

# M3

6

*3 maandelijks periodiek  
voor ingeschreven  
wachtschepen*

**Landelijk Nautisch- Technische Commissie**  
**SCOUTING NEDERLAND**

## COLOFON

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

Het blad is een persoonlijk initiatief van Henk Bos. De inhoud wordt verzorgd door de redactie bestaande uit:

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:

Landelijk Bureau Scouting Nederland Postbus 210 3830 AE Leusden

### 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 Wolvevershaven 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 kopiëren 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.

## VOORWOORD

Deze keer een wat late uitgave. Door allerlei omstandigheden is het nodige typewerk uitgesteld.

Janneke loopt stage bij scheepswerf Amels in Makkum, terwijl Ge de kinderpostzegelactie in Heemskerk organiseert en begeleidt.

Joep is de komende 2 maanden naar Australië voor een vakantie en zal dus niet mee kunnen verken. Dit nummer en het komende exemplaar zullen dus een 1 mans productie worden.

Voor alle duidelijkheid en om misverstanden te voorkomen zet ik nog een keer uiteen wat de beweegredenen zijn om zoveel energie te stoppen in een blad als deze.

- Al geruime tijd wordt er gesproken over een speciale (M3) commissie om de groepen met een wachtschip te begeleiden. Meer dan een jaar is er gepraat om tot oprichting over te gaan met als resultaat geen M3 commissie. Dus ook geen begeleiding.
- In het verhaal van Bart Buwalda kunt U lezen wat ons nog boven het hoofd hangt. We kunnen natuurlijk denken wie dan leeft wie dan zorgt. Het lijkt me niet de meest logische manier. We hebben (misschien) nog even tijd om het een en ander zonder al te veel kosten aan te passen aan de technische normen zoals ze moeten zijn. Vaak moet er iets vervangen, gerepareerd of gerealiseerd worden. Als we dan de normen weten kunnen we het in 1 keer in orde maken. Dit voorkomt onnodige kosten.
- In de toekomst zitten we met het belastingen probleem. Volgens mij moet hier iets geregeld worden. Vaststaat dat er betaald moet worden als niemand iets doet.

Het blad is een persoonlijk initiatief van mij om iets te doen voor de groepen met een wachtschip. Uit ervaring weet ik dat het erg veel moeite en energie kost een wachtschip in de vaart te brengen en te houden. In dit blad kunnen we berichten, kennis en ervaringen aan elkaar doorgeven. Hopelijk blijft het niet bij een eenrichtings verkeer.

Het M3 blad wordt dus gemaakt voorzover mijn tijd het toelaat (ca. 50 uur per editie). Het kan dus door niemand gepland worden. Per slot van rekening doe ik dit erbij omdat niemand anders het doet. Daarom is de layout van het blad zeer eenvoudig en komt de tekst van een matrix printer (OKI Microline 192).

Henk Bos

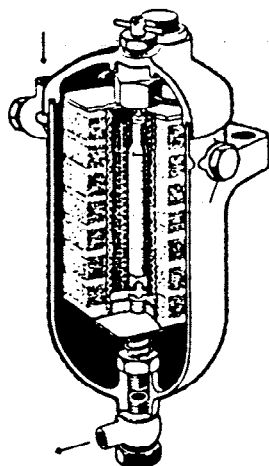
## INHOUD

Techniek in de machinekamer 5. Filters	Henk Bos	3
Viltfilters; papierfilter; vergelijking diverse types; algemene opmerkingen brandstoffilters; ontluchten; storingen; winterberging en het brandstofsysteem		
Regionaal weerbericht voor de beroeps en pleziervaart		7
Amsterdam brengt marifoonblokken kleurrijk in beeld		7
Lek dichten met PUR schuim		8
Overzicht schepen met een rechte steven	Henk Bos	9
Wachtschip Poseidon	John Breda	10
Donkere wolken - wat we nog te goed hebben	Bart Buwalda	11
Vaartuigenbelasting start in 1992		12
De valaansluiting	Henk Bos	12
Verdeelkast; snoeren en kabels; aardlekschakelaar; storingzoeken		
Wetten en reglementen 3	Kees Sinke	15
Scheepvaartreglement Westerschelde; bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee (ZAR); Algemeen Reglement van Politie (ARP)		

Techniek in de machinekamer 5.

#### Het viltfilter.

Dit kan beschouwd worden als een variant op het katoenfilter. Het filterelement wordt hier n.l. gevormd door volvezels of haar op elkaar te persen tot z.g. viltplaten of bussen.

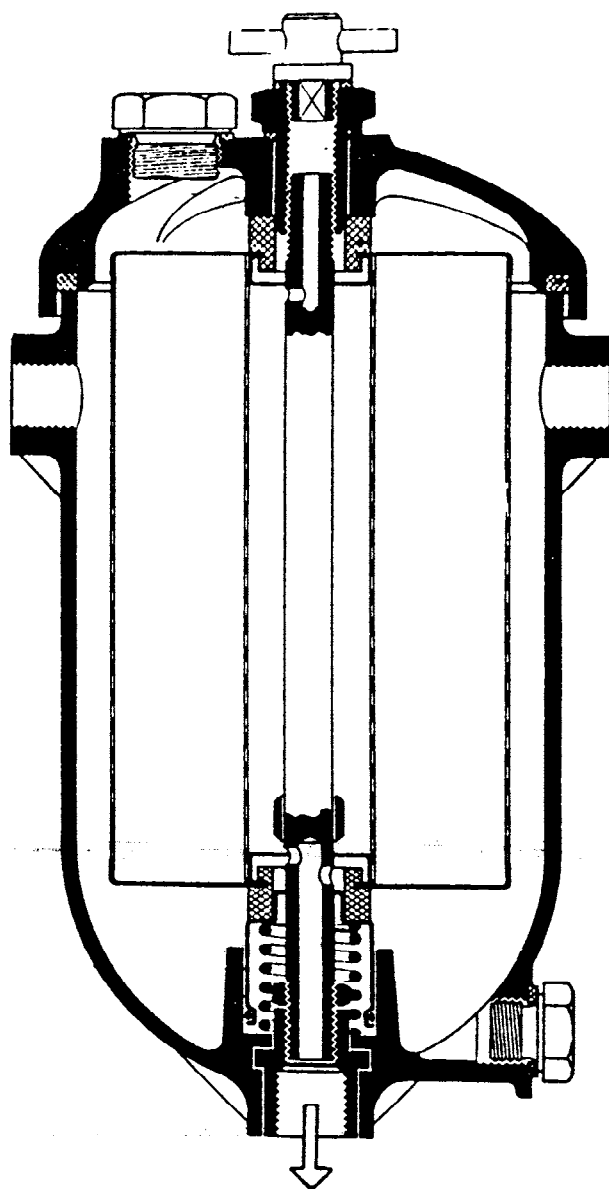


De samenhang hiervan is zo groot dat geen omhulsel gebruikt wordt om de vezels bij elkaar te houden. Ook hier geldt: hoe breder de viltlaag, des te fijner de filtratiegraad.

#### Onderhoud

Bij het schoonmaken van een gecombineerd vilt-doekfilter kan de eerste keer worden volstaan met het leggen van een nieuw doekverband. Bij de tweede servicebeurt gaat men er dan toe over het viltpakket te reinigen. Dit zal, afhankelijk van de mate van vervuiling welke optreedt, niet vaker dan één of tweemaal mogen gebeuren. Daarna moet ook het filterpakket worden vernieuwd. Het reinigen van dit viltpakket dient te gebeuren in een bad met petroleum of dieselbrandstof en daarbij dienen de onderste en de bovenste opening van het totale viltpakket met een schone kurk te worden afgestopt. Dit om te voorkomen dat met het spoelmiddel enig vuil aan de binnenzijde van het filter komt te zitten. Onder geen enkele voorwaarde mag het viltpakket uit elkaar gehaald worden om de viltblokjes afzonderlijk te reinigen. Liggen de blokjes uit elkaar dan weet men eenvoudig niet meer waar het vuil blijft. Men kan erop rekenen dat er dan altijd wat vuil aan de binnenkant van het filter komt te zitten. Bovendien

zal een uit elkaar genomen en daarna gemonteerd viltpakket op het scheidingvlak van de diverse blokken absoluut geen zuivere filtering geven. Hiermee is wel duidelijk gemaakt dat het beslist te veroordelen is - en dus fout is - om de filterblokken afzonderlijk tussen de bekken van een bank-schroef te knijpen. Men drukt hierbij inderdaad een mooie hoeveelheid vuil naar buiten, maar intussen wordt het filterelement geforceerd en komt er ook vuil aan de binnenkant te zitten. Viltpakketten niet demonteren en dus ook geen afzonderlijke blokken persen. Het veiligste wat u kunt doen is eenvoudig het element te vernieuwen. Het afgebeelde filterhuis heeft de uitgang aan de onderzijde.



afvoer naar  
brandstofpomp

Filterhuizen met de uitgang aan de onderzijde zijn altijd verdacht en horen eigenlijk thuis op de schroot-hoop. Ik zal proberen duidelijk te maken waarom.

Het wisselen van filters hoort altijd zo te gebeuren dat er geen vuil kan komen in de leiding naar de brandstof-inspuitpomp. Het hierbij afgebeelde filterhuis is hetzelfde als afgebeeld bij het viltfilter. De door de brandstofopvoerpomp aangevoerde brandstof komt aan de zijkant het huis binnen en gaat door het filter, komt in de middenbuis van het filter en kan het filter aan de onderkant weer verlaten.

Bij het onderhoud, wisselen van het filter b.v., wordt de centrale bout losgenomen. Het deksel kan dan verwijderd worden, waarna het filter uitgenomen kan worden. De veer onderin drukt dan een busje omhoog, zodat het afvoergat afgesloten wordt. In de praktijk heb ik het diverse keren zo zien doen, zelfs voor het praktische examen voor motordrijver!!

