

# M3

12

*3 maandelijks periodiek  
voor geregistreerde  
wachtschepen*

**Landelijk Nautisch-Technische Commissie  
SCOUTING NEDERLAND**

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

M.C. Veldhoen Binnenwegje 1 4625 CV Bergen op Zoom 01640-55328

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

Boudewijn de Haas Oosterstraat 7-9 2611 BT Delft

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 sluisen 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 kopiëren en te versturen naar diegenen die ze nodig hebben.

## VOORWOORD

31 mei 1991

### Vertraging

Op de vergadering van de LNTC was afgesproken dat de uitwerking van de M3 enquête in dit blad verwerkt zou worden. Hoewel de basis van dit M3 blad is reeds op 11 december 1990 is gelegd kan ik nu pas het voorwoord schrijven. Door het trage inleveren van de laatste enquêteur en de nog veel tragere verwerking van de gegevens op het Landelijk Bureau, is het helaas niet gelukt om dit blad eerder te laten verschijnen. Het trage uitkomen wordt hopelijk enigszins gecompenseerd door de omvang.

Eigenlijk kwam deze vertraging me wel goed uit. Sinds december hebben we namelijk al onze vrije tijd gebruikt om een boek te maken. Dit is de "Schepenlijst 1991" van de "Landelijke Vereniging tot behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig". Dit boek met teksten en tabellen van 240 schepen, 50 tekeningen en 160 foto's lijkt een schitterende uitgave te worden en verschijnt in de laatste week van juli tijdens de zomerreunie van de LVZB in Dordrecht. Een echt "Collectors Item". voor F 25.- plus F 6.- porto te bestellen door het bedrag te storten op giro 617905 ten name van LVZB 'Het Varend Museumschip' postbus 2004, 1000 CA Amsterdam.

### Gasgevaar

In deze uitgave vervolgen we ons verhaal over GAS. Ik schrijf het maar met hoofdletters. Wat een gevaarlijk spul is dat! De kranten stonden er weer bol van. Als het nu maar bij de kranten bleef. Er zijn zelfs weer dodelijke ongelukken gebeurd. Zo moet ik weer denken aan het verhaal van Nico. Wat ingekort laat ik zijn verhaal hier onder volgen.

Nico is de hele ochtend bezig met het onderhoud aan zijn schip. Komt er een oud mannetje naar hem toe, begint wat te kletsen en zegt op een bepaald moment: "Jij bent een handige jongen, jij hebt vast wel verstand van gas. Wij hebben vanmorgen een nieuwe fles gas aangesloten en die is nu al weer leeg. Wil jij even kijken wat er aan de hand is?"

Samen kuieren ze naar het ook op jaren zijnde jacht van het echtpaar. De gasstank is enorm. De gasfles gaat dicht en ze zetten alles open. Er wordt een tijdje op de steiger gebivakkeerd om het gas kwijt te raken. Na een half uur gaat Nico aan boord en begint bij de fles aan de slang te pulken. Tot zijn verbazing breekt de slang ter plaatse. Even verder geprobeerd; het zelfde resultaat. Blijkt de slang achter de beschieting te verdwijnen en bij het gasstel weer voor de dag te komen. 20 Jaar geleden aangebracht en nu pas stuk! Hoe zo risico...

De tip gegeven: een koperen leiding in een plastic pijp te laten monteren met de juiste kranen en slangen door een gasfitter. Wat blijkt na verloop van tijd? De gasfitter heeft zich een deuk gelachen over die plastic pijp. Heeft gaatjes in de spanten geboord en daar de koperen pijp doorgestoken. Hoe zo risico...

### Communicatie

Het is u vast wel opgevallen dat bijna alle verhalen door mij zijn geschreven. Aan materiaal is er geen gebrek, maar het is wel een vorm van eenrichtings verkeer. Daar kunt u best wat aan doen. Schrijf eens wat, laat eens wat horen, stuur alle beloofde verhalen eens op, dan kunnen wij een gevarieerder blad maken. Zie ook de gemaakte opmerkingen bij de enquête.

Met een linker van,

Henk Bos.

## INHOUD

GAS 4 SLAGEN EN LEIDINGEN . . . . .	5
Buisleidingen en flexibele leidingen . . . . .	5
Distributienet . . . . .	6
AAN DE GASLANG ZIT VEEL VAST! . . . . .	6
Synthetisch rubberen slang . . . . .	6
Zwart rubberen slang <u>zonder</u> inlagen . . . . .	6
Oranje-rode rubberen slang met inlage . . . . .	6
Hogedruk slang . . . . .	7
Patentslang - lagedruk . . . . .	7
Beugels . . . . .	8
ontdek je lekje . . . . .	8
lekzoeker . . . . .	8
De leidingen . . . . .	9
BEDIENING EN ONDERHOUD . . . . .	10
Bedrijfsklaar maken . . . . .	10
Kontroles tijdens de vaart . . . . .	11
Startlijst Hoofdmotor . . . . .	12
Uurkontrolle hoofdmotor . . . . .	13
ELEKTRISCHE AGGREGATEN 2 . . . . .	14
Het IM-stelsel . . . . .	14
TN-stelsel . . . . .	14
IU-stelsel . . . . .	14
JACOBA deel 2: Hoe de Jacoba II dan wel vaart . . . . .	15
De historie van het schip . . . . .	15
De stam en het varen . . . . .	16
WETTELIJKE BEPALINGEN . . . . .	19
Vervolg Binnenschepenwet . . . . .	19
OPROEP REDDINGSMAATSCHAPPIJ . . . . .	24
IN DE BLADEN GEZIEN . . . . .	25
onderhoud overlevingspakken . . . . .	25
Vaarbelasting ook voor Scouting? . . . . .	25
Klein vaarbewijs uitgesteld tot april 1992 . . . . .	26
Reddingmaatschappij . . . . .	26
Marifoonexamens zwaarder . . . . .	26
CIRCULAIRE KSR NR. 01/1991 over niet meer toegestane marifoons . . . . .	27
AANMELDINGSFORMULIER . . . . .	33
UITSLAG VAN DE M3 ENQUÊTE . . . . .	34

## GAS 4 slangen en leidingen

SCOUTING:

