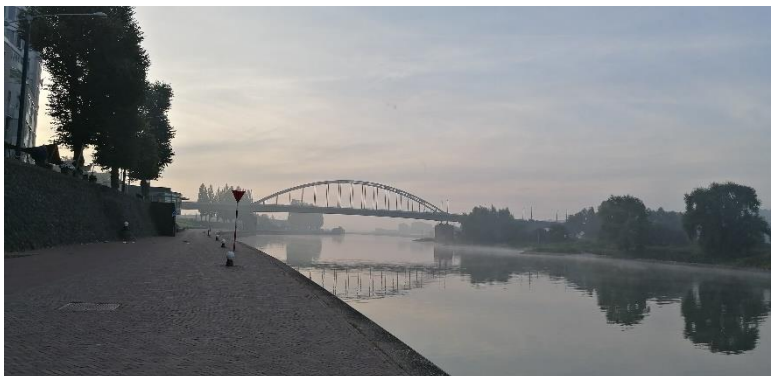


In Arnhem vinden we een ligplaats bij de schepencarroussel en verwelkomen weer vrienden, familie en kennissen.



Ook Bondje pakt zijn rust in het zonnetje.

Het is jammer dat de zomer in aan de kade veel mensen trekt die meer van kabaal en onrust houden. Het trekken van golven door kleine bootje en jetski's, maar ook door onbenullige beroepsschippers, zijn heel vervelend. Op regenachtige dagen is het op de rivier een stuk rustiger.



's Morgens vroeg hangt er vaak nog een prettige rust over het water.

We starten met het leeg maken van de opslag bij AllSafe. De huur is €100 per maand en dat is toch jammer van de centen. Nu het leven uit één pensioen moet. Na een afscheid bij de kringloop zijn we weer een boel spullen kwijt.

Alleen in De Steeg liggen nu nog spullen. Dat is ons volgende doel om aan te pakken





In de Grevelingen zien we verschillende soorten



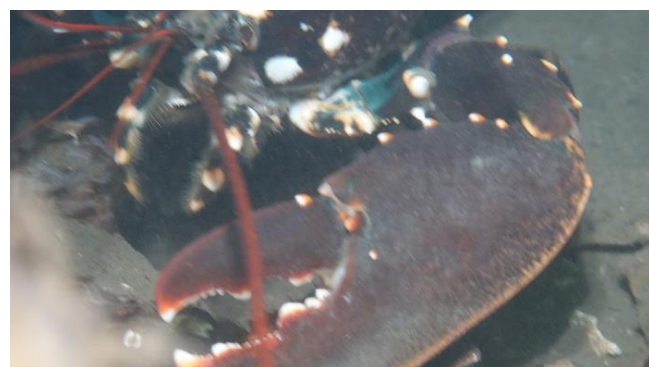
We gaan met de duikvereniging een paar dagen naar Zeeland en maken een paar mooie duiken zowel in de Oosterschelde als in de Grevelingen.



naaktslakjes.



Op de camping.



Oosterschelde kreeft



Terug in Arnhem.

Nathalie en Guy zijn met de Breeze vanuit Pont de Vaux ook in Arnhem gearriveerd. Zij varen door naar Giesbeek om daar de winter door te brengen.

Ook Neil komt langs met zijn boot op de terugweg uit Zeeland waar hij op vakantie is geweest met zijn boot de Albacore. Hij gaat verder naar zijn thuishaven in Doesburg.





Eerst natuurlijk de opbouw van de ballon en het proefdraaien van de branders



Eerst het vullen van de ballon met de ventilator

Donderdag 2 september mogen we met de heteluchtballon van Basten mee.

Het is een spannende maar heel leuke ervaring.



Daarna opwarmen met de branders



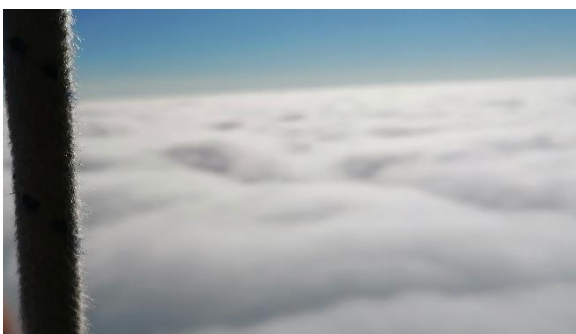
Het mandje is behoorlijk vol, 5 passagiers en de piloot.



Daar gaan we dan, en glijden langs de boomtoppen van de bomen rond het veld.



