

## Onderhoud en dokken (week 3) 01-02 t/m 05-02-2010

Bij Scheepswerf Visser

Afgelopen maandag kwam om 09.30 uur de sleepboot Jutter om ons te assisteren het dok in te gaan, het duurde nog een uur voordat ze in het dok klaar waren voor ons maar tegen 10.00 uur lagen we er dan eindelijk in en werd er begonnen met het leegpompen van het dok.

Dat duurde en duurde maar uiteindelijk kwam het hoge woord eruit, het dok was lek en men kreeg het niet voor elkaar ons geheel uit het water te halen.

's Middags om 15.00 uur werd er besloten ons weer te water te laten om het dok te kunnen repareren, in een van de tanks spoot er een flinke straal water naar binnen en dit moest eerst verholpen worden.

Tegen 17.00 uur lagen weer tegen de kant en was het afwachten wanneer we weer het dok in konden.

Eigenlijk een verloren dag dus.

Dinsdag kwam men met het nieuws dat we te "zwaar" waren voor het dok terwijl we toch eerder gedokt hadden met nagenoeg de zelfde bunker inhoud, maar nu wilde men dat we zo'n 40 ton gasolie uit de bunkers zouden pompen voordat er weer gedokt kon worden.

Uiteindelijk hebben we ongeveer 23658 liter gasolie afgegeven en dat zou genoeg moeten zijn.

Ondertussen zijn Piet en ondergetekende verder gegaan met de voorbereidingen voor het plaatsen van de nieuwe Sewage installatie en de watermaker. Hiervoor moest er weer het nodige, overtollig plaatwerk met de snijbrander weggehaald worden dus was Piet weer in zijn element.



De nieuwe Sewage installatie wordt geplaatst onder de trap in de MK en de watermaker komt voor SB generator.



Beide installaties worden zo geplaatst, dat men er nog wel langs en achter kan komen.

Verder moeten er wel leidingen aangepast, verlegd en nieuw aangelegd worden. De watermaker werkt ongeveer als volgt, het zeewater wordt verwarmd door het koelwater van SB generator en door een vacuüm verhit tot ongeveer 80 graden waardoor het zout afgescheiden wordt en er drinkbaar water naar de drinkwatertanks gepompt wordt.

(Ik hoop dat ik het zo goed gezegd heb Gerrit)

De installatie maakt dan ongeveer 1500 liter in 24 uur, we kunnen alleen water maken buiten de 5 mijl maar op onze wat langere reizen komen we eigenlijk nooit meer water tekort.

Er moet nu wel HADDEX toegevoegd worden, hiervoor wordt in de schroefastunnel een installatie geplaatst die aangesloten wordt op het drinkwatersysteem.

Verder zijn dinsdagavond en woensdag de laatste nieuwe veren geplaatst en moeten alleen de kleppen nog gesteld worden.

Woensdag zijn we wederom weer het dok ingegaan, de Holland een stuk lichter en in het dok hebben we zelfs beide ankers en bijna alle stukken ankerketting (BB 7x 25 mtr en SB 6x 25 mtr) voor het dok in het water laten zakken zodat men 20 cm extra speling had tussen kiel en blokken.

Later bleek dat er twee stoelen, waarop de Holland rust, waren omgevallen maar gelukkig had dit geen gevolg.

Donderdag is de roerkoning verwijderd, dit ging niet zonder slag of stoot maar uiteindelijk lukte het nadat er een stuk plaatwerk was weggesneden en men de roerkoning in het dok kon laten zakken.

De roerkoning was licht ingelopen en ter hoogte van het lager ietwat ingeteerd maar het viel, gezien het aantal jaren, mee.



Door twee schalen rond de roerkoning in de stuurmachinekamer te verwijderen kreeg men meer ruimte om de roerkoning te laten zakken.

Er is één halve schaal, van de z.g. ossenkop, blijven zitten daar deze niet makkelijk verwijderd kon worden.



Voordat we vrijdag gingen ontdokken moest er eerst een blindplaat op het gat van de roerkoning gelegd worden om er voor te zorgen dat er geen water naar binnen komt.



De roerkoning gaat naar een bedrijf in Zaandam waar hij opgespoten wordt en waar ze een grote draaibank hebben.



Hierna konden de ankers ingedraaid worden maar moest eerst de prut er afgespoten worden. Dit was door de kou geen pretje maar gelukkig deed de werf dit.

Alleen voor Henk was het een vreselijk karwei want die had zich vrijwillig gesetteld in de kettingbak en mocht dus 13 x 25 mtr ketting slechten.

Daar wij de ankers vlak voor het dok in het water hadden liggen kwamen de vloeien bij het indraaien onder de dokvloer en konden we niet doordraaien, dus werd de Jutter er bij gehaald om de ankers van het dok weg te trekken en ons daarna te assisteren bij het verhalen.



Nadat alles geklaard was, een klus die van 10.00 tot 12.30 uur duurde, konden we eindelijk ontdokken en lagen we om 13.00 uur tegen de kant.

Maandag over een week gaan we weer het dok in voor het terug plaatsen van de roerkoning. Eigenlijk weer een deels verloren dag, 's middags werden er nog wat kleine klussen gedaan zoals het schilderen van kaal gemaakte delen van de huid in de machinekamer het aanpassen van vloerdelen in de MK en het vastzetten de schaamplaat trap MK die verlengd is.

Verder zijn de brandstofpompen deze week door monteurs van Wärtsilä afgeperst en daarbij bleek dat er 4 pompen vervangen moeten worden waarvan er één noodzakelijk is en die andere drie voor de zekerheid en 2 pompen worden overhaalt.

Ondertussen begint de tijd van het onderhoud al weer te lopen, eind februari - 01 maart moeten we gereed zijn en er moet nog een hoop gebeuren.

Maar zoals altijd gaan we dit weer redden. Toch? Het weer zit nog niet mee dus van schilderonderhoud komt voorlopig nog niets dus wachten we op beter weer.

Tot zover weer deze enerverende week, een prettig weekend allemaal en tot ziens aan boord.

Rob