



Nieuwsbrief Modelbootvereniging Het Stormanker

Jaargang 15 nr.9, augustus 2021

Een woord vooraf:

De zomer schiet alweer op en Corona lijkt op de terugtocht. Laten we hopen dat het voldoende is om het normale leven weer op te pakken. Ik denk met name aan onze feestavond eind november en de ALV in januari. In deze nieuwsbrief stelt het nieuwe lid Jaap Nouwen zich. Heel leuk initiatief. Verder pakken we het Mississippi verhaal van Jan Leenders weer op en Cor van Tilborg stuurde foto's van zijn model in aanbouw. Uiteraard gaan we weer verder met bouwverslag van de 'Stad Geertruidenberg'.

Rinus Damsteegt

Nieuws van het bestuur:

Binnenkort gaat het bestuur na 1,5 jaar weer vergaderen. We moeten diverse zaken bespreken. O.a. de Feestavond op 27 november. Dit i.v.m. Corona. Verder gaan we de draad toch weer oppakken voor de toekomst.

De havendagen in de Den Bosch zijn verschoven naar 2022, i.v.m. de huidige stand in het corona probleem.

Clubkleding: We willen inventariseren wie nog clubkleding wil kopen. Het gaat om Poloshirts, Sweaters, en bodywarmers. Graag opgeven welke maat jullie willen hebben. Mail je aanmelding door naar één van de bestuursleden. Wij zorgen dat het allemaal op zijn plaats komt. Bij voldoende belangstelling plaatsen we weer een bestelling.

Nieuwe leden en vertrokken leden:

We kunnen melden dat wij er weer een nieuw lid bij hebben. Het is de hr. v.d. Put uit Oosterhout. Hij zit in het onderwijs. We hebben nog geen gegevens van hem, maar dat zal Dick wel in ledenlijst zetten. Die gaan we dan z.s.m. aan alle leden doorsturen.

Jaap Nouwen, nieuw lid stelt zich voor:

Ik zal me voor de rest van de leden even voorstellen:

Jaap Nouwen, geboren te Rotterdam in 1963.

Getrouwd met Annelies op 6-6-2006 op het tropische eiland ST-Lucia, uit mijn eerste huwelijk heb ik 2 zoons, 1 van 30 jaar en 1 van 24 jaar, beide kinderen wonen niet meer thuis.

Na mijn school periode (L.T.S.) waar ik het beroep bankwerker had gekozen, ben ik gaan werken in een constructiebedrijf, maar na 6 maanden had ik dat al gezien dat ik in dat vak niet verder wilde gaan.

Had toen al een paar jaar de Zeekadetten als hobby op zaterdag op boten en sloepen vertoeft, en ben zodoende terecht gekomen bij Smit Internationale Zeesleep- en Bergingsbedrijf, waar ik 8 jaar op de zeesleepvaart heb gevaren en de 2 jaar bij de bergingsafdeling in Maassluis .

In 1991 ben ik vrijwillig weg gegaan bij Smit en ben toen bij een sjor bedrijf in de Rotterdamse haven begonnen als leerling sjorder, was toen nog veel stukgoed en weinig containers.

Heb me daar opgewerkt tot voorman en heb 7 jaar die functie met veel plezier uitgevoerd, maar door lichamelijke problemen heb ik deze functie neergelegd en heb intern aangepast werk gekregen.

Ben ondertussen 30 jaar werkzaam bij deze werkgever, doordat ik gedeeltelijk ben afgekeurd en maar 3 dagen per week werk, heb ik de hobby weer opgepakt hoop over 9 jaar te kunnen stoppen met werken en dan nog meer tijd te hebben om model boten te kunnen bouwen.

Ben dus ook lid sinds de oprichting van Scheeps Model Bouwen Vereniging Tholen, deze club bestaat nu ruim 2 jaar, toen daar dus weer met modelbouw in aanraking kwam heeft het virus mijn weer gegrepen en vaar en bouw er weer op los. Verder heb ik als hobby : zingen in een gemengd koor in Steenberg, varen als vrijwilliger op de Zeesleper de 'Elbe' uit Maassluis als dekgast (matroos), tuinieren, we hebben een vijver met vissen en schildpadden, ook hebben wij een volière met vogels en dwergkwartels .

