

Nieuwsbrief VBC Deurloo Herfst 2023.


Beste leden,

Hierbij de herfsteditie van onze nieuwsbrief, helaas iets later dan gehoopt. Hierin mogen we weer melding maken van een aantal nieuwe leden. Ook van de voorzitter en penningmeester een bericht over de ontwikkelingen binnen en buiten de vereniging. De evenementencommissie had voor 11 November een viswedstrijd ingepland maar heeft deze door de verwachte harde wind (weer) moeten uitstellen.

Ook weer een bijdrage van de werkgroep.

Dan hierbij, nogmaals een oproep naar mensen met inspiratie en schrijversaspiraties om zich in te zetten en regelmatig een bijdrage te leveren aan de nieuwsbrief.

De redactie is voornemens nog een laatste editie in 2023 te verspreiden, waarschijnlijk eind December dus als er nog mensen die een bijdrage willen inleveren dan zien wij deze graag tegemoet.

 <https://www.vbc-deurloo.nl/mededelingen-bestuur/>

Veel leesplezier gewenst! Reacties altijd welkom, graag naar info@vbc-deurloo.nl

Redactie Nieuwsbrief



Website: www.vbc-deurloo.nl (let op het streepje)

TIP 1: Op de website staan ook allerlei formulieren die u kunt downloaden. Bijvoorbeeld om wijzigingen door te geven.

TIP 2:

De haven ook vanuit uw luie stoel thuis bekijken?

<https://rtsp.me/embed/4KTyDFn2/> WSV Vlissingen

<http://media.streampartner.nl/player.php?url=4edfgtr45tytr> Sluis Vlissingen vanaf de vismijn



Beste leden,

Zoals iedereen om zich heen ziet en merkt zijn we toch echt beland in de donkere dagen voor kerst. De eerste flinke storm hebben we inmiddels gehad en veel gevist wordt er helaas niet omdat het maar blijft waaien. Na de recent zeer succesvol georganiseerde BBQ, staat er nu een viswedstrijd gepland. Elf boten hebben zich ervoor ingeschreven. Jammer genoeg is deze dit najaar vanwege de wind tot tweemaal toe letterlijk afgeblazen, maar staat deze staat nu gepland op 11 november. Positief is dat we terug kunnen kijken naar een geslaagde viswedstrijd en verenigings BBQ.

De werkzaamheden aan de steigers gaan gestaag door. Of het nu gaat om de aanpak van het elektrisch of verplaatsen van steigerdelen, er wordt heel hard gewerkt om ze te optimaliseren. Verderop in de ze nieuwsbrief doet Joan verslag.

Tegenover ons terrein krijgt de loods van Provoost steeds meer vorm. Duidelijk is te zien dat de botenkraan met rails en fundatie ervoor er al ligt en wordt gebruikt. We zijn met Provoost in gesprek over het gebruik van de kraan. Zodra daar meer duidelijkheid over is wordt dat gedeeld.

De steigerbezetting kan beter. We draaien met de huidige bezetting net positief, maar hebben nog ruimte voor flink wat schepen. Er wordt niet actief geadverteerd, maar we willen wel graag laten zien dat er ligplaatsen bij ons beschikbaar zijn. Zie bijvoorbeeld de borden die we aan de steigers hebben geplaatst. We stellen het zeer op prijs als leden bijvoorbeeld horen dat iemand een ligplaats zoekt deze naar de Deurloo verwijst of één van de bestuursleden benaderd om contact met het potentieel lid op te nemen.

Bij vragen, spreek iemand aan van het bestuur aan of stuur een mail. We staan iedereen graag te woord.

De voorzitter



Beste leden,

Het jaar is alweer een eind gevorderd en dus ook in financiële zin is het dan altijd goed om te weten hoe je ervoor staat. Er zijn veel werkzaamheden geweest aan ons mooie clubgebouw en het terrein. Ook in de haven is o.a. de elektriciteit installatie aangepakt en is een steigerdeel is volledig gestript-gestraald-gecoat en ziet er weer tiptop uit. De evenementen commissie is actief bezig met organisatie van viswedstrijden en ook de zeer geslaagde Barbecue. Natuurlijk worden voor dit soort activiteiten en werkzaamheden ook kosten gemaakt. We proberen die zo laag mogelijk houden en dankzij veel zelfwerkzaamheid van onze leden kon dit allemaal worden georganiseerd en uitgevoerd zonder dat de kosten te hoog zijn opgelopen. De cijfers zien er dus redelijk goed uit. We gaan dit jaar hopelijk afsluiten met een kleine plus. Het zal jullie niet zijn ontgaan dat de prijzen voor energie, belastingen en verzekeringen behoorlijk zijn gestegen. Kijk dus goed naar het elektrisch verbruik en sluit geen grote verbruikers aan op de walkasten. We hebben ook nog lege ligplaatsen beschikbaar. Voor een goed resultaat zijn we natuurlijk afhankelijk van o.a. liggelden. Nieuwe booteigenaren zijn dus zeer welkom! We zijn dit jaar ook overgegaan naar een geautomatiseerd boekhoudprogramma. In dit programma Visma E-Accounting zijn o.a. de bij en-afschrijvingen van de bankrekening gekoppeld zodat de boekhouding dagelijks wordt bijgewerkt. Ook de jaarlijkse factuur voor lidmaatschap en liggeld zal worden gemaakt en verstuurd met dit programma. Je ontvangt dan een email van visbootclub Deurloo vanuit eaccounting.vismaonline.com. De factuur ziet er iets anders uit dan voorgaande jaren. Jullie bestaande lidmaatschap nummer is nu ook debiteuren nummer geworden in dit systeem. De nieuwe facturen zullen worden verstuurd in februari 2024.