De piloot weet een gaatje in de bewolking te benutten om een blik op de wolken te werpen.





Ongeveer een
uur later
staan we
helaas alweer
aan de grond

Afbouwen en inpakken.



Het was een

leuke ervaring die voor herhaling vatbaar is.
Appel en Peer Ballonvaarten

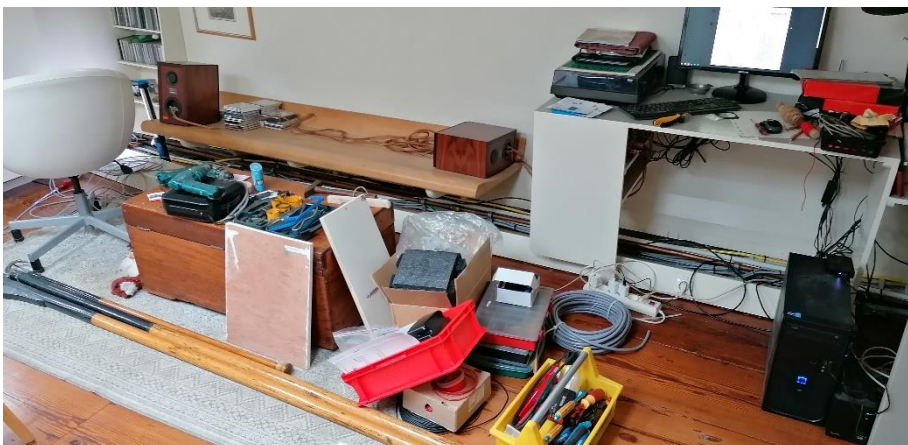


Na het ballonavontuur gaan we met de installatie van de zonnepanelen aan de slag.



Mart Verheul van Amrat doet het werk en ik help een handje waar dat kan.

Hij past ook de boegschroef aan zodat die vloeiender in gebruik is geworden.



Daarvoor is het nodig een nieuwe draad te trekken.

We leggen dan ook maar meteen een draad voor de spudpalen en de dieptemeter die op de werf zullen worden geplaatst.



We mogen aanwezig zijn bij de overdracht van het skûtsje Ulbe Zwaga aan het ww.skutsjemuseum.nl.

Onder haar oude naam Risico ligt zij nu in de gracht prominent voor het museum op 2 oktober 2022. Het is ook geweldig de voormalige bemanningsleden weer te ontmoeten en bij te praten.



In Arnhem verplaatsen we de Kabeljauw en gaan langs de Onrust van Jeannette en Iede. Het is een heel gezellige periode met onze burens.



Langzaam sluipt de winter ons land binnen.



S' morgens ligt het ijs aan dek





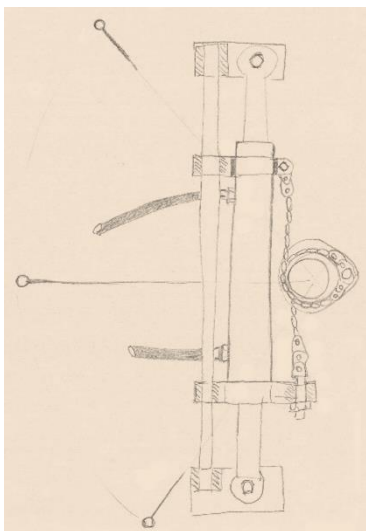
Dus hebben we snel weer een lijn naar de Onrust gezet. De bevestiging van de ketting aan de hydraulische cilinder bleek afgebroken te zijn.

Als op 12 december we willen vertrekken uit Arnhem blijkt een ketting uit het stuursysteem gebroken te zijn.

We hadden het schip losgegooid, gelukkig was er geen stroming, toen bleek dat het roer maar één kant op draaide maar niet terug wilde.



Aan de einden van de kettingen zouden 4 bevestigingsplaten moeten zitten. De pennen waarmee de platen op de ketting zaten waren allemaal slecht en versleten.



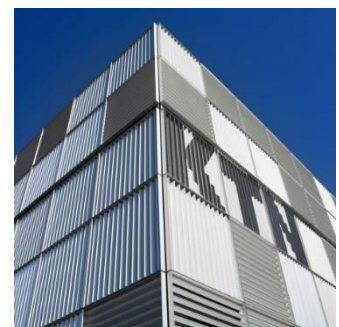
De roerkoning, nu zonder de ketting, op de foto.

