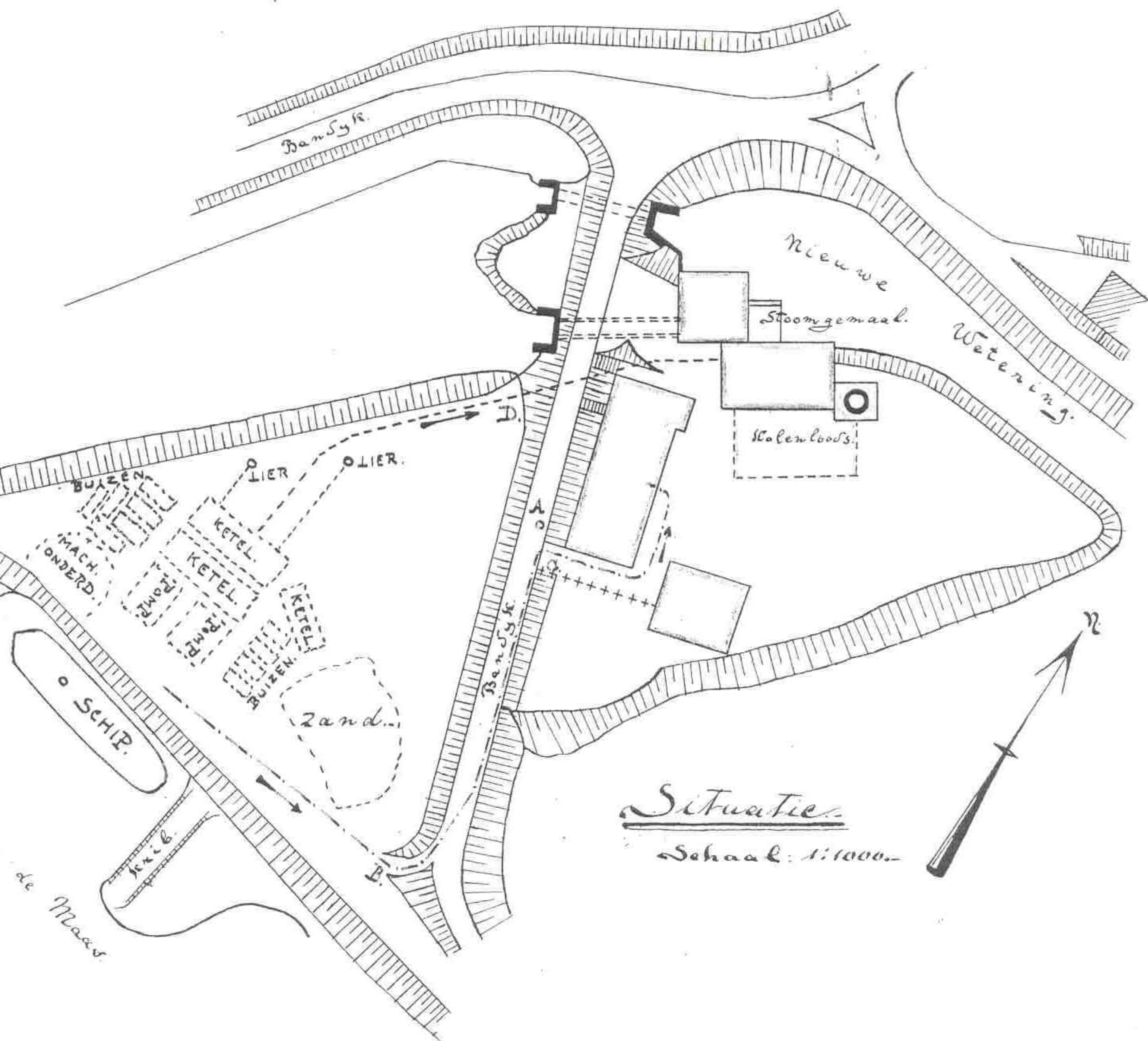


Stoomgemaal Appeltern.-

Rapport over het Verslepen der Ketels en Machines vanuit, het Schip
naar hun plaats van bestemming (1^{ste} gedeelte 31. Juli - 13 Sept. 1918,



