

Hallo vrienden van de Anders J Goedkoop (AJG)

Hierbij ontvangt u de nieuwsbrief van de Stichting Anders J Goedkoop.

We gaan u niet alleen op de hoogte houden van de restauratie en de plannen maar willen ook inzicht geven in het functioneren van de boot. Veel leesplezier!

Van het bestuur

- Het **onderhoud** aan het schip vordert gestaag. De meeste grote klussen zijn afgerond. Klussen die er nog aankomen zijn het dek schoon maken en verven, idem de binnenkant van de machinekamer en een keer de dieseltanks checken op sludg.
- Door de **lage waterstand** is varen geen eenvoudige aangelegenheid. We hebben de afgelopen maanden 3 keer gevaren, dwz een stuk de rivier op en af maar we komen nu regelmatig vast te zitten door de lage waterstand (schip steekt 3,4 meter!). Geen probleem bij de zanderige bodem maar wel iets om rekening mee te houden. De geplande tochten naar Rotterdam en Doesburg zijn door de lage waterstand afgeblazen.
- Door de nieuwe regelgeving moeten we vóór eind 2018 een **certificaat van onderzoek** (CVO) hebben. Om te voorkomen dat we straks te laat zijn omdat iedereen ineens het schip wil laten onderzoeken zijn we nu reeds met de voorbereidingen gestart. En nu maar hopen dat hier niet te veel ingrepen (lees kosten) nodig zijn...wordt vervolgd.

Nieuws uit de machinekamer door Fred Mateman

Ik heb diverse schepen gevaren in de periode 1971 tot 1977. Mijn mooiste tijd is wel op de oud Hr Ms van Speijk F 802, weliswaar een stoomschip maar ook een mooie voortstuwings-techniek.



Het is 2 januari 2012 en ik wordt gebeld door Albert, onze prik, of ik zin had om een borreltje te gaan drinken op een schip dat in Arnhem aan de Rijnkade ligt. Altijd natuurlijk, als het om schepen gaat. Zo gezegd, zo gedaan. Kom je natuurlijk bekenden tegen, en dat was Annelinde, dat is grappig zeg. En ja, of ik nog een machinist kende, nou ik ken er wel meerdere. Jaa, zegt Annelinde. Ik zoek er nog een paar om Wiel te ondersteunen. Wij waren met een groep van 4, Antoine, Gerard, Albert en ondergetekende van een ander schip en wij hadden wel wat tijd. In het voorjaar zijn wij samen met Wiel gestart met het in kaart brengen van alle werkzaamheden die noodzakelijk waren om het hoofd bedrijf te kunnen starten, oftewel de Bolnes. Er moest nogal wat gebeuren want werkelijk alles aan de Bolnes moest nagekeken worden om de Bolnes überhaupt aan de praat te kunnen krijgen. In de overgangsruiimte tussen de spoelzuiger en de werkzuiger zat bagger, heel veel bagger, emmers vol hebben wij eruit gehaald. Gelukkig hebben wij veel foto's gemaakt om het zichtbaar te maken. Alle koelwater rubbers zijn vervangen en olie peilstokken werden nagekeken of de smeerolie nog wel voldoende smeercapaciteit had. Ook werden alle andere pakkingen van inspectieluiken etc nagekeken en indien nodig vervangen.



De ingewanden van de Bolnes



Kees bezig met de 2 koelwaterpompen

De 2 koelwaterpompen.

Pomp 1 is om het koelwater uit de buffertank te pompen om de cilinderkoppen te koelen en gaat weer terug in de buffertank van 12 ton. Pomp 2 is buitenboord water om de intercooler te koelen, de smeeroliekoeler van de omkeer reductiekast, de oliekoeler van het hydraulische stuursysteem en de smeeroliekoeler van de Bolnes. Ook deze 2 pompen zijn grondig geïnspecteerd en schoongemaakt en met nieuwe pakkingen weer gemonteerd.

