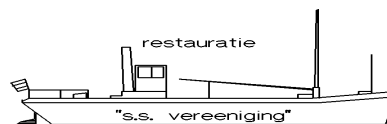


STOOMSCHIP “VEREENIGING”

Nieuwsbrief van de Vriendenkring van het
stoomschip Vereeniging te Almere, nummer 3
zomer 2007, pagina 9 t/m 12 ISSN 1875-0265



Deze nieuwsbrief is een uitgave van de Vriendenkring Stoomschip “Vereeniging” gevestigd te Almere en verschijnt 2 keer per jaar.

Het hoofddoel van de Vriendenkring is de restauratie en het weer in de vaart brengen van het stoomschip “Vereeniging”.

Daarnaast beheert de Vriendenkring een groot aantal aan de scheepvaart verwante historische machines en werktuigen op het werfterrein aan de Vlotbrugweg in Almere – De Vaart.

Uitvoerige informatie vindt u op onze website www.stoomschipvereniging.nl.

OPEN DAG op zondag 28 september

Op zondag 28 september 2008 houden we onze jaarlijkse Open Dag van 10.00 tot 17.00 uur.

Het programma van de Open Dag in 2007 wist enkele honderden bezoekers te trekken.

We bieden daarom opnieuw een gevarieerd programma voor jong en oud.

Naast onze vaste collectie, waarin het stoomschip “Vereeniging” uiteraard centraal staat, bieden we ook talloze andere activiteiten en collecties: modelvaartuigen en modelstoommachines .

Bijzondere ‘toppers’ van het programma zijn:

- Rondvaart met een (stoom)sleepboot .
- Gratis ritjes voor kinderen met een mini-stoomtrein.

Uiteraard is er voldoende te eten en te drinken. Brouwerij “t KOELSCHIP” is van de partij en eveneens Palingrokerij BERLIJN.

Ook zijn er demonstraties tuinaanleg van de firma ALKLUST; bloemschikken en siersmeedwerk.

Doel van de Open Dag is bekendheid geven aan onze organisatie en contacten leggen met nieuwe vrijwilligers, want er is nog steeds meer werk te verzetten dan wij aankunnen.

Iedereen hartelijk welkom !!!

Zegt het voort



Onze nieuwste aanwinst: een stoommachine voor het schip!

Korte historie van het stoomschip Vereeniging.

Een uitvoerige historische beschrijving vindt U op de webpagina Geschiedenis.

De „Vereeniging” is een stalen schroefstoomschip van bijna 30 meter lang. Het schip is in 1906 onder bouwnummer 303 gebouwd bij de Gebroeders Jonker te Kinderdijk. Op 18 juni 1906 vond de eerste vaart plaats. Aanvankelijk werd het schip ingezet als beurtschip tussen Geldermalsen en Rotterdam en later tussen Amsterdam en Rotterdam maar deze activiteiten waren geen zakelijk succes. In 1910 werd het schip aangekocht door Rederij De Bruijn te Enkhuisen, ze krijgt de naam „Vereeniging” en wordt ingezet voor de beurtvaart tussen Amsterdam en Enkhuisen.

Er werd een dagelijkse dienst tussen Amsterdam en Enkhuisen onderhouden. Men vertrok om 05.00 uur uit Enkhuisen en om

17.00 uur uit Amsterdam. Er werd een keur van goederen vervoerd, richting Enkhuizen vooral grondstoffen voor bedrijven in Enkhuizen en De Streek, zoals hout voor de houthandels, bakkerijgrondstoffen, landbouwzaden, ijzer en gasflessen voor enige grote smederijen en papier voor de papierwarenindustrie. Richting Amsterdam werden vooral de producten van de streek vervoerd zoals landbouwproducten, met name peulvruchten, betonwaren, producten van de koekfabriek in Hoogkarspel. Daarnaast was er nog het vervoer voor particulieren.

In de crisisjaren nam het vervoer vanwege de teruglopende economische activiteiten belangrijk af. De dienst werd teruggebracht tot om-de-dag, op maandag, woensdag en vrijdag naar Amsterdam, de andere dagen terug en zondag was rustdag.