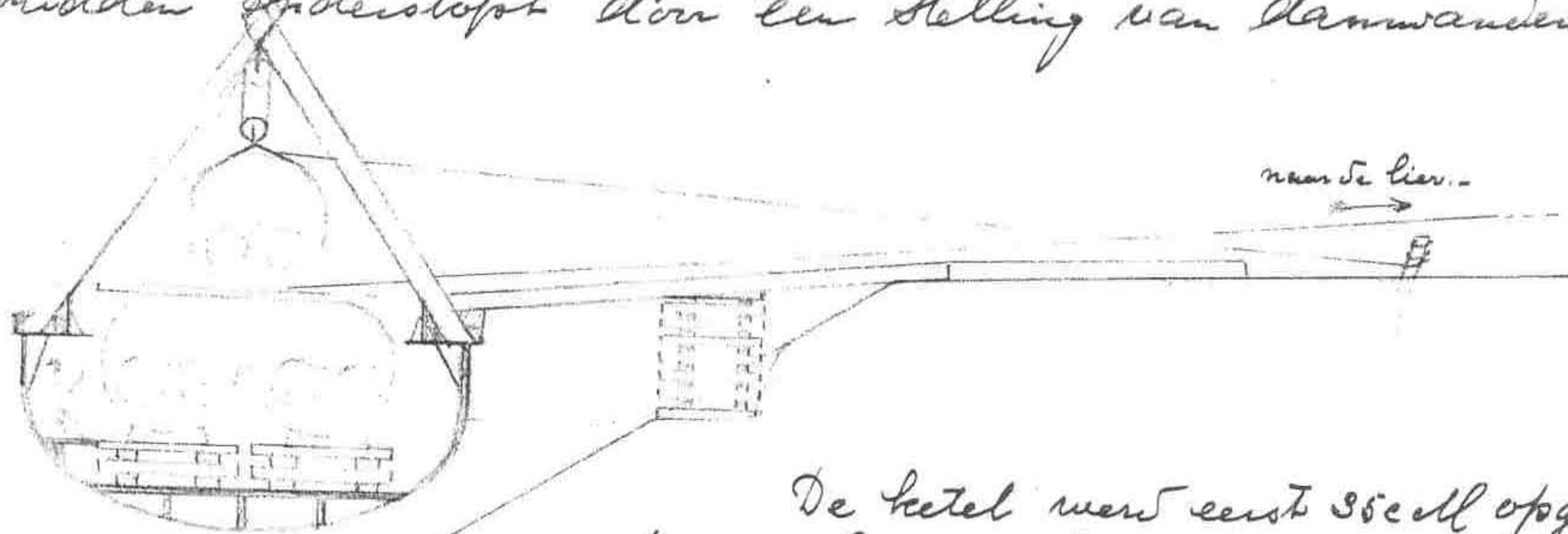
Donderdag 1 Aug, des namiddags om half vijf, arriveerden twee schepen geladen met 3 ketels, machines, pijpleidingen en ondersteelwerk, alles geleverd door de firma Sturken & Co te Gungelo (Over.)

Volgens afspraak tusschen den aannemer of loonwerk, den heer G. v. Fleck te Alpen, en den transporteur de firma Sturken, de heer J. Denecke, hebben beide schepen, (waaraan 1 eigendom was de firma Sturken dit groot 203 ton, het andere groot 145 ton), gemaakt tusschen de kribben bij het Prinsenvaandje, gelegen benutendijks tegenover het Stoomgemaal. Van te voren was aldaar m.s. land gebaggerd. De bedoeling is geweest, door aldaan beide schepen te lossen, een gemakkelijker, vlugger en goedkoper transport te

verhrijgen, dan het geval ware geweest, indien geloot was op de officiële loswal der gemeente Appelterm. Deze is gelegen 7 min. gaans van het werk, en wat uitgestrektheid betreft, verre achterstaande bij die of geïmproviseerde loswal off. Prinsenwaardje. Bovendien kon op de officiële loswal niet alles geloot worden, en was het verruwer der ketels niet alleen veel langer geduurd, doch ook gedurende dien tijd alle rijverkeer op den dijk gestremd. Het gevolg kon dus geweest zijn: vele ligdagen der schepen dus duurdere kosten. Bovendien was men slechte controle over het goed.

Over het lossen op het Prinsenwaardje zij nog medegegeven dat door het verruwer daaronder, de hooiophengst schade lijdt. - Overeengekomen is met de heer Spiekenstaal, oud-burgemeester van Hrosen, eigenaar der te gebruiken grond, dat de hooiophengst van de Prinsenwaard vergeleken moet worden, met die der andere waarden, en het verschil vergoed zal worden door de aanname van Sleek.

