Het POP restauratieproject zal in april worden afgerond.

Hoe het begon (door Peter Hoogveld)

Als stoom in je genen zit

Als kind ging ik dikwijls naar het station in Nijmegen, waar vaak een stoomtrein stond voor het traject Nijmegen - Kleef. Toen is mijn belangstelling voor stoom ontstaan. De stoomlucht, vermengd met olie, was een geur die mijn hart sneller deed kloppen. Ook fietste mijn vader regelmatig met me door het Land van Maas en Waal. Vaak fietsten we dan ook langs het stoomgemaal. Ik kan me nog maar van één keer herinneren dat het gemaal tijdens zo'n fietstocht ook werkelijk in be-



drijf was. Jaren later, begin jaren tachtig, werd mijn aandacht getrokken door een artikel in de krant, waarin Stichting Baet en Borgh op zoek was naar mensen met enig technisch inzicht voor het restaureren van het stoomgemaal. Er werd een vergelijking gemaakt, dat als je aan een brommer kunt sleutelen, je ook voor het stoomgemaal De Tuut een waardevolle bijdrage als vrijwilliger kunt leveren.

Ik was direct enthousiast en ook mijn vader wist ik hiervoor te interesseren. En zo gebeurde het dat we op een avond naar "De Koele Bron" in Appeltorn trokken om ons te laten informeren over de restauratieplannen. Op die avond kon je je ook laten inschrijven als vrijwilliger. Er waren ongeveer dertig enthousiastelingen die dat deden.

Het eerste begin was niets voor techneuten, maar meer voor doorzetters

Toen we begonnen bij De Tuut, moesten we eerst een doorgang maken om bij het gemaal te kunnen komen. De natuur had in de vele jaren dat het gemaal in ruste was, vrij spel gekregen. Toen er

eenmaal een toegang was verkregen, bestonden de werkzaamheden slechts uit het opruimen van troep. Veel van de vrijwilligers haakten al snel af, want van technisch sleutelen en spelen met stoom was nog lang geen sprake. Het was pionierswerk; er was geen enkele voorziening. Al het gereedschap werd van thuis meegebracht. Zelfs de mogelijkheid om naar een toilet te gaan of je handen te wassen, was er niet. In de toenmalige machinistenwoning echter woonden Jan en Wies Douwes. Zij waren het die bij de lunch voor koffie zorgden.

Als je de vuurgangen zag, kon je je niet voorstellen dat het gemaal ooit gedraaid had



Een van de eerste werkzaamheden was het schoonmaken van de vuurgangen en de rookkanalen. Alles zat helemaal vol met vliegias, op de bovenste tien centimeter na. De ruimte achter de vuurgangen van elke ketel - ook wel 'hel' genoemd - was veel dieper dan we dachten en lag ook vol met vliegias. Zeker twee containers vol zijn toentertijd afgevoerd.

In de machinekamer was een schoorsteen. Omdat het in de wintermaanden erg koud was, werd er een kachel geïnstalleerd die werd aangesloten op deze schoorsteen. Toen echter de kachel werd opgestookt, stond in een mum van tijd de gehele machinekamer blauw van de rook. De schoorsteen was verstopt en met een rioolveer hebben we hem toen schoongemaakt. Hij zat vol met takken en nesten van duiven en kraaien.

De toestand van het gebouw was slecht. Veel ruiten waren kapotgegooid en ook de onderste delen van de kozijnen waren rot. Iedere week nam mijn vader een kozijn mee naar huis om te restaureren en te voorzien van ruiten. Na deze werkzaamheden was het voor de duiven niet meer mogelijk om in de machinekamer te komen en kon er worden begonnen met het schoonmaken van de machines. De duivenmest moest er met plamuurmesen afgestoken worden.

Winterse activiteiten

In de wintermaanden, als het te koud was om

te werken in het gemaal, tekende mijn vader alle bestaande blauwdrukken na. Door de tand des tijds waren ze moeilijk leesbaar geworden. Als leraar techniektekenen was het voor hem echter niet moeilijk ze na te tekenen, doch de veelheid van tekeningen en de soms moeilijk leesbare maten hebben hem toch de nodige hoofdbrekens gekost.