Na enkele maanden waren wij zover dat wij een start konden maken. Echter de Bolnes wordt op lucht gestart en daarvoor heb je het hulpbedrijf nodig. Dat bestaat uit een BB Samofa met daaraan gekoppeld een dekwaspompcq brandbluspomp, een 24 volt generator om stroom te leveren en een luchtcompressor. De SB Samofa heeft een generator die 220 volt leveren kan, ook zit hier een kleine lucht compressor aan gemonteerd.



De BB Samofa staat in het midden, met links de luchtcompressor(wit) en rechts de brandbluspomp. Wij starten de BB Samofa omdat hier de grootste luchtcompressor opzit en gaan de grote luchtcilinders vullen die over SB gemonteerd zijn tot bijna 30 bar. Omdat wij niet goed weten hoe de motor precies gestart dient te worden wordt er op de gok gestart en de Bolnes geeft zowaar een rookpluim en draait. Echter al snel komen wij erachter dat de smeeroeliekoeler smeeroelie lekt naar het buitenboord water en de motor wordt snel gestopt. De smeeroeliekoeler heeft kennelijk vorstschade opgelopen en moet losgenomen worden. De smeeroeliekoeler wordt losgekoppeld en uit de machinekamer getakeld en op het dek losgenomen om de schade te bekijken. Gerard ontfermt zich erover en het koelwaterkeerdeksel is lek en er blijken meerdere koelwaterpijpjes lek te zijn. Tot zover het eerste machinekamer bericht. Het technisch team AndersJGoedkoop.

De electra aan boord door Steven (en Albert)

Hoe zit de electra op de AJG in elkaar? Voor de kenners zal het een open boek zijn maar voor mij blijft het een wirwar van draden en dozen. Daarom onze electraman Albert maar eens om uitleg gevraagd. In een aantal artikelen gaan we proberen het elektrische systeem op de AJG in kaart te brengen, zodat ook een leek weet welke knop hij kan omdraaien en waar ie van af moet blijven! We beginnen met het systeem wat eenieder wel kent van thuis: de 220 volt installatie.



Buiten aan de achterzijde van de schoorsteen zit het aansluitpunt voor de 220 volt voeding van de wal. Dit is een 3-fasenstekker maar er is maar 1 fase op de meterkast aangesloten dus de 2 andere fasen eindigen in de draad.. (mocht iemand ooit 380 volt aansluiten dan is dit enerzijds zinloos maar er gebeuren geen ongelukken want 2 fasen lopen dood...). Mogelijk kan er in de toekomst binnen een 380 aansluiting gemaakt voor bijzondere werkzaamheden...

De aanluitkabel loopt binnen naar de electrometer en van daar naar de meterkast. In de meterkast zit links de aardlekschakelaar en daarnaast 3 zekeringen van 16 ampère. (het relais rechts laten we even buiten beschouwing...)

Binnen zijn alle stopcontacten 220 volt. Wat betreft de lampen zijn alleen de 3 hoofd-tl-bakken in de machinekamer 220 volt: de 2 bovenin en de ene tegen het plafond voor de motor. Alle andere lampen zijn 24 volt!

Als er geen walstroom is kan met de stuurboord Samofa via de generator ook 220 volt opgewekt worden. De generator is nog niet aangesloten op de meterkast. Albert zal dit nog aansluiten middels een stekker. Je zou ook een stekker van de generator naar de aansluiting buiten tegen de schoorsteen kunnen aanleggen maar binnendoor is beter. Tot zover dit eerste deel. De volgende keer het 24-volt systeem.