Op de tekening is het alsof je er van boven op kijkt. Het gele ding op de foto is de hydraulische cilinder.

Na een zoekactie op internet vonden we een bedrijf Ketting Techniek Nederland in Enter die onze ketting kon repareren. Om de ketting te vervangen, wat we veel liever zouden doen, gaat de zoektocht naar de juiste ketting verder. www.kettingtechniek.nl



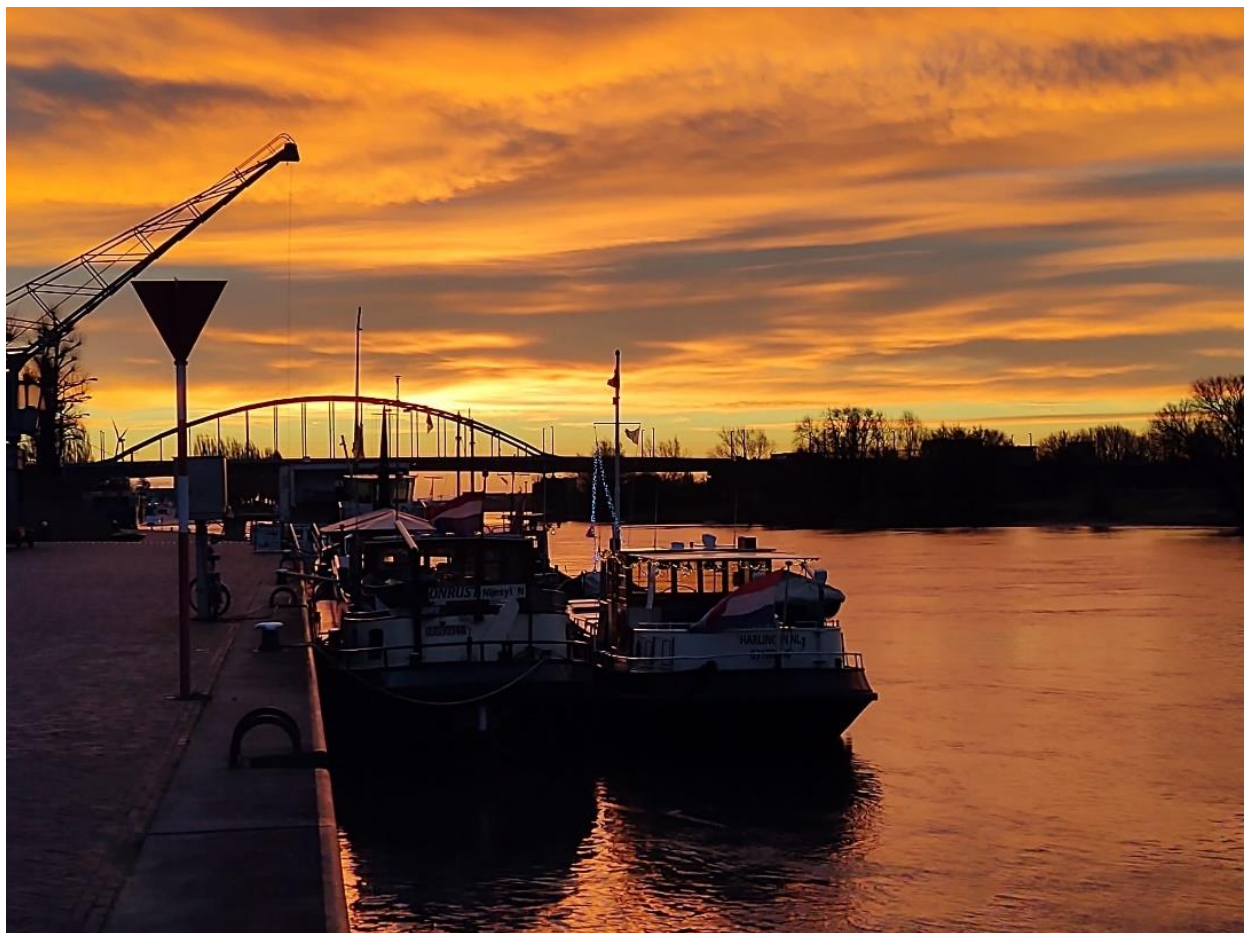
De producent van de ketting het Duitse IWIS werkt niet bepaald mee aan een oplossing. Er is geen type aangegeven op de ketting. Mailcontact met de fabriek blijkt ook niet erg succesvol tot nu toe. IWIS "Wir bewegen die welt" is hun slogan. Zelf bewegen ze allermist.