De Penningmeesters



Mutaties ledenbestand:

Aanvraag lidmaatschap : 3 nieuwe aanmeldingen (2 met boot)

Aanvraag ligplaats met plaatsing op wachtlijst: zie hierboven

Opzegging / beëindiging lidmaatschap: 2

Boot verkocht aan eigen lid :

Geroyeerd Geen

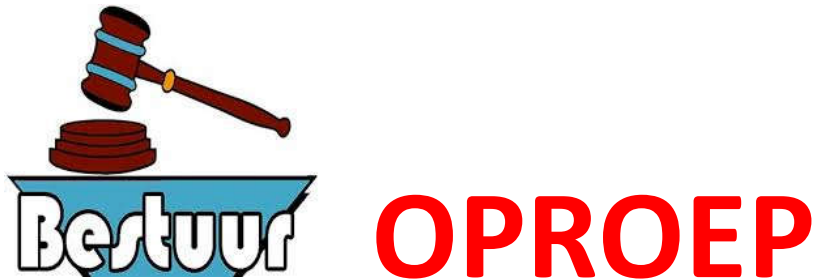
Zoals jullie zien krijg ik nog steeds aanmeldingen binnen en dit is ook hard nodig om de club financieel gezond te houden. Bij het toelaten van boten wordt door het bestuur niet over 1 nacht ijs gegaan en alle voor en tegens goed afgewogen. De inkomsten zijn daarbij een belangrijke factor om zodoende het voor iedereen betaalbaar te houden en de club financieel gezond te houden.

Met vriendelijke groet,

De secretaris

Mededelingen Bestuur

De volgende bestuursvergadering zal plaatsvinden op 11 December. Als er leden zijn die nog vragen , voorstellen of andere zaken hebben welke door het bestuur besproken dienen te worden dan verzoeken wij u dit via de mail minimaal 7 dagen voor de vergadering aan de secretaris te melden.



Zoals aangegeven zijn we op zoek naar :



De redactie doet hierbij een oproep aan de leden. Wij zoeken nog mensen, die ook op regelmatige basis stukjes kan schrijven en/ of op andere wijze een bijdrage kan leveren aan de nieuwsbrief.

Jan Sturm is Havenmeester. Hij wordt hierbij regelmatig geholpen door leden met bijvoorbeeld advies over het indelen van ligplaatsen enz.

Telefoonnummer van Jan,

06-28855198

Hierbij een bijdrage van Jan Sturm,

Dieselmotoren.

Ze maken lawaai, stinken, kosten geld aan brandstof en onderhoud. Maar zonder kunnen we niet varen. Naast benzine buitenboord motoren zijn veel van onze boten uitgerust met zo'n dieselmotor. Betrouwbaar, redelijk zuinig en in vele vermogens verkrijgbaar. Ook ruimschoots beschikbaar omdat vele vrachtwagens, tractoren, machines en industrie ze gebruiken. Echter sinds we weten dat uitstoot van motoren niet zonder gevolgen blijven voor ons leefklimaat wordt er gekeken naar alternatieven voor aandrijving, veelal elektrisch zoals bij auto's en op LNG bij vrachtverkeer, en scheepvaart. Die transitie gaat niet van de een op de andere dag maar is een traject van jaren, maar de richting is duidelijk. Het moet schoner. Het heeft mijn bijzondere aandacht, als machinist, maar ook als bootbezitter. Kunnen we blijven varen? We kunnen wel onze kop in het zand steken en denken het zal zo'n vaart niet lopen, maar we kunnen er ook rekening mee houden dat we in een tijd leven die vereist dat een beetje meebuigen met de nieuwe inzichten onvermijdelijk is. Je ziet steeds vaker zeeschepen met een uitlaat scrubber naast de schoorsteen en LNG is steeds vaker de brandstof van nieuwe schepen. Ook wij kunnen er iets aan doen. Denk maar eens aan het gebruik van GTL. Deze brandstof is als vervanger van diesel een stuk zuiverder van samenstelling en verbrand dus veel schoner. Ander voordeel is dat de uitlaat niet meer stinkt en roet. En je motorolie wordt veel minder zwart na verloop van tijd. Hoe weet ik dat? Ik gebruik het al jaren in mijn opeenvolgende boten en na enkele seizoenen komt je motorolie er nagenoeg blank weer uit bij verversen. Een ander aspect is dat de gevreesde dieselbacterie in GTL niet zo snel voor komt. In Zeeland kun je GLT tanken bij Jos Boone Middelburg en bij Bouwman in Zierikzee en ook in Brouwershaven, het is iets duurder dan diesel aan de pomp. Ik heb geen aandelen maar de voordelen wel waard vind ik. Of je dat ook belangrijk vindt moet natuurlijk ieder voor zichzelf maar bedenken. Ooit zal echter ook aan bootbezitters worden gevraagd om duurzame brandstof te gebruiken. Hieronder een brochure van Shell over GTL.

Groeten Jan.

GAS-TO-LIQUIDS (GTL)

Het gas-to-liquids (GTL) proces gebruikt aardgas in plaats van olie om vloeibare producten te maken zoals brandstoffen voor voertuigen met dieselmotoren en brandstof voor vliegtuigen. Daarnaast kan het GTL-proces ook grondstoffen voor alledaagse producten zoals wasmiddelen, cosmetica, kunststof en smeermiddelen maken.

GTL-brandstof verbrandt schoner dan conventionele diesel of kerosine uit aardolie en produceert daardoor minder lokale uitstoot en geen zwarte rook. Het is geur- en kleurloos en eenvoudig te gebruiken in bestaande machines, vrachtwagens en schepen met nieuwe en oudere dieselmotoren. Halverwege 2019 zijn nagenoeg alle grondvoertuigen op Schiphol overgestapt op Shell GTL- brandstof.