### 8. Buisleidingen en flexibele leidingen

1. De leidingen moeten uit vast aangelegde stalen of koperen buizen bestaan. De aansluitleidingen aan de flessen moeten evenwel bestaan uit voor propaan geschikte hogedrukslangen of spiraalvormige buizen met een lengte van ten hoogste 1 meter. De gebruiksapparaten worden aangesloten met voor propaan geschikte slangen met een lengte van ten hoogste 1 meter.
2. De leidingen moeten bestand zijn tegen alle aan boord bij normale omstandigheden optredende invloeden, in het bijzonder wat corrosie en sterkte betreft, en naar hun eigenschappen en opstelling een voldoende gastoevoer naar de gebruiksapparaten met betrekking tot hoeveelheid en druk verzekeren.
3. De buizen moeten zo weinig mogelijk koppelingen bevatten. De buizen en koppelingen moeten gasdicht zijn en bij alle trillingen en uitzettingen waaraan zij blootgesteld kunnen worden, gasdicht blijven.
4. De buizen moeten goed toegankelijk, behoorlijk bevestigd en overal op die plaatsen beschermd zijn, waar gevaar van stoten of wrijvingen bestaat, vooral bij de doorvoeringen door stalen schotten of metalen wanden. Stalen buizen moeten over hun gehele uitwendige oppervlakte corrosiebestendig zijn gemaakt.
5. De slangen en koppelingen moeten bestand zijn tegen alle bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden. Zij moeten bovendien zo zijn aangelegd, dat zij niet onder spanning staan, niet ontoelaatbaar worden verwarmd en over hun gehele lengte kunnen worden gecontroleerd.

STAATSBLAD 466 BINNENSCHEPENBESLUIT

### 8.08 Buisleidingen en flexibele leidingen

1. De leidingen moeten uit vast aangelegde stalen of koperen buizen bestaan. De aansluitleidingen aan de flessen moeten evenwel bestaan uit voor propaan geschikte hoge-drukslangen of spiraalvormige buizen met een lengte van ten hoogste 1 meter. De gebruiksapparaten die niet vast zijn ingebouwd, mogen zijn aangesloten door middel van geschikte slangen met een lengte van ten hoogste 1 meter.
2. Leidingen moeten bestand zijn tegen alle aan boord bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden, in het bijzonder wat corrosie en sterkte betreft. Zij moeten door hun eigenschappen en opstelling een voldoende gastoevoer naar de gebruiksapparaten met betrekking tot hoeveelheid en druk waarborgen.
3. Buizen moeten zo weinig mogelijk koppelingen bevatten. Buizen en koppelingen moeten gasdicht zijn en bij alle trillingen en uitzettingen waaraan zij blootgesteld kunnen worden, gasdicht blijven.
4. Buizen moeten goed toegankelijk, behoorlijk bevestigd en overal op die plaatsen beschermd zijn, waar gevaar van stoten of wrijvingen bestaat, vooral bij de doorvoeringen door stalen schotten of metalen wanden. Stalen buizen moeten over hun gehele uitwendige oppervlakte corrosiebestendig zijn gemaakt.
5. Slangen en koppelingen moeten bestand zijn tegen alle bij normale bedrijfsomstandigheden optredende invloeden. Zij moeten bovendien zo zijn aangelegd, dat zij niet onder spanning staan, niet ontoelaatbaar worden verwarmd en over hun gehele lengte kunnen worden gecontroleerd.

## 9. Distributienet

1. Geen enkel deel van de installatie mag zich in de machinekamer bevinden, met uitzondering van installaties voor het verwarmen van gloei-kopmotoren.
2. Het gehele distributienet moet door een steeds makkelijk en snel te bereiken hoofdkraan, die van dek af toegankelijk is, kunnen worden afge-loten.
3. Ieder gebruiksapparaat moet aan een aftakking zijn geplaatst, die door middel van een afzonderlijke kraan kan worden afgesloten.
4. De kranen moeten zoveel mogelijk beschermd zijn tegen weersinvloeden en schokken.

## 8.09 Distributienet

1. Geen enkel deel van de installatie mag zich in de machinekamer bevinden. Op tankschepen waarop het VBG van toepassing is, mag zich behou-dens het gestelde in artikel 8.05 geen enkeldeel van de installatie in de ladingzone bevinden.
2. Het gehele distributienet moet door een steeds makkelijk en snel te be-reiken hoofdkraan kunnen worden af-geloten.
3. Ieder gebruiksapparaat moet aan een aftakking zijn geplaatst, die door middel van een afzonderlijke kraan kan worden afgesloten.
4. De kranen moeten zodanig zijn aange-bracht, dat zij zoveel mogelijk te-gen weersinvloeden en schokken zijn beschermd.

---

Aan de GASSLANG zit veel vast!

Bij elke controle blijkt steeds weer opnieuw dat de verdroogde, de te lange, de verkeerde, of de onjuist aangesloten slang oorzaak is van een groot stuk onveiligheid. Als voorbeeld hebben we de resultaten van de controles, die de Rijkspolitie te Water regelmatig aan boord van pleziervaartuigen uitvoert. De defecte slang, of het ontbreken van klemmen, scoort bij elk onderzoek heel hoog. En datzelfde droevige resultaat wordt geboekt op campings. Mensen rea-liseren zich kennelijk niet hoe groot het gevaar van een verkeerde of defecte slang kan zijn en hoe snel en eenvoudig zo'n gevaar is uit te sluiten.

We beginnen dus met de slang. Waarom de ene slang wel en een andere niet? Wat is er fout en wat is er goed?

Om te beginnen: er zijn drie soorten slangen....

a. Synthetisch rubberen slang met één of meer staaldraad- en/of textielinla-gen. Dit type slang komt in de recrea-tieve sector niet voor. Wordt alleen gebruikt voor toepassingen in de indus-

trie, waar een grote doorlaat vereist is en de kans op mechanische schade groot is.

b. Zwart rubberen slang zonder inlagen (vlg. NEN 5658), die voor BUTAAN toe-passingen mag worden gebruikt. Ze moe-ten worden geschoven op een passende slangtule (NEN 2381). Slangklemmen mo-gen op dit type slang niet worden ge-buikt, omdat door de kans op insnijding door de slangklem het middel erger zou zijn dan de kwaal.