KTN levert nieuwe pennen die ik zelf kan monteren en waarmee we de Kabeljauw weer bestuurbaar kunnen maken.



Sinterklaas hebben we gehad, inmiddels is het bijna kerst en besluiten we tot na de feestdagen in Arnhem te blijven liggen.



De Onrust en de Kabeljauw aan de Rijnkade.

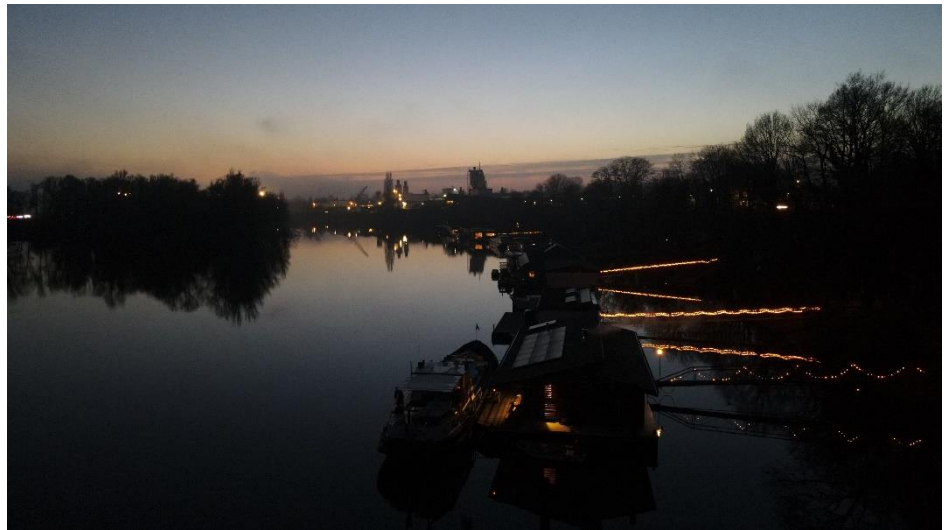
5 januari 2022, varen we naar de Steeg.



Langsij bij Reinout. Het is fijn om weer veel oude bekende te zien en te spreken. We horen hoe het in het buurtje, waar we ruim 40jaar hebben gewoond, nu reilt en zeilt. Het is plezierig en gezellig aan de Steegse Haven.

Nu kunnen we ook de container bij Max aan de Steegse Haven leeg maken. En wat van belang is, is aan boord gebracht. Er is een ritje naar de stort gemaakt en gelukkig ook weer veel weggegeven.

Uiteindelijk hebben we al onze bezittingen op de boot.



We gaan verder.



We gaan via sluis Doesburg de Oude IJssel op naar Hoog Keppel.

Het is een prachtige winterplek midden in de natuur. Het gekanaliseerde riviertje de Oude IJssel loopt door



Doetinchem naar Doesburg waar het in de Gelderse IJssel uitmond. De passantenplaats is voor 24uur maar in de winter blijven we ongeveer een maand liggen.



Onze generator begint koelwater te lekken. Het de keerring van het buitenwaterpompje heeft het begeven. Het is een simpel Jabsco pompje, het gaat ook onder de naam Johnson. Het bleek een toer te zijn om het juiste pompje te krijgen. De as van de pomp die door de motor is aangedreven is niet te krijgen met het juiste koppelvlak. Dus moet ik er een op maat laten draaien.

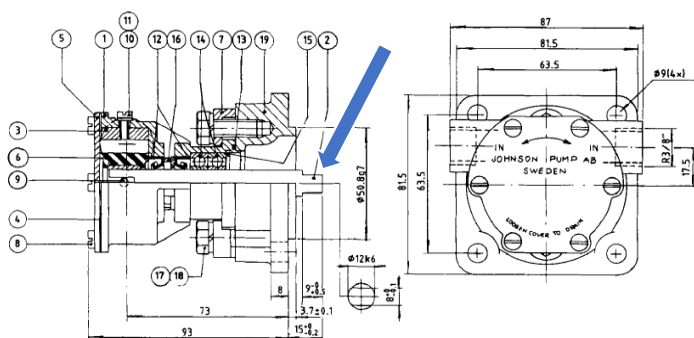
Het oude asje is ingesleten op de plaats waar de keerring loopt. Als ik die weer zou plaatsen kun je verwachten dat de keerring relatief snel slijt.

