

M3

2

*3 maandelijks periodiek
voor geregistreerde
wachtschepen*

**Landelijk Nautisch-Technische Commissie
SCOUTING NEDERLAND**

C O L O F O N

Het blad M3 is een uitgave van de vereniging Scouting Nederland en verschijnt in theorie 4 keer per jaar.

De inhoud wordt verzorgd door de M3 commissie samengesteld vanuit de Landelijk Nautisch Technische Commissie.

De redactie wordt gevormd door:

Joep Brassier Koekoeksbloem 6 1911 PG Uitgeest 02513-14878
Henk Bos Hasebroekstraat 7 1962 SV Heemskerk 02510-30050

Het Adressen- en het Schepen- bestand staat op de computer van Henk Bos.

Het Typewerk komt uit handen van: Ge en Janneke Bos

Het drukken en verzenden wordt verzorgd door het Landelijk Bureau Scouting
Nederland Postbus 210 3830 AE Leusden

Interessante adressen:

Landelijk waterconsul

Cor Bernhard J.C. van Wijkstr.18 1761 CP Anna Paulowna 02233-1803

Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend bedrijfsvaartuig
Postbus 2004 1000 CA Amsterdam

De vereniging stelt zich ten doel het behoud van voormalige bedrijfsvaartuigen, waarmee oorspronkelijk op de Nederlandse wateren enig bedrijf is uitgeoefend en waarvan het karakter overwegend bewaard is gebleven.

Deze vereniging heeft twee interessante werkgroepen:

Werkgroep Tuigerij & Documentatie

Floris Hin Kerkstraat 382 1017 JB Amsterdam 020-220412

Deze werkgroep houdt zich voornamelijk bezig met het verzamelen, in de vorm van o.a. literatuuronderzoek - veldonderzoek - en gesprekken, van oude gegevens ten aanzien van bouw en toerusting van de voormalige zeilende bedrijfsvaartuigen van de binnenvaart. Zij tracht deze verzamelde kennis in de vorm van publicaties en advisering door te sluizen naar de verenigingsleden en andere geïnteresseerden.

Werkgroep Oude Motoren & Opduwers

Theo Hoogmoed Wolwevershaven postbus 206 3300 AE Dordrecht

Deze werkgroep houdt zich bezig met het inventariseren van oude scheepsmotoren en het verzamelen van oude instructieboekjes, om deze te copieren en te versturen naar diegenen die ze nodig hebben. Onder oude motoren wordt verstaan: de langzaam draaiende motoren die in het verleden gemaakt zijn tot 1950. Enkele voorbeelden zijn de Kromhout, Brons, Bolnes, Industrie, Renes, Deutz enz.

VAN DE REDAKTIE

Voor U ligt het tweede M3 blad. Ook dit keer bevat het veel informatie op het technisch en nautisch gebied.

Naar aanleiding van de eerste uitgave hebben we diverse reacties gekregen, variërend van adreswijzigingen tot complete ingezonden verhalen, getuige de bijdragen in dit nummer van Klaas Kok.

Deze reacties en bijdragen stimuleren ons om verder te gaan met dit blad. Het lijkt ons een leuk idee af en toe een beschrijving te publiceren van een groep en hun wachtschip. Uiteraard kan dit alleen als er groepen zijn die hierover een verhaal willen maken. Het is een aardige manier om elkaar wat beter te leren kennen.

De verhaaltjes zullen dan in volgorde van binnenkomst worden geplaatst in de rubriek "ter kennismaking".

Graag nu Uw aandacht voor het volgende:

Wij beschikken over een adressenbestand en een schepenbestand. Deze bestanden zijn in een database gezet.

Het adressenbestand is (denken wij) redelijk actueel.

Het schepenbestand dateert uit 1983 en bevat de gegevens die U ons toen heeft verstrekt.

De Landelijke Nautische Technische Commissie moet Uw belangen behartigen in het kader van de binnenschepenwet, het is van groot belang dat de commissie weet wie en wat zij behartigt.

Bij deze uitgave van het M3 blad vindt U een uitdraai van het schepenbestand met de gegevens van Uw eigen wachtschip, tevens vindt U een blanco exemplaar.

Mochten de gegevens niet meer kloppen, of heeft U inmiddels de beschikking over een ander schip, wilt U dan het blanco exemplaar invullen en deze met het andere exemplaar aan de redactie terugsturen?

Joep Brassier

INHOUD

- Door schade en schande	Klaas Kok	blz 4
- Doorvaart Amsterdam goedkoper	Klaas Kok	5
- L.P.G. aan boord Ja of Nee	Frans Panman	5
- Techniek in de machinekamer. Olie 2	Henk Bos	7
- De luikenkap	Bart Vermeer	9
- Het schalken van de luiken	Henk Bos	15
- Wetten en Voorschriften	Kees Sinke	17

DOOR SCHADE EN SCHANDE HET VERHAAL VAN EEN WACHTSCHIP

Dit verhaal zal voor een groot aantal van de wachtschip bezittende groepen opgaan.

Mijn groep heeft door schade en schande vanaf de aanschaf in 1971 het wachtschip twee keer (ge) verbouwd. Tijdens de eerste keer ontbrak het ons binnen de groep aan de specifieke know how om de problemen op een deugdelijke wijze aan te kunnen pakken. Destijds is geprobeerd om het zo goed mogelijk te doen naar eigen (pleziervaart georiënteerd) inzichten. Bijvoorbeeld een zeereling was een van de eerste zaken die door ons werden aangebracht, evenals nooduitgangen en brandblusmiddelen.

Wij hadden het (on)geluk dat in de voorzomer van 1982 tijdens het starten van de ééncilinder gloeikopmotor, deze op hol sloeg waarbij uiteindelijk de cilinder bij de voet afbrak en de motor 'total loss' raakte.

Hierdoor werd ons ongevraagd de mogelijkheid geboden over de toekomst van het 'varende' wachtschip na te denken. Even werd gedacht over de aanschaf van een ander schip doch alles op een rijtje zettend bleek 'opknappen' van de oude de voor ons beste weg.

Reeds voor het ongeluk met de gloeikop was aan de hand van de concept technische eisen voor wachtschepen een lijst gemaakt met onderdelen die in de toekomst zouden moeten worden aangepast om aan de eisen te kunnen voldoen.

In juni 1984 kwam ons wachtschip dan ook opnieuw in de vaart met een nieuwe snellopende dieselmotor en technisch - op enkele kleinere onderdelen na - aangepast aan de toekomstige technische eisen.

Vaarbevoegdheid:

Vanaf de aanschaf in 1971 is in onze groep gestreefd naar een beperkt aantal schippers. Het aantal schippers binnen de groep is nooit groter geweest dan drie. Hierdoor zal elke schipper de gelegenheid krijgen zijn vaarvaardigheden voldoende te onderhouden.

Het bestuur van onze stichting benoemt op voordracht van de groepsraad een aspirant schipper. Gedurende één kalenderjaar vaart de aspirant schipper zoveel mogelijk mee. In dat jaar doet hij/zij ook een stage met een beroepsschipper en dient hij/zij met goed gevolg een examen af te leggen op niveau van de eisen M-3-C. (Enkhuizen ligt aan 'C' water.) Tot nu toe gebruikten wij het theoretisch examen Klein Vaarbewijs II hiervoor.

Wanneer het aspiranten jaar met voldoende resultaat is afgesloten wordt de zo gevormde 'nieuwe' schipper door het stichtingsbestuur met ingang van het aansluitende kalenderjaar benoemd als schipper.

Deze regeling (die een aanvullend karakter heeft t/o de MBL regeling van Scouting Nederland en daar derhalve dus van afwijkt) voldoet in onze situatie nog steeds uitstekend. Uiteindelijk heeft het stichtingsbestuur een juridische verantwoordelijkheid voor het schip.

Motordrijvers:

Een soortgelijke benoemingsprocedure wordt gevolgd voor de motordrijvers, hoewel daar het aantal hoger ligt.

Verzekering:

Tot voor enkele jaren was ons wachtschip te duur verzekerd via een grote verzekeringsmaatschappij. Uitsluitend W.A. dekking kostte ons op jaarbasis om en nabij de f1000,-.

Zoals gezegd hebben wij dat enkele jaren geleden gewijzigd.

Het wachtschip is nu W.A. en CASCO verzekerd bij een ONDERLINGE SCHEPEN VERZEKERAAR. Kosten zijn op jaarbasis enkele honderden gulden lager dan vroeger waarbij het gehele jaar door gevaren kan worden.

