

Voorjaarsbijeenkomst 2011



Wanneer de deelnemers aan de voorjaarsbijeenkomst op deze zondagmorgen in de Leuvehaven in Rotterdam aankomen, moeten ze nog even buiten wachten. Want het Maritiem Museum opent pas om 11.00 uur zijn deuren. En de Kentenaren hebben ervoor gezorgd dat ze op tijd aanwezig zijn. Gelukkig doet de zon goed haar best en zorgt voor een beginnend lentegevoel. Ook in de buitenlucht kun je trouwens handen schudden en de eerste praatjes maken.

Precies een jaar na de vorige voorjaarsbijeenkomst zijn we weer bij elkaar, maar nu in een heel ander deel



van het land: Zuid-Holland in plaats van Groningen.

Bij binnenkomst in het museum worden we naar de Zadkinezaal geleid voor de algemene ledenvergadering. Deze zaal is genoemd naar de Russische kunstenaar Ossip Zadkine, wiens beroemde beeld "De verwoeste stad" bij het museum staat.



Voorzitter Tilly opent de vergadering. Ze merkt op dat we weer mooi weer hebben, iets wat de Kentenaren blijkbaar toekomt. Ze verwelkomt in het bijzonder de nieuwe leden Frans en zijn wederhelft Rita. Frans vertelt dat hij in

Jachthaven "De Eendragt" in Zevenhuizen havenmeester is en nodigt de Kentenaren uit om daar eens een kijkje te komen nemen. Tilly staat stil bij het overlijden van Dirk, die tijdens zijn vakantie met Aly in Zuid-Afrika op 11 oktober 2010 in Johannesburg is overleden. Ze memoreert dat ze met echtgenoot Gerrit

Jan, Frans en Puck

naar de crematie in Utrecht is geweest. "Daar werd Dirk", zegt ze, "met name geroemd omdat hij zich met veel energie heeft ingezet voor de gehandicapte medemens." De aanwezigen nemen als eerbetoon een minuut stilte in acht.



In dit nummer

Voorjaarsbijeenkomst 2011	1-3
Contributie	2
Over "De Kentenaren"	4

Voorjaarsbijeenkomst 2011

De 23 aanwezigen nemen vervolgens de huishoudelijke punten in snel tempo door. Er wordt wat langer uitgetrokken voor het zomerweekende 2011. Renée heeft met haar Arie en Frans en Puck een bezoek gebracht aan Gorinchem en geeft uitleg over het programma. Voor vrijdagavond een gezamenlijk diner. De hoofdmoot is zaterdag. Eerst een triptiek met een rondwandeling door de stad onder leiding van een gids van de VVV, dan een lunch in een plaatselijk restaurant en vervolgens met de pont naar slot Loevestein, waar we een rondleiding krijgen. Dan terug naar de Merwehaventen voor de barbecue. De zondag is vrij te besteden.



Het programma wordt met enthousiasme ontvangen.

En zo wordt het dit jaar Gorinchem: van 19 tot en met 21 augustus. Dan krijgt Paul het woord. Hij vertelt het een en ander over brandbeveiliging en het probleem van de verontreiniging van diesel. Zijn bijdrage over dit tweede onderwerp staat op pagina 3.

In de rondvraag verhalen Kees en Elza van het probleem dat zij met hun drinkwater hebben. Geen van

de anderen heeft hiermee te maken gehad. Jos vraagt naar de regelgeving betreffende het lozen van vuilwater. Het door Frans Hillen geformuleerde antwoord hierop staat ook op pagina 3.

Nadat Tilly de vergadering heeft gesloten lopen we naar restaurant Lloyd's voor de lunch. De broodjes staan al uitnodigend klaar en vinden moeiteloos hun weg naar de verschuillende magen.



Wanneer we na de lunch naar buiten gaan blijkt het aangenaam van temperatuur te zijn. De meesten kijken rond op het museumschip Buffel. Het is een groot schip, waar goed te zien is hoe de bemanning, van laag tot hoog, aan boord heeft geleefd. Daarna pikken verschillende Kentenaren nog een terrasje vlakbij. En dan is het tijd om afscheid te nemen. Tot ziens in Gorinchem of misschien ergens anders!

Frans



Contributie

De ledenvergadering heeft de contributie voor 2011 vastgesteld op € 20 per huishouden.

Penningmeester Arie Hoffland verzocht degenen die nog niet hebben betaald, om de contributie over te maken naar rekening op naam van A.B. , De Meern.



Voorjaarsbijeenkomst 2011

Problemen met diesel door toevoeging van biodiesel

We lezen er regelmatig over in de watersportbladen en of en toe in een column in de krant: toevoeging van biodiesel. Om een aantal redenen wordt er biobrandstof toegevoegd aan de geraffineerde brandstoffen, bijvoorbeeld om het milieu verder te ontlasten, om zuiniger te zijn met de natuurlijke brandstoffen en voor het recyclen van oude vetten (onder meer frituurvet). Op zich een nobel streven en ook noodzakelijk, willen onze kinderen en kleinkinderen in de nabije toekomst ook gebruik kunnen maken van de bestaande brandstoffen. Maar zoals Johan Cruijff zegt; "ieder voordeel heb ze nadeel", heeft ook de toevoeging een nadeel, namelijk vervuiling van de brandstof zelf.