Het draaien kunnen ze bij Waco aan de Nieuwe Havenweg in Arnhem, maar de freesbank is defect. Dus kunnen ze niet de vlakke kanten frezen die in de motor moeten passen. Als ik even bij Ando koffie ga drinken blijkt hij de vlakjes wel te kunnen vrezen. Heel fijn opgelost.

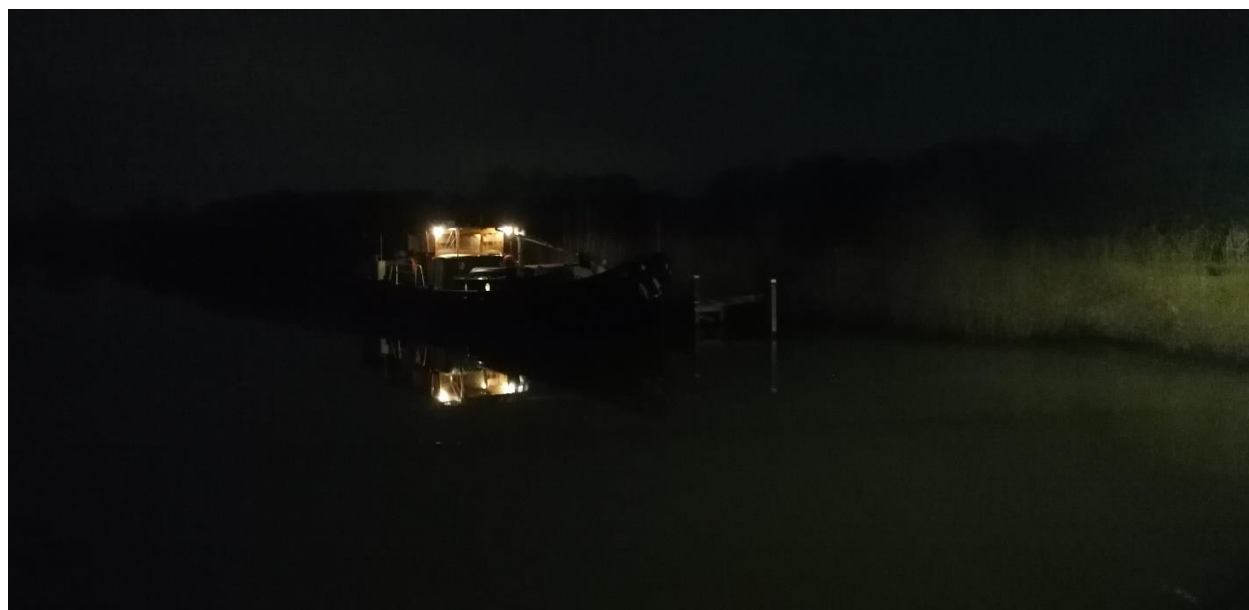
Hij regelt ook dat we in Zutphen in de museumhaven kunnen liggen op weg naar de werf in Coevorden.

Toen de nieuwe waterpomp, met het aangepaste asje, was geplaatst konden we weer stroomdraaien zonder een waterballet.

Mooi op tijd voor de vaart naar Zutphen.



Kachel filterhuis



Hoog Keppel. In het weiland naast ons woont een bever samen met ganzen, blauwe- en zilvereigers.

Op naar Zutphen.



Bij Bronhorst worden we gespot door Ruud Mulder die daar veel schepen fotografeert.



De kerk van Zutphen is een markant punt aan de einder.



De Kabeljauw langsij van de Haringvliet van Ando.

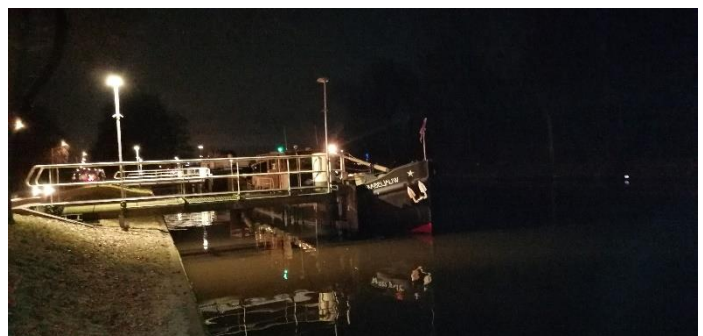


Nathalie is zo vriendelijk om ons weer naar de auto te brengen zodat we die weer bij de boot hebben.

Donderdag 10 februari gaan we de tocht aan naar Almelo om daar het Almelo Haandrikkanaal op te kunnen gaan naar Coevorden.