Bovendien - en dat is naar mijn mening een zeer groot voordeel - wordt het verzekerde object periodiek (eens in de

vijf jaar) door- en op rekening van de Onderlinge door een binnenvaartschepen-expert technisch gekeurd. Daarbij wordt dan een zogenoemde 'klop-brief' afgegeven die zeker ook voor de eigenaar een goed beeld geeft van de vaartechnische staat waarin het schip zich bevindt.

Niets afdoende aan de vakkennis van de eigen keuringsmensen van Scouting Nederland wordt in onze groep een zeer grote waarde aan het 'verenigings-onafhankelijke' oordeel van een verzekeringsexpert gehecht.

Klaas Kok
m.s. Mercury Enkhuizen

Noot: Helaas is Scouting Nederland niet in het (rijke) bezit van eigen keuringsmensen. Wel zijn er vrijwilligers die op verzoek mee willen denken over de veiligheid aan boord van wachtschepen. Dit doen ze dan in hun vrije tijd en nog kostenloos ook!

Henk Bos.

DOORVAART AMSTERDAM KAN GOEDKOPER

Vele groepen kennen de doorvaart tussen de Nieuwemeersluis en het Binnen-IJ in Amsterdam. Het vormt een vaak niet gemakkelijk te ontwijken financiële barriere op weg van- of naar een zomerkamp.

Wanneer het wachtschip als recreatievaartuig wordt aangemeld zullen de doorvaatrechten resulteren in een aanzienlijk bedrag, dat vaak boven de vijftig gulden uitkomt. Daarbij komen dan nog eens de kosten van acht gulden per vlet.

Nog niet zolang geleden zijn de tarieven voor deze doorvaart gewijzigd. Dit kan voor -met name- wachtschepen gunstiger uitpakken. Wanneer het wachtschip tevens dienst doet als clubhuis, en welk wachtschip is dat eigenlijk niet wordt het voor de doorvaatrechten beschouwd als drijvende inrichting.

De doorvaartkosten zullen dan over een andere grondslag berekend worden en vaak maar een kwart zijn van de oude bedragen.

Helaas geldt dit niet voor de vletten.

Je moet bij het aanmelden op het kantoor van de Sluis Brug en Havengeld-dienst hiervan wel melding maken.

Klaas Kok
m.s. Mercury Enkhuizen

LPG AAN BOORD, WEL OF NIET!

Van Rein van den Bogaard, ontvingen wij een brief, waarin hij ons schreef waarom hij zijn LPG installatie van boord heeft verwijderd.

Rein gebruikte al 16 jaar LPG, maar wilde nu toch eens weten of dat officieel mocht.

Eerst zijn verzekering gebeld, deze wist niet of het wel of niet toegestaan was. Daarna de technische dienst van ANWB benaderd, daar heeft een vriendelijke chef na veel speurwerk een aantal voorschriften en correspondentie aan hem toegestuurd, na aanleiding van die voorschriften heeft Rein toen zijn installatie verwijderd.

Maar eerst wat is LPG:

LPG is de afkorting van de engelse benaming "Liquified Petroleum Gas", en is vloeibaar gemaakt gas wat vrijkomt bij de raffinage van aardolie. LPG is een mengsel van in hoofdzaak propaan en butaan, waarvan de samenstelling afhankelijk van het jaargetijde en aanbod van de componenten wisselt.

In Nederland is de verhouding in de winter ca 60% propaan en 40% butaan, en in de zomer omgekeerd. Propaan en butaan zijn koolwaterstoffen, die onder atmosferische druk en bij kamertemperatuur gasvormig zijn. Propaan heeft een veel hogere dampspanning dan butaan, bij 15° C. is de dampspanning van propaan ca. 8 bar, die van butaan ruim 2 bar. Bij atmosferische druk is het kookpunt van propaan -42° C., dat van butaan 0° C.

LPG tanks worden hydraulisch beproefd op een druk van 30 bar. Als LPG ontsnapt, vermengt het zich met lucht tot een ontplofbaar gasmengsel.

40 gram LPG levert één kubieke meter ontplofbaar gasmengsel. Dit mengsel is niet alleen makkelijk te ontsteken door vuur, maar ook elektrische vonken van schakelaars lampen of motoren, maar óók van b.v. transistorradios en zaklantaarns, zelfs statische elektriciteit uit kunststof kleding kan een ontsteking veroorzaken.

LPG heeft in vloeistof vorm een veel hogere warmte-uitzettingscoëfficiënt dan het staal van het reservoir waarin het zit, daarom mag het nooit tot 100% gevuld worden, anders zou ze door de hydrologische druk overbelast worden, als ze na het vullen opgewarmd wordt dit kan b.v. gebeuren door zonnestraling of plaatsing in een verwarmde ruimte... Bij autotanks zijn voorzieningen getroffen die het overvullen voorkomen, maar bij losse reservoirs (flessen en kleine tanks) is dit niet het geval.

Hierbij de belangrijkste punten uit de voorschriften van de commissie preventie van Rampen door gevaarlijke stoffen. citaat:

Hierbij breng ik onder uw aandacht dat LPG van autogas stations uitsluitend mag worden afgeleverd aan:

- a brandstof reservoirs, uitsluitend dienend voor de berging van LPG, bestemd voor de aandrijving van motorvoertuigen en die bevestigd zijn aan de voertuigen.
- b speciaal hiervoor ingerichte wisselreservoirs met een inhoud van ten hoogste 150 L bestemd voor de aandrijving van hef- en transport werktuigen.
- c het reservoir van een LPG-tankwagen, wanneer de installatie wordt leeggehaald.

Hieruit blijkt dat wisselreservoirs in Nederland niet met LPG mogen worden gevuld.

Waarom LPG niet voor andere toepassingen gebruikt mag worden.

Bij LPG tankstations mogen alleen reservoirs voor motoraandrijving gevuld worden omdat:

- voor het op veilige wijze vullen van losse reservoirs speciale apparatuur nodig is. Deze apparatuur is bij LPG tankstations niet voor handen.
- bij LPG tankstations kan niet gecon-

troleerd worden of losse reservoirs nog geschikt zijn om gevuld te worden. Ze kunnen door deuken of door voorgaande overvulling veroorzaakte vervorming rechtstreeks gevaar veroorzaken als ze weer gevuld zouden worden. Ook kan de herkeuringstermijn verstreken zijn, of kan het een butaanfles betreffen die niet bestand is tegen de druk van LPG.

- op losse reservoirs als die bij LPG vulstations worden gevuld is geen toezicht mogelijk op de wijze waarop- en de installaties waarin het LPG gebruikt wordt.

conclusies:

- 1 LPG is alleen geschikt voor gebruik als motorbrandstof. Voor alle andere toepassingen, met name die waarbij gas in dampvorm aan het reservoir onttrokken wordt, dient handelspropan of butaan gebruikt te worden.
- 2 Bij LPG tankstations mogen alleen vast in auto's ingebouwde tanks en speciale voor motoraandrijving bestemde reservoirs worden gevuld.

Het is in het belang van de veiligheid dat dit voorschrift strikt wordt nageleefd.