Een duurzaamheidsslag voor het vliegverkeer is ook mogelijk met het GTL-proces. Kerosine die gemaakt is met het GTL-proces kan bijgemengd worden tot 50% van een volle tank van een vliegtuig. Ook hier gelden de eerdergenoemde voordelen zoals schonere verbranding waardoor er minder uitstoot en zwarte rook is. Daarnaast is GTL-kerosine thermisch stabiel, wat betekent

dat er minder vieze deeltjes in de motor terechtkomen waardoor deze efficiënter werkt en langer meegaat.

Gas omzetten in vloeibare producten is een complex chemisch proces. De kern van het GTL-proces bestaat uit drie stappen, die sinds de jaren '70 door Shell-onderzoekers geoptimaliseerd worden in het lab in Amsterdam. De drie stappen zijn afgestemd op elkaar om de hoogst haalbare efficiëntie en beste productkwaliteit te krijgen.

1. Het maken van synthesegas: aardgas wordt met pure zuurstof omgezet in synthesegas (een mengsel van waterstof en koolmonoxide).
2. Synthese: Het synthesegas wordt via de zogeheten Fischer-Tropschsynthese omgezet in synthetische koolwaterstoffen, wat een soort wasachtig product oplevert. Bij kamertemperatuur is dit een vaste stof die het beste is te vergelijken met kaarsvet. Dit product noemt men paraffine. De Fischer-Tropschsynthese is in de jaren '20 al door Duitse wetenschappers ontwikkeld.
3. Hydrokraken/omzetten naar producten: De pure paraffine wordt met behulp van een katalysator en waterstof via hydrokraken 'geknipt' tot kortere koolwaterstofketens. Dit levert een reeks vloeistoffen met verschillende stroperigheden. Deze worden verder verwerkt tot transportbrandstoffen, smeermiddelen en chemische grondstoffen.

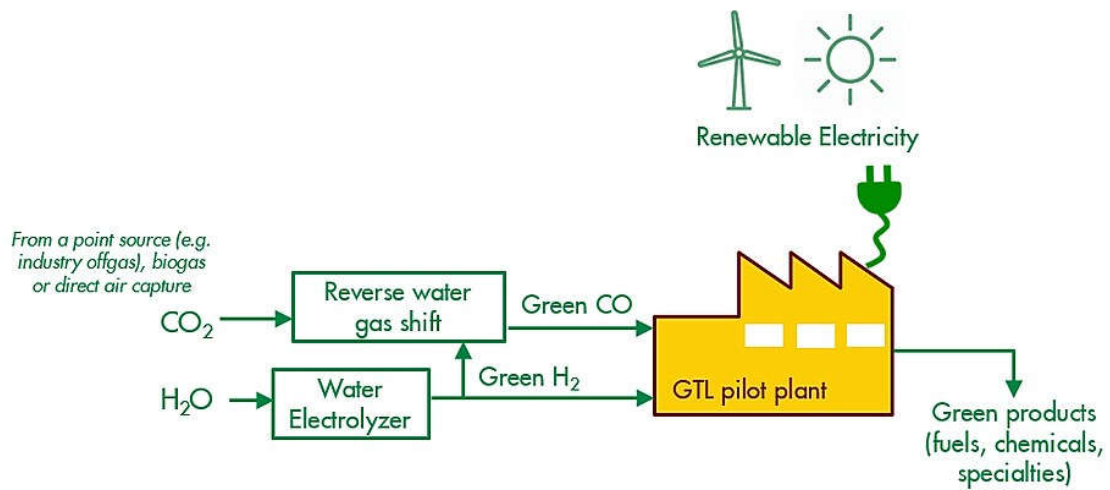
Bij Shell Amsterdam startte in 1982 de eerste GTL-proeffabriek die 3 vaten GTL per dag kon produceren (een vat is ongeveer 160 liter). Ongeveer tien jaar later, in 1993, startte in Bintulu in Maleisië Shells eerste commerciële GTL-fabriek waarvan de huidige capaciteit 14.700 vaten GTL-product per dag is. In 2011 startte in Qatar de reusachtige Pearl GTL-fabriek. Deze installatie vult een terrein van 1,5 km bij 1,5 km en is 's werelds grootste fabriek voor het omzetten van aardgas in synthetische koolwaterstoffen. Nadat het aardgas is schoongemaakt, maakt de installatie hier dagelijks 140.000 vaten synthetische GTL-producten.

GTL en de energietransitie: groene waterstof samen met kooldioxide (CO₂) in plaats van aardgas

Shell-onderzoekers in ETCA zetten nu hun jarenlange ervaring op het gebied van het GTL-proces in om te onderzoeken hoe dit proces een rol kan spelen in de energietransitie. Het GTL-proces kan in plaats van aardgas namelijk groene waterstof samen met kooldioxide (CO₂) gebruiken als grondstof. In dit geval verandert alleen de eerste stap van het conventionele GTL-proces: synthesegas wordt niet gemaakt van aardgas en zuurstof, maar van waterstof en CO₂. Dit synthesegas volgt vervolgens dezelfde stappen 2 en 3 als het conventionele GTL-proces.

Als groene energie in de vorm van elektriciteit (groene stroom) de enige energiebron is, noemen we het proces power-to-liquids (PTL). Een zogenoemde *elektrolyser* gebruikt de groene stroom om samen met water groene waterstof te maken. Naast waterstof is ook koolstof nodig: deze kan in de vorm van CO₂ komen. Industriële installaties kunnen een bron van CO₂ zijn, zoals een staal- of cementfabriek of raffinaderij. Hergebruik voorkomt uitstoot van deze CO₂. Ook kan CO₂ vanuit biogas komen, bijvoorbeeld bij de verwerking van reststoffen uit landbouw of waterzuivering tot groen aardgas. De zogenoemde *Direct Air Capture* technologie kan de CO₂ kan ook uit de atmosfeer afvangen.