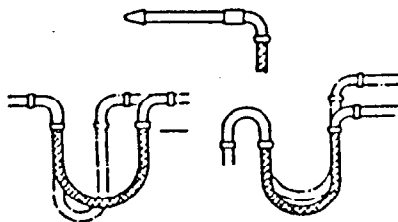
c. Oranje-rode rubberen slang met inla-ge (NEN 5654), voorzien van fabrikage-datum, voor leidingen met een nominale effectieve druk van 400 kPa (4 bar), die aangesloten moet worden op bijpas-sende slangtules (type H, NEN 2381). Hierbij moeten doelmatige slangklemmen worden aangebracht.

Slangklem



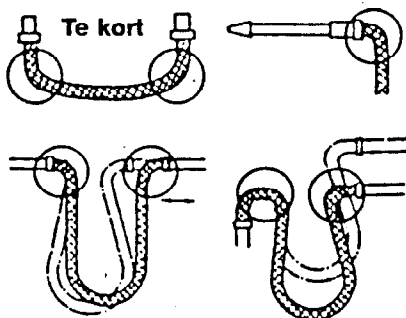
Deze laatst genoemde slangsoort C, is de meest geëigende voor recreatief gebruik. De slang kan gewoon per meter worden gekocht, of korte stukken voorzien van standaard-koppelingen. Altijd moet de fabrikage-datum zijn vermeld, zodat men precies weet hoe oud zo'n slang is. Bij de van koppelingen voorziene slang is de datum veelal in de koppelingen ingeslagen. Voor de losse slang zijn passende slangtules in de handel, die zijn voorzien van klemkoppelingen waarmee men ze aan koperen pijp-uiteinden vastzet. Slangklemmen zijn er in vele soorten: de beste zijn de klemmen die de slang rondom aantrekken en die vervaardigd zijn van plat plaatmateriaal. In de automobiëlandustrie gebruikt men vaak slangklemmen van draadmateriaal. Deze zijn niet geschikt voor gasslangen, door de veel grotere kans op insnoering.

Zó zit het goed:



Vaste bochtstukken toepassen

Zó mag het NOOIT:



Gasslangen mogen NOOIT langer zijn dan één (1) meter!!

Moet een grotere afstand worden overbrugd, dan dient een vaste metalen leiding (veelal zacht koperen pijp) te worden aangelegd.

Hoofregel: slangen alleen dáár, waar het echt niet anders kan!

Wordt slang toegepast, dan moet er voor worden zorggedragen dat ze niet te kort gebogen worden. Beter is het om daar waar bochten vereist zijn deze nog in pijp of haakse connectie-stukken uit te voeren. Verder moet er op worden toegezien dat slangen bij kooktoestellen, kachels of koelkasten niet aan te hoge temperaturen worden blootgesteld. Bij gebruik van slang met klemkoppeling er op toezien dat de slang niet verdraait. Er mag geen "torsie" optreden!

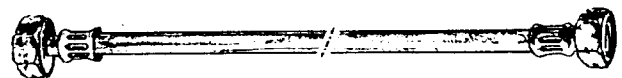
Slangen elke twee jaar vernieuwen!  
Slangen drogen uit, dus is het absoluut noodzakelijk ze op tijd te vervangen.

Aanbeveling:

Wij vinden dat het verstandig is u de oranje-rode gasslang (voor propaan) met slangklemmen aan te bevelen. Het komt steeds meer voor dat ze ook in de winter gebruikt worden. Vaak wordt in zo'n geval alleen de butaanfles verwisseld voor propaanfles, al of niet met bijbehorende drukregelaar. Aan verwisselen van slangen wordt dan helemaal niet gedacht!

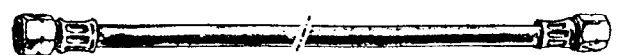
Gevolg: een volstrekt veilige installatie voor butaan wordt plotseling een heel onveilige, omdat deze niet op propaan is berekend!

Voor het hogedruk gedeelte (verbinding fles en de op de wand gemonteerde reduceer) zijn speciale slangen, voorzien van koppelingen met linkse draad in de handel. In één van de koppelingen is de fabrikage datum ingeslagen of de datum staat op de slang gedrukt.



Hogedruk slang - max. 1 meter

Voor het lagedruk gedeelte (tussen aansluitkraan en toestel) zijn ook patentslangen in de handel. Deze zijn voorzien van knelkoppelingen en voldoen aan DIN-keur DVGW Reg ND 01.8401.



Patentslang - lagedruk - max. 1 meter



### Beugels

Gebruik koperen (in ieder geval metalen) beugels met rubber inleg om leidingen vast te zetten. Let op dat de leiding voldoende expansie ruimte heeft!

### Waarop moet U letten?

- \* De leiding moet overal goed zichtbaar (te inspecteren) zijn.
- \* De leidingen mogen niet onder waterleidingen en door motor- en accu ruimten lopen. Is er geen andere mogelijkheid, dan mogen er in deze ruimten in ieder geval geen koppelingen zijn gemonteerd.
- \* De leiding moet zich minimaal 20 cm van elektrische leidingen bevinden.
- \* De leiding moet tegen mechanische schade beschermd zijn.
- \* Er moet voldoende expansie(uitzetting)ruimte zijn.
- \* Bij schotpassage's moet een schot doorvoer worden gebruikt.
- \* De leiding moet goed gebeugeld zijn.
- \* Voor diverse aftakkingen bij voorkeur een Truma afsluiterblok gebruiken. Dat geeft minder verbindingen en dus minder kans op lekkages.
- \* Kachels en geysers altijd aansluiten via een aansluitkraan en een vaste leiding.
- \* Kooktoestellen en koelkasten ook aansluiten via een aansluitkraan. Daaraan mag een flexibele leiding worden aangesloten, lengte van deze slang maximaal 1 meter.
- \* Gebruik voor alle verbindingen alleen KNEL-fittingen. Bij zacht koperen pijp steunbussen gebruiken ter voorkomng van insnoering.
- \* Flexibele slangen zodanig monteren dat zij niet door buiging overmatig kan worden belast.
- \* Voor bochten liever de pijp buigen dan haakse koppelingen gebruiken.