Verder proberen wij 3 keer per jaar naar Duitsland te gaan, steeds voor een weekje om er lekker eruit te zijn en te genieten van de natuur door veel te wandelen in de bergen en langs de Moezel of de Rijn, gelijk ook maar van de heerlijke wijn te proeven aldaar.

Ik hoop op een leuke vaartijd en samenwerking met de rest van de clubleden en zal dan ook met trots het T-shirt van het Stormanker dragen.

Met vriendelijke groet en tot aan de waterkant in Breda !

Dank je wel Jaap.(Red)

Technische gegevens van de raderboten:

De schepen worden geheel van hout gebouwd, in lengte variërend van ongeveer 40 voet, tot later wel bijna 300 voet (91 meter) lang en 10 tot wel 80 voet (24 meter) breed, terwijl de diepgang slechts tussen de één en de vijf voet bedraagt. Door deze geringe diepgang ontstaat echter een zeer onstabiele constructie van de romp, en gaat hierdoor doorhangen.

Om dit doorhangen te voorkomen, worden soms stalen spanten ingebracht, maar vaak worden er interne masten de zg. Kingposts geplaatst. Werd soms eerst precies in het midden van het schip één mast geplaatst met een web aan draden naar diverse plaatsen en uiteinden van het schip.



Later worden aan weerszijde van het schip meerdere kingposts geplaatst; in het midden één mast verticaal en dan voor en achter deze middelste mast twee of meerdere masten onder 30° of 45°.

Er wordt een kabel van voor naar achter getrokken via de top van deze masten, die vaak door wandspanners op spanning gezet kan worden.

De schepen zijn over het algemeen voorzien van twee roeren.

Hoewel scheepsschroeven een hoger rendement leveren dan de schoepraderen, worden de

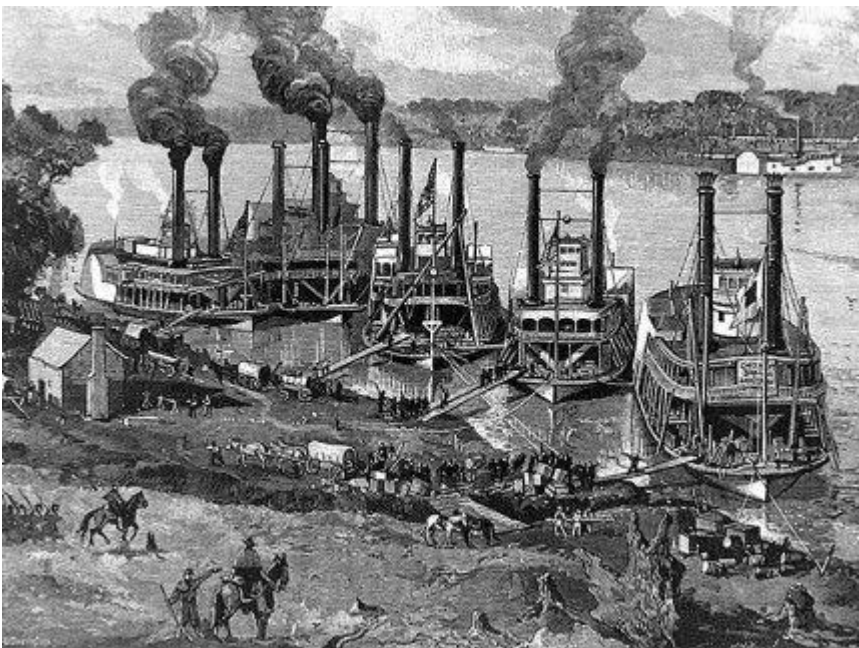
schepen toch uitgerust met de schoepraderen, omdat de scheepsschroeven vanwege de geringe diepgang van de schepen en de vele ondiepten in de rivier te kwetsbaar zijn.