In het "hybride" GTL-PTL-proces wordt aardgas als grondstof niet geheel, maar gedeeltelijk vervangen door groene waterstof en CO₂. Deze hybride vorm gebruikt voornamelijk groene stroom overdag in het geval van zonne-energie of tijdens periodes met veel wind in het geval van windenergie. En het gebruikt aardgas dan voornamelijk wanneer er geen groene stroom beschikbaar is. Dit betekent dat er met het hybride GTL-PTL-proces minder dure energieopslag nodig is in de vorm van batterijen of waterstofopslag dan bij het PTL-proces, waardoor de kosten lager zijn. Door de flexibiliteit van het groene element in het hybride GTL-PTL-proces en de lagere kosten is dit concept dichterbij commerciële haalbaarheid dan het PTL-proces.



De producten die voortkomen uit een hybride GTL-PTL-proces en een PTL-proces kunnen een belangrijke rol spelen in de energietransitie. Bijvoorbeeld diesel en kerosine, van oudsher uit aardolie of aardgas gemaakt, worden met dit vernieuwde concept uit groene stroom, water en CO_2 gemaakt.

De nieuwe stelt zich voor,

Helaas deze editie geen mensen die zich verder voorstellen



Werkgroep Deurloo

Deze groep heeft ook een groepsapp waarin zaken, die betrekking hebben op te verwachten werkzaamheden en oproepen worden gedeeld. Ben je hierin nog niet opgenomen? Laat het ons weten via een mail aan info@vbc-deurloo.nl

Laat elkaar dus niet in de steek en pak die handschoen op, meld je nu nog aan!

Beste leden van de Deurloo.

Er is dit jaar veel werk verzet door de leden.

Alle grote klussen zitten in de afrondingsfase.

Het terrein met de gebouwen zijn nu gereed inclusief een vlaggenmast die uitvoerig getest is door Ciaran.

Net het clublogo ontbreekt nog maar daaraan word gewerkt.

Ook komen er nog zonnepanelen op het clubgebouw.

De werkzaamheden aan de steigers lopen ook ten einde.

De elektrische installatie is op een klein gedeelte klaar.

Zodat we storingsvrij er gebruik van kunnen maken.

Iedere boot heeft nu een eigen aansluiting en is apart gezekeerd.

Dat betekent dus ook dat iedereen een deugdelijke verbinding moet hebben van de boot naar de elektrakast.

De waterleiding is nu in twee groepen verdeelt en aangepast om bij eventuele vorst leeggeblazen te worden,

Ook is de kopsteiger van de Klaas Meerman steiger vernieuwd en verlengd.

Toch blijft er nog werk genoeg aan de steiger aan onderhoud.

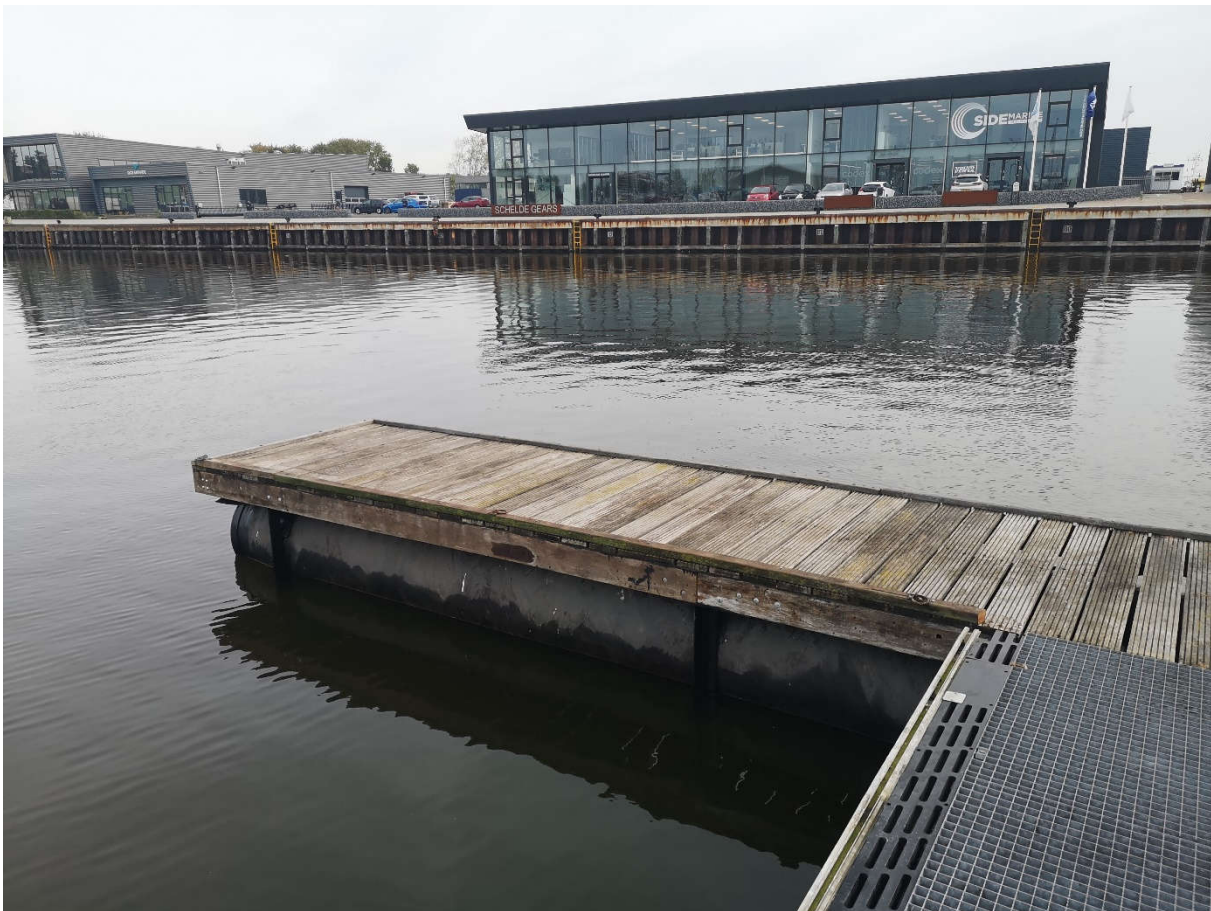
Er zijn een aantal dingen die nog voor verbetering in aanmerking komen.