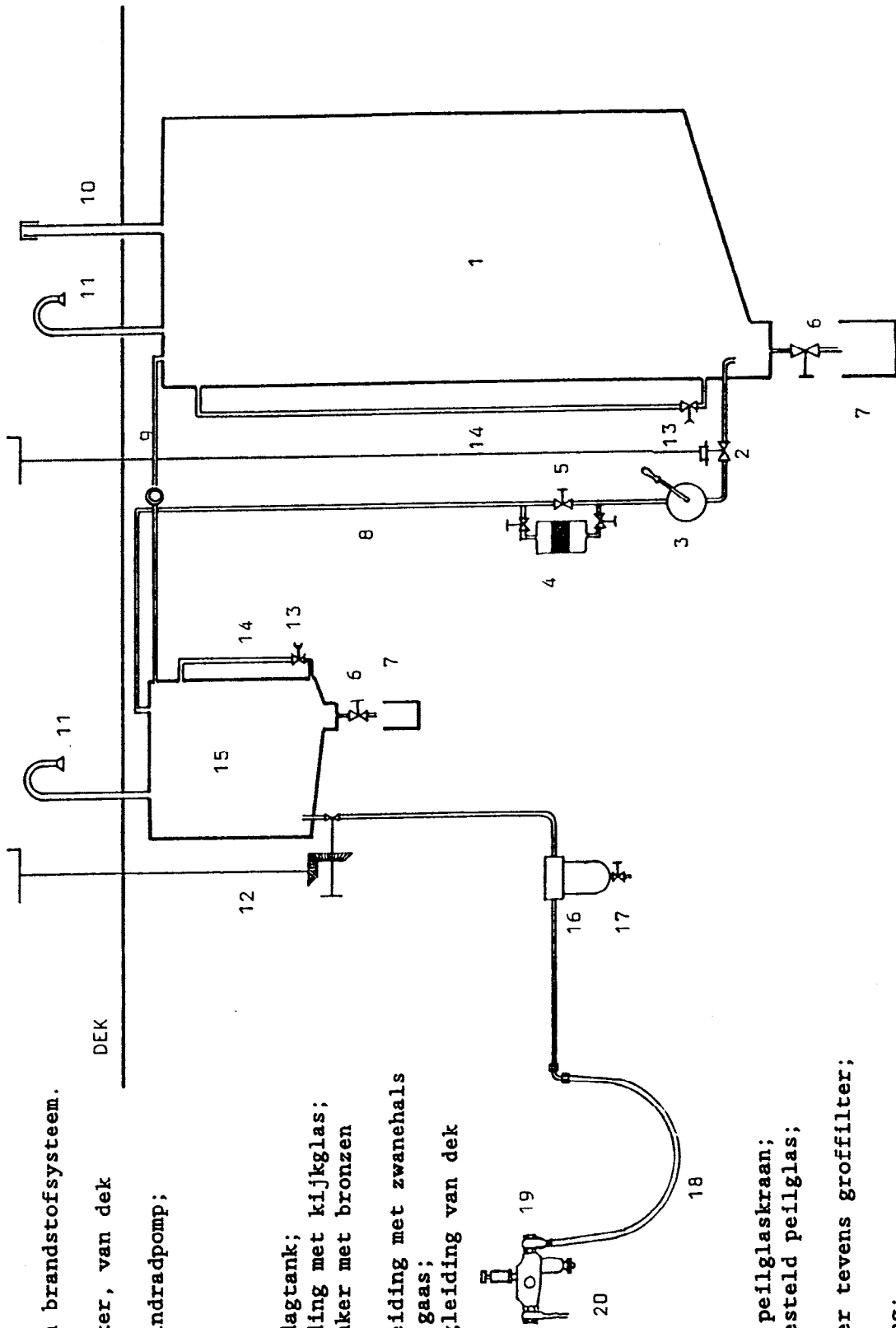
Frans Panman.

TECHNIEK IN DE MACHINEKAMER I

Brandstoftoevoerleiding naar de motor.

- Brandstofleidingen moeten natuurlijk sterk en dicht zijn, evt. lekkage onmiddellijk verhelpen.
- De leiding moet over z'n gehele lengte zichtbaar zijn en geïnspecteerd kunnen worden op evt. lekkage.
- Als materiaal komen alleen staal of roodkoper in aanmerking en natuurlijk NOOIT plastic slang. Plastic slang wordt bij hogere temperatuur te zacht. Het risico van lekkage en brand is dan te groot.
- Als diameter (inwendig) gaat de voorkeur uit naar 10 mm. of groter, alleen voor kleinere motoren kunnen we 8 mm. doorlaat toepassen.
- De leiding zo recht mogelijk houden en zonder scherpe bochten.
- De leiding zo mogelijk uit 1 stuk aanbrengen; extra koppelingen geven ook extra risico van lekkage.
- Bestaat de mogelijkheid dat de leiding beschadigd wordt, dan een bescherming aanbrengen.
- De leiding mag niet aan warmte blootgesteld worden en wordt op voldoende afstand gehouden van kachels en uitlaatsystemen.
- De leiding door zo weinig mogelijk schotten doorvoeren en bij doorvoer door een schot een doorvoerkoppeling gebruiken.
- De leiding op regelmatige afstand vastzetten met beugels of klemmen, zodat trillen van de leiding niet mogelijk is.
- Ondersteuning is altijd noodzakelijk in de nabijheid van verbindingen en bochten.
- Het tracé zo kiezen dat deze niet in de buurt komt van elektrische leidingen.
- Ook letten op schade door afdruiwend condenswater.
- Bij het afsnijden van de pijp de gevormde braam volledig verwijderen.
- Bochten zoveel mogelijk door middel van buigen tot stand brengen. Hierbij moet de straal van de bochten gemeten vanuit het hart van de leiding - tenminste gelijk zijn aan het vijfvoud van de buitenmiddellijn van de betrokken leiding.
- Stalen leidingen na montage op een deugdelijke wijze conserveren.
- De brandstofleiding in de tank op ca. 5 cm. vanaf de bodem laten beginnen, het risico van vuil en water in de aanzuigleiding is dan minder.
- De leiding bij de brandstoftank voorzien van 'n afsluiter, welke ook aan dek bediend kan worden.
- Op een makkelijk bereikbare plaats een waterafscheider, evt. gekombineerd met een grof-filter, opnemen.
- Het laatste stukje leiding flexibel uitvoeren door middel van een slangetje verkrijgbaar in de autoshop, in uitvoering met en zonder metaalomvlechting. De voorkeur gaat uit naar brandstofslang zonder omvlechting, daar bij een elektrische aardsluiting na de slang en een geïsoleerd opgestelde motor (op rubber dempers) door de sterke elektrische stromen brand kan ontstaan (door het gaan gloeien van het metaalweefsel).
- Het gebruik van enige krullen in een koperen pijp moet met 'knoeiwerk' betiteld worden. Koperen pijp, dat aan trillingen onderhevig is, wordt hard en scheurt daarom. Regelmatig uitgloeien is ook niet goed daar tijdens het gloeien oxyde en bladders gevormd wordt in de leiding, wat problemen op kan leveren bij de inspuitpomp en verstopping van het brandstoffijnfilter tot gevolg heeft.
- De lekolieleiding apart naar de tank terug en boven in de tank uit laten komen.
- Lekken in de zuigleiding geeft lucht in het brandstofsysteem en storingen aan de motor; vooral brandstofopvoerpompjes van het membraamtype geven dan vaak problemen. Constateert U dus regelmatig veel lucht in het fijnfilter, dan blijkt vaak dat een of meer koppelingen lekken. Ook te weinig brandstof in de tank geeft natuurlijk lucht in het systeem. Controleer dit dus in de eerste plaats.

Henk Bos



Voorbeeld van een brandstofsysteem.

1 Bunkertank;
 2 Alsluiter bunker, van dek
 bedienbaar;

3 Vleugel- of tandradpomp;

4 Filter;

5 Omloop;

6 Wateraftap;

7 Lekbak;

8 Leiding naar dagtank;

9 Overstroomleiding met kijkglas;

10 Vulleiding bunker met bronzen
 schroefdop;

11 Ontluchtingsleiding met zwanehals
 en vlamwerend gaas;

12 Afsluiter zuigleiding van dek
 bedienbaar;

13 Zelfsluitende peilglaskraan;

14 Beschermd opgesteld peilglas;

15 Dagtank;

16 Waterafscheider tevens groffilter;

17 Aftap;

18 Flexibele slang;

19 Brandstofopvoerpomp met handpomp
 en bezinkselkorf;

20 Leiding naar brandstoffijnfilter.

OMGAAN MET HET SCHIP 2

De luikenkap

Wanneer wij spreken over Wachtschepen bij onze vereniging, zullen dat meestal schepen zijn die van oorsprong een laadruim hadden, dat afgedekt was met luiken. Het is interessant te weten hoe een en ander in elkaar zit en hoe er mee omgegaan kan/moet worden. Mogelijk willen we het karakter herstellen dat ze bij de bouw hadden. Voor een goed inzicht is dit verhaal geschreven.

Op de Nederlandse zeilende binnenvaartschepen was/is de meest voorkomende vorm de Friese kap met gangboorden. Daarnaast bestaan ook: de ronde luikenkap, de Friese kap zonder gangboorden en de vrijwel vlakke luikenkap (Westlander). Van de Friese kap wil ik een uitvoeriger beschrijving geven.

Behalve de verschillende soorten luikenkappen bestaan er ook verschillende indelingen van de laadopeningen:

- 1 Roef, daarop aansluitend het grote luikenhoofd, dan het voordek met de mastkoker. Voor de mastkoker een op zichzelf staand luikhoofd, al of niet smaller dan het grote luikenhoofd (kistenluik). Zie fig. 1.
- 2 Een luikhoofd dat loopt vanaf de roef tot aan het vooronderluikje, waarin ter plaatse van de mast enkele luiken zijn weggelaten. In plaats daarvan is een stalen of ijzeren dekje gelegd, meestal iets lager dan de luiken zelf liggen, doch hoger dan het hoofddek. Hier doorheen steekt de mastkoker. Zie fig. 2.
- 3 Een luikhoofd van roef tot vooronderluikje, waarin echter geen uitsparing voor het mastdek. Ter plaatse van de mastkoker ligt het mastdek op de hoogte van het hoofddek. Het is van de rest van het ruim gescheiden door een voor- en achterschildje. De aldus ontstane ruimte is door kortere luikjes afgedekt.