De schepen worden in twee typen uitgevoerd, de een met aan weerszijde een schoepenrad, de **zijwieler** genoemd en de andere met één schoepenrad aan de achterkant, de **hekwieler**.

De zijwieler:

De zijwieler kunnen met hun twee schoepenraderen uitstekend manoeuvreren, hetgeen belangrijk is voor het navigeren bij de scherpe overgangen tussen de o.a. zandbanken en de vele ondiepten.

Nadelen heeft de zijwieler echter wel, o.a.: Door de uitgebouwde radkasten, kan het schip niet vlak tegen de kades afmeren voor het laden en lossen van passagiers en goederen, dus dat moet altijd via de op het



voorschip aangebrachte gangway's geschieden.

Het innemen van brandstof, hout dan wel kolen, wordt veelal door middel van lichters tijdens de vaart ingenomen (bunkerboten). Omdat dit handmatig gebeurt dient er, om alles zo goed mogelijk te laten verlopen, vaart geminderd te worden, dus tijdverlies.

Er wordt gebruikelijk zowel in op- als in afvaart dag en nacht gevaren (hier kom ik later op terug), niet alleen door de raderboten, maar ook door de vloten en de broadhorns.

Worden overdag de vloten en broadhorns met grote roeiriemen gestuurd en gecorrigeerd, *Het laden en lossen van passagiers en goederen* maar 's nachts laten de vloten en

broadhorns zich gewoon met de stroom meedrijven en wordt er niet of nauwelijks gestuurd, omdat de bemanning zich in tenten of hutten op het vlot heeft teruggetrokken. Hoewel men verplicht is om verlichting te voeren, (*destijds bestaat de verlichting nog uit kaarsen*) waaien de kaarsen vaak uit en doemt plotseling een onverlicht vlot voor de raderboot op.

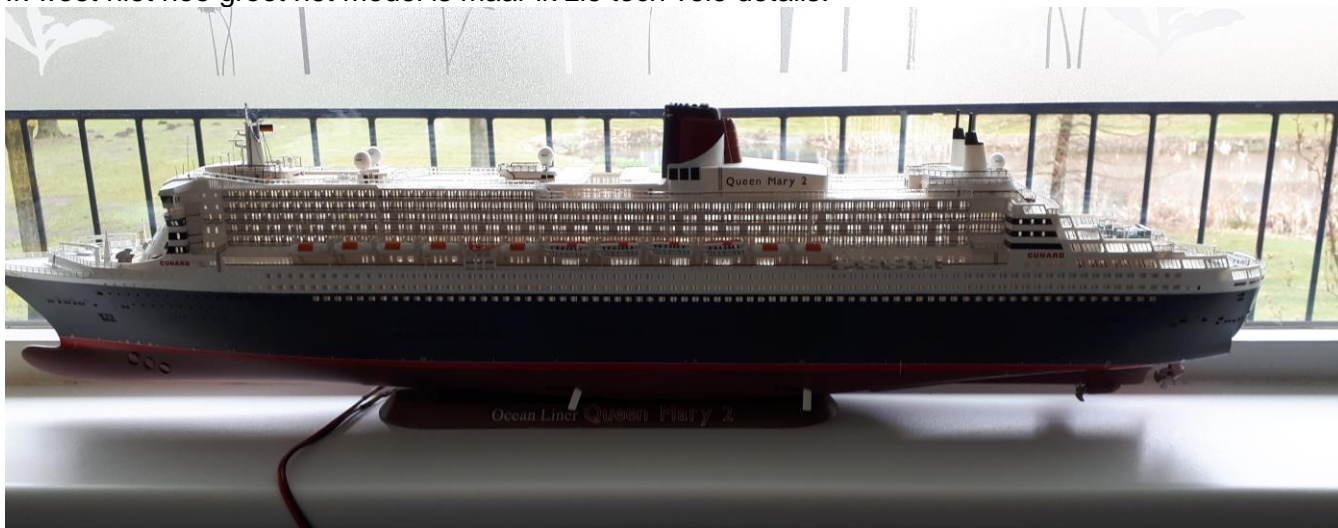


Het laat zich raden wat er gebeurt, wanneer niet tijdig kan worden uitgeweken; het schoepenrad maalt over het vlot heen, vlot valt soms gedeeltelijk uit elkaar, schoepenrad beschadigd, raderboot helt zwaar over, hetgeen zeer ongemakkelijk is voor de passagiers op het bovendeck.

