



Nieuwsbrief Modelbootvereniging Het Stormanker

Jaargang 14 nr.5, mei

Een woord vooraf:

Ik hoop dat het jullie allemaal goed gaat en dat jullie nog geen Corona opgelopen hebben. Voor degene die aan het bouwen zijn bestaat m.i. geen verveelmoment, althans bij mij niet. Ik ben nog steeds druk met de 9 winches. De agenda is nog steeds leeg op de keuring voor mijn rijbewijs na en natuurlijk de kapper. Nu is weer tijd voor de nieuwsbrief van mei.
Rinus Damsteegt

Nieuws van het bestuur:

Gemeenteraad: We hebben onze brief aan de raad naar het raadslid gestuurd, die dat vroeg, met een extra verhaal erbij. Helaas hebben wij van de gemeenteraad nog niets gehoord. Gezien de Coronatoestanden was dat wel te verwachten. We hopen dat ze het toch gaan oppakken.

Contributie: Zoals eigenlijk wel te verwachten was woekert het Corona nog steeds voort. Het zakt wel wat af, maar ze verwachten in het najaar weer een opleving. We hopen uiteraard dat ze ongelijk hebben en dat er tijdig minimaal een medicijn is en nog beter een vaccin. Daarom hebben wij als bestuur besloten volgend jaar geen contributie te vragen voor de mensen die dan lid zijn. Eventuele nieuwe leden moeten uiteraard wel betalen. We hebben dit besloten omdat dit jaar een totaal verloren jaar is. Rob heeft het uitgerekend en we kunnen het financieel hebben. Uiteraard leveren we een flink bedrag in, want onze vaste kosten lopen gewoon door. Wel blijven we binnen minimale financiële ruimte die elke gezonde vereniging moet hebben. We verwachten geen grote uitgaven voor volgend jaar.

Ook de feestavond is nog een vraagteken, want het is niet verwachten dat we dan gezellig bij elkaar kunnen komen. Een feest op 1,5 meter uit elkaar per stel is werkt ook niet en er is, denken we, geen eens ruimte voor. Je moet dan ca. 18 tafel op 1,5 meter zetten. Maar we wachten af. Wie weet.

Varen: Dick heeft geopperd om b.v. in juni een vaarmorgen te houden in de Westerparkplas. Dat kan als we ook daar 1,5 meter uit elkaar blijven en als met meer dan 3 personen bij elkaar mogen zijn. We hopen dat de volgende versoepeling dat varen wel mogelijk maakt. Afgezien van de voorwaarden willen we graag weten of jullie hieraan willen meedoen. Willen jullie dit doorgeven aan Dick of aan mij?

We kunnen koffie of thee meenemen zodat we er toch op afstand een "bakske" kunnen doen.

Vragen opmerkingen: Mochten jullie nog vragen of opmerkingen hebben, dan horen we dat graag.

Vaarwater:

Ik ga polshoogte nemen bij het Westerpark. Een mooi doel voor een fietstochtje van mijn kant. Mocht er belangstelling zijn voor de vaarochtend.

Modellen in aanbouw:

Dit is het eerste deel van de bouw van de rijnsleepboot van Jan Leenders. Hij heeft er een uitgebreid verslag van gemaakt, dat ik in delen in de nieuwsbrief zal opnemen. Dan hieronder de tekst van Jan:

Model van de Rijnsleepboot Damco 21.



Eerst even een korte uiteenzetting over de sleepboten op de Rijn.

Na het uitvinden van de stoommachine, werden er sleepboten gebouwd, die voorzien waren van een stoommachine en kwam aan de zeilvaart op de Rijn ook een einde. Het gebeurde aanvankelijk nog wel, dat de zeilschepen tegen stroom naar bv. Keulen gesleept werden en dan na lossing en belading weer terug naar Nederland zeilden. De zeilschepen verdwenen en daarvoor in de plaats kwamen de sleepschepen: schepen zonder eigen voortstuwing, omdat de inbouw van zo'n stoommachine een behoorlijke investering was.

Voorbeeld van een kleine sleepboot

Begin 20^e eeuw begon het vervoer over de Rijn steeds grotere vormen aan te nemen, dus werden er steeds meer en ook grotere sleepschepen gebouwd. Logisch gevolg was, dat er ook meer sleepboten gebouwd moesten worden. Aanvankelijk waren die sleepboten niet zo heel groot en met die zware stoommachine hadden zij een relatief grote diepgang, tot wel 2,50 m.