De mastkoker steekt ter hoogte van het kapdeksel door een brede plaat. Zie Fig. 3.

De drie verschillende indelingen gelden ook voor paviljoen- en dekschepen, dan ontbreekt de roef en staat er een achterschild, waar anders de roef begint. Ook fig. 3. Bij de nu volgende beschrijving ga ik uit van de bouw in ijzer of staal daar schepen met houten dekken en/of luikenhoofden nog slechts sporadisch voorkomen. De Friese (luiken)kap is als volgt opgebouwd:

- Op de dekken staan:
 - 1 de den (denneboom) langsscheeps
 - 2 het voorschild en achterschild dwarsscheeps.
- Op regelmatige afstanden ligt een dwarsscheepse overspanning tussen de bakboordsden en de stuurboordsden: het gebint.
- Tussen de gebinten en voor- en achterschild liggen midscheeps de scheerbalken.
- Tussen de scheerbalken en de den liggen aan bakboord en stuurboord de merkels.
- Op de merkels liggen van scheerbalk tot den de luiken.
- Boven de scheerbalken is de naad tussen de luiken afgedekt met kapdeksels.
- De luiken kunnen door kleden gedekt zijn; de kleden worden gekegd tussen schalkhaken, tussen keg en kleed zitten de schalklatten.

De den.

De den is een staalplaat die vrijwel vertikaal op het dek staat, meestal iets schuin naar binnen. Vanwege het klinken is de den d.m.v. een hoeklijn met het dek verbonden. Om de 2 of 3 ruimspanten is de den verstijfd. Het dekspant is daartoe geknikt langs de den omhoog gezet tot enkele centimeters van de bovenrand i.v.m. de onderste klampen van de luiken (fig. 4a). Langs de bovenrand is vaak een dubbelplaat van ± 15 cm er aan de buitenkant tegen aan geklonken.

Tegen de dubbelplaat kan een hoeklijn geklonken zijn, zodanig dat de flens die haaks op de den staat ± 5 tot 7 cm.



fig 1

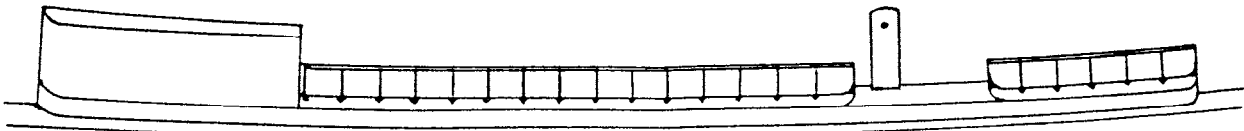


fig 2

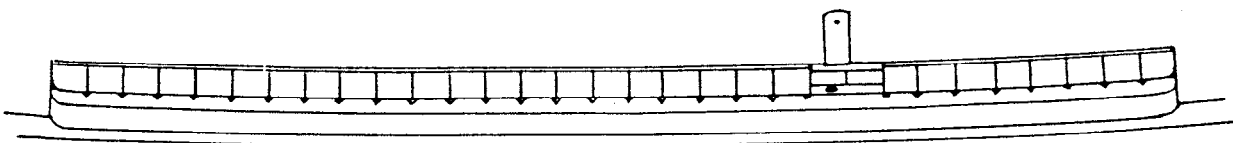


fig 3

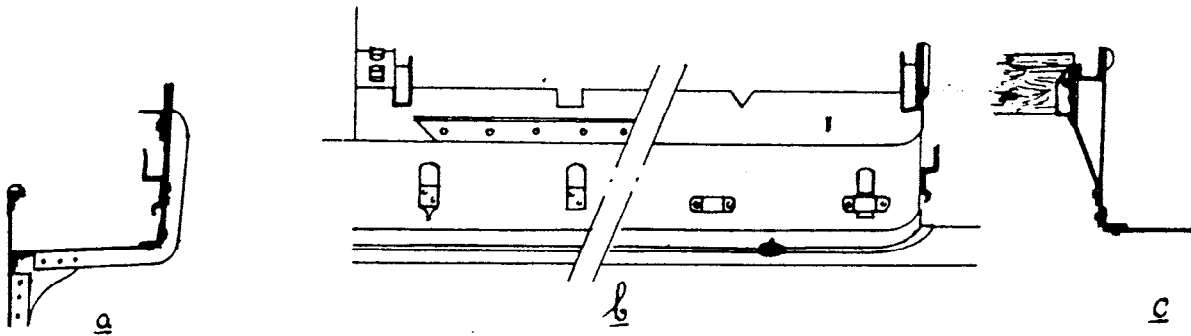


fig 4

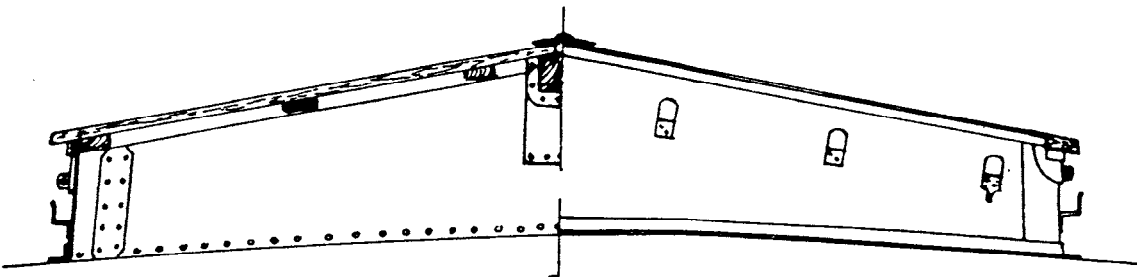


fig 5

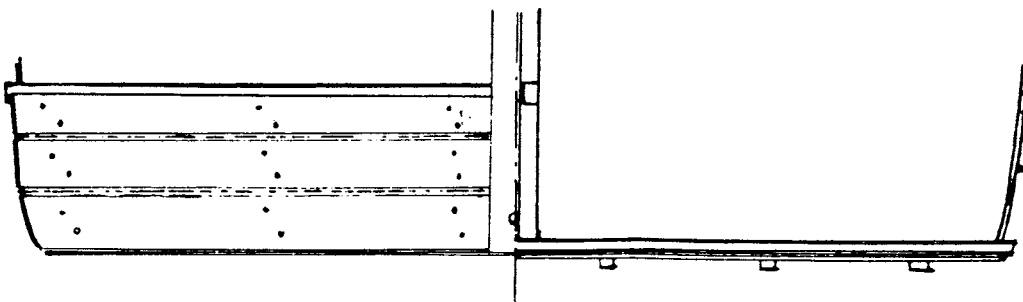


fig 6

onder de bovenrand zit (fig. 4a + b). Wanneer de den van dikke plaat is vervaardigd, 8mm of meer, dan kan de dubbelplaat wel ontbreken. De hoogte van de den kan erg variëren, van 15 cm op een skutsje tot 60 cm op een grote klipper. De hoogte van de den wordt echter niet bepaald door de opmetingen van het schip. In de bovenrand van de den en eventueel de dubbelplaat zijn de uitsparingen waar de merkels rusten (fig. 4b).

Het voor- en achterschild.

Deze vormen de afsluiting van de voor- en achterkant van het luikhoofd. Staat er op het schip een roef dan zal het achterschild vaak samenvallen met het voorschild van de roef. De schilden kunnen haaks staan ten opzichte van het vlak van het schip of iedere stand daar tussen in. De bevestiging aan dek is natuurlijk ook weer geklonken met behulp van een hoeklijn. De overgang tussen den en schild zal meestal een ronde zijn. Oorspronkelijk werd deze gevormd door een plaat rond te zetten. Bij vernieuwing is natuurlijk ook een kwart pijp te gebruiken. Een maat voor de straal hiervan is niet te geven vanwege de grote verscheidenheid. Slechts in enkele gevallen zal de aansluiting van den op schild een rechte hoek zijn, dit is niet aan te bevelen i.v.m. de kans op scheuren van het dek in die hoek. De schilden bepalen de typerende vorm van de Friese kap. Zij lopen vanaf de den naar het midden toe, schuin omhoog. De in het midden gevormde hoek schommelt rond de 160 graden. Bij de eenvoudigste vorm liggen de luiken over de randen van de schilden. Meer voorkomend is het tegen het schild geklonken U-profiel met een korte en een lange flens. De lange flens is tegen het schild geklonken, op de korte flens rust de rand van het luik. Het profiel steekt door een uitsparing in de den naar buiten (fig. 4b-r). Het is ook mogelijk dat het profiel niet direkt aan het schild geklonken is, er kan nog een plaat tussen zitten van ± 15 cm breed. Met name tegen een roef is dit een gebruikelijke methode, omdat het kleed daar niet over het schild gevouwen kan worden om gekegd te worden. De

schalkhaken zijn dan op de plaat bevestigd (fig. 4b-links).