Vrijdag morgen, 2 Aug. werd begonnen met het ter plaatse brengen van het benodigde hulp materiaal, als lieren, bakken, kettingen etc., die reeds gedeeltelijk eerder waren aangekomen. 's Middags begon men met het op de wal brengen, der 1^{ste} ketel. - Deze was de grootste, wegende 16 1/2 ton, welke geplaatst was, op beide andere ketels in het grote ruim van het schip van St. Rutjens. - We maakten volgens bovenstaande schets een hulple van het schip naar de wal. 2 Amerik. geprezen balken van 40/40 cul. □ werden op eenen kant gelegd op de wal, op anderen kant, op het gangboord van het schip, en in 't midden ondersteund door een stelling van damwand.



De ketel werd eerst 35 cul opg

werd belet, door beide ballen door een kabel onderling te verbinden, die werd vastgemaakt aan baeg en achtersteven van het schip.

Aan de bakken werden 2 kabels bevestigd respectievelijk kun- nende dragen 5000 en 4000 Kg.. Toen de ketel hoog genoeg was opgetakelt, waentoe aan iedere Weston-kabel 2 man trok- ken, werden daaronder 2 yseren ballen geschoven, rustende op beide andere ketels en het gangboord, thoudend gesteld, dat de Am. gr. ballen evenhoog lagen als deze yseren. -- Thoudende kon de ketel eenmaal op de yseren ballen liggende, gemak- helijk met behulp 2e lier op de wal gebracht worden.

Giertoe hadden we ^{twee} ~~een~~ staaldraxen 2x om de ketel geslagen het ene einde verbonden op paal 1/5 grons geslagen (zie schets) het andere einde aan de lier. Beide lieren hebben een enkel-lier-vermogen van 5000 Kg..

Op deze manier werd de ketel op het land getrokken.

De beide andere ketels werden toen op gelijke wijze uit het schip opgetakelt als de eerste, echter met dit verschil, dat beide bakken op één helfte plaats kwamen te staan, en dus dien kant der ketels omhoog brachten, terwijl de andere kant omhoog gebracht werd, door een vijzel en 2 dammekrachten. -- Daar beide andere ketels 14120 Kg. en 7900 Kg. wogen, werden voor de veiligheid van menschen en materiaal, gedurende het hijschen, tegelysterij onderstoppingen aangebracht, thouds op schetsje even is aange-
 / en
 geven. Daar niet genoeg dammwanden tafbiel aanwezig waren, werd(en) de onderstopping(en) onder de dragballen naar den oever, thoudend afgebroken. -- Eenmaal op hoogte zijnde, werden ook weer hier de yseren ballen onderge- schoven, en de ketels op de oevers. getrokken, heten geregd: gerold. --

Voorts bevonden zich in het eerste schip in het grote ruim, enkele kleine machine-onderdelen, die eenvoudig met de giek van het schip (hijsvermogen 1500 Kg.) op land werden "gerwaaid", en beide kruit- en pers-monden. -- (Gebruik zieh lot. 3a.)
 Deze werden met 1 bak omhoog gehaald, en daarna op een slee geplaatst. Thouds slee bestond uit 3 dammwanden op 40 cll afstand van elkaar en onderling verbonden door 2 kortere dammwanden, op de hoeken door bouten aan elka-
 leereestige. Thouds slee werd op yseren rollen, voortge-
 trokken op land en aldair gedemonteerd, voor een volgende



4
stuk. In het voorruim van dit schip waren geborgen 5 thuishouders en pers bezien. Het omhoog brengen geschiedde nu anders. - Toen dit vóór de mast moest geschieden, konden de bakken niet gesteld worden, en eveneens was de giek buiten gebruik. Daarom werd het tweede schip (eigenaar: firma Stork) langszij het eerste geroeid, en met behulp van de giek van dit schip werd het voorruim van het eerste schip gelost. - De giek van dit schip kon 5000 kg last velen, en daar ieder der bezien niet meer dan 2000 kg woog, was gevaar van ongelukken buiten gesloten. -

Den 10 Augustus (Zaterdag) des voormiddags 11 ure, was het eerste schip gelost en kon vertrekken. -

Het geheel verliep thonder eenig belangrijk ongeval. - Zieker transport zij vermeld, dat bij het ~~uitbrengen~~ ^{afbrengen} van de 22 personen wegende 3150 kg, een klein oponthoud kwam. - Stuwelijk op de houten slede rustende, begaf ^{het} een minder solide damwand met het gevolg dat de personen op nieuw kon worden opgetakeld en een nieuwe slede gefabriceerd, hetgeen, naar ik meen, een oponthoud slechts van 1½ uur kostte. -

