



Nieuwsbrief nr. 62



Laatste stoomweekend 2018.

Op zaterdag 20 oktober vanaf 13:00 uur en zondag 21 oktober vanaf 11:00 uur staat De Tuut weer onder stoom. Elk stoomweekend zijn vrijwilligers aan de slag om te zorgen dat de machines draaien. In het gemaal zijn vrijwilligers aanwezig die u graag vertellen over het gebouw, de techniek en de historie van De Tuut. Ook het motorenmuseum is geopend die dagen. Vrijwilligers daar kunnen u veel vertellen over de machines die er zijn opgesteld. Veel van deze stationaire machines hebben al een lange geschiedenis, soms meer dan 100 jaar.

In het Stoomcafé, gevestigd in het gemaal kunt u terecht voor een lekkere kop koffie of thee, een frisdrank of een snack.

Toegangsprijs voor beide locaties is samen € 6,--. Kinderen t/m 12 jaar onder begeleiding gratis, evenals donateurs met één introductie.





De raak-mis regeling voor het regelen van het toerental.



Uit het Motorenmuseum.

De Lauson uit 1910.

Het Motorenmuseum is in het bezit van een Lauson, een horizontale gasmotor uit 1910. De machine heeft een vermogen van 3,5 pk en was tevens als benzinemotor leverbaar. Waarschijnlijk is deze motor gebruikt voor de landbouw. Bijzonder is de Wico-ontsteking aangedreven door de uitlaatklep-stoterstang. Opmerkelijk is dat het systeem, om het toerental van de machine constant te houden, gebruik maakt van een “raak-mis”-regeling die geheel in onbruik is geraakt. De raak-mis-regeling regelt het aantal toeren door alleen brandstof toe te voeren als het toerental te laag dreigt te worden (een ‘raak’) terwijl er op andere slagen geen brandstof wordt toegevoerd (een ‘mis’). Gemiddeld wordt zo het gewenste toerental gehaald. De smoorregeling regelt het toerental door bij iedere slag brandstof toe te voeren maar de hoeveelheid te variëren. De raak-mis-regeling is efficiënter doordat bij iedere verbranding de capaciteit van de machine volledig benut wordt. De smoorregeling benut slechts een gedeelte van het beschikbare vermogen. Daarentegen is het toerental van een machine met smoorregeling zeer constant terwijl de raak-mis-regeling een zeer onregelmatig toerental veroorzaakt. Daarom heeft een raak-mis gestuurde machine zwaardere vliegwielen om via de middelpuntvliedende kracht de variatie in toeren zo beperkt mogelijk te houden. Er zijn veel soorten raak-mis-regelingen ontworpen, de meeste baseren zich op de middelpuntvliedende kracht; andere systemen baseren zich op traagheid. Op internet zijn diverse filmpjes over het “raak-mis”-principe te vinden. De John Lauson Manufacturing Company werd in 1879 door Detlef Lauson, samen met zijn 4 broers, in New Holstein (Wisconsin USA) als reparatiewerkplaats opgericht. John Lauson stelde zich ten doel om, trouw aan zijn Duitse afkomst, goede en betrouwbare motoren te leveren die voor de eeuwigheid gebouwd leken. Het bedrijf heeft bestaan tot 1956.

De replica motorfiets van Motorenmuseum De Tuut.

Een van de vrijwilligers van het Motorenmuseum had als klein manneke al in zijn hoofd dat hij ooit een motorfiets wilde bouwen en nu na ruim 50 jaar is dit plan verwezenlijkt.

In de werkgroep Historisch Gemotoriseerd Verkeer was ook wel animo voor zo'n project en van daaruit werd gestart met de bouw van een heuse motorfiets naar model 1915 – 1920.

Met een budget van € 1000,- en een schenking van twee vooroorlogse transportfietsen van

Streekmuseum Tweestromenland kon het project van start.



