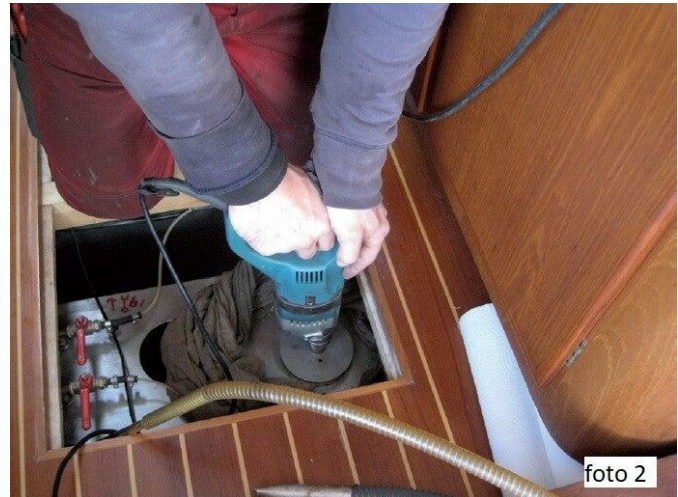


Reiniging van de tank van onze Schollevaer

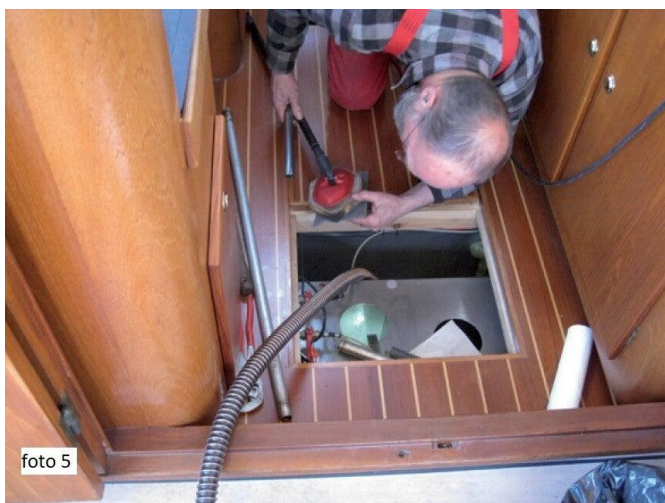
Het is bekend dat de diesel in Duitsland en Nederland al enkele jaren ongeveer 10% plantaardige olie als additief bevat. Deze biodiesel kan microbiologisch verontreinigd zijn, vooral na een langere periode en bij hogere temperaturen. Dan komt de dieselpest aan het licht. De besmetting met de dieselbacteriën wordt geactiveerd door het water, dat door bijvoorbeeld condens op de wand in de tank komt als deze niet geheel is gevuld. Deze bacteriën vormen bij het raakvlak tussen water en diesel een donkergekleurde, zeer kleverige en zware massa, die meestal op de bodem van de tank plakt. Als deze kleverige massa in de inlaatleiding van de motor komt, raakt het brandstoffilter verstopt en slaat de motor af. Dit gevaar bestaat vooral op woelig water en als de tank grotendeels leeg is. Men kan dit voorkomen door een desinfectiemiddel (bijvoorbeeld Grotamar® 82) toe te voegen aan de diesel, die de vorming van bacteriën tegengaat. Er zijn ook moderne (en duurdere) dieselbrandstoffen die geen biostoffen bevatten en daarom minder besmet zijn. Onder de aanduiding GTL is een brandstof in Nederland verkrijgbaar, die biovrij is en geproduceerd wordt uit aardgas. In Duitsland wordt een biovrije brandstof onder de aanduiding C.A.R.E. verkocht. Ook Aral® Ultimate Diesel is biovrij. In het voorjaar hebben we de dieseltank van onze ongeveer vijftien jaar oude Kent 28 Schollevaer laten schoonmaken. Tot nu toe hadden we nog geen problemen, maar we wilden voor de toekomst veilig zijn. In Duitsland is het bedrijf MFT-Mikrofiltertechnik (mikrofiltertechnik. de) gespecialiseerd in het schoonmaken van dieseltanks in boten. Het bedrijf komt voor de schoonmaak op de boot, niet alleen in Duitsland, maar ook in Nederland, Kroatië en Italië. Om de reiskosten laag te houden is het voordeliger om meer eigenaren in dezelfde haven of in de omgeving voor een opdracht gelijktijdig te hebben. Het is niet belangrijk of de boot in het water, op de wal, of misschien zelfs in een hal is. Een dag voor de afgesproken datum in Woudsend kreeg ik bericht waarmee de afspraak werd bevestigd. Stipt op de afgesproken tijd kwamen twee personen (vader en zoon) bij ons aan. Die ochtend hadden ze in Lelystad tanks van twee boten schoongemaakt. Foto 1 Foto 2 Foto 3 Foto