Wordt vervolgt.

Modellen in aanbouw:

Ons nieuwe lid, Cor van Tilburg, stuurde een foto van zijn model van de Queen Mary 2. Het is een model dat Cor bouwde uit een bouwdoos. Een prachtig schip, dat nog steeds in de vaart is, is in 2004 gebouwd. Ik weet niet hoe groot het model is maar ik zie toch vele details.



Hij is nu een varend model aan het bouwen van 'Fairmount Alpine' van Boskalis, voortzetting van het legendarische Smit Internationale. Het is een zeer sterke sleepboot en tevens supplier.

Met 205 ton boldertrek zijn deze sleepboten ontworpen om veilig zware en moeilijke sleepopdrachten aan te kunnen, evenals stations-activiteiten. Deze omvatten het slepen van de grootste en meest waardevolle objecten die drijven, zoals drijvende productie-, opslag- en aflading-eenheden (FPSO's), semi-onderdompelbare boorplatforms en caissons. Dus veel omvattend. Ik dacht dat deze ook zijn gebruikt om de 'Ever Given' in het Suezkanaal los te trekken, maar ik ben daarvan niet zeker. Het was een zware sleepboot van Boskalis, aangestuurd door vroegere Smit bergers.

Hij vroeg of iemand hem kon helpen als het nodig was. Nu is Riccardo toevallig ook dit model aan het bouwen en heeft gelijk aangeboden Cor te helpen. Als ik de foto's zo zie ziet het er al geweldig uit.

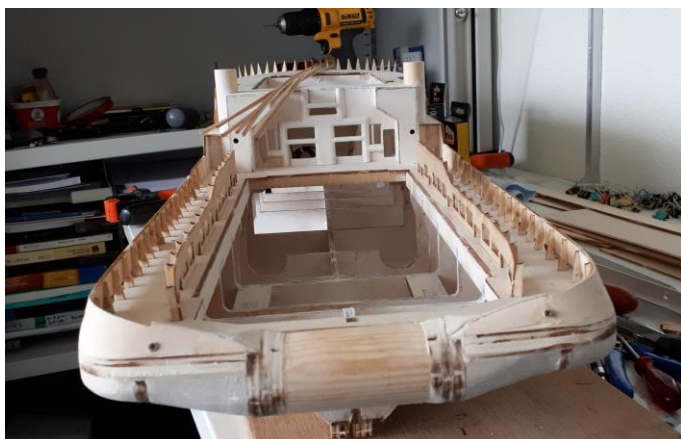
De schaal van het model is 1:75, zover ik heb kunnen ontdekken. Lengte model 100cm.



Het schip in de haven.



Het model in aanbouw bij Cor.

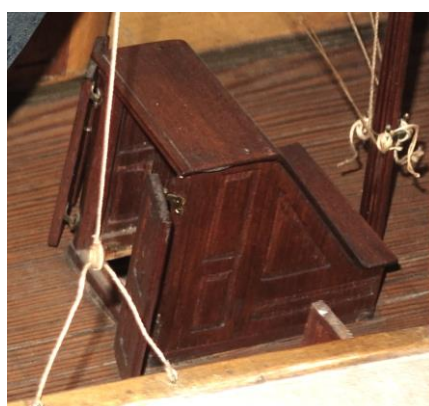
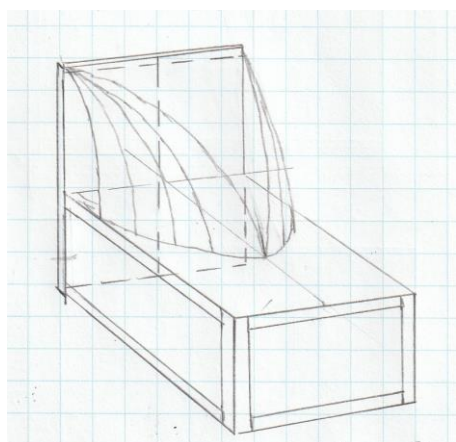


Het krijgt hier al goed de vorm. Ga zo door Cor. Het wordt vast een heel mooi model.
Succes Cor en we zien graag meer foto's van de voortgang.
Wordt hopelijk vervolgd.