Die diepgang was nog wel te doen tot het Ruhrgebied, maar verder Duitsland in, naar Keulen, Mainz en Mannheim had men vaak te maken met lage waterstanden, vele ondiepten en vele



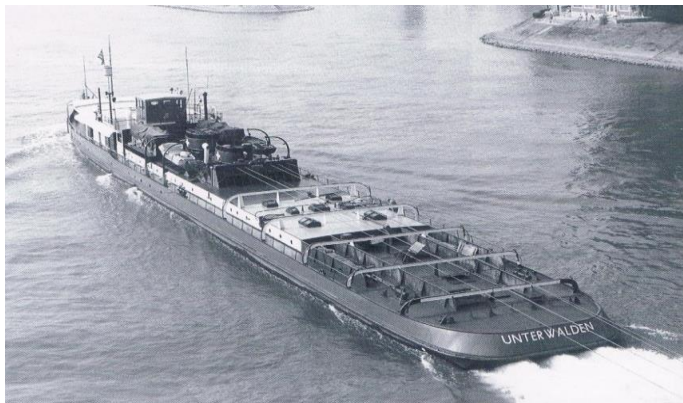
stroomversnellingen, vooral op het traject van Mannheim naar Basel.

Daarom ging men grotere en sterkere sleepboten bouwen, die door hun grote lengte en breedte, vaak twee stoommachines konden plaatsen en toch slechts een diepgang hadden van 1m tot 1.30m. De grootste sleepboten waren de raderboten, met schoepraderen aan weerskanten, zij konden door hun grote trekkracht vaak wel 6 of zeven sleepschepen meenemen met een gezamenlijke vracht van zo'n 6 à 7000 ton. Dat was al een hele vooruitgang.

Eén van de vele grote radersleepboten

Tot de stoommachine werd verdreven door de dieselmotor hadden de raderboten vaak zo'n 14 à 15 man personeel aan boord, 2 machinisten, een paar stokers, matrozen en stuurman, met de introductie van de dieselmotor had men dus veel minder personeel aan boord, dus besparing!!

Begin jaren '30 werden de eerste grote sleepboten met dieselmotoren gebouwd, vaak ook al zo'n 40 à 50 meter lang met 2000 à 2500 pk's. Tussen 1940 en 1948 liet een Zwitserse rederij een aantal grote sterke sleepboten bouwen van 76,50m lang en 9,50m breed en een diepgang van 1,20m met een vermogen van 4x900 pk's, de laatste sleepboot die voor die rederij gebouwd werd,



was de "Unterwalden", die tevens de sterkste sleepboot was die ooit op de Rijn heeft gevaren, met 4x 1000 pk. In 1957 begon men te experimenteren met de duwvaart op de Rijn, tevens werden veel sleepschepen omgebouwd tot motorschip, dus met eigen voortstuwing.

Toen in 1959 verschillende rederijen reeds gingen omschakelen op duwvaart ten koste van de sleepvaart, besloot rederij Damco toch nog een nieuwe sleepboot te bouwen, de 'Alexander von Engelberg', Damco 21, ondanks dat zich reeds langzaam een teruggang van de totale sleepvaart ontwikkelde. Een hypermoderne sleepboot

De sterkste Rijnsleepboot met 4x 1000pk's

qua inrichting, elektronica en hydrauliek, maar slechts met een vermogen van 2x 1000 pk, gereduceerd naar 2x 800 pk., met een lengte van 62m, een breedte van 10m en een max.



diepgang met volle tanks van 1.20m.

Het schip is nog steeds in de vaart, nu als cruiseschip op de Rijn, zijn zijrivieren en Nederlandse binnenwateren, onder de naam "Andante".

Verjaardagen:

Peter Nuijten	03 juni	73 jaar
Frans van der Net	16 juni	72 jaar
Hans Peijen	23 juni	60 jaar
Paul Kroon	27 juni	69 jaar

Allemaal alvast gefeliciteerd. Het zal sober worden gevierd, maar dat zij zo. Toch veel plezier.

Tot slot:

De brief is weer vol. Volgende keer het vervolg van de Damco 21 van Jan Leenders en nog meer uiteraard. Tot de volgende nieuwsbrief. Rinus Damsteegt