In de oorlogsjaren kon de dienst amper gaande gehouden worden en speelde het schip een rol in de voedselvoorziening van Amsterdam. Na de oorlog was er weliswaar weer een opleving maar werd het gaandeweg toch duidelijk dat de rol van de beurtvaart uitgespeeld raakte, de vrachtauto nam het vervoer van vooral stukgoed over. In 1965 werd de dienst gestaakt.

In 1966 werd de „Vereeniging” verkocht aan de Firma A. van Duinen te Amsterdam, een bedrijf op het gebied van scheepsontwerpen en scheepsreparaties. De „Vereeniging” werd ingericht als varende werkplaats waarbij het schip dus naar schepen die ergens met pech of averij lagen kon toe varen. Reparaties en herstellingen konden dan ter plaatse vanuit de werkplaats verricht worden. De heer A. van Duinen is een man met een brede historische en culturele belangstellingen en bij hem groeide gaandeweg de wens om het schip te restaureren en weer als stoomschip in de vaart te brengen. Na zijn pensionering wil hij zijn wens in concrete plannen omzetten.

In 1989 komt de „Vereeniging” naar Almere waarheen inmiddels ook de heer A. van Duinen verhuisd was. Hier wist hij een groep mensen om zich heen te verzamelen die mee wilde werken aan de realisatie van zijn plannen. Ook van de gemeente Almere werd medewerking verkregen door het beschikbaar stellen van het huidige werfterrein aan de Lage Vaart, waar dus thans de „Vereeniging” ligt afgemeerd.

Om het thans lopende restauratiewerk in een zakelijk kader te plaatsen werd op 21

november 1989 een Vriendenkring van het stoomschip „Vereeniging” opgericht en op 7 juni 1990 volgde de oprichting van de Stichting Stoomschip „Vereeniging”.

Dirk Vlaar

Bouw tweetal multifunctionele vlotten.

Op het werfterrein wordt momenteel hard gewerkt aan een tweetal multifunctionele vlotten. Deze vlotten kunnen gebruikt worden bij het onderhoud aan de schepen maar ook voor het aanleggen van schepen tijdens evenementen zoals de Open Dag.

De bouw van deze vlotten wordt in eigen beheer door onze vrijwilligers gedaan of om het eens mooi te zeggen er wordt stevig gewerkt aan de uitbreiding van ons drijvend areaal.

De vlotten zijn op de wal in aanbouw en zullen na gereedkomen te water worden gelaten.

In eerste instantie mochten sommigen van U denken aan hun kindertijd waarbij we ons vermaakten met het ronddobberen op een paar aan elkaar gebonden stukken hout.

Op de werf gaan we echter professioneler te werk.

Een werkvlot bestaat uit een aantal drijvers met daaroverheen een werkvloer.

De drijvers zorgen ervoor dat het vlot blijft drijven en de werkvloer is een mooie vlakke vloer waarop mensen hun werkzaamheden aan schepen, kademuren, sluisdeuren e.d. veilig vanaf het water kunnen verrichten.

De drijvers van onze vlotten worden opgebouwd uit een aantal stalen pijpen die in de vorm van een vierkant aan elkaar worden gelast. De aansluitingen van deze ronde pijpen op elkaar kennen geen rechte lijnen die je even langs een liniaal kunt trekken.

Van de aansluitnaden worden er zogenaamde uitslagen getekend, dat zijn dus de gebogen lijnen die precies aangeven waar de aansluitnaden zullen komen.

Langs deze getekende snijlijnen worden de pijpen met een snijbrander exact op maat gesneden zodat zij daarna aan elkaar worden gelast.

Het drijflichaam bestaat uit een vijftal van elkaar afgesloten compartimenten waardoor het vlot veiliger in het gebruik is.

De pijpen die wij gebruiken werden oorspronkelijk gebruikt voor zandtransport. Hierbij wordt een mengsel van zand en water onder hoge druk door een lange buisleiding

geperst naar terreinen die bouwrijp gemaakt moeten worden.

