



Nieuwsbrief Modelbootvereniging Het Stormanker

Jaargang 15 nr.8, juli 2021

Een woord vooraf:

Verleden week de eerste bijeenkomst in ons nieuwe clublokaal "de Salon" in Centrum Heksenwiel. Het was druk bezocht. Ook ging men massaal naar buiten om te varen. Ook daar een gezellige drukte met daarbij nog veel kijkers. We zijn heel blij met deze locatie. Ik hoop dat we ondanks de toename van Corona bij elkaar kunnen blijven komen.

Rinus Damsteegt

Nieuws van het bestuur:

Voor degene die niet aanwezig waren tijdens de introductie van "onze" ruimte, hebben we twee foto's gemaakt. Via de mail hebben we al doorgegeven dat we via de hoofdingang naar binnen moeten. Als je binnen bent schuin naar rechts. Daar staat een deur open om jullie toe te laten. Normaal gesproken zijn de deuren van de hoofdingang altijd open. Mocht het onverhoopt toch gesloten zijn dan moet er op de bel worden gedrukt. Dat is knop 2, die links bovenaan zit. Vanaf de bar wordt dan de deur geopend. We wensen iedereen veel plezier in de deze nieuwe locatie. Hieronder twee foto's van deze ruimte.



Het wordt in Centrum Heksenwiel 'Salon' genoemd. Daarnaast is de grote zaal, waar we onze jaarvergaderingen mogen houden. Misschien ook wel wat voor een modelbotenshow??

Vaarwedstijden zullen we voortaan moeten gaan houden bij de Kinderboerderij. Het waterschap heeft verteld dat het water sneller doorstroomt om de blauwalg te voorkomen. Dat lukt voor het open water. Waar het stil staat, zoals bij het fietspad en aansluitende sloten. Zal wel blauwalg optreden. Het waterschap raadt ons daarom aan een fles desinfectiemiddel neer te zetten, waar we onze handen kunnen reinigen. Dat zijn we intussen wel gewend door de Corona.

De mensen van Centrum Heksenwiel zijn allen vrijwilligers. Ze hebben ons toegezegd dat zij een stukje willen plaatsen in een contactblad dat rond gaat door wijk en aangesloten adressen die zijn aangesloten bij de organisatie van Centrum Heksenwiel. Hopelijk een goede bron om nieuwe leden te werven. Er zijn vast scheepsbouwers die druk zijn op zolder. Je weet maar nooit.

Wedstrijden zullen er dit jaar nog niet in zitten, omdat er te weinig tijd is en we nog steeds die 1,5 meter moeten aanhouden. Zeker met de nieuwe variant.

Nieuwe leden en vertrokken leden:

Het verheugt ons dat we er 4 nieuwe leden bij hebben. Dat zijn:

Cor van Tilborg, lid sinds 07 april 2021, hij woont in Oosterhout;

Erica van Tilburg, echtgenote van Riccardo. Zij is lid sinds 01 juli 2021, woont in Made;

Jaap Nouwen, lid sinds 1 juli, woont in Wouw.

Bert Rietveld, lid sinds 01 juli 2021, woont in Dordrecht.

Zowel Jaap als Bert zijn beiden ook lid van ZMC uit Tholen.

Welkom allemaal. We hopen dat jullie veel plezier zullen hebben binnen onze vereniging. De ledenlijst wordt bijgewerkt en doorgestuurd.

Verder heeft **Marty Kerkhof** heeft wegens drukte met voorzitterschap van Titanic en zijn bedrijf opgezegd.

Hij houdt wel contact met ons en wil ons bijstaan met evenementen met het bassin.

Het grootbedrijf:

Dit is de DERDE aflevering van het stuk van Jan Leenders over de Mississippi schepen.

De 'New Orleans' is een grote, zware zijwieler met een grote diepgang en een complexe aandrijflijn die ook zwaar en inefficiënt is.

Hoewel zij Mississippi-raderboten genoemd worden, gaat die eerste reis van de 'New Orleans' over de Ohio-rivier, die bij Caïro in de Mississippi mondt, een tocht van ongeveer 1500 km., en vaart van daar naar New Orleans, met aan boord o.a. Nicholas Roosevelt (fam. van de toenmalige president). Haar eerste reis verloopt allerm minst voorspoedig, in de nacht van 15 op 16 december krijgt het schip te maken met de eerste van drie "New Madrid" aardbevingen, de zwaarste die ooit gevoeld zijn ten oosten van de Rocky Mountains, zo genoemd, omdat het centrum van de beving zich bevindt bij de stad New Madrid. De schokken verspreidden zich over een oppervlakte van zo'n 130.000 km². Op 23 januari en op 7 februari 1812 volgen nog een serie zware aardbevingen,

De hevige schokken veroorzaken grote golven op de Mississippi en ook grote aardverschuivingen, waardoor veel van de oevers in de rivier verdwijnen.