- Een halfroef langs de bovenrand van het schild geklonken voorkomt slijtage van kleden op de scherpe randen (fig. 4c).
- Aan de binnenzijde van de schilden zit in het midden de schoen waarin de scheerbalk rust. Het kan een bakje zijn wat onder de goot bevestigd is, maar het kan ook op den plaat tegen het U-profiel zitten (fig. 4c.). Dit met name wanneer de scheerbalk tussen 2 schilden zit en niet onder de goten gestoken kan worden. In beide zijflenzen van het bakje zitten gaatjes, waardoor een borgpen voor de scheerbalken gestoken kan worden.

Indien een mastdek op de den ligt dan wordt dit voor en achter begrensd door schilden, waarvoor dezelfde omschrijving geldt als hierboven beschreven (fig. 2).

Het gebint.

De gebinten dienen om de grote afstand tussen voor- en achterschild te verdeelen in makkelijker te overspannen gedeeltes. Daar zij een vaste verbinding vormen tussen de bak- en stuurboordsden geven zij ook verband aan het schip, dat ontbreekt door het grote open luikhoofd. De plaats van het gebint is meestal tussen 2 merkels in. Het gebint kan bestaan uit een profiel b.v. een T-profiel. Het kan ook zijn samengesteld uit 2 hoeklijnen tegen elkaar geklonken, tussen deze hoeklijnen zitten dan de knieën waarmee de verbinding met de den wordt gevormd. In het midden wordt wel een schetsplaat geklonken ter voorkoming van doorbuiging.

Op de horizontale flenzen van het gebruikte profiel zit een U-vormige balkje geklonken, daarin liggen de uiteinden van de scheerbalken. In de zijkanalen van het 'bakje' zitten gaten waardoor pennen kunnen worden gestoken om de scheerbalken te borgen (fig. 7a.). Aan de den zitten 1 of 2 hoeklijnen waartegen of -tussen de knieën van het gebint gebout zijn (fig. 7c). De gebinten kunnen, indien nodig, bij laden en lossen weggenomen worden.

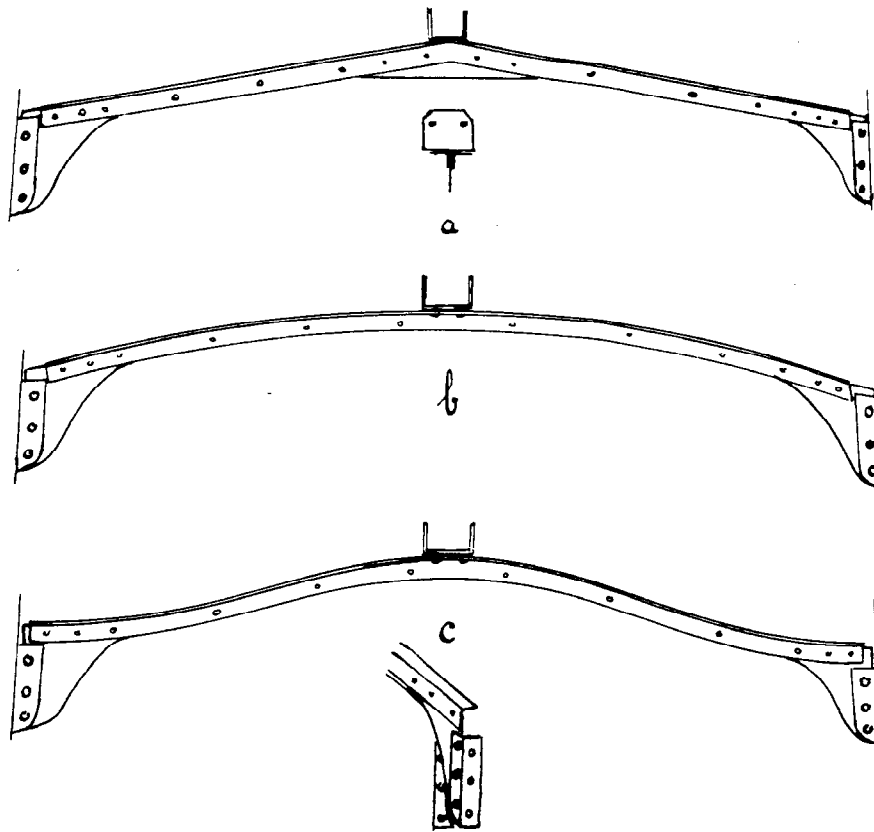


fig 7

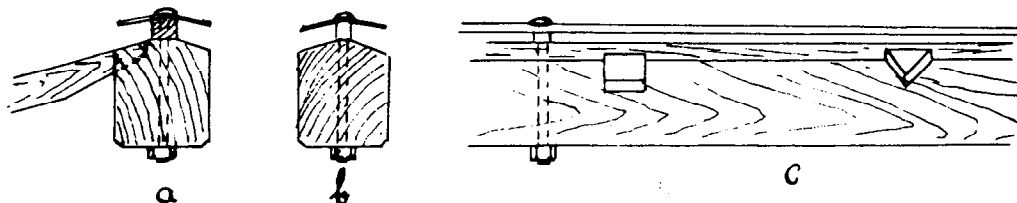


fig 8

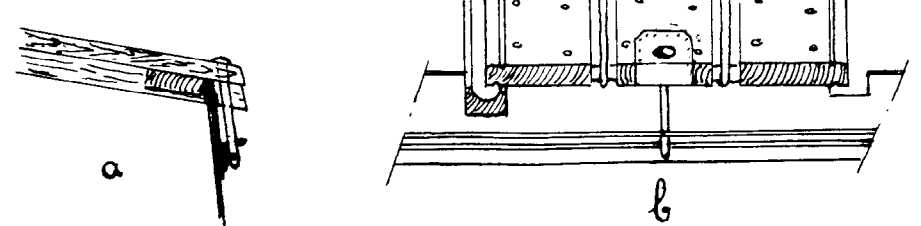
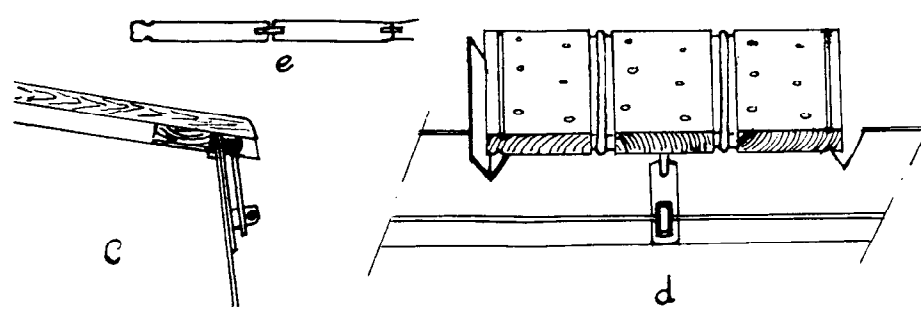


fig 9



Nu ziet U 3 verschillende vormen die het gebint kan hebben (fig. 7 a,b,c). Het verschil is hoofdzakelijk esthetisch.

Scheerbalken.

Zij vormen de langsscheepse overspanning tussen voor- en achterschild, waarbij de gebinten ondersteuning geven, omdat de balken natuurlijk maar beperkte lengte kunnen hebben. Anders zouden zij door hun afmetingen onhandelbaar worden. De lengtes kunnen variëren van $\pm 2,5$ tot ± 4 m, dit mede afhankelijk van de grootte van het schip. Hoogte en breedte van de balken zullen afhankelijk zijn van hun lengte, maar ook van het gewicht van de luiken, wat weer bepaald wordt door de lengte daarvan. Bij schepen van ± 100 ton, scheerbalken van $\pm 16 \times 12$ cm. De bovenzijde is aan 2 kanten afgeschuind onder dezelfde hoek die ook de schuimte van het schild vormt. De luiken zullen dan op het afgeschuinde vlak liggen en niet alleen op de scherpe hoek. De luiken kunnen in het midden tegen elkaar aanliggen (fig. 8b), maar op het midden van de scheerbalk kan ook een lat liggen van 3 tot 5 cm breedte, waar de luiken tegen aansluiten (fig. 8a). In de scheerbalken zijn uitsparinkjes gemaakt waarin de merkels rusten. Deze uitsparinkjes moeten zodanig schuin zijn dat schuinliggende merkels een zo groot mogelijk draagvlak hebben (fig. 8c).