We bouwen een groot en een klein vlot dat ieder zijn eigen gebruiksmogelijkheid zal kennen.

Het grote vlot heeft een breedte van 5 meter breed en een lengte van bijna 12 meter.

De verwachte diepgang zonder belading is 35 cm.

Het totale drijfvermogen is 13,5 ton maar dit is inclusief het eigen gewicht van ca. 8 ton.

Dat betekent dat het vlot een nuttige last van 5,5 ton kan dragen.

Het bovendeck bestaat uit een raamwerk van thermisch verzinkt T- en hoekstaal waarop een vloer van ook thermisch verzinkte open roosterdelen wordt gelegd.

Zulke vloeren worden stalen roostervloeren genoemd. Omdat de maaswijdte van de roosters slechts 15 mm bedraagt hebben deze vloeren een grote sterkte.

Men kan dus door dit dek heen naar het onderliggende water kijken. Dit heeft als voordeel dat er geen water of sneeuw op kan blijven liggen wat het laadvermogen negatief kan beïnvloeden.

Een nadeel is echter dat het lopen met naaldhaken hierop niet is aan te raden.

Helaas zien we die te weinig op onze werf maar ze blijven van harte welkom.

Na het aanbrengen van de roostervloer wordt het vlot op de hoeken voorzien van een viertal bolders om het aanmeren van schepen mogelijk te maken en de vlotten zelf bij onze werf af te meren.

Deze vlotten worden gebouwd van restmateriaal dat we gekregen hebben van diverse bedrijven die ons welgezind zijn.

We verwachtten dat het eerste vlot eind mei 2008 te water kan worden gelaten. Met het voltooiën van deze belangrijke „klus in de zijlijn” hebben we er een prachtig stuk gereedschap bij gekregen.

Hierna gaan we weer verder aan „het werk in de hoofdlijn”, te weten de restauratie van het stoomschip „Vereeniging”.

Voelt u zich aangesproken door deze activiteiten en wilt u dit eens met eigen ogen zien dan bent U van harte welkom op onze werf. Op zaterdag, maandag en dinsdagavond zijn wij daar aanwezig om U te woord te staan en één en ander te laten zien.

Wilt U meedoen met ons vrijwilligerswerk, graag zelfs.

Er zijn veel verschillende taken te vervullen zodat er vast wel iets bij is wat U past.

U kunt ook telefonisch contact opnemen met onze werfcoördinator Eric Hennis, telefoon 06 53366917 voor het uitwisselen van informatie of het maken van een afspraak.

Eric Hennis

Afscheid van Abe van Duinen

Abe van Duinen is initiatiefnemer van onze organisatie rond het stoomschip “Vereeniging”. Vanwege zijn gevorderde leeftijd heeft hij zijn functie als adviseur van de stichting neergelegd. Met een receptie op vrijdag 6 juni 2008 hebben het bestuur en andere betrokkenen afscheid van hem genomen. Door zijn volhardende inzet is veel tot stand gekomen. We hopen eens zijn droom te verwezenlijken: restauratie van ons schip!

Bert van der Weijde



Abe van Duinen – al vele jaren actief op het terrein aan De Vaart, Namens de vrienden, hartelijk dank voor alles !

Objecten onder de aandacht.

In dit artikel wordt een bepaald object op ons terrein eens onder de aandacht gebracht.

Objecten waarvan je wellicht denkt die staan er alleen maar te staan en er gebeurt verder niets mee.

Bedenk echter dat aan al die objecten een (niet alléén technisch) verhaal zit wat het vertellen waard is. Mocht er iemand zijn die zegt dat hij in een bepaald object speciale interesse heeft en er zich mee bezig wil houden dan is hij ook welkom bij ons. Er staat genoeg!

De stoommachine van Smulders.

Medio 1846 – 1873 bestond in Tilburg een smederij van H. Smulders die uitgroeide tot een machinefabriek. De heer Smulders had 4 zoons die gaandeweg ook in de zaak kwamen, zoals zoon Louis in 1851. Zoals zo vaak in dit soort situaties ging het blijkbaar niet helemaal goed en in 1862 vertrekt zoon August uit de zaak. In 1872 sticht August samen met zijn broer Charles een machinefabriek in Utrecht. Deze machinefabriek is de oorsprong geweest van de latere scheepswerf en machinefabriek GUSTO in het Rijnmondgebied die op zijn beurt weer is opgegaan in het scheepsbouwconcern IHC-Holland.