### ONTDEK JE LEKJE

Aan boord van vaartuigen, in caravans en vakantiehuysjes gebeuren jaarlijks talloze ongevallen die het gevolg zijn van mankementen of onoordeelkundig ge-

bruik van gasaansluitingen en -installaties. Bij controle is gebleken dat (schrik niet, of misschien juist wel) in 1978 ca. 50% en in 1988 ca. 25% van alle gasinstallaties aan boord van pleziervaartuigen onveilig is door onjuist gebruik, foutieve aanleg of het ontbreken van regelmatige controle.

Het ligt dan ook voor de hand dat hierdoor LEVENSGEVAARLIJKE situaties kunnen ontstaan.

Diverse organisaties zoals HISWA, ANWB, Stichting Recreatie en de Rijkspolitie te Water geven een aantal aanbevelingen van gasinstallaties.

- \* Laat een gasfles altijd navullen met gas waarvoor de fles gemaakt is.
- \* Ruil bruikleenflessen liever om voor een gevulde dan dat u ze laat vullen.
- \* Gasflessen met een vermelde firma-naam zijn altijd bruikleen flessen en mogen uitsluitend door die firma worden hervuld.
- \* Een volle tank dient, rechtop staand, op een koele en goed geventileerde plaats bewaard te worden.
- \* Laat de gasinstallatie en -apparatuur door een vakman controleren.
- \* Ga zorgvuldig te werk bij het aansluiten.
- \* Controleer regelmatig op lekken door afzepen van de aansluitingen.

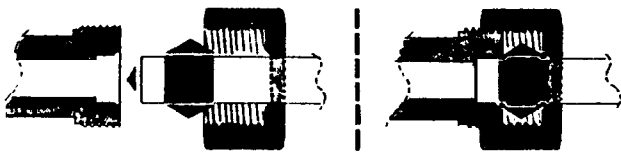
### LEKZOEKER

ASH-Sprayproducts BV - Lelystad heeft onlangs een lekzoeker onder de welluidende naam "Ontdek je Lekje" in de handel gebracht. Dit in een milieuvriendelijk spraybusje gebrachte produkt is een alternatief voor de spuitbus. Het zogenaamde afzepen geschiedt snel, nauwkeurig en moeiteloos. De gebruiker brengt de inhoud zelf op druk en sprayt koppelingen en aansluitingen rondom licht in. Indien belvorming ontstaat duidt dit op lekken.

Groot voordeel bij dit produkt is dat er gewerkt wordt zonder gasafvulling, dat er geen milieu- of mensonvriendelijke gassen vrijkomen en er zich geen brand- of explosiegevaar kan voordoen. Het flesje dat een inhoud heeft van 150 ml. garandeert u jarenlange veiligheid in uw boot en is verkrijgbaar voor f 6.95.

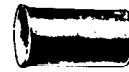


## De leidingen



SCHEMA KNELKOPPELING

\* Pruts **NOOIT** met plastic slang, waterslang of andere waterleiding artikelen, óók niet als noodoplossing!!



STEUNBUS VOOR ZACHT KOPEREN PIJP

# Controlelijst naar technische regels ANWB/HISWA

## (voor vloeibaar-gasinstallaties op motor- en zeilboten)

- Bouwer: Boottype:  
 Bootnaam: Bouwjaar:  
 Naam eigenaar:
  - Is er een gasflessenbergplaats? ja/nee  
 Indien ja:
    - aan dek (buiten)  aantal flessen en grootte in kg inhoud .....
    - in een speciale gasbun met afvoer onderin  aantal flessen en grootte in kg inhoud .....
    - in een speciale gasbun zonder afvoer onderin  aantal flessen en grootte in kg inhoud .....
  - Merk van de gasdrukregelaar: .....  
 Capaciteit/druk  30 mbar  50 mbar
  - Gegevens van de vloeibaar-gasinstallatie:
    - gassoort  propaan  butaan
    - leidingmateriaal  koper  staal (corrosiepreventie-maatregelen genomen ja/nee)
      - gebeugeld op afstand van maximaal ..... cm
      - leiding overal zichtbaar
      - metalen leiding niet zichtbaar over een afstand van ca. .... cm grootste slangstuk  langer dan 1 m  korter dan 1 m
      - hogedrukslang  jaartal .....  met slangklemmen  met schroefaansluiting  Europees keurmerk ja/nee
      - lagedrukslang  indien aanwezig, deze onmiddellijk vervangen door hogedrukslang
- Leiding beschermd tegen mechanische slijtage ter plaatse van:
- gasbun met afvoer naar buiten onderin ja/nee
  - schotdoorvoering door gasbun ja/nee
  - deksel op gasbun ja/nee
  - doorvoer door schotten ja/nee
  - bij draaiende delen in: de machiniekamer/elders
  - drukregelaar  jaar van aankoop .....  met/zonder overdrukbeveiliging (flesdruk)  manometer op lagedrukgedeelte op drukregelaar/apart

- Materiaal leidingenstelsel:
- dikwandig (1 - 1,5 mm) zacht koperen pijp
  - dunwandig (1 mm) zacht koperen pijp
  - knelverbindingen ja/nee
  - andere verbindingen, zo ja welke .....

- Geïnstalleerde verbruikstoestellen:
  - kooktoestel  thermische beveiliging ja/nee  met aansluitkraan
  - geysers  thermische beveiliging ja/nee  met afvoer  zonder afvoer  met aansluitkraan
  - verwarming  thermische beveiliging ja/nee  met afvoer  zonder afvoer  met aansluitkraan
  - koelkast  thermische beveiliging ja/nee  met afvoer  zonder afvoer  met aansluitkraan
  - andere verbruikers: .....  thermische beveiliging ja/nee  met afvoer  zonder afvoer  met aansluitkraan
- jaartal slang: .....  hoge druk
- Totaalonderzoek, controle van de gehele installatie
  - De gehele installatie is volgens het gestelde in de artikelen van het Normblad NEN 3375 geïnstalleerd (zie toelichting)
  - Een proef op dichtheid van de installatie (m.b.v. een vast ingebouwde manometer) is uitgevoerd op: ..... (datum)
  - Een proef op thermische beveiliging werd uitgevoerd op ..... (datum)

plaats, datum

firmastempel

handtekening van òf de eigenaar òf de installateur/deskundige

N.B. de eigenaar van bovengenoemd vaartuig is bekend met het feit dat de controle van de gasinstallatie iedere 2 jaar moet plaatsvinden.