Op de balk ligt over de gehele lengte een kapdeksel: een plaat die de middennaad tussen luiken afdekt. De plaat is net zo breed als de scheerbalk of iets breder en is in het midden over de gehele lengte geknikt tot de hoek die ook de luiken onderling maken. Het kapdeksel ligt over de scheerbalk als de luiken dicht zijn en is aan de scheerbalk bevestigd door lange slotbouten, die door beiden volledig heengaan. Ligt op de scheerbalk een lat dan rust daar het kapdeksel op, ontbreekt deze lat dan rust de scheerbalk op busjes waardoor de slotbouten steken (fig. 8 a,b,c).
Materiaal scheerbalken:

In het beste geval zijn ze van amerikaans grenen, er wordt echter veelvuldig vuren gebruikt.

Ook ijzeren scheerbalken komen voor, dit was op de zeilschepen slechts zelden het geval.

Merkels.

Dit zijn de goten die onder de naad tussen 2 luiken liggen.

Zij kunnen van staal zijn: hoeklijn of U-profiel. Deze worden in de uitsparingen in de den tegengehouden door een klinknagel waarvan het kopje onder de merkel uitsteekt en achter de den blijft haken. Het vlakje dat de den raakt is hiertoe iets afgevlind (fig. 9a). Merkels kunnen ook van hout zijn: meestal is dit vuren i.v.m. het gewicht, grenen komt echter ook voor. Aan de kant waar ze in de scheerbalk rusten zijn ze van onder wat afgeschuind zodat de uitsparing in de scheerbalk niet groot hoeft te zijn. De grootste sterkte moeten de merkels immers in het midden hebben. De uitsparing in de den is minder diep dan de hoogte van de merkel. In de merkel is een halfrond gootje geschaafd of gefreesd. Wanneer het geschaafd is zal het van het begin tot het eind doorlopen. Wanneer het gefreesd is begint men ook wel 1 à 2 centimeter vanaf het uiteinde wat in de scheerbalk rust (fig. 9b).

Het gootje met koolteer behandelen, de merkel zelf b.v. met lijnolie. De kopse einden buiten de den zijn wel geschilderd.

Luiken.

Op de rechthoeken, gevormd door scheerbalk, merkels en den, liggen luiken. Materiaal: meest koperwijks vuren. Zij zijn niet dikker dan voor de sterkte noodzakelijk is i.v.m. de hanteerbaarheid $\pm 3 - 3,5$ cm. Vrijwel altijd zijn ze opgebouwd uit 3 naast elkaar liggende posten. De breedte van de delen is volkomen willekeurig en zal bepaald worden door de breedte van het voorradige hout en de breedte die het luik moet krijgen. Breedtes van luiken zullen meestal liggen tussen ± 50 en 68 cm. De drie delen worden door klampen bij elkaar gehouden. Tot $\pm 2,50$ m luiklengte zullen dat er meestal 3 zijn,

daarboven zijn zijn het er 4. De klampen zijn met luikenboutjes tegen de luiken geklonken (lange klinknagels met platronde kop, diam. ± 7 mm). De kop aan de bovenkant van het luik en ringetjes onder tegen de klampen. De ringetjes iets verzonken zodat de luiken op elkaar liggend op de klampen rusten en niet op de uitstekende nageleindjes! Twee nagels per klamp per luikdeel zal voldoende zijn. De klampen zijn ook van vuren, echter de onderste klamp, die tegen de den rust, is vaak van hardhout (eiken) i.v.m. slijtage. Zowel onder als boven is langs de zijrand van het luik een klein holletje geschaafd, boven $\pm 1,5$ tot 2 cm van de rand, onder zover van de rand dat zij in ieder geval nog boven het gootje van de merkel blijven. Zij moeten regen- en spatwater geleiden, zodat dat niet tussen de luiken en merkels naar binnen loopt. De naden tussen de luikdelen kunnen dichtgemaakt zijn door persenning doek. Aan beide zijden van de naad is een sponning in het deel gemaakt van ± 1 cm diep en gezamenlijk 2,5 a 3 cm breed, hierin zijn jute strookjes gespijkerd die breder zijn dan de gemaakte groef. In het midden staan ze iets omhoog gevouwen.

Wanneer de luikdelen krimpen zal de persenning vlakker komen, maar niet direkt scheuren. Ze zijn gespijkerd met kleine kopspijkertjes, die een onderlinge afstand moeten hebben van ± 3 cm. Leg onder het persenningdoek in de groef een strook dun karton (verkrijgbaar bij een tagrijn), dit voorkomt dat de bruine teer waarmee de persennings worden ingesmeerd, tussen de naden door naar binnen druipt. Geen koolteer op de persennings: dit wordt hard en doet het doek scheuren!!

Wanneer in het kopse einde van het luik de sponning ook is ingehakt, kan de persenning omgevouwen worden aan de onderkant van het luik zonder dat hij buiten het luik uitsteekt en daardoor meer kans heeft kapotgestoten te worden (fig. 9). Een andere methode is het toepassen van een veer tussen 2 luikdelen: een metalen strip of dunne hardhouten strook van ± 3 cm breed, die in groeven in de delen gestoken wordt. De groeven moeten gezamenlijk iets breder zijn dan de strook (fig. 9e). De luiken

zelf kan men met een mengsel van koolteer en bruine teer behandelen aan de buitenzijde en lijnolie aan de binnenzijde.

Bij de scheerbalk zijn de luiken geborgd door de kapdeksel waar ze onder steken. Bij de den kunnen de luiken geborgd zijn door ijzeren pennen die door het over de den vallende deel van het luik steken, door een gat in de middenpost. Daar ter plaatse zit een plaatje blik op het luik gespijkerd om te voorkomen dat het gat teveel uitlubberd. Deze pennen hebben een platronde kop, die iets schuin staat i.v.m. de schuin ten opzichte van de den liggende luiken. Onder het luik steken ze door gaten (fig. 9 a,b) in het tegen de den geklonken hoeklijn. Door de gaten onderin deze zegelpennen kunnen de zegelroedes gestoken worden: lange pennen met aan een kant een kopje en aan de andere kant een oogje waaraan het zegel bevestigd kan worden. Een andere sluitmogelijkheid is d.m.v. luikenkleppen (fig. 9 c,d), deze zijn ook bevestigd aan de middenpost, meestal ook aan de onderste klamp. Deze kleppen vallen over oogjes die aan de den geklonken zijn, door die oogjes steken de zegelroedes.

Het openleggen van het ruim.

Voorals we op een onbekend schip werken gaan we eerst bekijken of het veilig is. Op de plaats waar het ruimstrapje staat (meest het derde luik) gaan we onderdeks controleren of alle pennen en/of schuiven op hun plaats zitten.

- de gebinten zijn in een mik of gleuf geplaatst en horen geborgd te zijn met bouten of pennen.
- de scheerbalken moeten tegen uitlichten geborgd zijn. Dit borgen gebeurt met pennen, welke door de mik en scheerbalken gestoken worden. Enkele schepen hebben voor dit doel grendels op de einden van de scheerbalken. Deze grijpen dan in een gleuf van de mik.

Op oude kleine scheepjes ontbreken de grendels en door haken wordt er voor gezorgd dat de gebinten niet verschuiven en evt uit de steunen vallen.

Vaak komt het voor dat maar een gedeelte van het ruim opengelegd wordt, bv. over een scheerbalk lengte. Afhankelijk van welk deel er opengelegd moet worden wordt er bepaald waar begonnen wordt.

Er zijn meerdere systemen voor het afnemen van de luiken.

Veel gebruikt is de volgende manier (voor 1 persoon):

- luikbout uitnemen
- luik optillen bij de den, luikbout weer in het gat van de den steken
- luik dwars duwen
- glijdend over de merkel naar je toe halen
- luik dwars voor de borst (een hand er onder en een hand er boven)
- weg dragen.

De luiken worden op de erven opgestapeld, meestal samen met de merkels. Zijn alle luiken opgestapeld dan moet de stapel gesjord worden. Hiertoe zet men een lijn vast aan een oog op het erf, brengt deze boven de stapel luiken, daarna onder de stapel door, weer naar boven achter de lijn door zodat er een halve steek ontstaat. Dit herhalen aan het andere eind van de stapel luiken en het lopend end beleggen aan het oog of de haak op de den.

Zo'n stapel luiken en merkels wordt dan één geheel waardoor vermeden wordt, dat merkels en/of luiken in het ruim kunnen vallen.

Het schalken van de luiken.