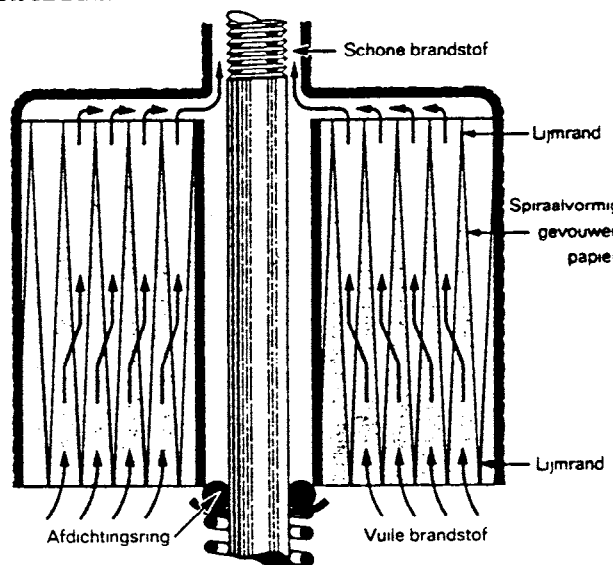
Beter is het om het wisselen op de volgende manier te doen:

1. Maak aan de buitenkant van het filter het huis goed schoon met een natte doek.
2. Verwijder de aftapplug, zodat het filterhuis kan leeglopen. Hierbij zal het vuil dat in het filterhuis is bezonken naar buiten kunnen stromen.
3. De afvoerleiding aan de onderzijde losnemen en de banjo van een schone kurk voorzien zodat er geen vuil in kan lopen.
4. Draai de dekselmoer los en verwijder deksel en filterpatroon.
5. Neem de toevoerleiding los evenals de overstortleiding en voorzie deze van een schone kurk. Laat een brandstofleiding nooit open en zeker niet een flexibele leiding. Er komt gegarandeerd vuil in.
6. Maak het filterhuis los van zijn steun om behoorlijk te kunnen reinigen en maak het zorgvuldig schoon. Vertrouw niet op de automatische afsluiting onderin het filterhuis. Vaak is deze door water geoxydeerd terwijl er heel gemakkelijk vuil tussen het schuivende gedeelte kan komen. Vaak komt het ook voor dat in dit type filterhuizen deze veiligheid niet aanwezig is. In diverse instructieboekjes vindt men aangegeven dat de onderaan gemonteerde brandstof-

leiding rustig kan blijven zitten, wanneer het filterelement moet worden uitgenomen. Deze filters blijken daarbij soms in zeer beperkte mate van een soort veiligheidsklep aan de afvoerszijde te zijn voorzien. Blijft het mechanisme hangen dan staat het als een paal boven water dat er vuil naar de brandstofpomp ontsnapt. Daarom: altijd eerst de onderste afvoerleiding los maken en pas daarna met het schoonmaken van het filterhuis en het vernieuwen van het filterpatroon beginnen.

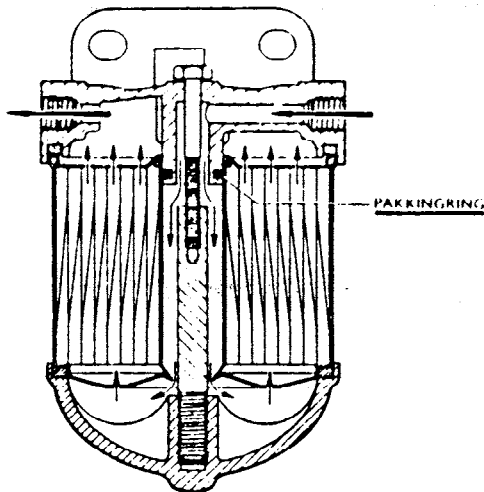
#### Het papierfilter.

Hierbij bestaat het element uit een met phenolhars geïmpregneerd papier. Papier is een schepproduct, daarna gewalst en nergens gelijk van structuur. De kunsthars zorgt voor de versteviging. De uitlarding, in een oven van ca. 150°, zorgt voor de poriën en maakt het papier dus geschikt voor filtratie. Door de zeer fijne filtratiegraad en de kleine doorlaatopeningen zal het snel dichtslaan.

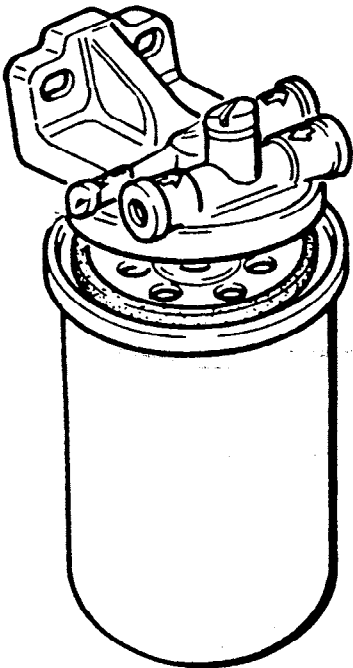


Om dat te voorkomen wordt het filterend oppervlak vergroot door het stervormig of in een groot aantal concentrische bussen aan te brengen. Het verdient aanbeveling voor het papierfilter als voorfilter een vilt- of katoenfilter te monteren. Hierdoor wordt het meeste grove vuil opgevangen, waardoor de levensduur van het papierfilter vele malen wordt vergroot.

## Underhoud



Het onderhoud bij dit type filter is eenvoudig. Bij deze moderne brandstof-filters zijn alle leidingen aan het deksel gemonteerd. Het filter kan verwisseld worden door de centrale bout los te draaien, het bakje op te vangen en het element er uit te nemen. Het element is een wegverpartikel en moet vervangen worden door een nieuwe. Vóór het monteren de afdichtingen vervangen door nieuwe en deze licht in-oliën met gasolie. De centrale bout niet te vast aantrekken i.v.m. het ontstaan van haarscheurtjes in het deksel. Voor de montage het onderste bakje zorgvuldig reinigen.

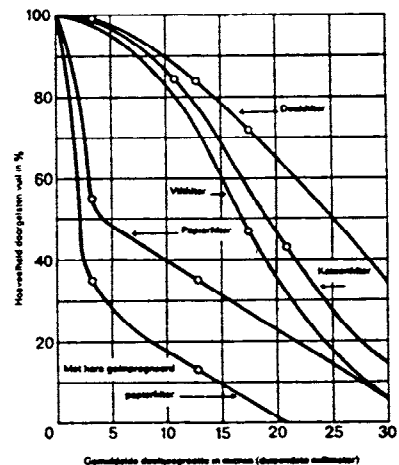


Een andere uitvoeringsvorm is hier boven afgebeeld. Ook hier alle leidingen bovenin. Er kan dus geen vuil in de leidingen vallen.

Bij het monteren van een nieuw filter ook hier van de nieuwe filterbus de pakkingringen in-oliën. De bus handvast aandraaien is voldoende. Vaster aandraaien zorgt alleen maar voor scheurtjes in het bovendeksel met alle problemen van dien.

### Vergelijking van de genoemde filter-typen.

Onderzoek geeft aan dat alle filters deeltjes doorlaten, deeltjes van 1 micron laat elk filter door. Een filter van een dergelijke fijnheid is niet werkbaar, omdat deze in de kortste tijd dicht zit.



In het grafiekje is uitgezet de door de diverse filters doorgelaten verontreinigingen. Uit het grafiekje kunnen we de volgende conclusies trekken:

1. Het met hars geïmpregneerde papierfilter is verreweg de beste.
2. Zelfs dit filter laat ook nog deeltjes door van 4 - 12 micron. Gelukkig hebben alle filters de eigenschap om tijdens het gebruik, dus tijdens het vuiler worden, beter te filteren, zodat de hoeveelheid doorgelaten deeltjes van 4 - 12 micron steeds geringer wordt. Toch is het goed te bedenken dat zelfs via een papierfilter nog schadelijke bestanddelen in de brandstofpomp en verstuivers kunnen komen.

#### Algemene opmerkingen brandstoffilters.

1. In verband met eventueel vuil dat uit de brandstofleidingen kan loskomen is het raadzaam het filter zo dicht mogelijk bij de brandstofinspuitpomp te plaatsen.
2. Van de meeste filters en speciaal de vilt- en katoenfilters neemt de filtratiegraad sterk af door trillen van de elementen. Het is daarom aan te bevelen ze wel dicht bij de brandstofinspuitpomp maar bij voorkeur niet tegen de motor te monteren.
3. Om niet plotseling voor de onaangename verrassing te staan dat de motor begint in te houden, is het raadzaam de filters op de voorgeschreven perioden te reinigen of te vernieuwen.
4. Zijn hierover geen gegevens bekend dan verdient het aanbeveling eenmaal per 100 uur de leiding achter het fijnfilter los te nemen (uiteraard na reiniging van de wartel en z'n omgeving) en de doorstroming te controleren.
5. Behandeling van reserve filters:
  - a. Tracht de filters droog te bewaren.
  - b. Niet stoten - daarom worden de papierfilters verpakt in metaal. Een gedeukt filter niet gebruiken. De mogelijkheid is aanwezig dat het element beschadigd is.
  - c. Niet uitspoelen in benzine of iets dergelijk. De mogelijkheid bestaat dan dat de kunsthars uitgespoeld wordt.
  - c. Niet uitkloppen. Knikken van het papier geeft de mogelijkheid van lekkage invendig.
6. Plaats nooit smeeroliefilters in brandstofsysteem en omgekeerd, ook al kloppen de afmetingen en de gaten. U heeft toch ook een exemplaar van elk toegepast filter in voorraad voor eventuele calamiteiten?
7. Bezuiniging op filters betekent 'n versnelde slijtage van brandstofinspuitpomp en verstuivers.
8. Plastic filterpotten en waterafscheiders zijn in verband met het smelten tijdens brand natuurlijk niet toelaatbaar.
9. Glazen potten bieden aan de ene kant het voordeel van zichtbaarheid en aan de andere kant het risico van breuk. Beter is een metalen behuizing en regelmatig onderhoud en controleren.
10. Behandel de "nieren" van uw motor met zorg en ze zullen u niet teleurstellen.