## BEDIENING EN ONDERHOUD

Onder dit hoofd worden de volgende zaken verstaan:

- a het bedrijfsklaar maken;
- b controle tijdens de vaart op bedrijfsomstandigheden;
- c specifieke periodieke controles op mechanische toestand.

Bij de controles wordt de nadruk gelegd op het konstateren van afwijkingen op het normaal-beeld. Wij hopen hiermee dure reparaties te voorkomen. De motorinstallaties en onderdelen ervan zijn kostbaar. Voor de oudere machines zijn onderdelen veelal niet meer verkrijgbaar, zodat deze met veel zorg gemaakt moeten worden, wat veel tijd en geld vereist.

De meeste storingen zijn te wijten aan onwetendheid en gemakzucht. Zelden ligt de fout bij het materiaal.

- a Bedrijfsklaar maken.

De eerste vragen die we ons hierbij moeten stellen zijn:

- a Hebben we genoeg brandstof (gasolie) voor de vaart?
- b Hebben we genoeg smeerolie?
- c Hebben we genoeg water voor het gesloten koelsysteem (interkoeling)?

Voor we naar de machinekamer gaan waar-  
schuwen we de schipper of een 2<sup>e</sup> man.  
We moeten ons n.l. realiseren dat een  
machinekamer een gas-gevaarlijke ruimte  
is. Vervolgens zetten we de ventilatie  
bij, door b.v. luiken te openen of  
luchthappers te plaatsen of ventilato-  
ren te starten.  
Zie hiervoor ook reglement voor vaar-  
tuigen die de Rijn bevaren (Kon. Be-  
sluit 28-06-1948 en 2-09-1957).

Voor het betreden van de motorkamer  
schakelen we de verlichting in (liefst  
elektrisch).

Op vele schepen is de trap naar beneden  
nogal steil. De beste methode is deze  
achteruit af te gaan.

Controle van de aanzetvaten op voldoen-  
de druk. Evt. vullen met een hulp-com-  
pressor (denk aan de koeling van de  
hulp-compressor).

Water van dagtank aftappen - dagtank  
vullen.

Alle motoren: smeerolie hoeveelheid  
peilen, vervolgens de koppelingen en  
alle in aanmerking komende delen kon-  
troleren.

Evt. cilindersmering doordraaien.  
Kontroleren of koppeling in vrijstand  
staat. Bij werkzaamheden aan de koppe-  
ling of machine altijd de schroefas op  
de vang zetten, om ongewild verdraaien  
door golfslag van passerende schepen te  
voorkomen.

De motor voorzichtig 2 slagen tornen.  
Dit wordt gedaan om evt. water in de  
cilinders te konstateren.

Motor in de juiste stand zetten.

Dicht zetten van de decompressieklep-  
pen.

Afsluiter van luchtvat zeer langzaam  
open draaien (iets open zetten 1/8 tot  
1/4 slag en wachten tot fluiten over  
is, daarna verder open zetten). Denk  
hierbij aan de tuinslang. Een loslig-  
gende tuinslang zal bij het openen van  
de kraan beginnen te "kwispelen". Voor-  
al bij oudere installaties waarbij de  
leidingen niet gebeugeld zijn, is de  
kraan ineens open zetten vragen om  
moeilijkheden, zoals springen en slaan  
van de leiding.

Boordkranen openzetten. Bij een goede  
installatie hoeven er verder dan geen  
afsluiters meer bediend te worden.

Motor starten, stationair draaien, kon-  
troleren of alle cilinders ook werke-  
lijk inspuiting krijgen en ontsteken.  
Smeeroliedruk kontroleren.

Koelwater kontroleren op stroming.

b Kontroles tijdens de vaart.

De tijd tussen de controles moet ieder voor zich bepalen aan de hand van de installatie.

Vaak wordt om de 2 uur beneden in de motorkamer gecontroleerd. Ook is het mogelijk enige belangrijke gegevens in de stuurhut op een paneeltje door instrumenten te laten aangeven.

Noodzakelijk is het dan om deze instrumenten af en toe op juistheid te controleren. Vanuit de stuurhut kunnen we vaak een oogje houden op de uitlaatgassen, welke een indruk over het functioneren van de machine geven.

Welke gegevens zijn belangrijk om te weten?

- a **Temperatuur uitlaatgassen**  
Voor een tweetaktdiesel met langspoeling  $\approx 350^{\circ}\text{C}$ ;  
Voor een tweetaktdiesel met andere spoeling  $\approx 300^{\circ}\text{C}$ ;  
Voor een viertaktdiesel  $\approx 400^{\circ}\text{C}$ .
- b **Temperatuur en druk van de smeerolie** (deze horen bij een bepaald toeren-tal).
- c **Temperatuur van het koelwater**  
Open systeem  $50^{\circ}\text{C}$ ;  
Interkoeling  $75^{\circ}\text{C}$ .
- d **Verbruik brandstof**  
Tweeslag benzinemotor 0,38 - 0,5 liter per pk per uur;  
Vierslag benzinemotor 0,295 - 0,375 liter per pk per uur;  
Tweeslag dieselmotor 0,225 liter per pk per uur;  
Vierslag dieselmotor 0,2 liter per pk per uur.
- e **Olieverbruik bij goede installaties**  $\approx 1$  g per pk per uur.
- f **Temperatuur keerkoppeling en** (bij hydraulisch gestuurde koppelingen) de oliedruk.
- g **Temperatuur verdeling in de motor** (voelen met de hand).
- h **Temperatuur schroefaslagers.** Hierbij

opgemerkt: een lager wat met enige wil nog net vastgehouden kan worden is ongeveer  $60^{\circ}\text{C}$ .