Dieselolie is hygroscopisch, het trekt vocht aan, met andere woorden er is altijd een percentage vocht aanwezig in de dieselolie die zich in de brandstoftank bevindt. Tijdens de productie wordt het percentage vocht tot 0 teruggebracht door de oliemaatschappij. En ook bij verdere op- en overslag wordt erop gelet dat zich geen vocht kan mengen. Echter wanneer we gaan tanken is er een open verbinding met de buitenlucht en dus met de luchtvochtigheid. Er is een verschil van 450% of u tankt bij droog, vriezend weer of wanneer het met bakken uit de hemel valt.

De aanwezigheid van vocht heeft meerdere nadelige gevolgen. Behalve corrosie vormt het in de diesel aanwezige vocht een ideale voedingsbodem voor de, ook in de diesel aanwezige, bacterie. Deze bacterie groeit en gedijt prima op de scheidingslijn van vocht en dieselolie, en voedt zich met bestanddelen die in de biodiesel aanwezig zijn. Dit breekt de dieselolie af en laat daarbij een enorme hoeveelheid afvalstoffen achter, waaronder salpeterzuur. Deze afvalstoffen vormen tezamen een vieze kleverige drab, die we "sludge" noemen.

Deze sludge is zwaarder dan dieselolie en vormt onder in de tank een steeds groter wordende bedreiging. Zodra de sludge de hoogte van de aanzuigbuis heeft bereikt, gaat deze beetje bij beetje de filters vervuilen, totdat het de brandstofpomp niet meer lukt om voldoende brandstof op te voeren. Met als gevolg het stilvallen van de motor!

Bij de moderne commonrail motoren pompt de brandstofpomp een constante hoeveelheid dieselolie op en regelt de injectiecomputer hoeveel brandstof er door de injectoren naar de cilinders geleid wordt. Deze werking gebeurt onder extreem hoge druk (tot 1600 bar) en door deze hoge druk ontstaat een hoge temperatuur, die afgevoerd dient te worden.

Deze temperatuurafvoer geschiedt door de dieselolie. Door het constant rondpompen van diesel wordt de warmte afgevoerd naar de tank. Door de vervuiling, de sludge, wordt dit proces beïnvloed, met als gevolg (in het ergste geval) ernstige temperatuurstijging, waardoor zelfs de zuigers kunnen breken.

Bij elkaar allemaal factoren om ons zorgen over te maken. Want het stilvallen van de aandrijving, of door verstopte filters of door een kapotte motor, is niet echt iets waar we op zitten te wachten.

Tijdens het zomerweekende in Gorinchem zal ik verdere uitleg geven en tevens de blusmiddelen van alle schepen controleren en onderhouden

Tot slot een greep uit het assortiment hulpmiddelen: dieselpurifiers, dieselstabilisers, en een in Nederland geproduceerde, mobiele tankcleaningunit.



De regels betreffende vuilwater

Tijdens de ledenvergadering heeft Jos gevraagd naar de regeling betreffende vuilwater. Het komt op het volgende neer.

Voor de recreatievaart is het verboden om vuilwater te lozen op open water, in feite het vaarwater van groot tot klein. Een verplichting tot het hebben van een vuilwatertank bestaat niet. Je mag het ook op een andere manier regelen (bijvoorbeeld met een emmer), als je maar niets overboord gooit. Verzameld vuilwater kan in de daartoe bestemde installaties in de jachthavens worden afgegeven.

De handhaving van het lozingsverbod heeft voor de politie geen prioriteit. Dat betekent dat er niet wordt gecontroleerd. En dat leidt ertoe dat velen toch ongestraft op open water lozen en hun eventueel aanwezige vuilwatertank niet of nauwelijks gebruiken.

Wat is dan de zin van het laten inbouwen van een tank? Het kan belangrijk zijn wanneer je de boot gaat verkopen. En daarnaast kun je ervoor kiezen om de tank wél te gebruiken wanneer je in een haven ligt en niet naar de sanitaire inrichting wilt of kunt. En misschien dat de regelgeving ooit nog wordt aangescherpt.

Over "De Kentenaren"

Vereniging

"De Kentenaren" is een vereniging zonder rechtspersoonlijkheid. Zij is op 13 februari 2000 opgericht en is bestemd voor hen die in een motorboot van het type "Kent" varen.

De jaarlijkse contributie bedraagt momenteel € 20,00 per huishouden.

Bankrekening: op naam van A.B. , De Meern.

De BIC-code van de bank is en het IBAN-nummer .

Bestuur

Het bestuur van "De Kentenaren" is als volgt samengesteld.



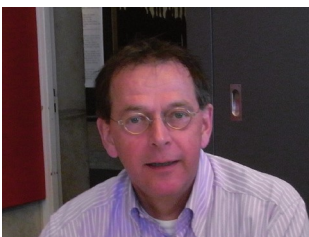
Voorzitter:

Tilly



Secretaris:

Frans



Penningmeester:

Arie



Karina

Clubblad

De vereniging geeft voor haar leden een blad uit onder de naam "De Kentenaren". Dit wordt aan de leden die een e-mailadres hebben, per e-mail in PDF-formaat gezonden en aan de overige leden in een geprinte versie per post.

De opmaak en eindredactie van het blad worden verzorgd door Frans .