#### Ontluchten.

Na het wisselen van filters of reparatie kan het brandstofsysteem lucht bevatten en zal het systeem moeten worden ontlucht. Op de brandstofopvoerpomp is hiervoor een handpompje aangebracht bij het Bosch-systeem. Veelal is er een extra handel aangebracht op het membraantype opvoerpomp. Zie hiervoor het instructieboekje. Het voorfilter en de waterafscheider wordt door de zuiging gevuld. Bij een goede brandstofopvoerpomp moet er binnen 2 minuten brandstof verpompt worden. Het brandstoffijnfilter wordt ontlucht door de ontluchtingsschroef van het filterhuis te openen. Blijven pompen tot er een luchtbeloze straal uitkomt. Wil de motor niet starten na deze handelingen dan kunnen ook de brandstofinspuitleidingen ontlucht worden. Bij de Gardner is voor elke cilinder een handel aanwezig om de verstuiver te ontluchten en te controleren op werking. Pompen tot de verstuiver begint te kraken. Slechts zelden is het nodig de inspuitleiding los te nemen om deze te ontluchten.

#### Storingen.

Bij regelmatig onderhoud en een doelmatige installatie zullen storingen nagenoeg niet voorkomen. De storing welke het meest voorkomt, waar zelfs veel monteurs instappen is vervuiling van het brandstofvoorfilter. Dus het filter dat tussen de tank en de brandstofopvoerpomp zit. Mocht de motor stoppen of niet z'n vermogen willen leveren dan is het beste de leiding na de brandstofopvoerpomp los te nemen en te kijken of de opvoerpomp voldoende levert (ca. 1,5 à 2,5 ltr per minuut). Op het IJsselmeer heb ik eens een brandstofopvoerpomp van het membraantype gerepareerd met een membraan gesneden uit een jas van een regenpak!! Krijgt de motor voldoende brandstof aangeboden op de brandstofpomp en kraken de verstuivers bij tornen dan is het zaak een dieselmonteur te raadplegen.

Winterberging van de dieselmotor.  
Het brandstofsysteem

Aan het einde van het vaarseizoen, onmiddellijk nadat de motor voor de laatste keer heeft gedraaid moeten we de brandstofinspuitpomp en de verstuivers beschermen tegen corrosie. In onze brandstof zit een ontzettend klein beetje zwavel en een klein beetje water in gebonden toestand. Door het lager worden van de temperatuur condenseert het water en zet de zwavel zich af op de plunjers en de cilinders. De corrosie gaat beginnen. In het voorjaar hebben we dan last van de vastzittende plunjers en verstuiversnaalden. Om dit te voorkomen gaan we als volgt te werk:

De motor wordt gestopt, de brandstofkraan aan de tank wordt gesloten. De leiding wordt losgenomen, d.v. bij de tank of bij de brandstofopvoerpomp en voorzien van een slangetje. Dit hangt men in een blikje kalibreerolie. Dit is gereinigde gasolie met een conserverende werking. De motor wordt gestart en moet geruime tijd lopen om er zeker van te zijn dat de kalibreerolie de verstuivers heeft bereikt.

Bij deze hele operatie moet men zorgvuldig te werk gaan om er zeker van te zijn dat er geen lucht wordt aangezogen. Zou dit toch gebeuren dan moet het brandstofsysteem worden ontvlucht.

De brandstoftank wordt geheel gevuld. Dit voorkomt het "ademen" van de tank en dus de kans op roestvorming. De leiding aan de tank of brandstofopvoerpomp weer aankoppelen. Pas op voor lucht!!!

We hebben nu in enkele afleveringen het brandstofsysteem van een motor aan boord behandeld en gewezen op de eventuele gevaren, zowel het haperen van de motor = gevaar voor de veilige vaart, als wel de eventuele mogelijkheid van brand.

Nog een aanvulling op onze lijst met telefoon en marifoonnummers uit het vorige nummer:

REGIONAAL WEERBERICHT VOOR DE BEROEPS-  
EN PLEZIERVAART  
Schuttevaer 8 april 1989

Op 1 april is het KNMI begonnen met een speciaal weerbericht voor de watersport en de binnenscheepvaart op het IJsselmeer met de randmeren, de Friese meren en de Waddenzee. Het bericht is alleen telefonisch te beluisteren via nummer 06-911 223 52. Het bericht wordt tenminste zeven maal per dag bijgevoerd; de eerste keer om 04.00 uur en de laatste keer om 22.00 uur.

Het bericht bevat informatie over het actuele weer, het verwachte weer en vanaf 13.00 uur ook een verwachting voor de volgende dag. Speciale aandacht wordt besteed aan de wind die zo belangrijk is voor zowel de beroeps- als de pleziervaart. Natuurlijk kan ook het algemene publiek gebruik maken van deze telefonische service. De kosten bedragen ongeveer 50 cent per minuut. Via telefoonnummer 06 - 911 223 53 is soortgelijke informatie te verkrijgen voor het Deltagebied. Dit nummer is al vanaf 1 februari in gebruik.

AMSTERDAM BRENGT MARIFOONBLOKKEN  
KLEURRIJK IN BEELD

Het gemeentelijk havenbedrijf van Amsterdam heeft een overzichtelijk kaartje gemaakt voor marifoongebruikers. Het toont het gebied van de Amsterdamse haven en het Noordzeekanaal vanaf Zeeburg tot buiten de zeesluizen te IJmuiden. De blokgebieden worden met kleuren aangegeven zodat de grenzen duidelijk waarneembaar zijn. Het watervaste kaartje is in het beschreven gebied gratis verkrijgbaar op de sluizen, bij de verschillende haven-diensten, bij parlevinkers, bunkerboten, bunkerstations en op de Bonte Zwaan.

Voor het verkrijgen van meerdere exemplaren kan contact worden opgenomen met het gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, telefoon 020-221201 of met de Havendienst 020-221515.

Met het verschijnen van dit kaartje wordt een jarenlang overleg zichtbaar gemaakt van drie scheepvaartdiensten:



Havendienst Amsterdam, rijkswaterstaat Noordzeekanaal en DGSM IJmuiden met KSV Schuttevaer.

Op de Schippersbeurs te Amsterdam is deze kleurrijke verduidelijking van het omringende marifoongebied enthousiast ontvangen. Onder het aardrijkskundige gedeelte van het kaartje staan de marifoonkanalen, met eigen kleur. Voor elk kanaal is beknopt aangegeven welke regels daar gelden. Een lijst met de belangrijkste telefoonnummers, bij de sluizen bovendien het marifoonkanaal, maakt het geheel compleet.

Tevreden.

KSV Schuttevaer is tevreden met dit resultaat. "Het kaartje laat zien wat na vele besprekingen bereikt is", zegt Dirk de Haan, voorzitter van afdeling Amsterdam. "De ontwerpers hebben gekozen voor overzichtelijkheid en zijn daarin geslaagd. Het is namelijk voor te stellen dat achter dit kleurige drukwerkje zoveel overleg schuil gaat. Schuttevaer heeft meer dan tien jaar gepleit voor deze duidelijkheid.

Voortdurend hebben wij de verschillende scheepvaartdiensten er op gewezen dat een goede samenwerking op dit terrein noodzakelijk is, met als belangrijkste motief: de veiligheid van de vaart." De grenzen van de blokgebieden liggen op goed herkenbare plaatsen. Noodzaak voor direkt nautisch contact met andere schepen is nauwelijks aanwezig op deze kruisingsvrije punten. Op het Amsterdam-Rijnkanaal vormt de nieuwe verkeersbrug in de ringweg de grens voor het gebruik van de kanalen 10 en 14. De grens tussen kanaal 11 (geel) en kanaal 14 (groen) ligt bij het gemaal Houtrak op het Noordzeekanaal (kilometer 11.2). Verder vormen de bruggen en sluizen de grenzen van de op het kaartje genoemde blokgebieden.

Met de gebodsborden B.11 a en b uit het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) wordt aangegeven waar een blokgebied wordt binnengevaren. Voor het blokgebied van kanaal 14 (groen) is dit B.11a; een wit vierkant bord met een rode rand waarbinnen de letters VHF staan. Op een daaronder bevestigd kleiner bord staat: Havendienst Amsterdam kanaal 14. Deze combinatie van borden schrijft uitluisterplicht voor op kanaal 14. Melden is alleen verplicht voor kegel-schepen en eenheden groter dan 110x22.80 meter.

Voor het blokgebied van kanaal 11 (geel) geldt meldplicht en uitluisterplicht voor alle vaartuigen met marifoon die het gebied binnenvaren. Dit wordt aangegeven door gebodsbord B.11b; wit met rode rand waarbinnen de letters VHF en de cijfers 11. De sluiskanalen 68 en 22 zijn evenals informatiekanal 4 van de Amsterdamse Havendienst bedoeld om overbelasting van de blokkkanalen tegen te gaan. Nautische gesprekken van schepen onderling moeten gevoerd worden op het geldende blokkkanaal.

Ms. Willy N zinkt op Nederrijn.