- i **Druk in het aanzetvat.**
- j **Kijk ook eens onder de vloerplaten** naar olie (brandgevaar) en verdere zaken, in verband met het schoonhouden van de lenskasten.
- k **Kijken naar het schakelbord met het oog op energieverbruik.**
- l **Kijken naar de accu's** (accubatterijen groter dan 42V en 200Ah horen in een apart geventileerde en gesloten ruimte te staan in verband met het ontploffingsgevaar).

Startlijst Hoofdmotor

datum \_\_\_\_\_, tijd \_\_\_\_\_ Opmerkingen

Machinekammer voorsmering

- 1 TG klemsmering
- 2 T tuimelaars (4x)
- 3 T luchtaanzetters (2x)
- 4 T stootstangen (4x)
- 5 T regelstang (2x)
- 6 T brandstofpompen (2x)
- 7 T reguleur (2x)
- 8 T slinger van smeerapparaat (8x) rond, evt. bijvullen (vol)
- 9 pompen handsmeeroliepomp
- 10 T exentriek waterpompen
- 11 T oliepoten waterpompen (2x)
- 12 T oliepot le schroefaslager
- 13 M controle olie keerkoppeling
- 14 L lagers van keerkoppeling
- 15 W vet waterpompen

Machiekamer standencontrole

- 1 T peil oliekoeler
- 2 T peil compressor
- 3 peil gasolie dagtank
- 4 manometer luchttank boven
- 5 manometer luchttank beneden
- 6 schakelaar hoofdagregaat in nulstand
- 7 peil expansietank interkoeling

Brug controle

- 1 gas 2 slagen vanaf stationair
- 2 keerkoppeling neutraal

Achteronder smering

- 1 T oliepoten 2e, 3e en 4e schroefaslager (3x)
- 2 GV galanlagers (2x) ca. 2 slagen

Starthandelingen hoofdmotor

- 1 koelwaterafsluiter openen
- 2 handwiel reguleur naar beneden
- 3 kleppen lichten
- 4 tornen 2x rond (aanzetstand)
- 5 kleppen sluiten
- 6 afsluiter luchttank openen
- 7 aanzethandel openen (start)
- 8 luchttank aansluiten
- 9 lucht draaien
- 10 koelwater buitenboord controleren
- 11 wateroverloopkraan openen
- 12 bij bedrijfstemp. overloopkraan sluiten  
Tijd van sluiten:
- 13 uitlaatrook controleren
- 14 sein machine stand-by

Paraaf machinist

Gegevens hoofdmotor: merk: \_\_\_\_\_  
type: \_\_\_\_\_  
vermogen: \_\_\_\_\_  
toerental: \_\_\_\_\_

Uurkontrolle hoofdmotor

datum \_\_\_\_\_, tijd \_\_\_\_\_

machinekamer smering

- |    |                             |   |  |
|----|-----------------------------|---|--|
| 1  | TG klepsmering              |   |  |
| 2  | T tuimelaars (4x)           |   |  |
| 3  | T luchtaanzettings (2x)     |   |  |
| 4  | T stootstangen (4x)         |   |  |
| 5  | T regelstang (2x)           | * |  |
| 6  | T brandstofpompen (2x)      |   |  |
| 7  | T reguleur (2x)             | * |  |
| 8  | T smeerapparaat (vol)       |   |  |
| 9  | T exentriek waterpompen     |   |  |
| 10 | T oliepoten waterpompen     | * |  |
| 11 | T oliepot 1e schroefaslager | * |  |
| 12 | W vet waterpompen           | * |  |

Machinekamer standenkontrolle

- |    |                                                                   |    |  |
|----|-------------------------------------------------------------------|----|--|
| 1  | oliedruk (niet minder dan 0,3 at)                                 |    |  |
| 2  | peil oliekoeler                                                   | S) |  |
| 3  | temperatuur koelwater voor                                        |    |  |
| 4  | temperatuur koelwater achter                                      |    |  |
| 5  | temperatuur uitlaat voor                                          |    |  |
| 6  | temperatuur uitlaat achter                                        |    |  |
| 7  | peil gasolie dagtank                                              | S) |  |
| 8  | koelwater buitenboord (K-W-H)                                     |    |  |
| 9  | warmte remband (K-W-H)                                            | S) |  |
| 10 | warmte luchtaanzeetting(K-W-H)                                    | S) |  |
| 11 | manometer luchttank boven                                         | S) |  |
| 12 | manometer luchttank beneden                                       | S) |  |
| 13 | aantal volts netspanning                                          |    |  |
| 14 | aantal amps via hoofdagregaat<br>(pos.[+]=laden / neg.[-]= ontl.) |    |  |
| 15 | peil expansietank interkoeling                                    |    |  |

Achteronder smering

- |   |                                                              |   |  |
|---|--------------------------------------------------------------|---|--|
| 1 | T oliepoten 2e, 3e en 4e<br>schroefaslagers (3x)             | * |  |
| 2 | GV galanlagers (2x) ca 2 slagen*S)<br>(vet tijdig bijvullen) |   |  |

Stoplijst hoofdmotor

- |   |                                                                     |  |  |
|---|---------------------------------------------------------------------|--|--|
| 1 | sein machinekamer bedankt                                           |  |  |
| 2 | uurlijst afsluiten, alleen S) gemerkte punten, nadraaien na vollast |  |  |
| 3 | luchttank sluiten indien stand-by voor luchthoorn e.d.              |  |  |
| 4 | schakelaar hoofdagregaat in nulstand                                |  |  |
| 5 | handwiel reguleur naar boven, stop                                  |  |  |
| 6 | koelwaterafsluiter sluiten                                          |  |  |
| 7 | vliegwielen in de ruststand brengen                                 |  |  |

Paraaf machinist:

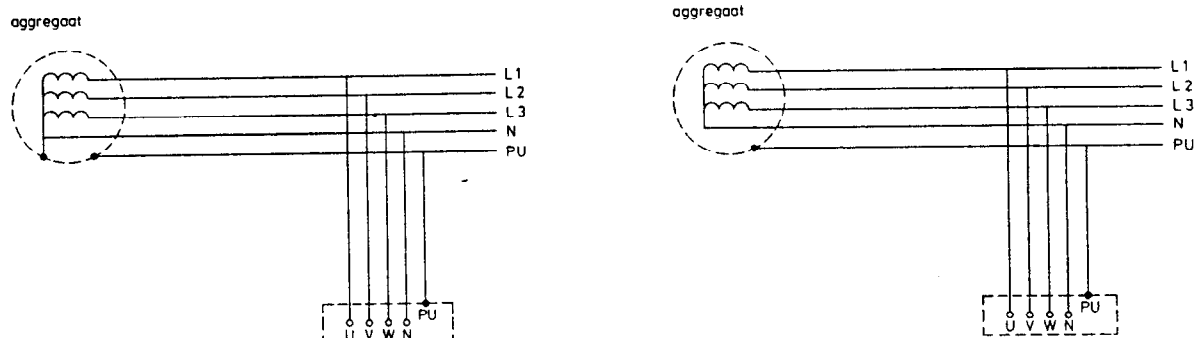
De met \* gemerkte punten om de \_\_\_\_\_ uur smeren.