Wanneer de luiken dichtgelegd zijn, ook al zijn de pressenings (smalle stroken geteerd doek over de tieren tussen de planken genageld) in uitstekende staat, bestaat de mogelijkheid dat er water in de ruimen lekt. Zo zullen bij zware regenval de merkels niet altijd het afstromende water kunnen verwerken of zal aan de windzijde het regenwater onder de luiken doorslaan. Het ruim moet dus door kleden worden afgedekt, welke worden geschalkt. De kleden moeten zo groot zijn dat een brede rand over de luiken hangt die aan de denneboom vastgemaakt kan worden. Voor dit doel zijn aan de denneboom schalkhaken (fig 4.5) aangebracht waarin de kanten van de kleden komen.

Zijn de kleden te breed, zodat de randen van de kleden lager hangen dan de schalkhaken, dan slaat men de kleden tot de gewenste breedte naar binnen om. Dit om te voorkomen dat er water in de rand blijft staan.

In de schalkhaken komen verder de houten of ijzeren schalklatten die met keggen worden vastgezet. Ofschoon eiken schalkkeggen veel voorkomen, behoren deze toch van iepen, vuren of grenen-hout gemaakt te zijn.

De aanbevolen houtsoorten zullen bij nat worden sterker zwellen en zich dus vaster zetten dan de keggen uit een harde houtsoort. Bij het inslaan van de keggen er op letten dat de rechte hoek van de keg van de denneboom afgekeerd is. De vezels van het hout lopen nl. meestal evenwijdig aan de grootste rechthoekszijde. Doet men dit niet goed dan zal het hout opstropen en gaan scheuren.

Bovendien ligt het vlak van de keg, waar met de hamer tegen geslagen wordt, op de goede manier het gunstigst om tegen te slaan. Aan de denneboom moeten de dikke einden van de keggen naar het voorschip gericht zijn en op de vaste dekken en schilden aan sb zijde naar bb, en aan bb zijde naar sb.

De als regel naar achteren lopende zeeën zullen meewerken de keggen op hun plaats te houden.

Keggen kunnen loswerken door het water dat tegen de denneboom opslaat. Op de nieuwere schepen heeft men dan ook ter versterking een breed hoekstaal langs de denneboom aangebracht, waarop dan de schalkhaken bevestigd zijn. Opslaand water, dat de kleden zou kunnen opslaan, wordt door dit hoekstaal gebroken. Overigens is het loswerken van de keggen meestal het gevolg van het werken van het schip. Vooral bij verlengde of langere schepen is dit een veel voorkomend euvel.

Op de hoek van de denneboom en de schilden worden de kleden naar binnen geslagen, dit voorkomt het inwateren. De luiken worden vanaf het achterschip ingeschalkt. Het voorste eind van het achterste kleed ligt dus onder het achterste deel van het volgende kleed, enz. (dakpansgewijs in lengterichting, afwaterend van voor naar achteren).

De overlap is ca 1.5 meter. Bij het onderste kleed ca 10 a 15 cm omslaan. Dit geeft extra bescherming tegen het water wat nog onder het bovenste kleed door zou komen.

Heeft de den vaste schalkhaken dan zitten om de 2 a 3 haken vaak kleine haakjes aan de onderkant gesmeed. Anders zitten er oogjes aan de den of op het hoeklijn tussen den en dek. Door deze oogjes of haakjes kunnen lijnen kruislings over de luiken geschoren worden, eventueel over latten die langsscheeps over de luiken liggen, dit voorkomt opwaaien van de kleden. Gebruikt men katoenen kleden dan dient men die 1 a 2 maal per jaar met kledensmeer te behandelen om ze waterdicht te houden.

Heden ten dage worden veel kunststof kleden gebruikt.

Bedenk wel dat de luiken hieronder regelmatig gelucht en zeker goed onderhouden dienen te worden, anders ontstaan door verstikking en vocht de meest fantastische schimmels.

Wanneer het schip voorzien is van een goede luikenkap, die op de juiste manier is afgedicht, zal het ook ten tijde van zwaar weer menige golf over kunnen krijgen zonder dat daarvan ook maar een druppel naar binnen kan komen.

Bij de vaart op de Zeeuwse Stroom, IJsselmeer en de Wadden moeten de kleden altijd geschalkt zijn.

Opmerking: "Kantkleden" zijn voor ons niet interessant omdat ze speciaal voor deklasten gebruikt werden.

Bart Vermeer en Henk Bos

WETTEN EN VOORSCHRIFTEN 2

In de volgende afleveringen zullen we telkens een gedeelte bekijken van de wettelijke bepalingen en reglementen voor zover deze van belang zijn voor de veiligheid op de Nederlandse water-wegen. Alleen die gedeelten worden behandeld voor zover deze voor ons van belang zijn.

We gaan bekijken achtereenvolgens:

- a. Binnenvaart Politie Reglement (BPR)
- b. Rijnvaart Politie Reglement (RPR)
- c. Scheepvaart Reglement Westerschelde
- d. Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (ZAR)
- e. Algemeen reglement van politie voor rivieren en rijkskanalen (ARP)
- f. Bijzondere reglementen
- g. Wetboek van koophandel
- h. Binnenschepenwet

a. Binnenvaart Politie Reglement (BPR)

Door het aannemen van resoluties in 1957 en 1962 door het subcomité voor het vervoer over de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (E.C.E.) te Genève, werd de basis gelegd voor een uniforme Europese reglementering voor de vaarwegen.

Bij deze resoluties wordt de overheid van alle Europese landen, alsmede de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Commissie voor de Donau, aanbevolen, om de nationale reglementen, benevens de reglementen voor de conventionele Rijn en de conventionele Donau in overeenstemming te brengen met de genoemde Europesereglementering, de "Code Européenne des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI)".

Tevens wordt aanbevolen, om bij het toepassen van verkeersborden en andere verkeerstekens uit te gaan van het Europese stelsel van Navigation Intérieure (SIGNI).

Reeds in 1967 vond de aanbeveling navolging door het van kracht worden van een nieuw Donau reglement, gevolgd door een nieuw Rijnvaartpolitie-reglement in 1970, terwijl ook Frankrijk en West-Duitsland sindsdien een op het CEVNI gebaseerde reglementering gerealiseerd. In 1965 werd in Nederland het Vaarreglement van kracht, hetgeen op dat moment beantwoordde aan de eisen van de praktijk van het verkeer op de Nederlandse binnenwateren. Bij de opstelling

werd geen rekening gehouden met het CEVNI. Reeds in 1973 werd het Vaarreglement aangepast aan de ontwikkelingen in de praktijk van de binnenvaart, met name de duwvaart en het varen met radar. Toen opnieuw wijzigingen noodzakelijk bleken, werd besloten om een nieuw reglement samen te stellen, afgeleid van het CEVNI, hetgeen in 1983 vorm vond in het Binnenvaartpolitiereglement.

Binnenaanvaringswet.

Wet houdende bepalingen tot voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, van 15 april 1891 (Stb 91).

Sinds de afkondiging van deze 95 jarige wet is deze wet voor vele reglementen als raamwet gehanteerd. Ook het Binnenvaart-politiereglement vindt zijn grondslag in deze wet, zij het, dat in de toekomst de Scheepvaartverkeerswet hierin verandering brengt.

Het Binnenvaartpolitiereglement werd vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682).

De opzet van het BPR op basis van CEVNI betekent een verdeling van de stof volgens een uniforme indeling in hoofdstukken en artikelen. Dit betekent echter niet, dat de inhoud eveneens gelijk is. De situaties op de Nederlandse binnenwateren, waarvoor het BPR de nodige regels moet bieden, worden gekenmerkt door een grote verscheidenheid in de problematiek, oa. het gevarieerde karakter van de verschillende vaarwegen en de vele typen schepen, die van deze vaarwegen gebruik maken.

Zo dient het BPR te voorzien in :

- vaarregels die toereikend zijn voor de vaart op rivieren, kanalen, meren en zee-armen;
- redelijke spelregels voor het gebruik van dezelfde vaarwegen door beroeps- en pleziervaart;
- regels die rekening houden met een plaatselijk zeer sterke concentratie van pleziervaart;
- voorschriften omtrent het toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen;
- mogelijkheden voor een goed samengaan van zee- en binnenvaart op vaarwegen die het karakter hebben van een zee.

Het CEVNI kent bepalingen, die niet in eerste instantie te maken hebben met de verkeersveiligheid, doch meer met de bouw en de uitrusting van schepen.

In Nederland worden deze zaken gereld in de Binnenschepenwet en zijn dus niet opgenomen in het BPR, evenmin als bepalingen, welke situaties betreffen, die voor het verkeer op de Nederlandse vaarwegen niet van betekenis zijn.

De uniforme indeling van het BPR is overzichtelijk en systematisch, waardoor de verschillende bepalingen gemakkelijk kunnen worden teruggevonden.