John Bradbury, een Britse botanicus destijds bekend om zijn reizen in het midden-westen en westen van de Verenigde Staten, is ook aan boord, en is als enige die een direct verslag doet van het gebeuren.

Hij schrijft o.a.: "Het leek of een storm de rivier in beroering heeft gebracht, en hoewel het geluid onvoorstelbaar luid en verschrikkelijk was, kon ik duidelijk het gekraak van vallende bomen horen, en het gekrijs van het wilde gevogelte.

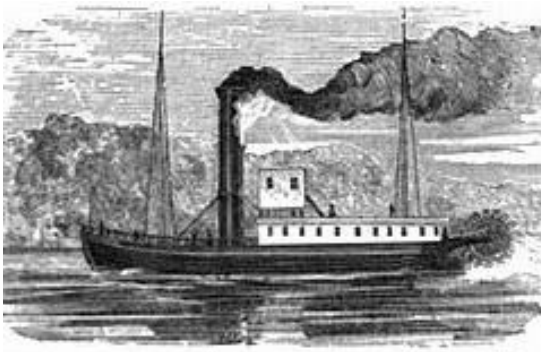
Wanneer de grote schok ophoudt, beginnen onmiddellijk de loodrechte oevers in zulke grote hoeveelheden in de rivier te vallen, dat ze onze boot bijna tot zinken brengen door de deining die zij veroorzaken. Bij daglicht hadden we zevenentwintig schokken geteld". Aldus het ooggetuigenverslag. Wanneer de rust is weergekeerd, kan de reis toch worden voortgezet.

Deze eerste "**New Orleans**" is echter geen lang leven beschoren; reeds na twee jaar loopt zij op een zandbank en zinkt.

De tweede stoomboot is de '**Comet**', in 1813 ook in Pittsburgh gebouwd, nu in opdracht van Daniël D. Smith, naar een ontwerp van Daniël French, wel is waar is het schip kleiner, maar is wel de eerste Mississippi-stoomboot die wordt aangedreven door een lichtgewicht en efficiënte hogedruk machine, die een schoepenrad aan de achterstevan aandrijft.

In 1814 komt de '**Vesuvius**' als derde stoomboot op de Mississippi in de vaart. Zij wordt ook in Pittsburg gebouwd, weer in opdracht van Livingston en Fulton, haar ontwerper, en lijkt erg op de 'New Orleans'.

De '**Enterprise**' wordt ook in 1814 gebouwd en is de vierde Mississippi-raderboot. Zij is uitgerust met een hogedrukstoommachine en een hekwiël, heeft een veel geringere diepgang en is daardoor veel beter geschikt voor de vaart op de Mississippi, dan de boten van Fulton. De 'Enterprise' demonstreert de kwaliteit van het ontwerp van French tijdens haar epische reis van New Orleans naar Brownsville een afstand van ongeveer 3200 km. tegen de krachtige stromen van de Mississippi en de Ohio-rivier in.



ENTERPRISE ON HER FIRST TRIP TO LUCIFVILLE, 1815.

De 'Enterprise' onderweg van New Orleans naar Brownsville in 1815

In 1816 wordt de **'Washington'** gebouwd voor Henry Shreve en partners en weer bouwt Daniël French de hogedruk stoommachine en de aan-drijflijn naar het hekwiel. Zij is met een diepgang van 4 voet (1,2m) de eerste stoomboot met twee dekken, de voorganger van de Mississippi-stoomboten van de latere jaren. Het bovendek (Texasdek) is gereserveerd voor de passagiers en op het hoofddek is de stoommachine geplaatst.

In het voorjaar van 1817 maakt de 'Washington' de reis van New Orleans naar Louisville in 25 dagen, wat overeenkomt met het record dat twee jaar eerder werd bereikt door de veel kleinere 'Enterprise'.

Inmiddels varen er al ongeveer 20 stoomboten, die een steeds belangrijker rol gaan spelen in de ontwikkeling van het grootschalig vervoer van passagiers en goederen, zodat er in 1830 bij benadering al zo'n 1200 schepen in bedrijf zijn.

Wordt vervolgd

Modellen in aanbouw:

We gaan verder met de Stad Geertruidenberg.



Alle onderdelen los

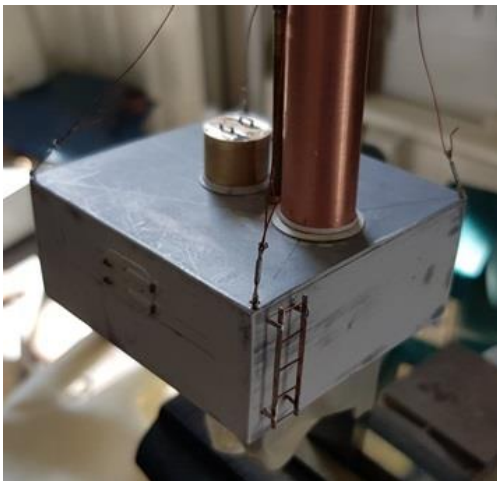


Voorlopig samengesteld

Rinus heeft intussen de omkasting voor de ketel gemaakt. Ook dit is van kunststof.