Smeermiddelen	Smeerpunten	x	kleurkodes	leidingenstelsel
T = Shell Tallona SAE 30	rood	x	hoge druk	luchtleidingen rood
M = Shell NMacoma 72	rood - geel	x	buitenboordkoeling	groen
L = Shell Livona vet	geel	x	interkoeling	blauw
W = Waterpompvet	geel - rood	x	gasolieleidingen	bruin
GV = Galanlagervet	wit	x	lensleidingen	oranje
TG = Tallona - gasolie 1:1	oranje	x	aftappunten winterberging	wit

Peiling gasoliebunkers: stuurboordtank ..... liter; bakboordtank ..... liter  
Verdeling tussen twee strepen op de peilstok is ca. .... liter  
totaal in bunkers ..... liter  
gasolie dagtank ..... liter  
brandstof ..... liter

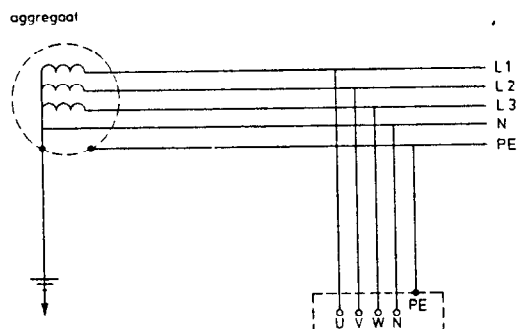
## ELEKTRISCHE AGGREGATEN

### 3.1. Het IM-stelsel



Een IM-stelsel is een stroomstelsel waarvan een punt van de voedingsbron met het gestel van de generator, doch niet opzettelijk met aarde is verbonden en waarin de metalen gestellen in installaties door een beschermingsleiding met elkaar zijn verbonden.

### 3.2. TN-stelsel



Een TN-stelsel is een stroomstelsel waarvan één punt van de voedingsbron rechtstreeks met aarde is verbonden en de metalen gestellen in installaties door beschermingsleidingen met dat punt zijn verbonden.

### 3.3. IU-stelsel

Een IU-stelsel is een stroomstelsel waarvan geen punt van de voedingsbron met het gestel van de generator of met aarde is verbonden en waarin de metalen gestellen in installaties door een niet met aarde verbonden beschermingsleiding met elkaar zijn verbonden.

## 4. Rangschikking van aggregaten naar de stroomstelsels

Omdat de grootte (het vermogen) alsmede de omvang en de wijze van samenbouw van de installatie een rol spelen bij de keuze van de te nemen veiligheidsmaatregelen zijn de generatoren in 4 groepen ingedeeld. In de bijlage zijn deze groepen en de veiligheidsmaatregelen schematisch in beeld gebracht.

### 4.1 Groep 1: IM-stelsel

In groep 1 (IM-stelsel) zijn generatoren ingedeeld waarbij de gestellen van de generator en van het overige elektrisch materieel constructief een geheel vormen met het werktuig of de machine. Voorbeelden hiervan zijn: een kraan, een asfalt-teermachine, een vaartuig en sommige voertuigen.

### 4.2 Groep 2: TN-stelsel

Bij de in groep 2 (TN-stelsel) ingedeelde generatoren wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid een punt van de voedingsbron met de aarde te verbinden; in de eindgroepen zijn aardlekschakelaars opgenomen. De verbinding met de aarde wordt dikwijls verkregen door een aardelektrode.

(De waarde van aardverspreidingsweerstand die de aardelektrode moet bezitten is omschreven in 5.1.)

De mogelijkheid om telkens na het verplaatsen van een generator een verbinding met de aarde te verkrijgen met de juiste weerstandwaarde, is bepalend voor de keuze van deze groep.

#### 4.3 Groep 3: IU-stelsel met isolatiebewaking

Generatoren die in groep 3 (IU-stelsel met isolatiebewaking) zijn ingedeeld worden gekenmerkt doordat zij een net voeden dat om technische of praktische redenen niet deugdelijk met de aarde kan worden verbonden.

Het net is geïsoleerd ten opzicht van het gestel van de generator en ten opzichte van de aarde. De geïsoleerde toestand wordt voortdurend bewaakt door een isolatiebewakingstoestel (zie 5.3). Het laten vallen van de keuze op een generator beveiligd volgens deze groepsindeling is afhankelijk van de

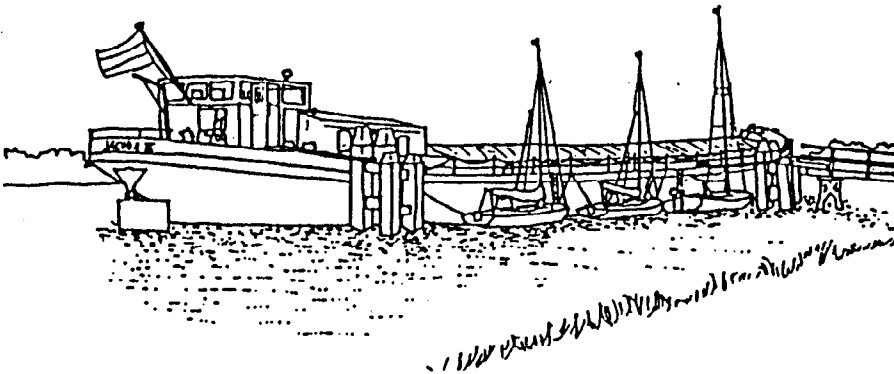
praktische mogelijkheid de geïsoleerde toestand van het net te handhaven. Dit laatste hangt onder meer samen met de uitgestrektheid van een net. Naarmate de uitgestrektheid groter wordt, neemt de kans toe dat het elektrische toestel door enig defect in verbinding komt met de aarde. De toepassingsmogelijkheid ligt tussen 3 en 100 kVA.