In 1873 kwam het einde van de fabriek in Tilburg, de zonen Louis en Frans gingen bij hun broers werken. Ook dat harmonieerde blijkbaar toch niet. In 1880 stichtte Louis samen met zijn broer Frans een eigen machinefabriek.

In 1890 werd de Machinefabriek Louis Smulders & Co opgericht, waarin als vennoten optraden Louis zelf en zijn zoons Henri en Jan. Ook deze fabriek ligt aan de oorsprong van hedendaagse concerns. Via de machinefabrieken Jaffa, Stork Jaffa maakt het bedrijf nu deel uit van het Stork concern. Uit een van de 19^e eeuwse Smulders fabrieken is onze stoommachine afkomstig.

De machine dateert van vóór 1880, dat concluderen wij op grond van het feit dat voor de bevestiging van de krukaslagers spieën en wiggen zijn gebruikt in plaats van bouten en moeren. Het maken van bouten en moeren was eerder in de 19^e eeuw een probleem omdat men nog niet over het benodigde staal beschikte waarin men op een draaibank schroefdraad van hoge precisie kon snijden.

De machine is een tweelingmachine, een snellopende machine met een toerental van 200 toeren per minuut. De krukaslagers zijn glijlagers, dus geen kogellagers zoals wij die in onze fiets aantreffen.

Kogellagers zijn namelijk ook pas na de bouwtijd van onze machine ontstaan. Welke deskundige wil deze machine geheel controleren, restaureren en weer onder stoom brengen?

Laat hij zich melden!

Oproep.

Er bestaat een globale inventarisatie van de objecten die zowel binnen de „Glazen Hal” als buiten op het terrein staan opgesteld. Gaarne

komen wij in contact met een werktuigbouwer met belangstelling voor historie en met een flinke dosis speurzinnigheid die onze inventarisatie kan uitbreiden en verdiepen.

Van een aantal objecten blijken toch nogal wat geheimen ontsluitend te moeten worden.

Dirk Vlaar, gegevens: Abe van Duinen.

Verhaal van Anne...

Bij de firma Van der Zee was ik werkzaam op een motorsleepboot. Het was de “Marga” met een 120 PK DaimlerBenz. Als matroos had ik op dat moment niet veel werk en de boot lag afgemeerd. Ik moest daarom met een transport van een andere sleper mee; het was de stoomsleper “Amsterdam” van firma Van der Zee. We moesten een baggermolen ophalen uit Harderwijk en naar de Spiegelpolder brengen. We vertrokken uit Amsterdam en net buiten de Oranjesluizen dacht ik: “Oei, het waait hard!” Ik was nog maar een jongen en keek maar wat om me heen over het IJsselmeer...

Plotseling voelde ik een harde hand in mijn nek en werd ik de stuurhut in getrokken. Ik zeg: “Auw! Wat doet u!?” De kapitein zei: “Als ik dat niet had gedaan was je nu vissenvoer! Heb je die golf niet gezien? Die had je zo overboord gesleurd!”

De baggermolen hebben we veilig en wel naar de Spiegelpolder gebracht, ook wel Het Hemeltje genoemd. (nu: Spiegelplas aan de Vecht bij Nederhorst den Berg)

Anne Iedema

Colofon

Vriendenkring Stoomschip Vereeniging

Bestuur:

Eric Hennis, voorzitter

Hans Swart, penningmeester

Bert van der Weijde, secretaris

Kris Kalmar, lid

Wim Vis, lid

Redactie Nieuwsbrief:

Dirk Vlaar

Bert van der Weijde

Uitgave

Redactie Nieuwsbrief

p/a Oldewierde 114, 1353 HN Almere

tel. 036-5310673

E info@stoomschipvereeniging.nl

I www.stoomschipvereeniging.nl