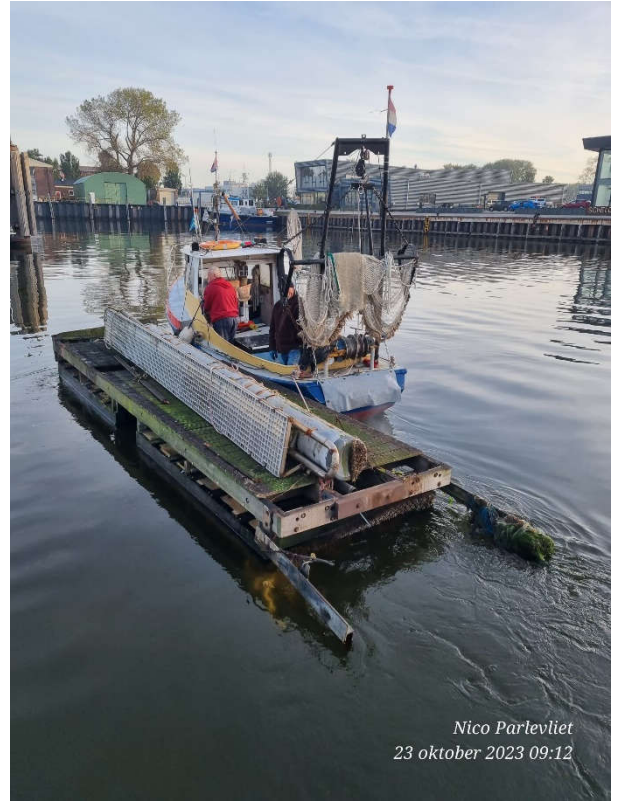
De planning voor het komende jaar is dat de werkuren weer gemaakt worden in de maanden mei en september.

Waarschijnlijk wordt het te werken uren vastgesteld op acht uur per boot.

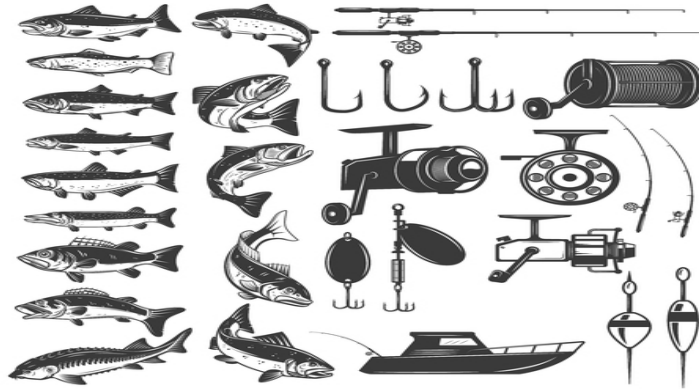
Iedereen bedankt voor jullie inzet en aanleveren van materialen.

De werkploeg.





De evenementen commissie



Tja, als ik dit hier neerschrijf zijn we al bijna november en zijn de viswedstrijden die gepland waren in oktober niet kunnen doorgaan vanwege het winderige weer. Wij vonden het het bijzonder jammer dat de wedstrijd van 14 oktober niet kon plaats vinden. Er hadden zich 11 boten ingeschreven om deel te nemen.

Dit is voor ons een signaal om verder te doen met de evenementen commissie. Ook het gezamenlijk werken in de haven versterkt de samenhang en het plezier onder elkaar.

In de loop van de maand november zal de elektriciteit op de laatste steiger aangepakt alsook de verlichting van de haven.

Ik hoop dat de weergoden op 11 november ons gunstig gezind zullen zijn en dat de geplande wedstrijd kan doorgaan.

Verslag van onze eerste BBQ 09 September 2023

Als het lekker weer is, is het barbecue tijd. We moesten hiervoor een datum prikken. Het werd 9 september. Een datum dat de zomervakantie voor vele voorbij is. En dan is het hopen op lekker weer.

Omdat het in september ook al behoorlijk koud of winderig kan zijn, hebben we samen met het bestuur gezocht naar een locatie waar we eventueel kunnen binnen zitten als het regent.

De loods van de Hoogaars was vrij dat weekend en na een korte onderhandeling met de verantwoordelijke werd het licht op groen gezet.

Alle leden werden via mail en mond aan mond reclame in kennis gesteld van het eetfestijn.

Voor 15 euro per persoon kon men 4 stukken vlees, verse groenten en diverse sauzen nuttigen.

De drank werd aan zeer democratische prijzen verkocht.

Hadden we nog 1 probleem.

Tafels en stoelen om iedereen te zetten.

Onze kennissenkring even aangesproken en Ko Kallewaard (Kallewaard catering) uit Colijnsplaat wilde de nodige tafels en stoelen sponsoren, waarvoor oprechte dank.

De inschrijvingen kwamen maar traag op gang en we hebben ons de vraag gesteld of er wel respons zou komen. Toen de laatste dag van de inschrijvingen naderde stond de teller toch op 31 personen. Niet slecht om dit voor de eerste maal te organiseren.

Op vrijdag 8 september samen met Jan de nodige boodschappen en voorbereidingen gedaan.

Zaterdag 9 september 28°C, it's barbeque time.

Bij het klaar maken van het terrein bleek dat iedereen in de volle zon zat. Samen met Willem, Jan en Benny (vis maat van Jan) een aantal schaduwdoeken gespannen zodat iedereen lekker in de schaduw zat.