Schipper Nout uit Wijk bij Duurstede was met een lading grond onderweg van Elden naar Elst (Utrecht), toen zijn schip bij Heteren lek geraakte. Het schip maakte snel water. Bij Renkum probeerde Nout met de kop in de wal te varen, maar binnen een uur was de Willy N gezonken. Een stuk van de kop en het achterschip staken nog boven water uit maar in de achterwoning stond een meter water.

Bij duikonderzoek bleek dat een dubbele plaat onder het voorschip helemaal los zat. De duiker kon een hand door de gaten steken.

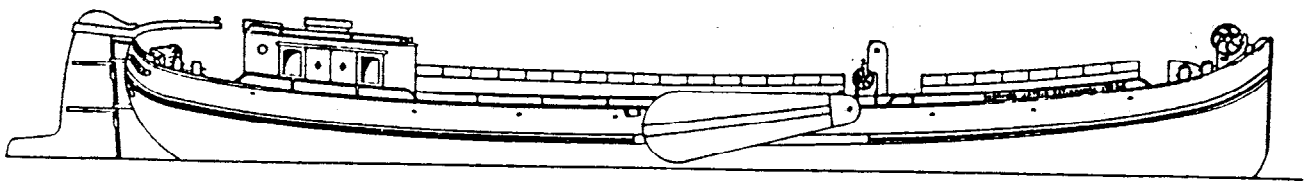
Nu zul je je afvragen: wat hebben wij daarmee te maken? Ik ken die schipper of z'n schip niet, hij is beroeps, wat heeft Scouting daar mee te maken?

Niet veel, behalve dan dit:

Ik herinner me dat we met ons wachtschip van de hellingbeurt terug kwamen. Toen het schip van de helling af weer te water was gelaten bleek plotseling onder de motor een klinknagel verdwenen te zijn, er zat een gat in het schip op een ongelukkige plaats. Geen nood: de hellingbaas haalde een stevig stuk spek. Die werd voor het gat geplaatst, een balkje erop om de zaak klem te zetten en we konden weer varen. Natuurlijk was het maar een noodoplossing, later is het wel weer in orde gekomen (dank zij een visbout).

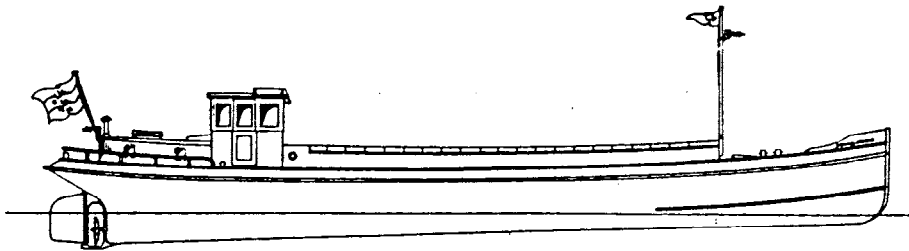
Nu het stukje uit Schuttevaer weer. Een zij spek had op deze plaats waarschijnlijk niet echt geholpen maar wat deed de duiker als noodreparatie?

De gaten in het voorschip werden onder water opgevuld met behulp van PUR-schuim, dat expandeert en keihard word. Daarna kon de zaak gelicht en leeg gepompt worden.



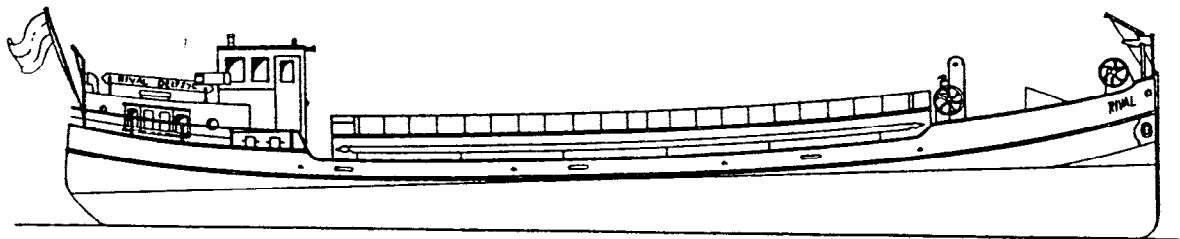
STEILSTEVEN Jatri

130 Ton 27.65 x 5.31 meter

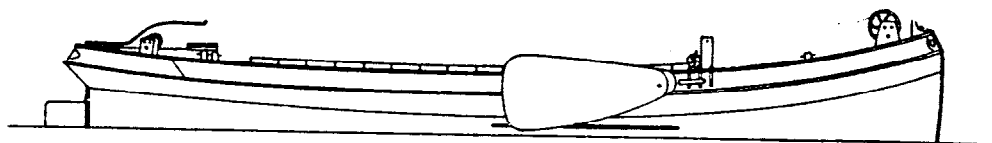


LUXE MOTOR Janna Maria

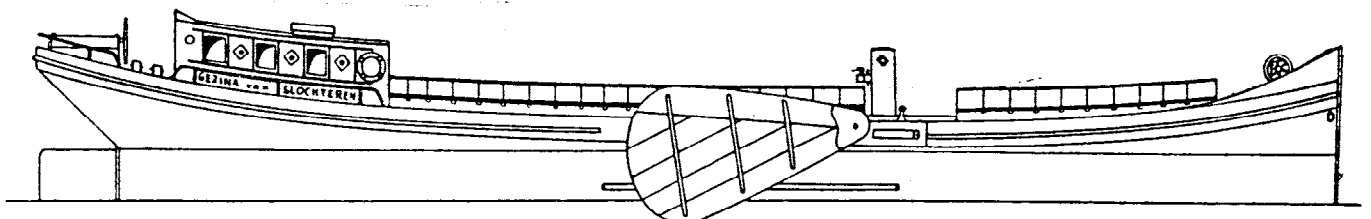
31 ton 19.95 x 3.47 meter



LUXE MOTOR Rival (met kruiserhek) 128 ton 26 x 5.05 meter



KRAAK Lastdrager



ZEILKAST Gezina

240 ton 31.80 x 6.20 meter

## POSEIDON II

door John Breda

Scouting Jutters Willemsoord Den Helder.

In onze groep bevindt zich sinds de begin jaren '70 een waterwerkdienst. Deze heeft zich tot 1988 uitgebreid tot twee wachten, een wilde vaart en een loodsen stam, waarvoor klaar liggen 6 stuks lieldvletten, 6 stuks kano's, een wrikvlet en een wachtschip.

Het wachtschip is tijdens de zeilperiode de opkomstruimte van de troepen en wordt tijdens de kampen gebruikt als uitvalbasis voor dagtochten, etc.

De naam van het moederschip is evenals die van de vletten ontleend aan de Griekse mythologie. Ons eerste wachtschip begon na 17 jaar dienst bij ons en al vele jaren hiervoor in de particuliere sector zodanig in conditie achteruit te gaan dat herstel veel te kostbaar zou worden en dus werd besloten het schip af te stoten ondanks de vele emotionele bindingen er mee. Zo werd er dus in 1986 geïnformeerd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar schepen welke voor de saneringsregeling in aanmerking kwamen. Intussen waren door besprekingen met de toekomstige gebruikers de kaders waarbinnen we moesten werken de eisen van de afmetingen vastgesteld.

Vele schepen werden bezocht maar was de motor goed dan bleek de huid te slecht en was de huid goed dan stond er weer geen goede motor in, ook waren in vele gevallen de afmetingen te fors.

Uiteindelijk kwamen we in Rotterdam de Noord Hinder tegen van eigenaar Pelle uit Workum, een luxe motor gebouwd voor de zandvaart in 1930 bij scheepswerf Ooms te Ammerstol: lang 31.50, breed 5.05, holte 2.19 met 165 pk GM en een 1 cilinder Lister als hulpmotor.

Na een afspraak te hebben gemaakt gingen we enige weken later met 6 man naar Amsterdam met per 2 man een checklist van scouting om zo per groep het hele schip na te lopen, ook lieten we hier de eerste elektronische huidmeting doen.

Na terugkomst in Den Helder werd in een vergadering de zaak besproken en besloten tot aankoop over te gaan, bij een goede uitslag van het droogzetten (op onze kosten). Nu konden we het gehele onderwaterschip zien en een expertise meting doen.

Er werd besloten tot definitieve aankoop via een onderhandse akte en nu kon dus het werk gaan beginnen. Met de kennis en ervaring opgedaan met de eerste POSEIDON kwamen we op de volgende uitgangspunten voor de inrichting:

- \* elke bak krijgt een eigen hut van 6 kooien met bankjes en een klaptafel;
- \* een toiletgroep;
- \* een doucheruimte;
- \* wasgelegenheid;
- \* eetzaal c.q. recreatieruimte;
- \* keuken en
- \* een wilde vaart hut.

Tevens wilden we dat er tenminste 4 vletten aan dek gezet konden worden. Dit laatste om tijdens kampen grote afstanden veiliger en sneller te kunnen afleggen. Vroeger gebeurde dit in sleep. Nu hoeft er maar voor een vaartuig betaald te worden waar eerder per vaartuig betaald werd: de vletten worden nu als vracht gerekend.

In de machinekamer worden aanpassingen gemaakt op gebied van brandstof en electriciteit. De lensinrichting wordt hersteld en een Samofa hulpmotor geïnstalleerd voor opwekking van electriciteit. De gasinstallatie in de keuken moest volgens scheepvaartinspectie normen aangelegd worden. Tevens werden er in het middenschip 2 tanks met een capaciteit van 3.5 ton drinkwater aangemaakt en geplaatst. Maar eerst moest het ruim schoongemaakt worden en ook geconserveerd. Op het vlak onder de buikdenning zijn stenen gelegd om het vaartuig dieper te doen liggen. Dit om het verwaaien tegen te gaan.

