

## Laatste werkverslag AndersJ Goedkoop op 14 dec 2019.



*Vrijwilligers, sponsoren en enthousiastelingen.*

*Met dank aan onze sponsoren die het mogelijk maken de Anders J kleurrijk in de vaart te houden.*

*Wij hebben er weer een jaar klussen opzitten en hebben vele klussen kunnen realiseren, sommige daarvan gingen zoals je dat ook zou willen, enkele klussen gingen minder goed en wij hebben ook een (flinke) klus die zo 1, 2, 3 niet is te realiseren. Daar kom ik later in dit verslag nog op terug. Enkele klussen moesten worden uitgevoerd om het schip CVO, zeg APK voor schepen, klaar te maken. Dit moest voor 1 jan 2019 en wij zijn CVO goedgekeurd nu.*

*Dit verslag is door meerdere mensen opgebouwd te weten Peter van de dekdienst, Maiko, de elektroman en Fred, de machinist. Natuurlijk worden wij*

*ondersteund door Berdie, de schipper, Marcel, Vincent, Antoine en Harrie onze kok. De belangrijkste man aan boord voor de inwendige mens.*

*De verslagen worden verduidelijkt met foto's zodat je ook daadwerkelijk kunt zien waar het om gaat.*

### Klussen Peter

Eerste klus aan boord was het plaatsen en bedienbaar maken van het door Marcel meegebrachte blauwe bord. Om alles zoveel mogelijk origineel te houden is het geheel afneembaar gemonteerd. Voorlopig alleen buiten vanaf de brug bedienbaar. Het knipperlicht in het bord is aangebracht, maar moet nog aangesloten worden op het boordnet.



Het stuurwiel, waarvan de lijmnaad tussen de segmenten los begonnen te raken waardoor je je vingers eraan kon openhalen is weer met epoxy tot een solide en glad geheel verlijmd.

Dankzij de lange periode van mooi weer kon ook aan dek e.e.a. gedaan worden. Roestbikken, conserveren en meniën op het voordek, op de achterroef en langs de hoek tussen dek en achterroef maakten

dat de roest op deze plekken voorlopig tot staan gekomen is.

Voor de brandblussers in de stuurhut en de machinekamer zijn beugels gemaakt zodat ze zeevast, maar toch klaar voor het grijpen opgehangen zijn. Ook de boiler in de kombuis die door de bewegingen van de boot van de wand was gekomen, is d.m.v. rvs band en profielen stevig aan de wand bevestigd.

In het stuurhuis is een nieuw plafond aangebracht met o.a. hout dat door de werkgever van Marcel gesponsord is. De chaos in het herft is opgeruimd doordat er een scheidingswand is geplaatst tusseneen ruimte voor reddingsmiddelen en een ruimte voor waterslangen en bezems, wrijf houten, e.d.

De communicatieapparatuur, twee marifoons en een AIS, zijn in een naar de roerganger gerichte console aan het stuurhuisplafond aan stuurboord geplaatst.



Het kompas zit weer in de kompasskoepel en de kompasspiegel is schoon- en weer gangbaar gemaakt en is d.m.v. een ovale plafondplaat aan het stuurhuisplafond gehangen.

Als laatste is het originele dashboardje weer op de oorspronkelijke plek bevestigd waarin de op hun koperen leidinkjes heen en weer wiegende drukmeterjes teruggeplaatst zijn.

Laatste klus voor 2019 was het samen met Fred afmaken van het buizenwerk voor de overkapping van het achterdek.

Mogelijk, als de financiën het toelaten, kan er deze winter een begin gemaakt worden met maken van de overkapping.

Lekker gewerkt dit jaar.

Maiko aan het woord.

Hallo allemaal, ik ben Maiko.

Ik houd me bezig met de elektra aan boord. En mij was gevraagd door Fred om naar de verlichting te kijken. De hoge TL-balken in de machinekamer waren snel gefikst.

Oude kapotte TL's er uit en led-buizen er in draaien, en 2 stuks klaar.

Maar de originele 24V aansturing van de TL's rondom de Bolnes is een kleine uitdaging. De meeste omvormers zijn

kapot en om die te vervangen wordt erg duur.

Een goed alternatief is het ombouwen naar 230 volts led-verlichting en de aansturing via een relais en 24V te laten lopen. Dan kan de behuizing origineel blijven maar met een nieuw binnenwerk. Maar omdat de originele kabels maar 2-aderig zijn moeten die vervangen worden door 3-aderig(+ aarde). En dat is een tijdrovende taak omdat de kabels vast zitten met beugels in de kabelgoot en met verf besmeurde boutjes. Maar ik wil de oude kabel ook niet laten zitten omdat er dan geen overzicht meer is. Maar na een beetje doorzetten is een kant los. Een start met de nieuwe kabel leggen heb ik al gemaakt maar tijdens de BBQ/klusdag is er niet veel meer van gekomen omdat de machines onder mijn werkplek draaiden.



De machinist.

Door het jaar heen is er niet echt veel gesleuteld in de machinekamer. Dat is gunstig. Enkele kleine zaken zoals een waterklep die vastzat en er zijn schilderwerkzaamheden uitgevoerd. Wij hebben vorig jaar zomer in het dok gelegen en zijn er achter gekomen dat de smering van het buitenste schroefaslager niet correct was doordat de vetsmeerleiding verrot was. Geen probleem, zou je zeggen, dan zet ik er een nieuwe leiding op. Dat was ook zo gerealiseerd en dan ga je doorsmeren, en doorsmeren, en doorsmeren totdat je

ontdekt dat het vet op het water drijft achter het schip. Dan stop je daarmee en ga je op onderzoek uit en overleg je met verschillende personen wat hier aan te doen. Feit één is dat het lager niet voldoende gesmeerd wordt en dat na elke



kleine vaartocht het buitenboordwater naar binnen sijpelde.

Na een korte periode stopte gelukkig het lekken. Feit twee is dat, wil je voor de komende jaren een betrouwbaar en goed gesmeerd schroefaslager hebben, je waarschijnlijk de schroefas moet trekken en de lagers kritisch bekijken en voorzien van nieuwe keerringen. Daarbij moeten wij eerst de boer op om de financiën hiervoor rond te krijgen zodat wij het dok in kunnen voor de reparatie.

Peter omschreef het al in zijn bericht. Wij zijn erg druk geweest met het realiseren van een buizenstelsel om een zeildoek over het gehele achterschip te realiseren om een comfort te krijgen zodat je altijd op het achterdek te kunnen vertoeven zowel bij een hete zon als bij regen.

Te vermelden is dat wij een goed werkend lasapparaat hebben gekregen van Erik Jansen van de Valér en daarmee goede laswerkzaamheden kunnen verrichten aan het schip.

Fred Mateman.