De verwelkoming hadden we voorzien om 16 uur en het eten zou om 17 uur starten. We waren net klaar met alles toen de eerste gasten arriveerden.

Tegen 17 uur waren alle mensen aanwezig en kon de smulpartij beginnen. Jan en ikzelf stonden aan de bbq en Benny voorzag iedereen van drankbonnetjes.

Het werd een heel gezellige avond en na het eten hebben we iedereen nog voorzien van een dessertje. (gegrilde ananas met suiker en kaneel)

Maar, aan alles komt een einde, zo rond 01 uur zijn we begonnen met opruimen. Joan had ons van scherfijs voorzien om alle drank koel te houden. Omdat het toch nog goed warm was nam Joan een handvol ijs en smeed dat omhoog naar een paar watergeuzen die nog zaten te chillen op hun boot. De watergeuzen waren heel sportief want Joan kreeg bijna onmiddellijk een emmer water terug. Een welgekomen verfrissing. We hebben er goed mee gelachen.

Na een nachtje slapen hebben we weer alles gepoetst in de loods. De tafels en stoelen terug afgeleverd in Colijnsplaat en dan een beetje moe maar voldaan terug naar huis.

Mijn bijzondere dank voor het welslagen van dit evenement gaat naar Nicole (vrouw van Jan) Ann (mijn vrouw), Benny, Willem, Tim, Jan en Bob die er door omstandigheden niet kon bijzijn ,en het bestuur van onze club.

We hebben alleen maar positieve reacties ontvangen zodat we dit volgend jaar nog eens organiseren.

De evenementen commissie.

Enkele sfeerbeelden







Volgende Viswedstrijd (en)

Zaterdag 11 november.

Volgende Club BBQ of Mosselavond

Info hierover volgt later via een mail van de commissie

Wij zullen tijdig de inschrijvingen versturen via de mail van de evenementen.

Groeten,

Jan, Bob en Bruno



Vangstberichten:

Hier had uw berichtje moeten staan ! Als u bent wezen vissen.

Van de redactie :

Er is 1 bericht ingezonden ... reden de vangsten waren slecht te noemen en de wind was ook vaak van dien aard dat er niet fijn gevist kan worden. Hopelijk op 11 November beter weer (minder wind) zodat de gezamenlijke viswedstrijd doorgang kan vinden.

EEN VISDAG MET EEN HINDERNIS

Peaky Blinder

Thuis gekomen op 30 september van een visreis naar Denemarken en op 2 oktober afgesproken met Bob om het een keertje te proberen op de zeebaars. Het doel was om voor Domburg wat zeebaars te vangen met kunstaas. In de haven de boot klaargemaakt en de motor laten warmdraaien. Alles was in orde, de sluis effe opgeroepen en gaan met de banana.

Het was mooi weer en toen we juist de Michiel de Ruyterhaven voorbij waren zag ik dat de temperatuur van de motor naar 100°C liep. Onmiddellijk het gas eraf en heel rustig buiten de vaargeul op anker gegaan. Ondertussen was de temperatuur alweer gezakt naar het normale niveau. Als we op anker lagen en de motor draaide zagen we toch dat er minder koelwater via de uitlaat naar buiten kwam. We hebben de filter van de wierpot zuiver gemaakt, maar dit bleek niet de oorzaak te zijn. We zijn dan toch rustig gaan varen en op 2400 toeren bleef de motor mooi op temperatuur. Opmerkelijk was wel dat er via de uitlaat witte damp tevoorschijn kwam.

Dat deed ons besluiten dat het een probleem was van koelwater.

Ofwel was de impeller stuk ofwel was de aanvoerleiding van het koelwater verstopt.

Omdat de motor niet warmliep hebben we besloten om door te varen naar ons visstekkie.

De stroom stond er al mooi in en de kunstaasjes gingen overboord. Bij de derde worp was het al raak. 1 klein ondermaats zeebaarsje. Voorzichtig onthaakt en hem terug in het water gezet met de boodschap dat hij zijn overgrootmoeder moest gaan halen. Dat hij het heeft verteld aan zijn overgrootmoeder was na een dag vissen heel duidelijk. We hebben geen beet meer gekregen.

We hebben nog 3 maal verkast maar ook daar waren ze niet actief.

We zijn met 2400 toeren rustig teruggegaan naar de haven.

Omdat mijn duikmateriaal nog op thuis lag, ben ik 5 oktober teruggereeden om eens een kijkje te nemen onder water en dit om te zien of er iets mis was bij de aanzuig van het koelwater.

Onderwater stelde ik vast dat de schelp redelijk aangegroeid was met pokken en dat er in de schelp precies een groen blad zat. Ik trok hier zachtjes aan en bleek het geen groen blad te zijn maar een groot stuk plastic. Dit stuk plastic werd ook nog eens goed vastgehouden door de aanwezige pokken.

Hopelijk was nu het probleem opgelost.

Ook maar eens een kijkje genomen bij de schroef. Die stond ook goed bezaaid met pokken.

Terug boven water de motor gestart en jawel het koelwater gutste er terug uit als voordien.

Omdat de schroef en het roer goed aangegroeid waren toch maar besloten om de boot er effe uit te halen en alles terug netjes te maken voor het winterseizoen.

Afspraak gemaakt met Michel Provoost en jawel we werden er op zijn nieuwe locatie uitgetild. Boot werd mooi afgespoten en op een bok gezet.

De vraag werd gesteld aan Michel hoe we het beste de schroef konden behandelen. Michel stelde voor om de bronzen schroef helemaal kaal te zetten en een behandeling te geven met Propspeed. We kregen de nodige instructies hoe we het moesten doen. Ook zat bij het product een handleiding en op het internet vond ik ook een aantal filmpjes met instructies. Het is een beetje werk en je moet de tijden tussen de verschillende lagen respecteren.