We zijn nu aan het einde van het 2e seizoen verbouwing (want in de zomer is het voor de gebruikers: zeeverkenner) maar zijn nog lang niet aan het einde. Den Helder april 1989.

John Breda

Noot: Ivm. het ontbreken van een foto of tekening heb ik een door mij getekend overzicht bijgevoegd van schepen met een rechte steven. Meer informatie is te vinden in het boekje Scheepstypologieën - De Boer Maritiem ISBN 90-269-4496-9

In de Bokkepoot nr 80 van september 1989 houdt Bart Buwalda van de werkgroep WETGEVING een uiteenzetting over diverse zaken welke ons nog boven het hoofd hangen.

Er zijn er nog een paar zaken uit het verleden die onze aandacht verdienen, te weten de binnenschepenwet en de, hopelijk voorlopig nog niet in te voeren, pleziervaartuigenbelasting. Eerst de Binnenschepenwet, deze in '82 van kracht geworden wet behelst o.a. twee zaken die ons als bemanning of eigenaar van een schip groter dan 15 meter raken, namelijk het vaarbewijs en voor zover we met meer dan 12 passagiers varen, en dan dus passagiersschip worden, de daaraan te stellen technische eisen.

Wat de vaarbewijs verplichting betreft kan ik kort zijn die is zoals ieder waarschijnlijk al weet voor de 'bedrijfsmatigvarenden' uitgesteld tot '91, hoe dat voor de recreatievaart zit is nog niet duidelijk, maar ook hier zal van uitstel waarschijnlijk geen afstel komen. Wat de technische eisen aangaat kan het best verwezen worden naar de door BZ gehanteerde en door het grootste deel van ZZ gemeenten in de APV opgenomen normen. Deze gelden alleen (nog) voor schepen die met passagiers varen -meer dan 12-. De binnenschepenwet heeft de APV's dus nog niet ingehaald, en een termijn waarop dit gaat gebeuren is niet te voorspellen. Overigens is de dispensatie regeling voor schepen die door BZ gekeurd moeten worden dit jaar afgelopen en dient men dus in het bezit te zijn van een keuringscertificaat. Voor schepen groter dan 15 meter die niet met passagiers varen is er op dit gebied nog niets geregeld al lijkt het niet onverstandig alvast naar de BZ norm toe te werken omdat deze toestand van vrij(blijvend)heid wel niet eindeloos zal duren.

Tot slot nog even de vaarbelasting; dit fenomeen steekt van tijd tot tijd de kop op, en om u een idee te geven waar het hier om gaat volgt hieronder een korte samenvatting van het Rapport pleziervaartuigenbelasting samengesteld door de werkgroep van de zelfde naam dat een aantal jaren geleden het licht zag.

## Korte samenvatting Rapport Pleziervaartuigenbelasting.

### Inleiding:

In '79 spreekt de Minister Raad zich uit ten gunste van een heffing op Pleziervaartuigen. Eind '79 volgt het besluit tot instelling van de Werkgroep Pleziervaartuigenbelasting.

### Taak van de W.G.

Advies opstellen m.b.t. mogelijkheden tot invoering van een heffing op pleziervaartuigen.

### Kosten-Baten

Kosten lagere overheden t.b.v. watersport voor '82 geraamd op 62 miljoen, inclusief 25% overheadkosten. Baten 2,3 miljoen, inclusief toeristenbelasting.

### Fiscale aspecten

Belastbaar feit: Ter zake van het houden van een pleziervaartuig wordt onder de naam 'Pleziervaartuigenbelasting' een -direkte- belasting geheven. Definitie pleziervaartuig: Een vaartuig dat is gebouwd of is ingericht voor de recreatie, of daartoe in hoofdzaak is bestemd.

Belastingplichtige: De belasting wordt geheven van de houder (van een pleziervaartuig) dat vaste ligplaats heeft binnen de provincie (Begrip 'houder' analoog aan de motorrijtuigenbelasting).

Definitie ligplaats: De zich in of buiten het water bevindende plaats waar het pleziervaartuig in het tijdvak, aanvangende 15 maart en eindigend 31 oktober van enig jaar in de regel na gebruik wordt achter gelaten.

### Belasting grondslag

Lengte en motorvermogen, basis tarieven; lengte f50 - f150 toeslag motorvermogen f50 - f400.

De provincie heeft de mogelijkheid deze tarieven 'aan te passen' door ze te vermenigvuldigen met een factor 0,5 tot 2.

### Heffing

Uitgaande van het profijtbeginsel dient de bevoegdheid tot heffing van een pleziervaartuigenbelasting toe te komen aan de provincie die, direct dan wel indirect, de kosten heeft gemaakt.

Wijze van heffing; d.m.v. aangifte op het postkantoor, een uniforme sticker geeft aan dat de belasting is betaald. Rechtvaardigingsgrond voor het heffen van pleziervaartuigenbelasting.

De ten behoeve van de recreatievaart

aangelegde voorzieningen zijn alleen door de watersport te gebruiken, daarom is het redelijk van hen een bijdrage te verlangen in de kosten die speciaal voor hen worden gemaakt. Nu vormen deze kosten een belasting van de algemene middelen. De opbrengst van de belasting zal o.a. worden aangewend om in onbruik gemaakte waterwegen weer te ontsluiten.

#### Verdeling opbrengst.

De pleziervaartuigenbelasting zal het karakter krijgen van een z.g. 'bestemmingsheffing'.

Tot zover, groeten, Bart Buwalda.

#### VAARTUIGENBELASTING START IN 1992.

Weekblad Schuttevaer 2 december 1989

De regering zal vanaf 1992 vaartuigenbelasting gaan heffen. De opbrengst moet over ruim twee jaar 41 miljoen gulden zijn. In 1993 zal de opbrengst gestegen zijn tot 56 miljoen en een jaar later, in 1994, tot 71 miljoen. Minister Kok van Financiën heeft dit aan de Tweede Kamer bekend gemaakt in zijn startbrief over het in 1990-1994 beschikbare geld. In zijn nota heeft de PvdA-leider geen enkele aanwijzing hoe hoog de vaartuigenbelasting voor afzonderlijke plezierschepen zal zijn of hoe de inning zal plaatsvinden. De vervuilers van het oppervlaktewater wacht ook een hogere belastingaanslag. De heffing via de WVO (Wet Verontreiniging Oppervlaktewater) gaat fors omhoog en moet in 1990 al 15 miljoen extra opbrengen. Via stijgingen zal de opbrengst in 1994, aan het eind van de nieuwe kabinetsperiode, 130 miljoen gulden zijn. Het geld wordt via de begroting van Verkeer en Waterstaat grotendeels uitgegeven aan diverse milieumaatregelen.

Hetzelfde is het geval voor de hogere belastingheffing op huisbrandolie. Deze hogere heffing zal 1990 het bedrag van 18 miljoen in het laadje brengen; een opbrengst die de jaren daarna stabiel zal blijven op 20 miljoen gulden per jaar.

#### Elektriciteit

#### DE WALAANSLUITING

Vooraf in de winter is het gemakkelijk gebruik te kunnen maken van het openbare electriciteitsnet om aan onze electriciteitsbehoefte te kunnen voorzien. Vooral 's avonds is een constant draaiende generator een ramp. Zowel voor ons als voor onze omgeving. Handig is het zeker, 220 volt spanning van de wal, want je kunt de koelkast blijven gebruiken, t.v. gaan kijken, het licht laten branden, accu opladen en ook nog wat reparaties verrichten, of wat dan ook.

Wat wil je nog meer? Veiligheid?

Inderdaad is het daarmee niet altijd even goed gesteld. Afgezien van de kans op een gebroken been door snoeren die over de steiger of door het land lopen, kleven er aan de walstroom nog een handvol andere gevaren.

De hoge spanning van 220 volt is daar debet aan; daar moet je gewoon erg voorzichtig mee zijn. Elektriciteit en water moeten immers goed gescheiden blijven wil het niet gegarandeerd mis gaan.

In het volgende verhaal zetten we enkele zaken op een rij om evt nadelige gevolgen te ondervangen. Zoals altijd zijn er enkele voorschriften waar we aan moeten voldoen. In de volgende tekst ga ik niet uit van voorschriften maar vanuit een technische redenatie. Vrijwel altijd dekt dit de voorschriften.

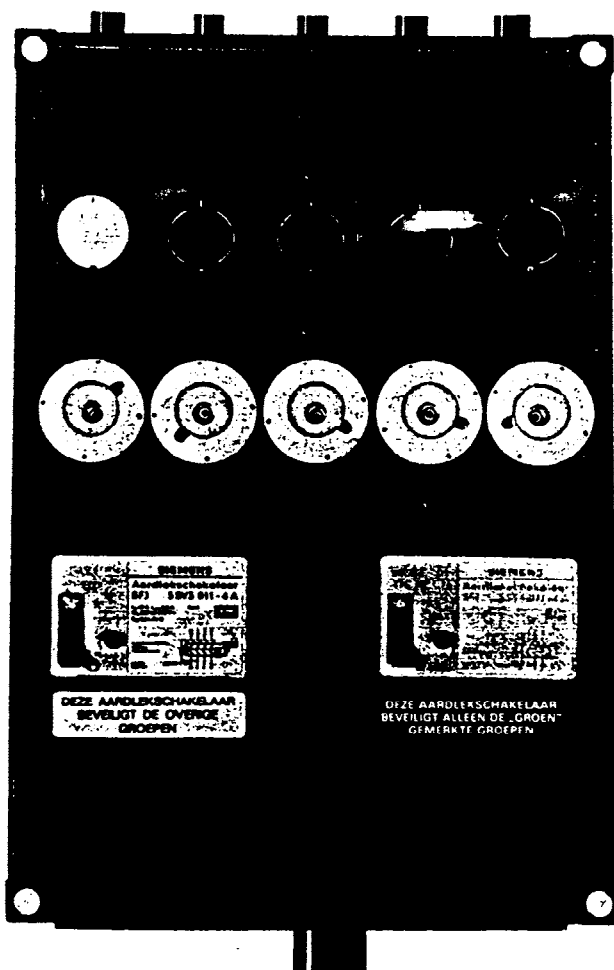
#### 1 Aansluiting op de wal

Op de wal wordt bepaald of het mogelijk is een veilige installatie aan te leggen. Er kunnen de volgende criteria gesteld worden

a Het aansluitpunt moet in staat zijn de benodigde energie te leveren. Over het algemeen zal een 16A aansluiting voldoende zijn. Hebben we de aansluiting alleen voor verlichting, het al of niet automatisch laden van onze accu's en de koelkast nodig dan hebben we meestal aan een 1 fase aansluiting voldoende. Moet er ook gelast worden dan wordt de belasting meestal te veel van het goede. Of we helpen ons 220 Volt lasapparaat naar

de karrebiezen of we blazen regelmatig de netzekering er uit.