Na de winter, toen de temperatuur buiten - en dus ook binnen - aangenamer werd, zijn de ketels ontdaan van dikke lagen ketelsteen. Toen werd er de voorzichtige inschatting gemaakt dat de eerste ketel nog in goede conditie verkeerde.

Op veel plaatsen in het ketelhuis en in de machinekamer had het stucwerk losgelaten en er vielen ook nog wel eens stukken naar beneden. We konden steigers lenen van de toenmalige PGEM en met beitels, die waren aangesloten op een compressor, werd al het stucwerk van de binnenmuren gehaald. Alleen al die operatie duurde vele weken. De ploeg vrijwilligers bestond toen uit ongeveer zes personen, die alle ook nog eens een werkweek van veertig uur hadden. Alleen op zaterdagen konden destijds activiteiten waarnemen op De Tuut. Er was nauwelijks voortgang te bespeuren en de toenmalige vrijwilligers beseften dan ook dat dit een project van heel veel jaren ging worden. Daarbij kwam ook nog eens dat de financiële middelen zeer beperkt waren; er is zeker menige verfpot uit eigen portemonnee betaald.

Het was de stormschade die de restauratie versnelde



Toen tijdens een zuidwesterstorm in 1990 het dak van de machinekamer afwaaide, betekende dat een keerpunt in de restauratie. Het gebouw was verzekerd tegen stormschade. Door de verzekeringsgelden die toen werden uitgekeerd, kregen we enige financiële ruimte. Hoewel veel herstelwerkzaamheden door een aannemer werden uitgevoerd, waren het ook de vrijwilligers die naar vermogen meewerkten aan de reparatie van het dak. Op deze wijze werd er een klein kapitaal overgehouden, dat gebruikt kon worden voor an-

dere hoognodige reparaties. Ook in die periode kon al een beroep worden gedaan op sponsors en subsidieverstrekkers. Wij konden hen gelukkig overtuigen van het belang van de restauratie, maar met name het resultaat van de afgelopen jaren gaf de investeerders vertrouwen in het project. En óók

in de jaren daarna hebben zij ons vaak geholpen. Maar ... we zijn er nog niet, er valt nog heel wat te doen. We hopen dan ook dat én sponsors én donateurs ons goed gezind blijven, zodat wij onze plannen kunnen uitvoeren!

De vondst van de Crossleymotor (door Christoffel Heikoop)

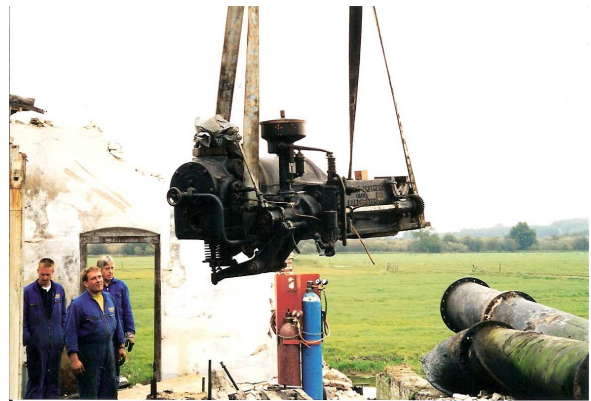
Het verhaal van de Crossley gaat terug tot het jaar 1925. Toen werd deze motor gebouwd en vervolgens in een molenstomp geplaatst. Deze voormalige achtkantige windmolen was in 1777 met een binnenscheprad gebouwd en bemaalde de polder Achthoven. Voor het plaatsen van de Crossley is het scheprad met aandrijving verwijderd, is de molen afgeknot en van een puntdak voorzien. Tot rond 1990 heeft de Crossley dienstgedaan, waarna - door het combineren van polders - de bemaling door een ander gemaal werd overgenomen.

Als vrijwilliger van Stoomgemaal De Tuut en wonende in de omgeving van Lexmond was ik bezig met het inventariseren van de gemalen en hun inrichting. Door de waterlopen te volgen kom je uiteindelijk bij een gemaal uit, en zo ontdekte ik



de Crossley in de zomer van 1999. Hoewel de molen een bouwval was en de Crossley in deplorable toestand verkeerde, was ik zo enthousiast over deze vondst dat ik op zoek ging naar de machinist om zoveel mogelijke informatie uit de eerste hand te kunnen verkrijgen. Door bij de nabijgelegen huizen aan te bellen kwam ik achter zijn adres. Hij kon echter niet veel voor ons betekenen.