Op de foto de oude sluis in Eefde. De sluis heeft 'drijvende' bolders dus is dat prettig bij het schutten.

Het is al pikdonker als we in Almelo aankomen en in het donker voor de sluis aanleggen. De palen staan op circa 20m uit elkaar maar het lukt toch om goed vast te maken.





Het Almelo Haandrikkanaal heeft in de winter uitsluitend bediening op aanvraag. Daarom hadden we ruim te voren gebeld met de sluismeester. Het is helemaal voor elkaar, tot aan de Monierbrug werkt de bediening als een klok.

Wel zijn er hier en daar werkzaamheden gaande die om wat aandacht vragen maar verder een rustige tocht. We komen één schip tegen.

We herkennen sommige plaatsen van onze eerdere reis met de sleepboot De Vliet op dit kanaal. Toen kwamen we weliswaar vanaf de andere kant uit Meppel, maar toch.....

Het laatste stukje van de reis was minder prettig. De bediening van de Monierbrug vond het niet nodig om met de lichten te werken. Dus is het afwachten of je gezien bent en of de bediening de brug gaat openen. De daarop volgende brug is de spoorbrug, ook die gebruikt de lichten niet, maar laat je wel rustig wachten tot de treinen voorbij zijn. Er is geen voorziening om even vast te maken dus dan maar even met de kop op de dukdalf.

De Leeuwerikenbrug maakt het nog bonter. We zien de bomen zakken maar vervolgens gaat de brug niet open. Het verkeer staat te wachten en het is best een drukke weg. Wij verwaaien door de harde koude wind tot we dwars in de brugopening liggen. Eindelijk gaat de klep open en moeten we voorzichtig het schip zo draaien dat we door de opening kunnen. De brugwachter mompelde iets over storing. Geen schoonheidsprijs voor Coevorden deze keer.

Nadat we het krappe slootje naar de werf zijn in gevaren maken we vast langs de Lexstroom XI. Willem de werfbaas van De Vliet komt ons vragen om aan de buitenkant te gaan liggen in verband met een schip dat maandag van de werf komt. Gezien de harde wind besluiten we dat op zaterdag te doen, nu eerst in alle rust een boterham en een kopje thee. De reguleur van de Kromhout doet vreemd. De toeren galopperen tussen te veel toeren en afslaan. Dat maakt het manoeuvreren er niet makkelijker op.



Zaterdag 12 februari Nathalie en Guy komen de VW-bus brengen uit Zutphen.



s' Middags gaan we een hapje eten in het centrum van Coevorden,



Dinsdag 15 februari gaan we met de Kabeljauw de wal op voor het plaatsen van spudpalen en de gebruikelijke onderhoudswerkzaamheden.



We maken vast boven een hellingwagen die over een rails loopt. Een lier trekt de wagen met schip en al uit het water.

Het eerste dat opvalt is dat er rommel in de schroef zit, kunststof verpakingsband z.g. omsnoeringsband. Dat spul is bijzonder hardnekkig.

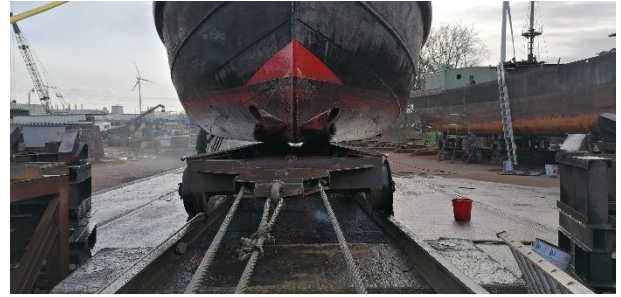
De lier die ons op de wal heeft getrokken



De stuurboord schroef van de boegschroefinstallatie heeft ook schade opgelopen. Een blad mist een stukje. Onderweg hadden we al gezien dat het beschermingsrooster verdwenen is. Het andere rooster zat ook los dat heb ik toen weggenomen om te voorkomen dat we die zouden verliezen.



Willem spuit het onderwaterschip met een hogedrukspuit schoon.



Om goed onder het schip te kunnen werken zet hij het schip op bokken en rijdt de hellingwagen weg.



Henk Stekelenburg van Ankreo komt een dag later het bouwpakket voor de putpalen brengen.



De dikke korte buis komt voor in het schip. De daarin passende spudpalen zijn telescopisch drievoudig uitgevoerd.

De dunnere buis komt achter in het schip, in de machinekamer. die is tweevoudig telescopisch.