- b Het aansluitpunt moet voorzien zijn van een aardlekschakelaar om in te kunnen grijpen als enige elektronen een kortere weg hebben gevonden terug naar de centrale.
- c Het aansluitpunt moet waterdicht zijn door een waterdichte behuizing en/of aansluitkast. De aansluitingen aan de onderkant maken met deugdelijke en passende wartels.
- d De kabels goed vastmaken met een zeer goede trekontlasting. Het moet mogelijk zijn er zonder meer aan te hangen.



## 2 Snoer en kabel

Er worden in de praktijk nogal wat verschillende snoeren en kabeltjes gebruikt om de spanning over te brengen. Het 2 aderig tweelingsnoer wat in de huiskamer wordt gebruikt begint te verveken bij een temperatuur van ca 40 graden Celsius. Een temperatuur die we vooral in de zomer nogal snel halen aan boord van een schip. Duidelijk is dan dat dit soort snoer aan boord nooit toegestaan is. Wij moeten het hebben van de zwaarder geïsoleerde materialen.

Voor tijdelijke verbindingen zijn de neopreen rubber werkplaatssnoeren of verdeelsnoeren zeer geschikt.

Liever gebruik ik voor de walaansluiting een 3 aderig afgeschermd snoer (met de toevoeging AS in de kwaliteitsaanduiding). Deze afscherming leg ik dan aan aarde. Bij beschadiging met een metalen voorwerp ligt het metalen voorwerp dan aan aarde voor het een spanningvoerende geleider kan raken. De sterkte van het snoer wordt mede bepaald door de diameter van de aders daarom deze zo dik mogelijk kiezen. Minimaal 1.5 kwadraat.

Een verlengsnoer uit één stuk, vanaf de totempaal op de steiger tot in het schip is al een heel goed begin.

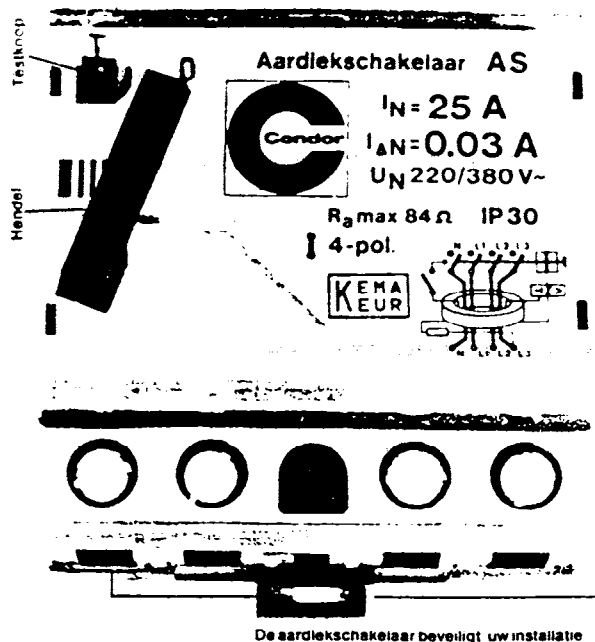
Vrijwel geen enkele waterdichte steker is in de praktijk ook echt blijvend waterdicht, dus bij verlengsnoeren die uit meer dan één deel zijn opgebouwd, mag men vroeg of laat op problemen rekenen.

De manier waarop het snoer het schip binnenkomt is een tweede punt van aandacht. Vaste installaties zijn hierbij altijd te prefereren boven losse snoeren. Een opschroefbare steker met afdekplaat (caravan aansluiting) is echt niet zo moeilijk zelf te installeren en staat heel wat professioneler dan de losse draden die door een kierend luik naar binnen komen zetten. Zoek voor zo'n steker een plaatsje waar het altijd droog blijft, zoals bv. vlak onder het kajuitdak.

Let er ook op dat het geheel niet in de weg zit of kan beschadigen bij ruwweerhandelingen. Kierende luiken of half openstaande raampjes met scherpe aluminium randen zijn trouwens niet alleen vanwege esthetiek af te raden. Zij snijden op onverwachte momenten de beschermende kabelmantel door, met alle risico's van dien.

De aardlekschakelaar.

Dit is een heel aanbevelenswaardig onderdeel in de elektrische installatie, maar het rustgevende bezit ervan mag geenszins leiden tot een onbekommerd gedrag. Het is namelijk helemaal niet het wondermiddel dat iedereen er graag in ziet. Hoe werkt de aardlekschakelaar? De aardlekschakelaar is een klein maar nauwgezet boekhoudertje. Het telt ieder elektron dat het schip binnengaat en eveneens alle elektronen

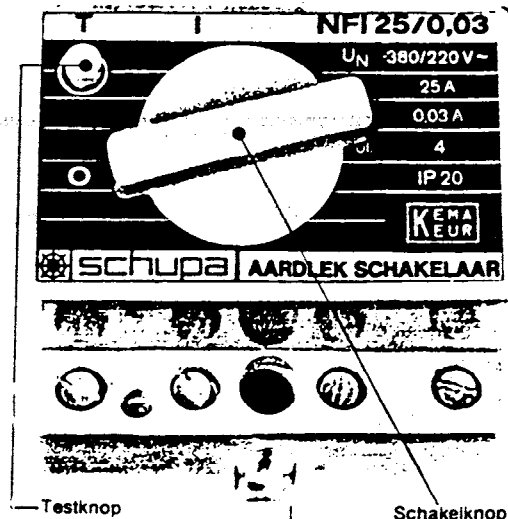


die het pand op de reguliere manier verlaten. Als deze balans niet klopt, hebben een aantal elektronen zich onderweg uit het voorgeschreven circuit weten te bevrijden; zij zijn misschien naar het water afgevloeid, of via de derde draad in het snoer, de aarddraad, naar de walpaal. Is dat verschil meer dan 0.03 ampère, dan reageert de aardlekschakelaar daar onmiddellijk op en schakelt binnen 0.2 seconde de installatie uit. Dit is zo snel dat u misschien nog wel een elektrische schok voelt, maar deze is ongevaarlijk. Zo voorkomt dit levensbeschermende apparaat dat er stroom via mens of dier naar het water wegvloeit, wat de dood ten gevolge kan hebben.

Omdat veel ongelukken inderdaad gebeuren doordat iemand een onder spanning staand onderdeel vasthoudt, terwijl hij of zij met de voeten op het natte dek staat, is de aardlekschakelaar zeer zeker een noodzakelijk onderdeel van de installatie. Vooral lastrafo's hebben de eigenschap nogal eens te lekken.

De aardlekschakelaar beveiligt evenwel niet tegen de mogelijkheid dat men zichzelf als elektrisch apparaat gebruikt. Wie bij voorbeeld kans ziet om zijn beide vingers in het stopcontact te steken, mag in zijn oncomfortabele positie niet op de hulp van enige aardlekschakelaar rekenen. Dit apparaat is een kille boekhouder en ziet nu geen tekorten op de balans omdat hierbij

weinig of geen stroom naar de aarde wegvloeit. De stroom draait namelijk door u net zo'n rondje als door de eerste de beste schemerlamp en die mag de schakelaar tenslotte ook niet afschakelen.



Helemaal veilig wordt elektriciteit dus nooit en men moet altijd op z'n hoede blijven, vooral bij de extra gevaarlijke walstroom. Installatie van een aardlekschakelaar blijft noodzakelijk. Last heeft u er niet van, ook al zijn er in dezelfde aanvoerleiding drie geïnstalleerd. Let bij eventuele aanschaf wel even op de aanspreekwaarde. Het is namelijk niet zo dat aardlekschakelaars bij ieder electron te kort meteen afschakelen. In de schakelaar zit een tolerantie ingebouwd, en die kan verschillen voor de diverse toepassingen. In huizen gebruikt men hier en daar aanspreekwaarden van 40 milli-ampère, maar in een natte omgeving is een veiliger waarde van 10 milli-ampère beter op zijn plaats maar niet altijd toepasbaar.

Bij de installatie moet men in de gaten houden dat het toestel alleen beveiligt wat erop is aangesloten. Wie de aardlekschakelaar aan het einde van het snoer opneemt, beveiligt wel het schip, maar niet het snoer zelf. Dit is iets om rekening mee te houden nu er automatische walaansluitingspanelen te koop zijn met een ingebouwde aardlekschakelaar. Hierbij is de aanvoer over de steiger en het gedeelte aan boord tot dit paneel geenszins beveiligt!

Aardlekschakelaar uit? Storing zoeken!  
Heeft de aardlekschakelaar z'n werk  
gedaan omdat ergens een defect is, dan  
moet de storing worden opgespoord,  
anders blijft de aardlekschakelaar  
uitschakelen.