Het Waterschap van De Vijfheerenlanden had reeds besloten dat alles gesloopt zou worden, want de grond was ernstig vervuild. Omdat het Waterschap deze oude installatie toch wilde behouden, heb ik contact gezocht met Jan Reijnen, met als resultaat dat de Crossley om niet werd overgedragen aan Stichting Baet en Borgh. Enthousiast werden de voorbereidingen getroffen voor de grote klus. Eerst zijn de hulpwerktuigen



en losse delen van de installatie gedemonteerd en met een aanhanger naar De Tuut gebracht. De machine en de pomp zijn met sloophamers uit het beton gehakt, waarna het gebouw werd gesloopt, zodat er ruimte was om de onderdelen op te hijzen. Er moest een telescoopkraan aan te pas komen om alles op een vrachtauto te laden. De zuig- en perspijp van de pomp zaten muurvast in de modder, maar na het nodige werk met een snijbrander en met behulp van een sloopkraan kwam ook dit tot een goed einde. Na een verblijf van bijna 75 jaar in de molen begon de Crossley aan zijn reis naar een nieuwe bestemming. Voor het transport werden door de vrijwilligers van De Tuut (Hans Knoop en Jan Reijnen) twee speciale frames voor het vliegwiel en de machine geconstrueerd.



Omdat de restauratie van de stoominstallatie destijds prioriteit had, werd de Crossley tijdelijk opgeslagen in een schuur van dhr. Brink aan de Walstraat te Appeltern. De twee grote onderdelen (vliegwiel en machine) zijn toen met behulp van een shovel naar binnen geschoven.

Intussen was de voormalige kolenloods verbouwd en kwam er ruimte voor de Crossley.

In de Peerzaal van Stoomgemaal De Tuut heeft hij nu een prominente plaats gekregen en op dit mo-



ment wordt hij door een groep enthousiaste vrijwilligers geheel gerestaureerd.

Het is de bedoeling dat deze machine over enkele maanden daadwerkelijk weer - weliswaar onbelast - zal draaien. Dit om aan bezoekers de ontwikkeling van de aandrijving van gemalen te laten zien: van windmolens via stoommachines naar dieselmotoren en tenslotte naar elektrische gemalen. De achterliggende gedachte daarbij is natuurlijk ons streven de interesse voor deze oude technieken levend te houden.

In de Monumentaal van april 2009 is uitgebreid verhaald over het transport van de opslag bij dhr. Brink naar De Tuut door een peloton van de logistieke brigade van de Koninklijke Landmacht.

Tot slot voor de liefhebbers nog enkele technische details.

Bouwjaar	: 1925
Fabrikant	: Crossley Manchester 43-47 pk bij 250 t.p.m.
Koeling	: thermosifonkoeling
Verbruik	: belast 7,5 kg ruwe olie per uur

Techniek (door Henk Buiteman)

Zoals u in de vorige Monumentaal heeft kunnen lezen, zijn we met een aantal grote projecten bezig. De opbouw van de Crossley motor verloopt voorspoedig. Diverse lagers die beschadigd waren, konden door de firma Bekkers te Geffen worden opgespoten, waardoor de passing weer als nieuw is. De machine is inmiddels uitgelijnd en op de betonnen fundering vastgezet, waarna hij in krimp vrij beton werd gegoten. Vervolgens hebben we de diverse onderdelen gedemonteerd en schoongemaakt en van nieuwe pakkingen voorzien. Ook zijn we al met het schilderwerk bezig. De opbouw van de motor begint duidelijk zichtbaar te worden en we hopen dat hij deze zomer al zal kunnen draaien (zie óók het verhaal over de geschiedenis van deze motor, elders in deze uitgave).