Het frame met dubbele stang van de beste transportfiets werd doorgezaagd en in de bovenste twee framebuizen werden bezemstelen geplaatst. Op die manier kon het frame korter of langer gemaakt worden en kon de ruimte bepaald worden voor motor en versnellingsbak. Uiteindelijk kwam het uit op een frameverlenging van 26 cm waarna het frame gelast kon worden. Een motor werd al snel gevonden op Marktplaats. In Noord Holland had iemand een Pfafnir

motor te koop van bouwjaar 1910. De motor moest echter € 1.750,- kosten.

Dat was onmogelijk omdat er voor de gehele bouw van de motorfiets een bedrag van € 1.000,- gereserveerd was. Dus op zoek naar een alternatief. Met wat rondvragen kwam ik op het spoor van een Bernard motor van 4 à 5 pk. Voor een paar tientjes de motor gekocht en voordat we een week verder waren had ik



drie identieke motoren voor totaal € 75,-. Van deze drie

Bernard motoren kon ik twee goed lopende exemplaren samenstellen. Het grote rechthoekige carter werd vervangen door een zelfgemaakt rond carter dat sterk deed denken aan een motor uit de jaren 20.



De originele velgen van de transportfiets verkeerden nog in goede staat en konden zonder meer hergebruikt worden.

Alleen... er moesten wel andere naven in gespaakt worden en de

spaken voor het achterwiel werden van een zwaarder type. Het voorwiel werd voorzien van een Gazelle rijwielfnaaf met trommelrem en de achternaaf kwam van een Puch Maxi. Deze Puchnaaf voorzag de motorfiets aan de rechterzijde van fietsaandrijving en links van motoraandrijving.

De voorvork werd op authentieke wijze versterkt, zoals dat ook geschiedde in de beginjaren van het motorfietstijdperk.

Een tank werd gemaakt uit twee delen van een aluminium koker welke weerszijden van de dubbele stang gemonteerd werden.

Achter het motorblok werd een Albion versnellingsbak gemonteerd, deze bak werd met de hand bediend door een lange handel schuivend langs de tank.

In Oirschot werd een adres gevonden voor mooie nieuwe dikke banden en diverse nieuwe en gebruikte onderdelen.

Na dat twee motoren compleet opgebouwde waren heb ik er met één proef gedraaid op de werkbank en hierna definitief in het frame gemonteerd.

Van een kentekenaanvraag was geen sprake, dus uitproberen op de openbare weg zat er niet in.



De plaatselijke C1000 winkel in Beneden Leeuwen bracht de oplossing. Op een zondagvoormiddag konden wij op het afgesloten parkeerterrein van de supermarkt de motorfiets voor het eerst uitproberen.

Ik nam op het vehikel plaats en kwam er al snel achter dat ik met fietsen onvoldoende vaart kon maken om de motor te starten. Dit werd opgelost door twee mensen die mij, al hollend, een behoorlijke vaart gaven, daarna de koppeling los en na enkele omwentelingen van de motor kwamen de eerste klappen uit de uitlaat. Ik kan u vertellen dat zo'n moment na twee jaar knutselen een bijzonder ervaring is.

De replica motorfiets staat nu alweer enkele jaren in Motorenmuseum De Tuut, waar hij bijzonder veel aandacht krijgt. In deze periode hebben we het niet kunnen laten enkele malen

over de Maasdijk te rijden waarbij een geschatte snelheid gehaald werd van zo'n 60 km per uur.



Momenteel wordt er met behulp van vrienden gewerkt aan een tweede replica motorfiets namelijk een replica "Indian Four" naar een model uit de jaren 30.

Als krachtbron is gekozen voor een 4 cilinder, 1.000 cc luchtgekoelde NSU

automobielmotor. Achter deze motor is, met diverse aanpassingen, een Nimbus motorfiets versnellingsbak met cardanaandrijving geplaatst. Een totaal nieuw frame is inmiddels klaar en binnenkort kan met de opbouw begonnen worden.



Indian
MOTORCYCLE



Symposium Waterstaats erfgoed en de Wet Bescherming Waterstaatswerken in Oorlogstijd.



Op vrijdag 7 september j.l. vond dit symposium plaats in De Tuut.