Dit opsporen gaat als volgt:

- 1 Schakel alle groepen uit die door de  
aardlekschakelaar zijn beveiligd.
- 2 Schakel één voor één de groepen weer  
in.
- 3 Indien bij het inschakelen van een  
groep de aardlekschakelaar uitvalt,  
weet u dat de storing in deze groep  
zit.
- 4 Schakel deze groep uit en de  
aardlekschakelaar weer in.
- 5 Haal alle stekkers van de "gestoor-  
de" groep uit de stopkontakten en  
schakel de groep weer in.
- 6 Schakelt de aardlekschakelaar de  
groep weer uit, dan zit er een fout  
in de installatie. Hiervoor dient u  
contact op te nemen met een erkend  
elektrotechnisch installateur.
- 7 Schakelt de aardlekschakelaar de  
groep niet uit, dan kunt u het  
defekt opsporen door de stekkers één  
voor één in de stopkontakten te  
steken tot de aardlekschakelaar weer  
op "uit" springt.

De laatste bescherming is de zekering.  
Een zekering is geen waakhond tegen  
zich geniepig uit de benen makende  
electronen, maar beveiligt in eerste  
instantie tegen een te groot stroomver-  
bruik, bijvoorbeeld door een botte  
kortsluiting. Automatisch werkende  
uitvoeringen van zekeringen kunnen qua  
uiterlijk vaak verrassend veel op  
aardlekschakelaars lijken. Haal ze niet  
door elkaar en breng beide aan als ze  
tot nu toe ontbreken!

Opmerking:

Zie ook het handboek voor de motordrij-  
ver het hoofdstuk Electriciteit op blz.  
124 ev.

## WETTEN EN VOORSCHRIFTEN 3

In deze aflevering weer een gedeelte  
van de wettelijke bepalingen en  
reglementen voor zover deze van belang  
zijn voor de Nederlandse vaarwegen.  
Alleen die gedeelten worden behandeld  
voor zover deze voor ons van belang  
zijn.

### o. Scheepvaartreglement Westerschelde.

=====

In het Scheidingstractaat van 1839, dat  
de losmaking van België als zelfstandi-  
ge staat bezegelde, werd reeds het  
belang erkend, dat de Westerschelde  
betekende als toegangsweg naar de  
Belgische havens Antwerpen en Gent, met  
name voor de zeescheepvaart. Het  
Scheepvaartreglement Westerschelde is  
dan ook eerst tot stand gekomen na  
langdurig overleg tussen Nederland en  
België. Dit slepende overleg maakte  
duidelijk, dat genoemd reglement moest  
worden afgeleid van het zeeaanvarings-  
reglement, gezien het grote belang van  
de zeescheepvaart in dit vaargebied.  
Het was echter noodzakelijk meer  
aandacht aan de medegebruikers van de  
Westerschelde te schenken - de  
belangrijke binnenvaart, de visserij en  
de recreatievaart -, dan hen door het  
Zeeaanvaringsreglement wordt toege-  
schreven.

De voorschriften zijn van toepassing op  
zowel de Nederlandse Westerschelde als  
op de Belgische Beneden-Zeeschelde en  
vertonen slechts onderling minder  
belangrijke afwijkingen waar de  
plaatselijke situatie dit vereist.

Door zijn uiterlijk onderscheidt de  
Westerschelde zich van de overige  
Nederlandse (binnen)wateren. Ook in  
juridisch en nautisch opzicht verschilt  
dit water zich van de rest van  
Nederland. Het Nederlandse deel bestaat  
bijna geheel uit meerdere vaargeulen  
gescheiden door banken en ondiepten,  
terwijl afwisselend sterke eb- en  
vloedstromen optreden. Men spreekt hier  
dan ook beter van een zee-arm, dan van  
een rivier.

Voor België is de Westerschelde de  
internationale zeescheepvaartweg,  
waarvan het bestaan van de zeehavens  
van Antwerpen en Gent afhankelijk is.  
Ook voor Nederland is de Westerschelde  
van belang als zeescheepvaartweg. Voor



België is de Westerschelde tevens een internationale binnenscheepvaartweg tussen Antwerpen en Gent. Voor Nederland is dit water zowel van belang voor de nationale als de internationale binnenscheepvaart.

Het werkingsgebied van dit reglement is slechts beperkt. Het is daarom noodzakelijk, dat de bepalingen niet in grote mate afwijken van de reglementen, die gelden op de aansluitende vaarwegen. Dit geldt in het bijzonder t.a.v. de bepalingen ter voorkoming van aanvaring. Om onzekerheid en verwarring te voorkomen, dienen deze zoveel mogelijk gelijk te zijn op alle wateren.

In principe zouden de regels van de Westerschelde overeen moeten komen met:

- a. De bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee van 1972 en
- b. de Code Européen des voies de Navigation Intérieure (CEVNI).

Beide voorschriften stemmen echter niet met elkaar overeen.

Realisatie van gelijklopende bepalingen is een zaak van internationaal overleg op zeer lange termijn. Het Scheepvaartreglement Westerschelde is uiteindelijk zo geworden, dat de beide landen zich in de werking ervan hebben kunnen schikken.

Het Scheepvaartreglement Westerschelde bestaat uit 9 hoofdstukken en een groot aantal bijlagen:

- 1 Algemene bepalingen
- 2 Voorschriften betreffende het uitwijken
- 3 Lichten en dagmerken
- 4 Geluids- en lichtseinen
- 5 Duwvaart
- 6 Bepalingen voor kleine vaartuigen
- 7 Bijzondere bepalingen voor het redegebied Vlissingen
- 8 Diverse bepalingen
- 9 Eindbepalingen

De bijlagen bestaan uit wijzigingen en aanvullingen op het reglement sinds het van kracht worden op 1 januari 1982.

d. Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee.

=====

Als laatste in de serie "Aanvaringsreglementen" willen we in het kort iets zeggen, over wat men in de spreektaal

altijd noemt: het Zeeaanvaringsreglement (ZAR).

Weliswaar zal het aantal groepen beperkt zijn, die dit reglement in de praktijk kunnen toetsen, doch zonder vermelding zou dit boekwerk niet compleet zijn, omdat ons land toch over veel water beschikt, waarop dit reglement van toepassing is. Buiten de Noordzee, is dit reglement ook van belang voor de vaart op de Eems en de Dollard. In overleg met de Duitse autoriteiten is bepaald, dat op deze wateren het ZAR zal gelden.

Het huidige ZAR is tot stand gekomen met het Verdrag betreffende de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, gesloten te Londen in 1972. Nadere uitwerking van de in dit verdrag opgenomen bepalingen hebben geresulteerd in een reglement, dat op 15 juli 1977 van kracht is geworden.

Met name de "Inter-governmental Maritime Consultative Organization" (IMCO), als gespecialiseerd lichaam van de Verenigde Naties heeft zich bezig gehouden met de tot stand koming van en het inhoud geven aan dit reglement. Vooral met het instellen van de z.g. routingssystemen heeft deze Inter-gouvernementele Raadgevende Organisatie voor de Scheepvaart veel bijgedragen aan de veiligheid van de vaart ter zee. In tegenstelling tot veel andere reglementen zijn de bepalingen van het ZAR niet opgenomen in artikelen, doch in "voorschriften".

De algemene indeling omvat 38 voorschriften en 5 aanhangsels. De voorschriften zijn onderverdeeld in 5 delen.

Deel A Algemeen

Deel B Voorschriften betreffende het uitwijken

Afdeling I Gedrag van schepen bij elk soort zicht

Afdeling II Gedrag van schepen in het zicht van elkaar

Afdeling III Gedrag van schepen bij beperkt zicht

Deel C Lichten en dagmerken

Deel D Licht- en geluidsseinen

Deel E Vrijstellingen

De 5 aanhangsels behandelen de volgende zaken:

Aanhangsel I

Plaatsing en technische bijzonderheden van lichten en dagmerken

Aanhangsel II

Aanvullende seinen voor vissersschepen die in elkaars nabijheid vissen

Aanhangsel III

Technische bijzonderheden van toestellen voor geluidsseinen

Aanhangsel IV

Noodseinen

Aanhangsel V

Verkeersscheidingsstelsels

De voorschriften zijn van toepassing op alle schepen in volle zee en ALLE wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeeschepen, tenzij door de bevoegde autoriteiten anders is vastgesteld (b.v. Waddengebied, Westerschelde, enz.).

Het ZAR spreekt duidelijk van alle schepen en maakt geen onderscheid in kleine en andere schepen, zoals de andere reglementen.

e. Algemeen Reglement van Politie voor rivieren en rijkskanalen (A.R.P.).

=====

Algemeen reglement van politie voor rivieren, kanalen, havens, sluizen, bruggen en daartoe behorende werken, onder beheer van het Rijk.

Het B.P.R. spreekt over "alle openbare wateren binnen het Rijk". Het A.R.P. geeft meteen al duidelijk aan op welke wateren het reglement van toepassing is, n.l. die, welke in beheer en onderhoud zijn bij het Rijk.

Een tweede verschil tussen B.P.R en A.R.P. vindt men in de strekking van de reglementen. Het B.P.R. schrijft gedragsregels voor om tot een zo veilig mogelijke vaart te komen en om aanvaringen te voorkomen. Het A.R.P. geeft voorschriften ter bevordering van een doelmatig gebruik van de waterwegen en tot instandhouding van de (kunst-)werken.

Het A.R.P. is verdeeld in titels en telt 99 artikelen.

Hoewel de inhoud van het reglement in de praktijk weinig bekendheid heeft en er op het examen vaarbewijs nauwelijks over gesproken wordt, moet het belang van dit reglement niet worden onderschat.