We gaan verder met de Stad Geertruidenberg. De Saloningangen

Dit was een probleem. Op de tekening zien we een soort van koepel, maar nergens was duidelijk hoe dat er uit zag. Ook het Maritiem museum kon ons niet helpen.

Toen zoeken in oude foto's op internet. Toen we een vage foto van de Stad Heusden vonden, zagen we iets wat erop zou kunnen lijken. Het leek een soort lage doos met daarop

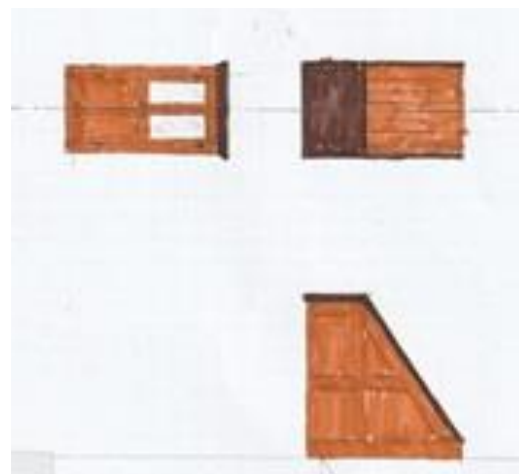
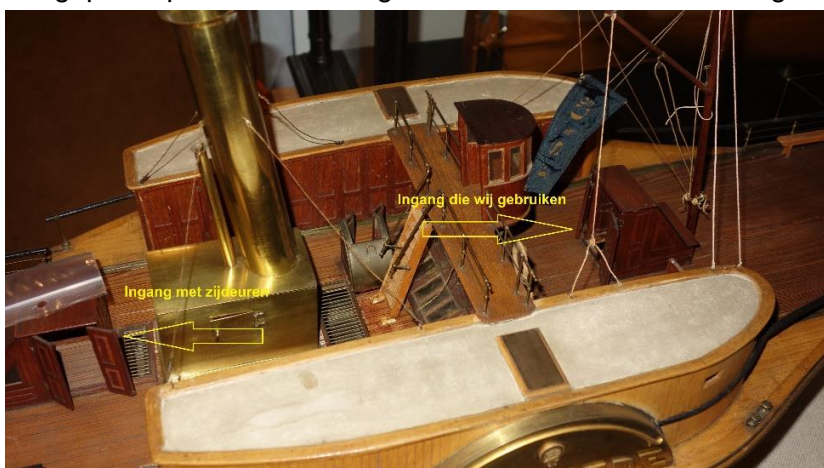


een tentachtige koepel. We begrepen dit niet en vonden dat dit wel eens een foute conclusie kon zijn. Tot we in het Maritiem Museum het model van de 'Merwede' zagen. Die had houten ingangen met 2 deurtjes.

Dit is op het model van de 'Merwede'

Zo zou het er misschien hebben uitgezien

Na overleg met Martin hebben we besloten dat Rinus een ontwerp zou maken als de 'Merwede, maar aangepast op de maatvoering van de 'Stad Geertruidenberg'.



De Saloning van de 'Merwede' in het geheel te zien.
Vervolg in nieuwsbrief september.

Dit is het ontwerp geworden voor ons model.

Verjaardagen

Riccardo van Tilburg	20 september	52 jaar.
Ad van den Bosch	24 september	82 jaar.

Alvast van harte gefeliciteerd. We mogen wat meer, dus maak er een gezellige dag van.

Tot slot:

Wat weinig over de Stad Geertruidenberg, maar dat komt in de volgende nieuwsbrief wel weer goed. Deze brief is vol. Tot de volgende nieuwsbrief.

Rinus Damsteegt