Het BPR bestaat uit twee delen, met respectievelijk 7 en 4 hoofdstukken. De hoofdstukken zijn onderverdeeld in afdelingen en de afdelingen bevatten een groot aantal artikelen.

DEEL I.

- Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen
- Hoofdstuk 2 - Kentekens van schepen
- Hoofdstuk 3 - Optische tekens van schepen
- Hoofdstuk 4 - Geluidsseinen van schepen
 - 4a - Marifoon en radar
- Hoofdstuk 5 - Verkeerstekens
- Hoofdstuk 6 - Vaarregels
- Hoofdstuk 7 - Regels voor het ligplaats nemen

DEEL II.

- Hoofdstuk 1

- Bijzondere bepalingen voor de vaarwegen tussen de zee en de zeehavens
- Hoofdstuk 2
Bijzondere bepalingen voor de scheepsvaart op het Calandskanaal en op de Nieuwe Waterweg
- Hoofdstuk 3
Bijzondere bepalingen voor de scheepsvaart op de Boventoeleidingskanalen op de Maas
- Hoofdstuk 4
Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de langs de Westerschelde gelegen havens.

De volledige tekst van het BPR is in dit blad niet opgenomen, teneinde te voorkomen, dat een boek in een blad gecreëerd ging worden, terwijl in de handel diverse uitgaven te verkrijgen zijn van zeer summier tot enorm uitgebreid.

Let er bij de aanschaf wel op, of de sinds 1983 uitgebrachte supplementen zijn toegevoegd.

b. RIJNVAART POLITIEREGLEMENT (RPR).

Reeds in de vroegste Europese geschiedenis bestonden er reglementen, waarin de vaart op en het beheer van de Rijn min of meer werden omschreven. Volgens het oude Germaanse recht was een rivier eigendom van de vorst, die het land regeerde, maar ieder mocht er de scheepvaart uitoefenen. Wel mocht de vorst tolgelden heffen voor de "bewezen diensten", zoals het bevaarbaar houden van de vaarwegen. Dit leidde vaak tot grote kosten, die in geen enkele verhouding stonden tot de dienstverlening. Tol-, stapel- en omslagrechten bleven tot in het begin van de 19e eeuw bestaan, ondanks de vele protesten van de toenmalige kooplieden. Op een zeker moment waren er op de Rijn tussen Straatsburg en Lobith 32 tolleren. Op 16 mei 1795 sluit de Bataafse Republiek met Frankrijk een verdrag, waarin werd bepaald, dat de vaart op de Rijn, de Maas en de Schelde voor de onderdanen van deze beide landen vrij zal zijn. Dit betekent het begin van een stuk algemeen rivierrecht. Het vervolg hierop vond plaats in 1804 bij de Octrooiconventie, die als eerste van de Rijnovereenkomsten een gemeen-

schappelijk beheer van de rivier voorstond.

In 1831 werd na een congres in Wenen de Centrale Rijnvaartcommissie ingesteld. Door de val van Napoleon was het noodzakelijk geworden de staatkundige toestand van Europa opnieuw te regelen. Deze Centrale Rijnvaart Commissie, introduceerde de Mainzer Rijnvaart-akte. Deze akte garandeerde vrije vaart voor de bewoners van de Rijnnoeverstaten op de gehele Rijn, van Bazel tot aan zee. In 1868 werd de Mainzer akte herzien en kreeg toen de naam Herziene Rijnvaart-akte van 1868 of Akte van Mannheim. Ondermeer werd hierin bepaald, dat ook schepen van niet-Rijnnoeverstaten recht hadden op vrije doorvaart.

Artikel 1 luidt dan ook :

De vaart op de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee, hetzij stroomafwaarts, hetzij stroomopwaarts, is vrij voor de schepen van alle naties voor het vervoer van goederen en personen, met inachtneming van de in dit Verdrag opgenomen bepalingen en van de in het belang van de algemene veiligheid getroffen maatregelen. Behoudens deze voorschriften zal geen enkel beletsel hoegenaamd aan de vrije scheepvaart in de weg worden gelegd. De Lek en de Waal worden beschouwd deel uit te maken van de Rijn.

De Akte van Mannheim heeft sindsdien verschillende wijzigingen ondergaan, terwijl er tevens een groot aantal regelingen tot stand gekomen is om het scheepvaart verkeer zo veilig en zo ordelijk mogelijk te laten verlopen. Enkele van deze regelingen zijn :

- Het Rijnvaartpolitierglement
- Het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen
- Het Reglement betreffende het verlenen van Rijnschipperspatenten
- Het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn
- Het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn

Het huidige Rijnvaartpolitierglement is dus een direct gevolg van deze Akte

van Mannheim. Als leidraad voor de samenstelling heeft o.m. gediend het Reglement van Politie voor de Rijnvaart van 1955. Onder invloed van het CEVNI, reeds eerder genoemd bij het BPR, is in 1983 het RPR tot stand gekomen, inmiddels al weer aangevuld met supplementen.

Het Rijnvaartpolitierglement 1983 bestaat uit twee delen.

Deel 1 bevat de bepalingen, die van toepassing zijn op de gehele Rijn en bestaat uit 8 hoofdstukken, t.w.:

1. Algemene bepalingen
2. Kentekens en schalen van schepen; meting
3. Optische tekens van schepen
4. Geluidsseinen van schepen; marifoon; radar
5. Verkeerstekens van de vaarweg
6. Vaarregels
7. Regels voor het ligplaats nemen
8. Aanvullende bepalingen

Deel 2 omvat bijzondere bepalingen die van toepassing zijn op bepaalde riviergedeelten en bestaat uit 5 hoofdstukken.

9. Bijzondere regels voor de vaart en voor het stilliggen
 10. Beperking van de scheepvaart bij hoog- en laagwater
 11. Hoogst toegelaten afmetingen van duwstellen en andere samenstellen
 12. Riviergedeelten, waar scheepvaart door waarschuwingsposten wordt geregeld
 13. Bijzondere voorschriften met betrekking tot de vaart met kanaal- spitzen op het riviergedeelte Bazel tot de meest benedenstrooms gelegen sluizen van de gekanaliseerde Rijn.
- Ook het RPR kent sinds de eerste versie verschillende supplementen. Tevens bevat het RPR een vele hoofdstukken tellende bijlage, waarin veel belangrijke informatie wordt gegeven en voorschriften worden vermeld van allerlei aard.

Invullijst schepenbestand Scouting Nederland

2 groep	:	_____	3 plaats	:	_____
4 naam schip	:	_____	5 type	:	_____
6 ligplaats	:	_____	7 te	:	_____
8 werf	:	_____	9 plaats	:	_____
10 voorzitter	:	_____	20 bouwjaar	:	_____
11 adres	:	_____	21 lengte	:	_____
12 postcode	:	_____	22 breedte	:	_____
13 plaats	:	_____	23 holte	:	_____
14 telefoon	:	_____	24 hoogte	:	_____
			25 tonnage	:	_____
15 schipper	:	_____	26 ingebruik sinds	:	_____
16 adres	:	_____	27 max snelheid	:	_____
17 postcode	:	_____	28 slaappl ruim	:	_____
18 plaats	:	_____	29 slaappl voor	:	_____
19 telefoon	:	_____	30 slaappl achter	:	_____
31 teboekstelling:	:	_____	32 gehellingd	:	_____
33 meetbrief	:	_____	34 afgifte datum	:	_____

Motoren	hoofdmotor	hulp 1	hulp 2	hulp 3	hulp 4	
3 motor merk	:	_____	:	_____	:	_____
4 type	:	_____	:	_____	:	_____
5 r.p.m.	:	_____	:	_____	:	_____
6 pk	:	_____	:	_____	:	_____
7 bouwjaar	:	_____	:	_____	:	_____
8 brandstof	:	_____	:	_____	:	_____
9 drijft aan	:	_____	:	_____	:	_____
10 startysyst.	:	_____	:	_____	:	_____

43 brandstoftanks:	_____	45 watertanks	:	_____	
44 inhoud	:	_____	46 inhoud	:	_____
47 boordspanning	:	_____			
48 kompas	:	_____	54 volgboot	:	_____
49 marifoon	:	_____	55 zwemvesten	:	_____
50 nummer	:	_____	56 reddingsvesten	:	_____
51 radar	:	_____	57 reddingsboeien	:	_____
52 hijssen	:	_____	58 onderdeks	:	_____
53 max. belasting:	_____	59 bovendeks	:	_____	
60 diversen	:	_____			



scouting
N E D E R L A N D

telefoon 033-960911

Landelijk Bureau Scouting Nederland/Larikslaan 5/Princenhof/3833 AM Leusden