



Nieuwsbrief Modelbootvereniging Het Stormanker

Jaargang 15 nr.14, december 2021

Een woord vooraf:

Dit is dan weer de laatste Nieuwsbrief van 2021. Zaterdag 18-12 hebben we de laatste clubbijeenkomst gehouden van dit jaar. Nu komt dat verrekte Corona weer met een nijdige variant, geheten omikron. Gelijk we weer in de problemen. Dat hadden we niet verwacht. Alles weer in lockdown en hoelang gaat dit dan weer duren. Wij, Gerda en ik, hebben gelukkig onze boosterprik al gehad, maar er zijn er velen die wel willen, maar niet kunnen vanwege de slechte organisatie van GGD en overheid. Ze blijven alles maar volgens de regeltjes organiseren. Oudere huisartsen moeten eerst op cursus voor ze mogen prikken, wat ze hebben aangeboden. Of ze nooit een injectie hebben gezet. Ik zeg altijd Nederland regeltjesland. Het wordt steeds erger. De papierwinkel is veel ingewikkelder dan het doel waar ze voor staan. Ooit komt het goed!!

Rinus Damsteegt

Nieuws van het bestuur:

Feestavond:

Gelukkig konden we nog wel onze "feestavond" houden al was deze vervroegd. Dat deed niets af aan de gezelligheid en de kwaliteit van het eten. Het is wel uitmuntend te noemen. Alles lekker op temperatuur en ruim voldoende. Het blijft een adres om op terug te vallen.

Clubbijeenkomsten:

Nu we weer in de lockdown zitten is ook Centrum Heksenwiel dicht. We zullen moeten afwachten wanneer we daar weer terecht kunnen. De geplande Nieuwjaarsreceptie op 8 januari gaat ook niet door. Verder stond er een Algemene Ledenvergadering (ALV) gepland op 29 januari. We zijn nu aan het bekijken hoe toch beslissingen kunnen nemen over begroting, bestuursverkiezing en andere zaken. We wachten af hoe omikron zich verder ontwikkelt. We zullen jullie goed op de hoogte houden van de situatie. Ik blijf wel de nieuwsbrief schrijven. Lees deze goed want daarin komt het laatste nieuws. Indien nodig komt er een apart bericht naar jullie toe. Het is triest, maar het is niet anders. We hopen dat deze versie van corona niet zoveel de ziekenhuizen gaat belasten, dan zijn we eerder uit de lockdown.

Clubmateriaal:

Zoals jullie weten moesten de zeilen van ons bassin schoongemaakt en gedroogd worden. Dat werd altijd gedaan door een bedrijf in Breda. Tot onze verrassing kregen wij een bericht van ons oud-lid Marco Sanders. Hij bood aan hij de zeilen wel schoon wilde maken bij de Marine in Den Helder. Hij werkt bij de Marine. Hij wilde ze meenemen, schoonspuiten en drogen. Hij bracht ze weer netjes terug. Hij is geen lid meer omdat hij lid is geworden bij de Marine groep MMN. Hij heeft toen wel toegezegd dat hij ons wilde helpen als dat nodig was. Nu deed hij dit geweldige aanbod. Wij zijn hem daar heel dankbaar voor. Hieronder wat foto's van de gewassen zeilen.



Schoonmaken kuipzeil



Drogen grondzeil



Beide zijlen keurig opgevouwen.

Wij willen Marco langs deze weg nogmaals heel hartelijk bedanken. Geweldig gewoon.

Evenementen:

De evenementen liggen nu al 2 jaar stil. Gelukkig konden wij nog net onze feestbijeenkomst dit jaar houden. Het was op het nippertje. Omdat alles om 20.00 uur dicht moest zijn konden we het vervroegen na overleg met Veehandelshuis. Dus kon het van 16.00 uur tot 20.00 uur. Vooraf wat drinken tot het voorgerecht, Champignonsoep en groentesoep, rijk gevuld. Daarna het hoofdgerecht, varkenshaas, ossenhaas en zalm voor de visliefhebbers. Verder sperziebonen met spekjes en witlof met ham en kaas, uiteraard konden de frieten niet ontbreken. De drank was vrij deze keer omdat we hiermee tevens ons 40-jarig bestaan vierden. Dat was al in januari. We hadden het wat uitgebreider willen vieren, maar helaas ging dat ook niet. We weten allemaal waarom.

Hieronder wat impressies:



QR-code controleren



Het drankje vooraf



Het diner

Ik heb nog meer foto's, die Dick heeft gemaakt. Als jullie meer willen zien kunnen jullie op onze site kijken. www.mbvhetstormanker.nl. Voor de Nieuwsbrief wordt het teveel.