Eerst maken we ruimte en bepalen waar de buis in het schip kan komen. Het is allemaal bijzonder krap omdat we het oude interieur zo goed mogelijk willen behouden.



De plaats uitgemeten voor de buis.

De installatie komt in de kast waar voorheen het watertankje in het vooronder heeft gezeten. In de kast was al niet veel meer over van de originele betimmering. Ik denk dat er een uitklapbare of uitschuifbare wastafel in de kast heeft zitten en daarom was er een watertankje in de kast gebouwd.



En dan de plek waar de buis weer uit het schip komt. Eerst gemeten en toen met de plasmasnijder er uit gebrand.

Zo lijkt het simpel, maar er is weinig ruimte om te werken in de kast



Een doorkijkje door het dek en het vlak heen.



Zo gaat de spudpaal er aan dek eruitzien. De buis is 30cm in doorsnede.

Als het deksel weg is kun je boven op de spudpaal kijken, (als werk het klaar is natuurlijk).



waardoor het bootje kun gaan vliegen in de storm.

Storm Eunise vond het nodig ons bijbootje over de verschansing te zetten. Ik heb het 's nachts vast gezet met een touw en de volgende dag weer aan boord kunnen zetten met behulp van Willem met zijn heftruck.

De houten liggers waar het bootje op staat bleken niet geborgd te zijn aan het dek,



Na de drielingsstorm Dudley, Eunice en Franklin gaan we weer aan het werk. De buis is afgelast en met zinkspray behandeld, vervolgens is de kunststof voering en de spudpaal in buis geplaatst.



Daarna kan het mechaniek worden gemonteerd en de accu's voor de aandrijving van de lier en de besturing.



Dan zit de eerste spud-installatie in het schip. Dus door naar de tweede installatie, die komt in de machinekamer.



Het expansievat van de cv moet worden verzet.

Net als de ontluchtingsleiding van de dieseltank





Na wat gepuzzel komen alle noodzakelijke onderdelen netjes op hun plek te zitten.
Het aansluiten en afwerken van het systeem kan beginnen.



De spudpalen gaan in de buis, door de buizen van de overkapping is het lastig mikken.



De kunststof binnen voering bleek te lang waardoor de vangklauw niet op de bout gaten paste. Er moest er stukje uit gezaagd worden om het geheel passend te maken.



Mart heeft ondertussen de bediening aangesloten.



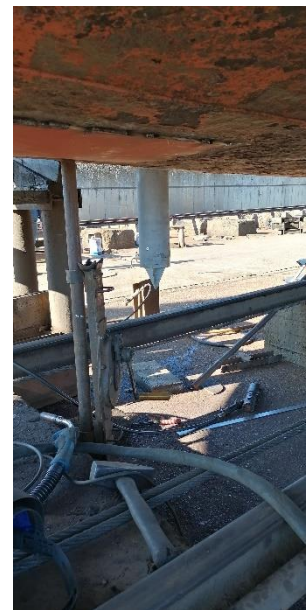


Ook de tweede installatie is afgerond. De palen en het mechaniek is geplaatst en aangesloten. Ook de besturing is aangesloten en in het instrumentenpaneel geplaatst.

Deksel op het gaat op het gat en de kist kan weer op zijn plaats



Tijdens het schoonspuiten blijkt dat er onder de machinekamer een slechte plek in het vlak zit. Willem maakt het met de naaldenbikhamer schoon om te zien of nog meer putten in het vlak zitten. Gelukkig is dat niet zo en last hij het gat dicht en dekt het af een plaat ijzer.