Gelet op artikel 4, dient op ieder wachtschip een exemplaar van het A.R.P. aanwezig te zijn.

Artikel 1.

1 Dit reglement is van toepassing op de openbare wateren en de daartoe behorende oevers, grond- en kunstwerken, beplantingen, gebouwen en verder toebehoren, alles voorzover die wateren, onderscheidenlijk hetgeen daartoe behoort, zijn onder beheer van het Rijk en voorzover van dit reglement bij de bijzondere reglementen niet is afgeweken.

3 Rivieren in de zin van dit reglement zijn : de IJssel met zijn mondingen, het Zwarte Water met zijn monding, de Overijsselsche Vecht, de Boven-Merwede, de Beneden-Merwede, De Noord, de Nieuwe Maas, het Scheur, de Doorgraving tot aan de lijn door de koppen der zeehoofden, de Koningshaven, de Hollandsche IJssel beneden de afdamming bij Gouda met de Sliksloot, de Oude Maas, het Spui, de Maas, de Afgedamde Maas, het Heusdensche Kanaal, de Bergsche Maas, het Oude Maasje, de Donge vanaf de samenkomst met het Wilhelminakanaal tot de uitmonding in de Amer, de Amer, de kreken en killen in de Zuidhollandse en Brabantse Biesbosch met inbegrip van het Otterkanaal en de Helsloot, de Nieuwe Merwede, het Wantij, de Dordtsche Kil, het Hollands Diep, het Haringvliet, het Volkerak, het Krammer, het Zijpe, het Mastgat, het Keten, de Krabbenkreek, de Eendracht, de Oosterschelde, de Zandkreek, het Tholensche Gat en het Bergsche Diep met het verlengde daarvan tot de haven van Bergen op Zoom.

Artikel 3

Voor de toepassing van dit reglement en van de bijzondere reglementen wordt een vaartuig, dat zich door zijne eigen mechanische kracht voortbeweegt, ongeacht of het daarbij al dan niet

zeil voert en ook dan, wanneer het gedurende de vaart bij het manoeuvreren zich tijdelijk met stilstaande machines beweegt of tijdelijk stil ligt, aangemerkt als stoomvaartuig. Is zodanig vaartuig, geen gebruik makende van zijn eigen mechanische voortbewegingskracht, onder zeil, dan wordt het beschouwd als zeilvaartuig.

#### Artikel 4

2 Elke schipper, die een der in artikel 1 genoemde wateren bevaart of van aldaar bedoelde werken gebruik maakt, moet van een exemplaar van dit reglement en van het betrokken bijzonder reglement (zie hoofdstuk "bijzondere reglementen"), benevens van het Binnenvaart Politie Reglement, voorzien zijn. Hij moet deze, desgevorderd, aan de ambtenaren, in artikel 93 bedoeld, vertonen.

#### Artikel 14

- 1 Het aandoen van een haven is verboden, wanneer des daags een rode vlag op een der havenhoofden en des nachts een tweede rood licht wordt getoond nabij het gewone rode havenlicht.
- 2 Bij havens, waar een en ander niet mogelijk is, worden de genoemde seinen geplaatst als in de voor die havens geldende bijzondere reglementen van politie.

#### Artikel 15

1 Het openen ener sluis ter spuiing wordt ten minste een uur te voren aangeduid, des daags door een blauwe vlag, waarin met witte letters het woord 'spuien', des nachts door drie rode lichten, geplaatst in de hoekpunten van een gelijkzijdige driehoek, met de top naar boven gericht.

#### Artikel 16

1 Bij het naderen van sluizen en bruggen moet de schipper de vaart van het vaartuig zodanig verminderen, dat het zo nodig op 100 m van de sluis of brug kan stoppen. Bij de daartoe gestelde handwijzers of tekenen moeten de zeilen gestreken of in de gei gebracht worden. De sluis- of brugwachters moeten met de stoomfluit, de scheepsklok of de misthoorn, of wel door roepen worden

gewaarschuwd.

- 2 De schipper moet het vaartuig doen stoppen, des daags indien een rode cylinder, afgedekt door een halve bol, of een rood bord of een rode vlag of een of meer rode lichten op de sluis of de brug worden getoond en des nachts indien een of meer rode lichten worden getoond. Hij moet dan desgevorderd zijn vaartuig ter plaatse, hem door de sluis- of brugwachter aan te wijzen, vastleggen. De doorvaart is niet geoorloofd, zolang de voornoemde seinen niet zijn verwijderd.
- 3 Wanneer de sluis of de brug niet voor doorvaart in gereedheid kan worden gebracht en dus de doorvaart gestremd is, wordt dit des nachts door twee rode lichten boven elkaar aangeduid; deze bepaling geldt niet voor sluizen en bruggen, waardoor volgens de bijzondere reglementen de vaart des nachts, hetzij geheel is verboden, hetzij slechts is toegelaten op vertoon van een vergunning, of waarvoor andere bijzondere bepalingen omtrent doorvaart des nachts zijn gesteld.

#### Artikel 17

Wanneer twee of meer vaartuigen tegelijk een sluis of brug naderen, regelt de sluis- of brugwachter de volgorde, waarin zij mogen naderen, en de afstand, die zij daarbij onderling moeten bewaren.

#### Artikel 18

1 Elk vaartuig wordt geschut naar de orde van aankomst, met dien verstande, dat een later aangekomen kleiner vaartuig geschut kan worden voor een vroeger aangekomen groter vaartuig, wanneer in verband met de reeds ~~rechtens~~ ter doorschutting of op te nemen vaartuigen, voor het grotere voor het ogenblik de ruimte in de schutkolk ontbreekt. Indien zich van weerszijden vaartuigen ter doorschutting aanmelden, worden zij beurtelings van de ene en de andere zijde doorgelaten, te beginnen met het vaartuig, komende van de kant, waar de waterstand gelijk is aan die der schutkolk. Bij drukke scheepvaart geven de sluismeesters of sluiswachters voor het bewaren der orde nummers af.

#### Artikel 21

- 2 Het is verboden door een sluis of door een beweegbare brug, die voor de doorvaart geopend moet worden, te varen, bij afwezigheid van de betrokken ambtenaar van de waterstaat, genoemd in artikel 2, onder b of c, of in strijd met diens verbod.

#### Artikel 24

- 1 In de regel wordt een brug, telkens nadat twee vaartuigen achtereen zijn doorgevaren, ten behoeve van het verkeer te land gesloten. De brugwachter is bevoegd, bij uitzondering van deze regel af te wijken, zo het doorvaren van een vaartuig zolang duurt, dat door het doorlaten van een tweede vaartuig de belangen van het verkeer te land te zeer zouden worden benadeeld.
- 2 Sleep treinen worden in hun geheel in eens doorgelaten.
- 3 Bij het doorvaren ener brug hebben de vaartuigen, die voor stroom gaan, de voorrang boven die welke tegen stroom gaan. Wanneer er geen stroom gaat, hebben de vaartuigen, die voor de wind gaan, die voorrang boven die, welke gesleept of gejaagd worden.

#### Artikel 32

- 1 Bij het voorbijvaren van diep geladen vaartuigen, baggermolens, in lossing of lading liggende vaartuigen, vloten of andere drijvende inrichtingen, voor welke de golfslag gevaarlijk kan zijn en die tot teken daarvan moeten vertonen des daags een rode vlag, des nachts twee helder rode lichten loodrecht boven elkander gehesen, met een tussenruimte van niet minder dan 0.50 m en niet meer dan 1 m, moeten stoomvaartuigen hun vaart zodanig verminderen als nodig is om nadelige golfslag te voorkomen.

#### Artikel 72

- 1 Stoomvaartuigen mogen niet varen met een grotere snelheid dan 75 m in de minuut (is 4,5 km/uur):
  - 1e bij het varen tussen de bij sluizen, bruggen en ponten geplaatste handwijzers of tekenen;
  - 2e bij het voorbijvaren van in tegengestelde richting varende stoomvaartuigen.

- 2 De ambtenaren van de waterstaat, genoemd in artikel 2, onder b en c, zijn bevoegd, de schippers te bevelen, de boven aangegeven snelheid nog te verminderen.

#### Artikel 79

De gesleept wordende vaartuigen mogen op het kanaal geen groot of klein zeil voeren. Van die vaartuigen moeten gedurende de vaart alle zeilen gestreken of opgeborgen zijn.

#### Artikel 80

- 1 Stilliggende vaartuigen en vloten moeten, waar dit mogelijk is, worden vastgelegd aan de daartoe bestemde meerpalen en dukdalven.
- 2 Het vastleggen aan bomen, telegraafen en telefoonpalen of aan palen van andere elektrische geleiding, als ook aan andere voorwerpen, welke voor dat doel niet zijn ingericht of tegen zodanig gebruik niet bestand zijn, is verboden.

#### Artikel 84

De schipper van een vaartuig, liggende bij een aanlegplaats, moet gedogen, dat een ander vaartuig ter zijde van het zijne komt en daarover gemeenschap met de wal hebbe, mits niet om te laden of te lossen.

#### Artikel 88

Het is verboden zonder daartoe door de ambtenaren van de waterstaat, genoemd in artikel 2, onder b en c, te zijn aangezocht, bruggen te wippen, te draaien, te openen of te sluiten, sluisdeuren te openen of te sluiten, schuiven te lichten of te sluiten, schotbalken te lichten of andere werkzaamheden dier ambtenaren te verrichten.

#### Artikel 93

- 1 Met de handhaving van dit algemeen reglement en van de bijzondere reglementen zijn belast de ambtenaren en beambten der Rijks- en gemeentepolitie, de ambtenaren van de waterstaat, die van het loodswezen, van de ambulante recherche te water en die, belast met het toezicht op de visserij.

Kees Sinke



telefoon 033-960911

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