Het grootbedrijf: Deel 7 van de Mississippi door Jan Leenders Inzet van deze schepen (vervolg)

Omstreeks 1910 wordt voor het eerst gebruik gemaakt van de dieselmotor, wel is waar eerst op kleinere boten met een hekwiel, maar het zal nog zeker tot omstreeks 1930 duren voordat de grotere met de door dieselaangedreven propellerboten verschijnen.

Door particulier kapitaal volgen steeds meer forse investeringen in de binnenvaart, waardoor het vermogen van de duwboten steeds groter wordt van zo'n 600 PK tot wel 1200 en later 2400 PK.. De verandering van stoom- naar dieselvoortstuwing heeft tevens personeelsinkrimping tot gevolg, van soms twintig man of meer, naar tien tot elf man.

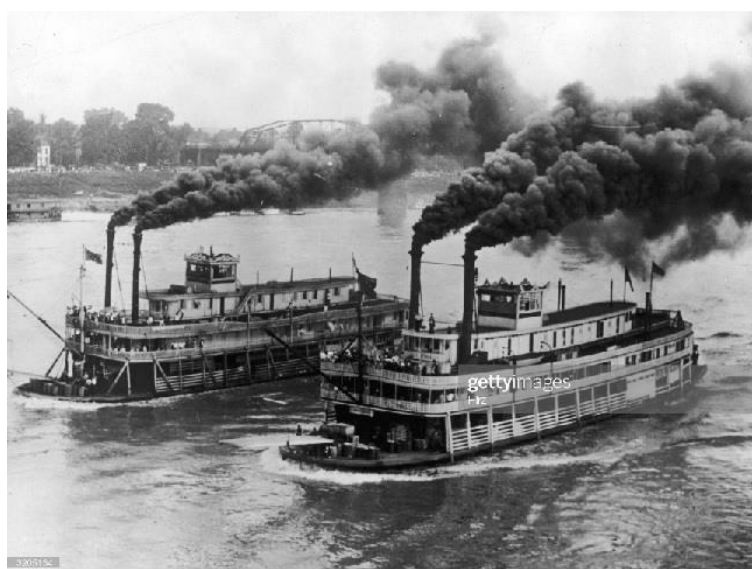


De eerste duwvaart op de Mississippi



De duwvaart op de Mississippi heden

Door verbeteringen van de vaargeul in de Mississippi kunnen mede door het steeds grotere vermogen van de duwboten (enkele duizenden PK's) steeds grotere formaties voor het vrachtvervoer gevormd worden. Half 50-er jaren van de 20^e eeuw zijn de stoomraderboten nagenoeg verdwenen en geschiedt het



vrachtvervoer voor ong. 97% door duwboten met dieselmotoren met in eerste instantie één propelleraandrijving maar ook dat is inmiddels overgegaan op méér propelleraandrijving. Door het verdwijnen van het hekwiel op stoomkracht ten gunste van de propeller is de nostalgische hekwielier 'De Mississippi-raderboot' nagenoeg van de Mississippi verdwenen, slechts enkelen varen nog als toeristische attractie, waarbij vermeld, dat de stoomboten die nog varen, nieuwgebouwd zijn vanaf 1971, behalve de 'Belle of Louisville', zij is de enige nog authentieke stoomraderboot.

Ook de dikke rookwolken van de stoomboten zullen zeker niet gemist worden.



De 'Belle of Louisville' is in 1914 gebouwd als 'Idlewild' te Pittsburgh, ruim honderd jaar later dan de eerste raderboot, de 'New Orleans', in 1947 wordt ze verkocht en wordt omgedoopt tot 'Avalon', eind 1961 wordt ze opgelegd, raakt in verval en dreigt onder de slopershamer te vallen.

Maar dan koopt een rechter uit Louisville het schip op een veiling voor \$ 34.000,00, met het idee om het schip op te knappen en als symbool van betrokkenheid van de stad Louisville met de Ohio-rivier, aldaar te stationeren. Het schip wordt eerst gestript, een grondige restauratie volgt en wordt in originele staat teruggebracht, gelukkig is de originele stoommachine in tact gebleven en is na een grondige revisie weer volledig operationeel. Ook worden veel authentieke onderdelen vaak van vroeger gezonken en niet geborgen schepen afgehaald, gereviseerd en in het schip ingebouwd.

Op 30 april 1963 maakt zij als 'Belle of Louisville' haar eerste cruise op de Ohio-rivier, waarna er velen zullen volgen, tot helaas op 24 augustus 1997 de 'Belle of Louisville' gedeeltelijk zinkt door een verkeerd geopende afsluiter in de machinekamer, maar ze wordt snel weer in haar oude glorie hersteld.

Op 17 oktober krijgt ze nog een aanvaring met een droogdok, gelukkig valt de schade mee, kan snel gerepareerd worden en kan er weer volop gevaren worden.