We hebben de boot ook voorzien van nieuwe antifouling en overal nieuwe zinkanodes geplaatst.

Na een flinke poetsbeurt heeft Michel van Provoost Maritiem ons bootje weer mooi terug in het water gelegd.

Hij vaart weer als een speer en zijn klaar voor de volgende viswedstrijd.

Tja, als ik dit hier neerschrijf zijn we al bijna november en zijn de viswedstrijden die gepland waren in oktober niet kunnen doorgaan vanwege het winderige weer. Wij vonden het bijzonder jammer dat de wedstrijd van 14 oktober niet kon plaats vinden. Er hadden zich 11 boten ingeschreven om deel te nemen.

Dit is voor ons een signaal om verder te doen met de evenementen commissie. Ook het gezamenlijk werken in de haven versterkt de samenhang en het plezier onder elkaar.

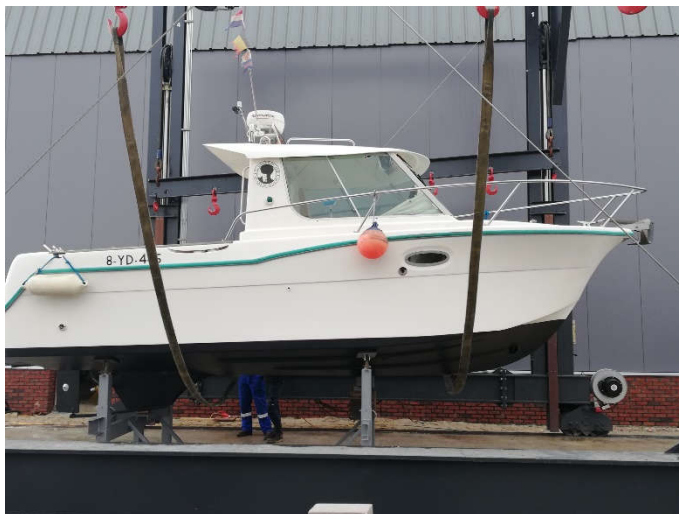
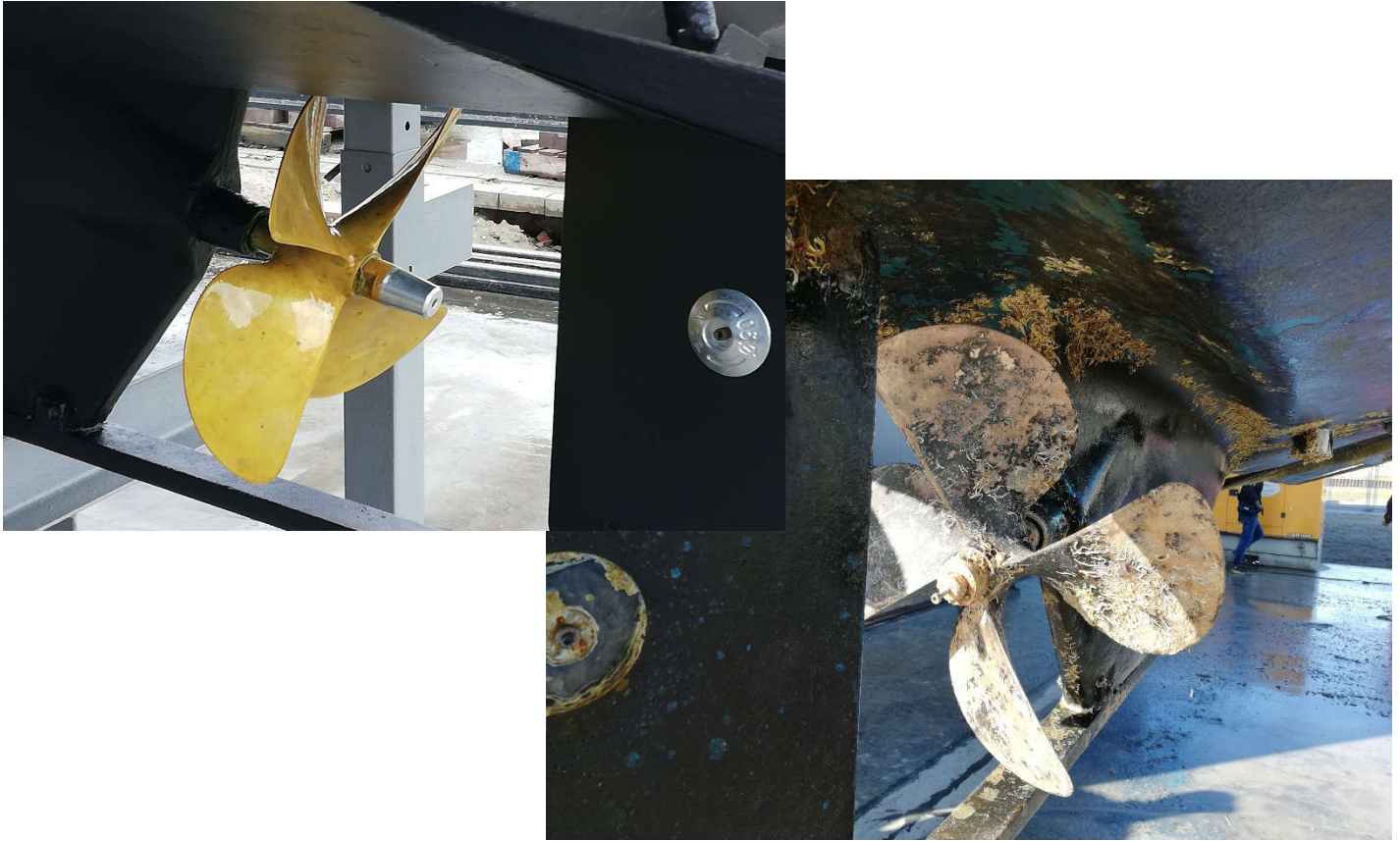
In de loop van de maand november zal de elektriciteit op de laatste steiger aangepakt alsook de verlichting van de haven.

