



Programma commissaris: ir. J.M. Albers, tel. 06 – 34 77 04 73, e-mail j.m.albers@planet.nl
Secretaris Histechnica: ir. H. Boonstra, tel. 06 – 42 59 86 21, e-mail hotzeboonstra@gmail.com
Secretaris KIVI afd. Geschiedenis der Techniek: ir. A. de Liefde, tel. 06 – 54 98 18 25, e-mail gdt@kivi.nl

Den Haag, 2 juni 2026

Geachte leden van de *KIVI-afdeling Geschiedenis der Techniek* en van *Histechnica*,

De besturen van de vereniging **Histechnica** en van de **KIVI-afdeling Geschiedenis der Techniek** zijn verheugd u uit te nodigen tot het bijwonen van een voordracht te houden door de heer **ir. J. Heemstra** met de titel:

> “Hoe de Polen ons na de oorlog uit de brand geholpen hebben”

> Datum: zaterdag 27 juni 2026

> Aanvang: 11:00 uur

> Locatie: Science Centre,
Bouwcampus 26, ingang ‘C’
Van der Burghweg 1, 2628 CS Delft

**Entree is vanuit de parkeerplaats achter hoogbouw.
Toegang tot de parkeerplaats is m.b.v. rijbewijs.**



> **Programma:**

- 10.30 uur: Inloop met koffie en thee
- 11:00 uur: Welkom en introductie
- 11.05 uur: Voordracht door **Jan Heemstra**
- 12:00 uur: Pauze
- 12:15 uur: Vervolg van voordracht en afsluitende discussie
- 12:45 uur: Einde bijeenkomst

Voor het bijwonen van deze voordracht dient u zich aan te melden:

- Leden van KIVI kunnen zich aanmelden via de KIVI-website (www.kivi.nl > activiteiten > selecteer activiteit > aanmelden).
- Leden van Histechnica kunnen zich aanmelden via de secretaris hotzeboonstra@gmail.com.
- Ook belangstellenden die niet lid zijn kunnen zich via bovenstaande wegen aanmelden. Er zijn dan kosten aan verbonden van € 5,00.

De voordracht zal live uitgezonden worden; u dient zich hiervoor ook op te geven via bovenstaande wegen. Hieraan zijn geen kosten verbonden.

> **Samenvatting van de voordracht**

Kort na de oorlog kende Nederland ook een energiecrisis. Toen speelde steenkool echter nog de hoofdrol. Toen de tweede wereldoorlog was afgelopen, werd een deel van het oosten van Duitsland door Polen geannexeerd. Silezië, dat voor die tijd Duits was, had een belangrijke kolenindustrie. De Oder werd daarbij voor de Polen een belangrijke noord-zuidverbinding over het water. De Polen hadden dan ook een grote behoefte aan nieuwe riviersleepboten, waarmee ze steenkool uit Silezië naar de haven van Szczecin konden brengen. Dat bood bovendien de kans de vloot te standaardiseren, wat het onderhoud gemakkelijker maakte. Toen Nederland een beperkte handelsovereenkomst sloot met Polen in december 1946, hadden andere landen dat al lang gedaan. De steenkolenhandel met die landen kwam op gang en de Nederlanders hadden het nakijken, en dat terwijl er wel een strenge winter aan kwam. Ook de Nederlandse werven waren er in eerste instantie niet erg voor te porren geweest schepen voor Polen te bouwen, omdat ze al veel orders hadden. Omdat Nederland met het geld dat in Nederland gebouwde schepen opbrachten in Polen ook steenkool kon kopen was de order toch wel erg aantrekkelijk. Aan de schepen werden bijzondere eisen gesteld: ze mochten vooral niet te diep steken omdat de Oder heel ondiep kan zijn. Er werden twee scheepsmodellen ontwikkeld met een groot oppervlak en een geringe diepgang, 13 "Kleine Hollanders" en 9 "Grote Hollanders". Om het dek voldoende stijfheid te geven was de opbouw uitgevoerd als een stijve doos. De order werd bij een groot aantal verschillende werven in Nederland uitgezet. Het kwam goed uit dat er nog 9 sneldraaiende in Nederland gebouwde triple expansiemachines lagen, die oorspronkelijk bestemd waren geweest voor Britse mijnnevgers. Er konden gemakkelijk nog meer van worden gebouwd. De "Kleine Hollanders" werden elk met één zo'n machine uitgerust, de "Grote Hollanders" kregen twee identieke machines. De modellen van de schepen werden voor de bouw ervan getest in het Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen. Aanvankelijk verliep de bouw van de schepen wat stroef. De Polen kwamen overal kijken en klaagden er onder meer over dat er te dunne staalplaten werden gebruikt. Dat had natuurlijk wel als voordeel dat de schepen nog wat minder diep staken. Over de financiële consequenties van de gebruikte hoeveelheden staal werden goede afspraken gemaakt en langzamerhand groeide het vertrouwen. Vervolgens werden de schepen in konvooi over de binnenwateren naar Polen gebracht. Die reis was geen sinecure omdat zo kort na de oorlog in nog veel waterwegen hindernissen in de vorm van scheepswrakken en ingestorte bruggen lagen. En al hadden de Polen ons geholpen met de bevrijding, de koude oorlog kondigde zich ook al aan. De Nederlanders die met de reis mee gingen keken zoveel mogelijk rond of ze achter het ijzeren gordijn nog weggevoerde Nederlandse schepen zagen die in het oosten achtergebleven waren. Daarbij moesten ze wel een beetje voorzichtig te werk gaan. Het bijzondere is nu dat er nog één van de kleine Hollanders als museumschip in Wroclaw ligt, compleet met een stoommachine gebouwd in 1949 door Machinefabriek Boele>

Informatie over de spreker

Jan Heemstra (* Groningen 1948) trad in 1976 in dienst bij het Laboratorium voor Grondmechanica in Delft, tegenwoordig onderdeel van kennisinstituut Deltares. Hij is liefhebber van treinen, met het accent op stoomlocomotieven, maar heeft ook belangstelling voor andere toepassingen van stoommachines.

Komende activiteiten in het Science Centre Delft:

- **Zaterdag 26 september 2026 om 11:00 uur voordracht van de heer dr. P.E. Staal: "De geschiedenis van de auto vanuit een gebruikersperspectief".**
- **Zaterdag 31 oktober 2026 om 11:00 uur voordracht van de heer Bertus Bernhard: "Verborgene schatten uit het archief van de Werf Gusto"**
- **Zaterdag 28 november 2026 om 11:00 uur voordracht van em. prof. ir. D. Stapersma en ing. R. Dingemans: "Onderzeebootbouw in Nederland; Een uitdaging voor de marine en de industrie"**
- **Zaterdag 19 december 2026 om 11:00 uur voordracht van de heer Wilke D. Schram: "Schipbruggen 1600-1952".**