Vertegenwoordigd waren 7 waterschappen, Rijkswaterstaat, het RCE (Raad voor Cultureel Erfgoed) en De Tuut.

De Wet Bescherming Waterstaatswerken in

Oorlogstijd stamt uit de koude oorlog. Nederland is daardoor bezaaid met sluisjes, dammen, schotbalkkeringen en zelfs een heuse valdijk (de 'plof-sluis'; dit zijn grote bakken met steenstort boven een

watergang, die opgeblazen kunnen worden en dan de watergang afdammen). Als dijken door bombardementen of beschietingen vernield worden kan men daarmee het water afdammen en zo voorkomen dat de polder onderloopt. Deze voorzieningen blijken nu ook prima van pas te komen bij andere calamiteiten zoals wateroverlast maar ook bij droogte. Het is dus zaak deze zaken niet achteloos op te ruimen.

Een groot deel van de dag werd besteed aan de plannen hoe ons waterstaats erfgoed te beschermen. Een groot deel van de waterschappen doet hier helemaal niets aan. Vaak heeft men er zelfs geen idee van wat voor erfgoed ze in huis hebben aan gebouwen, sluisen en kanalen! Veel van hun gebouwen hebben niet eens de monumentenstatus. Er is dus nog een wereld te winnen.

Gelukkig zijn er ook goede voorbeelden zoals het Wetterskip Fryslan dat zelfs een speciale monumentenstichting heeft opgericht waaronder bij voorbeeld ook het stoomgemaal Wouda valt. Ook de waterschappen Hollandse Delta en Drentse en Overijsselse Delta maken veel werk van de bescherming van hun erfgoed. Al met al een welbestede, interessante en inspirerende dag. Nu maar hopen dat de achterblijvers met de nieuw verworven kennis aan de slag gaan.

Toegangsprijzen 2018.

Tijdens de stoomdagen en de motorendag is de toegangsprijs € 6,00 p.p.

Het motorenmuseum is dan óók open en bij de prijs inbegrepen. Kinderen t/m 12 jaar onder begeleiding en donateurs met 1 introduc e gratis.

Het rondvaartbootje dat door de spuisluis vaart is **uitsluitend** tijdens de stoomweekenden in bedrijf.

Toegangsprijzen buiten de stoomweekenden tijdens de reguliere openingstijden:

- Bezoek stoomgemaal € 3,50 p.p.
- Kinderen t/m 12 jaar, onder begeleiding en donateurs met 1 introduc e gratis

Het stoomgemaal is van mei t/m oktober zes dagen per week open (maandags gesloten) en te bezichtigen. Van november t/m april is het vier dagen in de week open (dinsdag t/m vrijdag) voor een toegangsprijs van € 3,50 p.p. U kunt vrij rondlopen door ons unieke stoomgemaal. Op tal van plekken is informatie over het gemaal, de betekenis ervan en de historie van het gemaal en het gebied. Het is dan open van 11.00 - 16.00 uur. Voor groepen > 15 personen kunnen het gehele jaar door rondleidingen op afspraak georganiseerd worden.

Tijdens de stoomdagen (zie www.de-tuut.nl) zijn er overal in het gemaal vrijwilligers aanwezig om u te vertellen over de techniek en de historie van het gemaal. Zij beantwoorden ook graag uw vragen. Het motorenmuseum is geopend en in bedrijf tijdens de stoomdagen. Voor groepsbezoek kan het op afspraak ook opengesteld worden. In de maanden juli/aug/sept. is het op zondag open. De toegangsprijs bedraagt dan 5 euro voor gezamenlijk bezoek motorenmuseum en De Tuut. In het Stoomcafé kunt u een kopje koffie met of zonder gebak en een drankje krijgen. U kunt u er verbazen over de collectie SAS, een verzameling van miniatuur- en speelgoedstoommachientjes.

Kijkt u voor u komt nog even naar onze site voor de laatste informatie over openstelling.

Programma 2018:

Zaterdag 20 en zondag 21 oktober:
Stoomweekend.

Het Motorenmuseum is open op elke zondag in de maanden juni t/m augustus.