De generator op de sb-samofa



de 220 volt tl-verlichting in de machinekamer

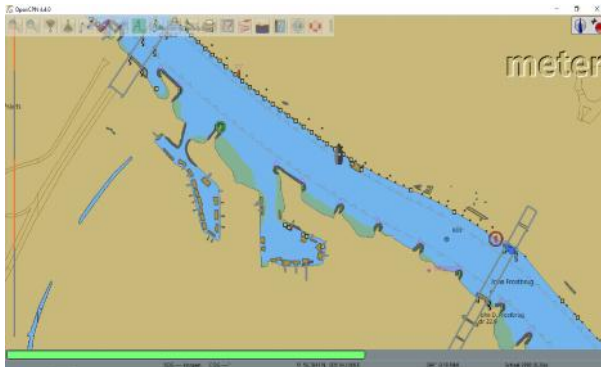
Instrumenten op de Anders J. Goedkoop door Berdie

Wat hangen er toch voor kastjes aan het plafond van de stuurhut? Drie dozen met knoppen en lampjes. Wat is er aan de hand met die laptop in het raamkozijn? Hebben ze daarboven niets beter te doen tijdens het varen?

Wel, sinds 1 januari 2015 is het op de grote rivieren en de Schelde verplicht om te beschikken over AIS. Het Automatisch Identificatie Systeem. Dit systeem zendt met korte tussenruimten een code uit waarin de naam van het schip, de positie, de snelheid en de richting is verwerkt. Verder zendt het ook de naam van de vertrek- en aankomsthaven uit, als dat is ingesteld. Ook ontvangt de AIS deze gegevens van andere schepen die zijn uitgerust met dit systeem. Het voordeel van de AIS is dat je op de rivier om de bocht kunt kijken.

Via een usb-kabel geeft de AIS deze gegevens door aan de laptop die de gegevens op een digitale kaart laat zien. Inmiddels is dit systeem, ECDIS genaamd (Electronic Chart Display Information System), ook verplicht in het hele BPR gebied. (Binnenvaart Politie Reglement) Wij gebruiken als kaartenprogramma OpenCpn. Dit is een freeware programma. De kaarten komen van de site van Rijkswaterstaat. Dit zijn zogenaamde ENC-kaarten, Electronic Navigational Charts. Wij hebben als belastingbetaler deze ENC-kaarten al betaald, dus zijn ze gratis te gebruiken. In gebieden waar Rijkswaterstaat geen kaarten voor heeft kun je ENC-kaarten vinden op OpenSeaMap.

De kaart geeft de gebruikelijke informatie zoals bijvoorbeeld waar boeien en lichten e.d. staan maar ook waterdiepte en getijdinformatie. Verder zie je via de ECDIS andere schepen die AIS gebruiken. De richting waarin die varen en als je een schip aanklikt alle andere gegevens van dat schip. Daarnaast zijn er nog twee marifoons, ook die zijn verplicht. Eén staat op kanaal 10 in het binnenland en op 16 in de kustwateren of op zee. De andere staat op het kanaal van het verkeersvak waarin je vaart. De bedoeling is dat communicatie tussen schepen ook mogelijk is als je via een sluis- of havenkanaal in gesprek bent.



Wat missen we nog op de brug? We missen nog een kompas. Er heeft een kompas op het dak van de stuurhut gestaan. Het nachthuis met de episcoop (spiegel met vergrootglas) heb ik thuis staan maar het bijbehorende vloeistofkompas is weg. Op de oude foto's zie je een wit geschilderde koperen bus op het dak staan. Dat is het nachthuis, het heeft een glazen ruitje boven in en een metalen bol aan de zijkant. Het kompas zelf was er een met boven en onder een dekplaat van glas zodat het licht van boven door het kompas heen kon vallen. De kompasroos was in spiegelbeeld. Via de episcoop, een soort spiegelsysteem kun je het kompas in gewoon schrift aflezen. Het kompas heeft in cardanusringen gehangen om ook bij schommelingen te werken. Die zijn helaas ook weg. De weekjizers bol die aan het nachthuis zit is om het kompas te compenseren voor het magnetische veld dat het schip zelf veroorzaakt.

Het laatste belangrijke instrument dat we in de stuurhut aantreffen is de roerstandaanwijzer. Zonder dit relatief simpele instrument kunnen we niet veilig met de boot varen. Het is dat groene doosje met de wijzerplaat dat achter het stuurwiel tegen de wand zit.

Duizelt het een beetje van de termen en wil je toch meer weten kom tijdens het varen eens kijken in de stuurhut.