Op 18 oktober 2014 is de 'Belle of Louisville' exact 100 jaar oud, en is daarmee één van de oudste, in originele staat zijnde, nog in bedrijf zijnde stoomraderboten ter wereld.

Nadat de restauratie voltooid is, wordt ook nog een poging gedaan, om een 'calliope', een stoomorgel, te plaatsen, hetgeen het ontbrekende originele zal vervangen, het resultaat blijkt echter dermate onbevredigend, dat men besluit een nieuwe te laten bouwen, die in 1988 geïnstalleerd wordt.

De Calliope of stoomorgel:

Is een muziekinstrument dat door stoom wordt aangedreven. Het wordt bespeeld door toetsen, die ventielen naar de betreffende toonpijpen soms tot wel 32 stuks, aansturen.

Omdat het schelle, indringende geluid ver doordringt over vlaktes en ook door de bossen, zo is mij verteld, werd het door de stoomboten gebruikt om bewoners in afgelegen gebieden duidelijk te maken, dat er een schip op komst was, zodat zij de bestelde- en meegebrachte goederen konden ophalen, of hun te verzenden producten konden meegeven aan de aankomende boot.

Tevens konden passagiers zich na het horen van de signalen of een gespeelde melodie, op tijd naar de aanlegplaats begeven, wanneer zij wilden meevaren.

Ook op de 'Natchez' de bekende stoomraderboot in New Orleans, gebouwd in 1975, is zo'n calliope geïnstalleerd, en aangezien mijn schaalmodel toch wel enige gelijkenis vertoont met het echte schip kon ik als modelbouwer eigenlijk niet anders dan, aan de hand van vele foto's, een modelletje te maken van zo'n calliope en op mijn modelscheepje plaatsen.



Origineel calliope op de 'Natchez'



Het schaalmodelletje van de calliope.

Na-schrift en bronvermelding:

Het was geenszins mijn bedoeling, om hier met een wetenschappelijk document het gehele verhaal over de Mississippi en zijn raderboten uit te spitten, maar ik heb slechts geprobeerd, om met behulp van Wikipedia, een idee te krijgen van de geschiedenis van de Mississippi en de daarop varende raderboten.

Hoewel de Mississippi is onderverdeeld in boven, midden en beneden, ging het mij te ver om die verschillen uitvoerig te beschrijven en vond ik voor mijn artikel eigenlijk van ondergeschikt belang.

Dat er zo ontzettend veel tijd in gaat zitten, om de rivier beter bevaarbaar te maken, is niet verwonderlijk, wanneer men bedenkt, dat zij door 10 afzonderlijke staten stroomt, tussentijds ook nog het strijdtoneel is van een 'Burgeroorlog', en er dus politieke perikelen een rol gaan spelen.

Hiermede wil ik mijzelf zeker niet bezig houden en in verdiepen.

Hoewel Mark Twain pas in 1857, op tweeëntwintigjarige leeftijd, beroepsmatig in aanraking komt met de Mississippi, beschrijft hij op pakkende wijze het 'eigenwijze' karakter van deze rivier, met zijn regelmatig wisselende vaargeul en vaardiepten, en de daarop reagerende loodsen.

Nadat ik het boek: "Leven op de Mississippi" van Mark Twain had gelezen, kon ik mij volledig inleven in het leven en werken van de loodsen op de Mississippi-raderboten.

Van 'Pinterest' kreeg ik via de mail op een bepaald moment een gigantische hoeveelheid foto's toegestuurd, waarvan ik denk dat zij een mooie aanvulling zijn op de tekst en zo een duidelijk beeld geven van de vracht- en passagiers-vaart op de Mississippi.

Dit is einde van het verhaal over de Missisippischeepvaart van Jan Leenders. Ik dank Jan voor zijn inbreng en duidelijke uitleg.(RED)

Modellen in aanbouw

Ik heb intussen van Martin van Gelderen prachtige foto's ontvangen van zijn in aanbouw zijnde sleepboot Elbe. Tevens heeft Paul Kroon toegezegd een bouwbeschrijving aan te leveren van de tonnenlegger Nanny.

De inleiding stond al eerder in de Nieuwsbrief. Ik zelf probeer de Banckert om te bouwen tot Maasbank.

De sleepboot zoals deze in de vaart kwam. Op internet vond prachtige foto's van de Maasbank.

Ik heb intussen al wat kleine onderdelen gereed. Maar daarover meer in de volgende Nieuwsbrieven.

Deze is bijna vol.

Verjaardagen

Rob de Vilder 10 januari 76 jaar.

John Scheepers 22 januari 70 jaar.

Beiden alvast van harte gefeliciteerd.

Tot slot:

Rest mij jullie, middels onderstaande afbeelding, alle goed toe te wensen, mede namens de rest van het bestuur.