Voorts hebben we getracht om de oververhitters van Ketel 2 en 3 met lucht op druk te brengen, om te zien of ze niet lek waren, maar onze angst hieromtrent, werd - helaas - bewaarheid. De oververhitter-pijpen bleken op veel plaatsen lek te zijn. Aangezien we met de voorbereiding voor een mogelijke keuring van Ketel 2 het meest vergoederd zijn, hebben we besloten om deze oververhitter voor verdere inspectie uit zijn bemetseling te trekken. Diverse stukken pijp werden voor onderzoek los geslepen en daarna was overduidelijk het corrosieproces 'pitting' te zien, alsmede een grote scheur in de pijp. Het wachten is nu op de volgende stap (in een lang traject) om Ketel 2 weer in bedrijf te krijgen.

In het najaar werd begonnen met de bouw van de werkschuur (inmiddels tot Werkhus omgedoopt)

en nu - een half jaar later - is deze ruimte vrijwel geheel ingericht. Op de betonfundering na is alles in eigen beheer uitgevoerd. We hebben gas, water en elektra aangelegd en tegelijkertijd de buitenverlichting rondom de kolenloods gebruiksklaar gemaakt. Dat laatste was absoluut noodzakelijk, want met name voor de woensdagavondploeg was het vaak té donker om normaal buiten te kunnen lopen, om van buitenwerkzaamheden maar te zwijgen.

En dan waren er - uiteraard - nog heel wat andere, kleinere klussen, zoals het treffen van vorstmaatregelen en het invetten van de machines (jaarlijks

terugkerend). Ook hebben we een kleine Duplex-pomp helemaal nagezien; het is de bedoeling dat die te zijner tijd een mooi plekje krijgt, waar hij echt kan pompen. Tenslotte mag de opbouw van een luchtcompressor installatie niet onvermeld blijven. Deze hebben we nodig om de beide grote dieselmotoren te kunnen starten. Met de andere lopende projecten liggen we op schema (daarover een volgende keer meer). Als deze projecten uiteindelijk zijn afgerond, hopen we - ook als het gemaal níet onder stoom staat - de bezoekers tóch iets van oude aandrijving te kunnen laten zien.

Stoomdagen 2010

18 april	11.00-16.30 uur
08 en 09 mei	11.00-16.30 uur
10 en 11 juli	11.00-16.30 uur
14 en 15 augustus	11.00-16.30 uur
11 en 12 september	11.00-16.30 uur
23 en 24 oktober	11.00-16.30 uur

Nostalgische avond: 29 oktober 19.30 uur

Exploitatierkening stoomgemaal 2009

Inkoop en kosten B.C.	4.524,00	Entrees, consumpties en groepen	15.160,00
Reparatie en klein gereedschap	8.748,00	Subsidie Gem. Beuningen	1.778,00
Verbouwing en onderhoud	84.668,00	Idem West Maas en Waal	3.038,00
Grond- en andere lasten	169,00	Subs. Provincie (vorige jaren)	3.600,00
Energie	1.337,00	Subs. Waterschap 2008	4.000,00
Porti en telefoon	832,00	Subs. Waterschap 2009	6.500,00
Administratiekosten	1.580,00	P.O.P.-subsidie	40.063,00
Abonnementen en contributie	448,00	BRIM bijdragen	15.008,00
Verzekeringen	1.507,00	Draaipremie	450,00
Vrijwilligerskosten	8.663,00	Donaties	2.176,00
P.R. waaronder nieuwsbrief	3.140,00	Sponsoring	2.500,00
		Rente uitstaande gelden	137,00
		Exploitatietekort	21.206,00
	115.616,00		115.616,00

De 41 vrijwilligers hebben het afgelopen jaar een inzet geleverd van 5600 uren. Diegenen die daar gebruik van willen maken, kunnen een bescheiden kilometervergoeding declareren.

Het afgelopen jaar is de kolenloods verbouwd met een POP subsidie die in 2009 ten dele uitgekeerd is.

Monumentaal is een nieuwsbrief van Monumentenstichting Baet en Borgh. Deze nieuwsbrief verschijnt minimaal eenmaal per jaar. Redactie, administratie en foto's: Henk Buiteman, Goof van Oers, Jacques Verheggen, Wil Buiteman
Stichting Baet en Borgh, de Tuut 1, 6629 AA Appelterm. Tel. 0487-541156 of 0615180767 www.de-tuut.nl Postbank 5545151

Druk:



Pontanusstraat 4, 6524 HD Nijmegen Tel. 024-3226715