Onze Kent heeft een tank van roestvrij staal met een volume van ongeveer 250 liter, die vrijwel geheel vol was op het moment van schoonmaken. Als eerste werd de brandstof uit de tank gehaald en gefilterd door een microfilter om eventuele bacteriën of andere aanwezige onzuiverheden te verwijderen. De gefilterde brandstof werd opgeslagen in een vat (foto 1). Voor het uitpompen werd de brandstofindicator uit de tank geschroefd en de opening gebruikt om de slang erin te plaatsen. Tijdens het pompen werd voor de inspectie een gat met een diameter van ongeveer elf centimeter in de tank gezaagd (foto 2).



Het bleek dat de tank van onze Kent uit ongewoon dik roestvrij staal (ongeveer drie millimeter) en uit drie kamers bestaat. Ook in de tweede kamer werd van boven af (foto 3) een inspectiegat gezaagd. Omdat voor het openen van de derde kamer een gat in de houten vloer gezaagd moest worden, werd besloten om dit gedeelte van de tank alleen vanuit het midden van de tank te reinigen en geen verdere opening te maken. Nadat de brandstof volledig uit de tank was gepompt werden de bodem en de wanden van de tank mechanisch gereinigd met een spatel en werd het vuil met een slibzuiger opgezogen. Het schoonmaken van de tank bleek zinvol, aangezien in de afgelopen vijftien jaar sterke vervuiling was ontstaan (foto 4). Tot slot werden de oppervlakken gepolijst met een schoonmaakmiddel en doeken



(foto 5, foto 6). De gebruikte apparatuur werd steeds gereinigd met doek of papier en in de tussentijd opgeslagen in plastic zakken, zodat de boot niet vuil werd. In de inspectieopeningen werden deksels geplakt, die later weer gemakkelijk kunnen worden geopend. De gefilterde brandstof werd weer in de tank gedaan en de

inspectiegaten werden gesloten (foto 7). Het schoonmaken van de tank duurde ongeveer twee uur en kostte ongeveer € 360,00 exclusief reiskosten. Zoals reeds vermeld zijn de reiskosten afhankelijk van het aantal opdrachtgevers in een haven. Het werk werd zeer professioneel en absoluut schoon uitgevoerd. Nergens in de boot of op het dek was een vervuiling door brandstof te bespeuren. Wij waren erg tevreden over het werk van het bedrijf MFT. Ik heb geen persoonlijke relaties met dit bedrijf, maar ik had veel positieve meningen van andere klanten gelezen. Vanaf onze tank lopen nog twee andere leidingen: voor de brandstof naar de verwarming en naar de Wallas-kookplaat, die beide ook op diesel gaan.



Deze leidingen kunnen bij het uitpompen van de diesel gedeeltelijk leeg raken, ook als de afsluitkleppen van tevoren zijn afgesloten. Het kostte ons ongeveer acht pogingen, voordat de verwarming en de kookplaat het weer deden. Het is belangrijk dat men elke keer ongeveer dertig minuten wacht voordat het apparaat opnieuw gestart wordt. Een speciale ontluchting van deze leidingen was bij ons niet nodig.

Michael

(Vertaling van het Duits in het Nederlands door Puck)