Ik hoop dat de weergoden op 11 november ons gunstig gezind zullen zijn en dat de geplande wedstrijd kan doorgaan.

Met vriendelijke groeten,

Bruno (Peaky Blinders)

In bijlage de foto van de schroef voor en na.



Weetje van de maand:

Wie kent er nog een bijnaam met het ontstaan hiervan of een ander wetenswaardigheidje?

Graag berichten aan : info@vbc-deurloo.nl

Wat is een zeemijl ?

lengtemaat van 1852 meter.

lengtemaat die wordt gebruikt in de zeevaart en luchtvaart en die overeenkomt met een afstand van 1852 meter of 1/60 van een lengtegraad op de evenaar.

Voorbeelden:

Een [zeemijl](#) is een afstandseenheid die gebruikt wordt in de zeevaart en luchtvaart. Een zeemijl is langer dan een Engelse mijl, die 1609,344 meter telt. De zeemijl is gelijk aan 1852 meter. De afkorting van de nautische mijl is NM of nmi. De lengte eenheid stamt van de tijd voor het metrisch systeem.

De gerelateerde snelheidseenheid is de knoop. De zeemijl zelf wordt nog eens opgedeeld in tien stukken van 185,2 meter. Een tiende van een zeemijl noemt men een kabellengte.

<http://www.kanalenenrivieren.eu/nautische-zeemijl.htm>, 2011

De omtrek van de aarde is verdeeld in 360 graden. Elke graad is weer verdeeld in 60 minuten. Als je één minuut naar het oosten of het westen opschuift aan de evenaar, ben je één zeemijl verder. Dus een zeemijl is de grootste omtrek van de aarde, gedeeld door 360, waardoor je de afstand van 1 graad krijgt, die je nog weer door 60 kunt delen en dan heb je 1 boogminuut.

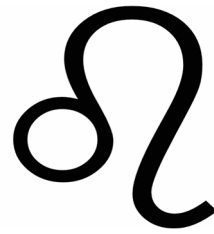
www.dutchfs.com/files/navigeren/debasis.pdf, 1999

De afstand wordt in de luchtvaart (meestal) weergegeven in zeemijlen of in het Engels Nautical Mile, afgekort tot NM. 1 NM = 1852 meter of 1,852 kilometer. De snelheid wordt in de luchtvaart weergegeven in knopen of in het Engels Knots afgekort tot Kts. 1 Knoop (kt) staat gelijk aan één zeemijl per uur. 1 knoop (kt) = 1852 meter of 1,852 kilometer per uur.

<http://www.gratisppltheorie.nl/agkpof1.htm>

Bron : <https://www.ensie.nl/anw/zeemijl>

Babylonische spraakverwarring



Zoals de titel al doet vermoeden wilde ik u allen iets vertellen en hopelijk wordt het goed ontvangen. Wanneer mensen uit verschillende streken en/of landen samen aan het werk zijn komt het voor dat de één iets zegt wat voor hem normaal is maar bij de ander totaal anders binnenkomt zeg maar niet wordt begrepen. Een mooi voorbeeld is jaren geleden tijdens de vaart op een kanaal men extreem lage bruggen. Tijdens of beter gezegd voordat men bij de allereerste lage brug aankwam ging 1 van de bemanningsleden achter de stuurhut staan om zodoende goed zicht te hebben op de nodige vrije ruimte. Zo ook tijdens deze reis. Bij het naderen van de brug stond de matroos op het roefdek en keek over het dak van de stuurhut om een inschatting te maken. Toen de brug al vrij dicht genaderd was riep hij " Gaat net" waarop de schipper rustig doorvoer en de kreet nogmaals klonk maar nu met lichte paniek " Gat net Gaat net " De schipper gaf nog wat toeren bij..... en passeerde met slechts enkele centimeters vrije ruimte de brug. De matroos kwam daarop redelijk opgewonden de stuurhut binnen met de vraag waarom de schipper niet was gestopt. De schipper zei "Jij riep het gaat net" dus niets aan de hand. Ai Ai zei de matroos bij ons in Friesland betekend "Gaat net" Het kan niet !! De schipper die toevallig uit Zeeland kwam vertelde hem dat hij op een Nederlands schip voer en dat daar Nederlands werd gesproken...waarop de matroos antwoorde dat alles wat de schipper vertelde abracadabra voor hem was. Ze zijn er wel uitgekomen en hebben nog jaren samen gevaren en verstonden elkaar goed alleen spraken ze vaak een andere taal. Ook ik heb dat af en toe nog wel bij ons op de club en vooral in het begin wanneer er over wyting werd gesproken, ik begreep al snel dat het een soort vis moest zijn die wij wijting noemen. Gelukkig éme noe un vrieftillefoon dus ak vaek kriege work wé wakker van un kakkernisje die un snerkend wondje ei. Duidelijk.... Misschien was dat de reden wel dat er in het verleden liever geen leden werden toegelaten met een ander dialect. Gelukkig hebben we inmiddels ervaren wat een positieve inbreng mensen met een ander dialect kunnen hebben voor de club.

Onze stek voor vandaag komt weer in zicht en we hopen dat iedereen zijn anker goed houdt.

Vaar en vis veilig!

De Visleeuw



Deze nieuwsbrief kwam mede tot stand dankzij onze sponsors (in alfabetische volgorde)



Tot slot:

Wij hopen dat u deze nieuwsbrief met veel plezier heeft gelezen.

TIP: Stelt u geen prijs op ontvangst hiervan, stuur dan een mail met als onderwerp "Geen nieuwsbrieven meer ontvangen" aan info@vbc-deurloo.nl