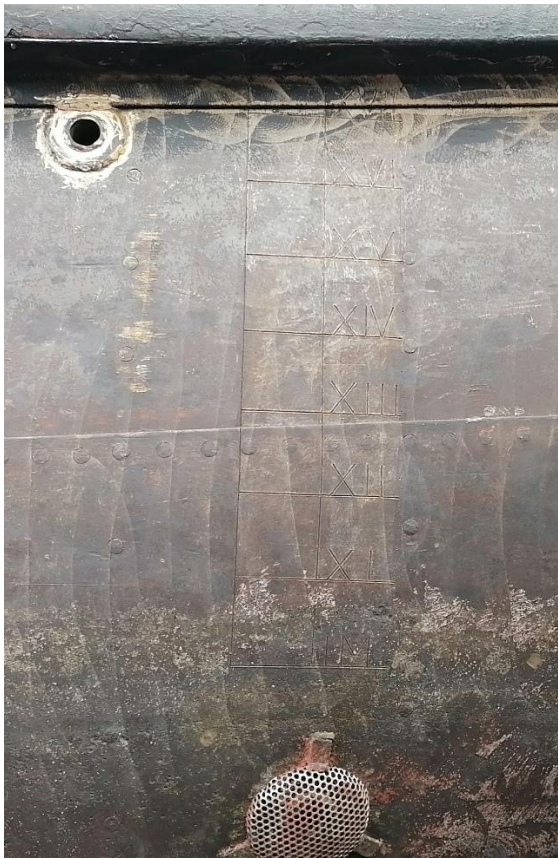


Zo gaat het werk op de werf gestaag verder. Willem slaat centerpunten op de waterlijn.

Hij gaat voor ons met een waterstraal van 2600 Bar de laag teer van bijna 100 jaar wegsprengen. De zijden van het schip tussen het berghout en de waterlijn worden helemaal kaal gehaald.



het resultaat van het stralen is op de foto goed te zien. Links is het metaal schoon en rechts zitten de verf en teer lagen er nog op.



Het gat links boven bij de peilschaal is de uitlaat van de generator. Het rooster onder is de inlaat van het koelwater voor de generator.



Eén van de vier ijkmerken die de maximaal toegelaten belading aangeven.

Nu het teer weg is zijn de beladingsmerken weer zichtbaar geworden. Achter de stuurhut is aan beide zijden een diepgangsschaal aangebracht. Op de boeg en het hek is ook diepgangsschaal aangebracht. Zo is te controleren of het schip recht in het water ligt.



Het zou leuk zijn dergelijke historische details weer te schilderen zoals het toen gebruikelijk was.





De grondlaag
is op het
schip
gespoten,
grijs zoals je
kunt zien.



Dankzij het
mooie
zonnige weer
kon de zelfde
dag ook het
zwart er op
worden
gespoten.



Scheepswerf De Vliet in vogelvlucht.

Donderdag 3 maart



Ik schilder de diepgangsmarken op het schip en monteer de nieuwe propeller op de boegschroef.



Willem start met de laatste klussen; de sensorhouder voor de dieptemeter plaatsen, de schroef opnieuw op de as bevestigen, en een roostertje voor de boegschroef maken.

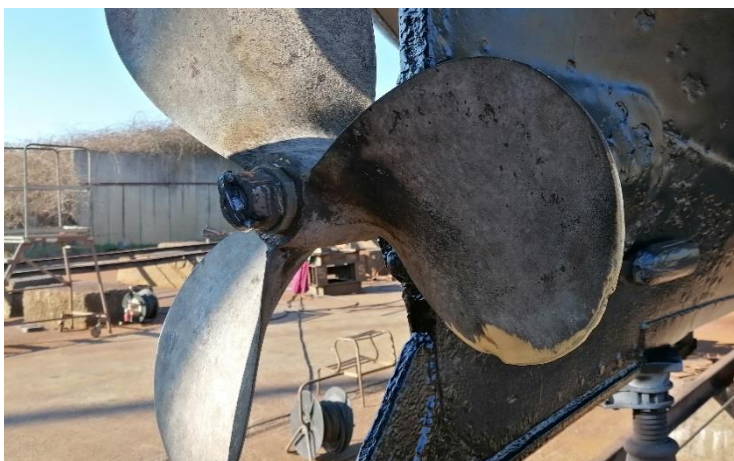


De spiebaan in de schroefas is beschadigd en de spie bleek een improvisatie te zijn van twee spieën die op elkaar zijn gelast.

Willem herstelt de spiebaan en plaatst een andere spie en monteert de schroef en borgt de moer.
En zo is er weer een volle werkdag verstreken.



De 'spie' bleek een improvisatie te zijn van twee spieën die op elkaar zijn gelast.



De schroef zit weer op zijn plek. Met een extra ring om zeker te zijn dat de conus genoeg druk krijgt om de schroef vast stevig op de as te zetten

Vrijdag maart 2022



Eerst is nog de sensor voor de dieptemeter in het voorschip geplaatst.

Daarna kon Willem starten met het spuiten van de antifouling. Tijdens het spuiten kwam Willem nog een slechte klinknagel tegen die hij eerder al had gemarkeerd maar in de drukte vergeten was vast te lassen. Dus heeft hij ook dat klusje nog even gedaan.



Zo ziet de Kabeljauw er weer patent uit.

Wat de toekomst te brengen heeft zien we in Deel 9 van het Dagboek van een Kabeljauw