Maandags den 12 Aug. werd begonnen met het lossen van het tweede schip. Dit was geladen met 2 centrifugaalpomp op ijzeren sleden, wegende ieder 9010 kg, 2 complete machines op ijzeren sleden, ieder wegende 7190 kg, 2 slakkenhuizen, 2 lucht- en 2 vacuumpompen, 2 machine assen, 2 regulatoren 2 vliegwielen, 2 reguleertoren, 12 venten, stuwbuizen stormdragers, 9 ketelruilen, koppellussen, stormleidingen achter- en voor- lagers en de verdere onderdelen. -

Het geheele transport was gelijk aan dat der voorgaande stukken. - De tweede werd met behulp van de beide bakken en rijsels, door onderstoppingen gestemd, opgetakeld, de lichtere eenvoudig met de twee giek. - Geen incident deed zich hierna voort en den 13^{de} Aug. (Dinsdag) was ook dit schip gelost. -

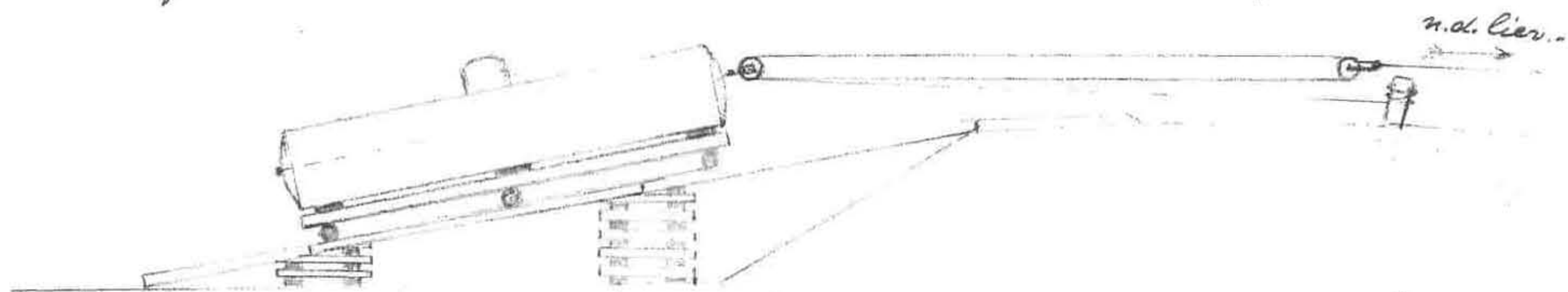
Direct daarop werd begonnen met het thuisbrengen van beide machines. - Deze volgden den streep-schepelijn op het Situatie-plan aangegeven, terwijl een der lieren was opgesteld naast A. - De lier werd vastgehouden, door een ijzeren ketting, geslagen op een der boom voor de heet. -

Op een rails van damwanden werd de slede weer over ijzeren

en vanzelf kakte de machine den dijk af. - Achter het k
 uen dit gewaente door boomen, en 4 man aan een drom
 fakel voortbewogen, om eindelijk in de kleine schuur (de
 het aannemers-versteking, tijdelijk te worden opgeborgen. -
 Het transport van beide machines vanaf hun ligplaats
 op de Prinsenwaard tot bovengenoemde schuur duurde toe
 3 dagen.

pen in de kleine machine onderdeelen, en de 3 ketelstukken werden
 dadelijk achter het huis opgeborgen. Het vervoer dezer be
 stukken geschiedde op een slede, door een paars voortgetre
 alle langs de - door de streep-stippellijn aangegeven - weg.
 Voor de grootere stukken, wnl. de 3 ketels, beide contrij
 gaal pompen, alle buizen, de pers, en zuigmonden, het olie
 wiel (d. 660 Hg.) en de oververhitters kon men den weg,
 de situatie aangegeven door de stippellijn. - Achter den di
 was reeds door de grondwerkers, daar waer de stukken al
 dijk konden afgaan, de grond aangerasend, en een gelij
 matig hellend dalus gevormd. - Voor den dijk, bij D. moest
 echter een kunstmatige helling worden geconstrueerd, die
 het hoogte verschil tusschen den dijk en de rivier was
 3,50 ell bedraagt. - Men maakte dus een helling van 1 op
 loeng $\pm \frac{20}{100}$ M. - De eerste 2 ell bestonden uit een stopping van
 heils en damwandlen. - Daarop volgden volgens nevensge
 schets, 2 Amer. Quen ballen van 80% ell $\square$ 12 stuk en 20% $\square$
 2 stuk, door damwandlen onderstopt. - Hierop liep ene
 yeren rollen, de slede, die de ketel draeg. - Deze was

