

Stichting Kurt Carlsen

10-08-2010

nieuwsbrief 4

info@kurtcarlsen.nl



Beste Kurt Carlsen vrienden,

De start van de restauratiewerkzaamheden op de dinsdagavonden wordt gekenmerkt door de WERKwoorden ontkoppelen, demonteren, verwijderen, schrappen, strippen en ontroesten.

Omdat de bootwagen voor de winterperiode op een andere plaats moet worden gestald (*wie heeft er nog ruimte beschikbaar of een suggestie in die richting?* info@kurtcarlsen.nl) wordt die zo goed mogelijk geconserveerd. Dat betekent voor 1 september a.s. ontvetten, ontroesten, schuren, behandelen met een roestbinder en in de grondverf en één aflaklaag zetten. Het is nog even hard doorwerken maar het gaat vast lukken.

De motor en de keerkoppeling zijn gedemonteerd en verwijderd. Onze motorexpert Jan Hottenga gaat hem in Valkenburg in zijn werkplaats proberen aan de praat te krijgen en te testen. Intussen kijken we voorzichtig uit naar eenzelfde (Merk: Perkins, type: P6M) of gelijkwaardige motor. Omdat we van de Amelanders weten dat zij van oordeel zijn dat deze motor niet meer reviseerbaar is. De Perkins is een 6 cilinder en behoort tot de categorie z.g. 'midrange' motoren. Het maximum werktoerental ligt op ca. 1800 toeren. We hebben in ieder geval een voorkeur om die motorkarakteristiek te behouden.

De schroefaskoker hebben we niet kunnen vinden. Die is in feite zoek. De schroefas ligt nu los in de houten doorvoer. We moeten achterhalen welke manieren van doorvoer gebruikt werden en vaststellen welke we willen inbouwen. Een oliebad Schroefaskoker (misschien een mooi nieuw scrabblewoord voor u?) lijkt ons vooralsnog de beste, maar vermoedelijk ook duurste oplossing.

We proberen ook in contact te komen met voormalige werknemers van de werf in Katwijk, de fa. Taat. Hopelijk krijgen we dan meer informatie over dit onderwerp en over andere gebruikte constructies en werkmethoden.

De buitenkant van de romp van de boot is voor drie kwart ontdaan van verf. Een verffabrikant van jachtlakken wordt om advies gevraagd over het te kiezen verfsysteem. Vooralsnog een delicate kwestie, omdat teakhout van zichzelf een vet-/olieachtige substantie bevat, wat zich slecht verdraagt met de hechting van verf (*geef gerust uw mening!* info@kurtcarlsen.nl).

Het dubbele berghout aan weerszijden van de romp, waartussen de stootrand was gemonteerd, is vermoedelijk van de houtsoort oregon pine en wordt verwijderd om t.z.t. te worden vervangen. Met het 'kaalhalen' komen de aan de huidgangen uit te voeren reparaties ook aan het licht. Zo hier en daar wat scheuren, sommige



vermoedelijk veroorzaakt door uitdroging. Onze houtspecialisten liggen er niet wakker van. Met de moderne reparatiemiddelen, zo verzekeren ze, wordt het sterker dan het was.

De brandstoftank (inhoud ca. 160 liter) is verwijderd uit de voorpiek. Aan dek zijn we begonnen met het verwijderen van de geel geschilderde banken en met het openmaken van de voor- en achterpiek. De boot zit onder de banken en in de voor- en achterpiek vol met hard schuim, waarmee de boot onder alle omstandigheden onzinkbaar werd gemaakt. De schuimblokken worden, netjes gemerkt, opgeslagen om ze later op de juiste plek en in de goede volgorde terug te kunnen plaatsen.

Word sponsor of donateur!

De website is recent weer bijgewerkt. We hebben de propositie voor sponsors en donateurs uitgewerkt. Die kunt u [hier](#) vinden.

De namen van de NOV (haring)sponsors en de sponsors in natura worden binnen ca. 2 weken opgenomen in de website. En tot slot hebben we interessante informatie toegevoegd voor de bootjesliefhebbers onder de nieuwe rubriek [bootinfo](#).

Veel surfplezier en tot de volgende nieuwsbrief!

Het bestuur,

Henk Kok, Roel van Zuijlen, Cees den Hollander.