Zo ging het geheel naar Martin. Die heeft de stoompijp, die op de plaats van het witte staafje komt, gemaakt. In de zijkant zit een inspectieluik. Dit detail is overgenomen van het museummodel Merwede, de lage koperen buis is voor de kolenstortkoker.

We nemen aan dat dit daarvoor dient. We zien op tekening geen andere voorziening om te bunkeren



Martin heeft daar een deksel voor gemaakt en nog een ladder om op het dak te komen.

Het is geheel zwart gespoten, gereed om op het dek gemonteerd te worden. De draden zijn als hulp gebruikt om de ogen op de juiste stand te krijgen. Ze worden later vervangen door "echte" kabels.

De romp is weer bij Rinus voor het aanbrengen van de sierstroken, onder en boven de ramen.

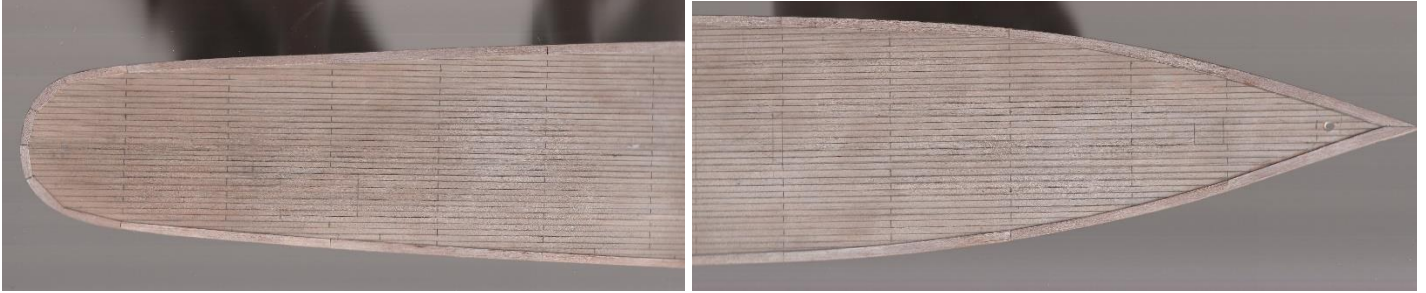
De onderste is 2mm breed en de bovenste is 1mm. Bij boeg loop het over in de krul die bij de versieringen op de boeg hoort.



Boven de stuurboordzijde, onder is bakboord.



Rinus heeft het z.g. lijfhout op het dek aangebracht. Dit is een iets dikkere balk dan de dekplanken. Hierop komt de reling. Dit lijfhout is van 5 x 0,5mm stroken fineer en met overbreedte op het dek gelijmd. Het steekt dus 0,5mm boven het houten dek uit. Dat is 25mm in werkelijkheid, conform de tekening. Ook dit hout is vergrijsd, als het dek. Toen alles erop zat is het geheel gelijk geschuurd met de romp.



Het achterschip is in secties gedaan. De ronde vorm wordt hier meestal niet doorgezet. Bij de boeg volgt het lijfhout de rompvorm. De buitenzijde is nu gelijk met de buitenlijn van de romp. Daar tegenaan heeft Martin de halfronde sierstrook gelijmd, behalve bij de aansluitende raderkastdekken. Het geheel is nu klaar om gespoten te worden. Daarvoor gaat de romp terug naar Martin.

Martin is doorgedaan met het afwerken van de romp en heeft tussendoor de mast gemaakt.



De mast is gelakt Ook deze is weer gereed om geplaatst te worden.

Martin is ook verdergegaan met de romp af te werken. De raamstrook is wit gespoten. De ramen zelf moeten nog afgewerkt worden.

De mast is gepast in het dek. Daarnaast een detail van de bovenmast met katrollen e.d.

Verjaardagen

Toine van Wezel	05 augustus	71 jaar.
Chris Rombouts	17 augustus	54 jaar.
Willem Kapitein	21 augustus	79 jaar.

Alvast van harte gefeliciteerd en we hopen jullie weer te ontmoeten in de nieuwe clubruimte. Dan kunnen we hopelijk jullie in levenden lijve feliciteren, als de regels het toelaten.

Tot slot:

Weer een brief vol gekregen. Dit ook dankzij het interessante stuk van Jan Leenders over de Mississippi schepen. De bouw van de Stad Geertruidenberg is dankzij de inzet van Martin al verder, maar daarover meer in de volgende nieuwsbrief. Tot dan.

Rinus Damsteegt