paar helling



bestond uit 2 yeren balken, ter lengte van de ketel, de
 door 3 tusschen balken van elkaar geklenken
 waren. - (Ter verduidelijking nevensgaande de andere
 anders van de slede. -) Die lier, die de ketels en
 verdere groote stukken, op deze wijze over den dijk
 moest trekken, was geplaatst achter in het ketel-
 huis. Deze werd vastgehouden door een ketting,
 welke om de schousteen was geslagen, door een slaan

avond mee. hegen den voet van den dijk, van de helling -
Den volgenden dag 's ochtends gaat deze de helling op.
Een strop is gemaakt van staalstaad. 6 maal hieraan 2
kalende planken, op 2 schijven & schijfs. Het derde eind is
aan een paal geslagen. - 3 Man aan de lier han-
ten gemakkelijk de ketel optrekken. - Om 12 uur staa-
de ketel geheel op den dijk. 1 Rijwiel is gehakt geest
& middags om 6 uur van den dijk en 2 uur in
niet meer, ook is meer op zijn plaats, doch niet gesteld
op het midden van dijk af. meer de lier op de hoornen
is gebruikt gesteld. - Deze werken sijn met de ketel, in
langzaam gaande, de 2e lier, in het helikopter staande, ge-
het bewegen van alle drag op de hoornen liggende stukke
geschikt drag; deze drag, op geheel overeenkomstige wijze
Tusschen de ketel stede men goedemontant was, begon
in afwijking, want 6 man, met het overbrengen van
niet meer, dan de transporteur, de heer Benseke in
Hengelo, aanwezig moest zijn. -

maandag en dinsdag 4 en 5 Sept, werden besteld om

2 Rijwielmonden achtere bij schroeven

1 Wiegwiel bij Machinehuis

2 personen onder op dijk

te brengen.

Vrijdag ochtend, bij terugkomst van de heer Benseke
meer op precies gelijke wijze begonnen met het transport
van ketel n.d. welke dinsdag middag 10 Sept om 2u
op zijn plaats lag, doch ook niet gesteld. - Bij deze
ketel deed zich een incident voor. - Toen de ketel
de helling op was, en de rol juist van de helling
op de damwand, die op den dijk lag, wilde overgaan,
bleef dat deze eerste damwand niet vast genoeg lag.
Het resultaat was dus, dat de rol, de damwand van
uitschoof, en eindelijk in de ontstane opening viel, waar
door het dijkenwerk een langer meer gestrekt, door
2 uitgangen van enkele stukken hout, in het vormen van
een flauwe gloeiing, waardoor de rol, naar of damwand
ging, maar dit opentoonde dat zich eerst ernstig liet
voorzien, teruggebracht tot 1 uur. -

Woensdag morgen 11 Sept, werd de ketel geleid om 17.

worden. Het zeil geschieden door middel van boor
en'tbieren van de lier of Prinsenvaant. We vermelden
len, dat de 3^e ketel vrijdagmiddag geborgen is. -
Op 't oogenblik, dat dit rapport gesteld wordt, bevindt
zich nog op de Prinsenvaant:

2 complete centrifugaalpomp en op vren sleden. -

3 oververhitters.

13 kruit en persbieren.

1 vliegweel

2 personen (onder aan den dijk.)

Overzicht der Arbeiders loonen, gedurende het slepen van 1 Aug - 14 Sep

Omschrijving van het sleepstuk	Totaal gew. in M _{eg} .	Aantal uren aan gewerkt. -			Ond. loon per uur. in fl.	Totale Loon kost.
		uit de boot - - op de wal.	- op de vaant - - huidige ligplaats	totaal.		
1 Lancashire ketel	16 7 20.	13.-	20.	33	6 0.30	59,4
1 Lancashire "	14 1 20.	20.-	24.	44.	6 0.30	79,2
1 Cornwall "	4 9 00.	10.-	25.	35	6 0.30	63,-
1 Machinerie	4 1 90.	10.-	15.	25	6 0.30	45,-
1 Machinerie	4 0 20.	10.-	15.	25	6 0.30	45,-
kleine onder- delen / ver- voers perkan - paand.	23 1 50.	58.-	56.	114	6 0.30	195,00 20.- a. kemp 215,00 Totaal

Dit rapport is opgesteld: 13, 18 ok,
de uitkomst is:

J.B.C.M. Boort