#### 4.4 Groep 4: IU-stelsel zonder isolatiebewaking

Generatoren die een net voeden, waarbij om constructieve redenen geen isolatiebewaking kan worden toegepast zijn in deze publikatie gerangschikt in groep 4 (IU-stelsel zonder isolatiebewaking). Tot deze groep behoren bijvoorbeeld draagbare aggregaten. Het vermogen van deze groep generatoren beperkt zich tot ongeveer 3 kVA.

---

JACOBA deel 2: Hoe de Jacoba II dan wel vaart.



#### De historie van het schip.

Het tweede wachtschip van de Chaukenstam uit Groningen is de Jacoba II. We kopen het schip in 1979 uit de sloopregering. Het schip is in 1913 gebouwd bij de werf van Boot in Leiderdorp als de Wajang. Een sleepkast in de Friese maat, 6,3 m breed en vermoedelijk 31,5 m lang. (Zie ook M3 blad nr. 6 blz. 10) Dat waren speciale maten om in de sluis van Stavoren te kunnen. De kruiplijn leeg ligt op 3,6 m en de inzinking is maximaal 1,8 m. Kasten hebben voor die tijd een luxe schipperswoning met drie kamers, een keukentje en een toilet en nog een heel woonhuis in het vooronder. Er wordt gestuurd met een liggend

stuurrad op het achterdek recht boven de as van het roer. Meer dan een klein verplaatsbaar schuilhokje is er niet voor de stuurman. In 1930 wordt het schip door Vulcaan A.G. overgenomen en als de Vulcaan 23 in de vaart genomen.

Na de 1945 wordt het schip als herstelbetaling overgedaan aan schipper Snijders. Het schip heeft dan vier afzonderlijke ruimen met een middenherft. Dit wordt tot twee en later tot een teruggebracht. De familie Snijders kent het schip niet anders dan verlengd tot de huidige 40,2 m met het laadvermogen van 341 ton. Stavoren heeft dan ook al weer enige tijd een nieuwe sluis. In het voorjaar van 1955 wordt bij de

scheepswerf Buitendijk in Vreeswijk (Nieuwegijn) een 80 pk tweecilinder BRONS, type CK (320 o/m) ingebouwd. Het achterste deel van het ruim wordt met een machinekamerschot afgescheiden. Een schroefas wordt aangebracht en het roerwerk wordt veranderd. Er komt een verstelbare bronzen schroef zodat een keerkoppeling kan worden uitgespaard. Ook verschijnt een stuurhuis met een staande stuurmachine boven het achteronder. Het stuurhuis is van mahonie en ruim voor binnenvaartbegrippen. Als Klaluitja II gaat de vaart verder. En die vaart is voorspoedig als je kijkt dat de firma Snijders inmiddels een twintigtal schepen beredert. Later wordt de motor nog voorzien van een luchtoplading waardoor het vermogen toenam tot 110 pk.

De Volgende eigenaar is schipper Paul Vlap die het schip Mar-Gé V doopt. Deze is in 1967 de BRONS zat. Hij laat bij Niestern in Groningen een DAF DK 1160 plaatsen met elektrische keerkoppeling. Slechts een paar jaar later verkoopt deze schipper de kast aan Kars Ottens. Deze heeft contracten met veevoeders- en cementfabrieken. Zijn oude schip, de klipper Jacoba (I) verkoopt hij aan een scoutinggroep uit IJmuiden. Om bulkvracht makkelijk te kunnen verwerken last hij een helemaal gesloten stalen buikdenning in het nieuwe schip. Tot 1978 vaart hij met plezier tussen Duitsland en Groningen maar dan is de combinatie van CARA en de vrouw die aan de wal wil te sterk. Als hij goed een jaar voor de kant heeft gelegen gaat de Jacoba II in de sloopregeling.

Het schip is dan in alleszins redelijke staat, gebouwd van geklonken 8 streep staalplaat en altijd goed onderhouden. De verlenging is op dezelfde wijze als de oorspronkelijke bouw uitgevoerd. Als extra versteviging zit er halverwege een gelast tussendeck in de lijn van de luikenkap met daaronder een uithoubalk. De luikenkap bestaat uit originele drieplanks luiken van vruchtbomenhout met pressenings. Drie getaand katoenen kleden met schalkklampen op het bulhoekstaal maken het geheel waterdicht. Het machinekamerdek is ook nieuw en voorzien van drie stalen luiken. De voorankerlier zit in één stand vast

geroest. Daarom loopt de aandrijving via een voorgeschakeld verzet met een kettingbaan. Wij zetten daar een elektromotor voor als krachtbron. 1500 W is genoeg om de beide klipankers van 425 kg met  $\pm 70$  m ketting boven te halen.

#### De stam en het varen.

Die eerste winter wordt de oude schipswoning onder handen genomen. Om het zo origineel mogelijk te laten breken we alleen de tussenwand in de roef uit en schilderen het geheel. De woon-slaapkamer wordt daarmee tot stamverblijf. In de machinekamer wordt allereerst de elektrische installatie herzien. Het schellekoord en de schemerlampsnoertjes worden met afschuw verwijderd door onze vak-electriciëns. Een nieuwe installatie wordt geaard, gezeerd en van meters voorzien ingebouwd.

Op de laatste zaterdag voor het NaWaKa van '80 komen er 18 lieldevletten in de voorste helft van het ruim. Drie hoog, drie stapels naast elkaar en twee in de lengte voor elkaar. Al het kampeermateriaal en de verdere uitrusting gaat in en tussen de boten. Maandags om 04.00 uur gaat de Jacoba II onder commando van Ottens en met twee lieldeschouwen, drie houten sloepen en vier lieldevletten in sleep op weg naar Vinkeveen. Ottens is een bekwaam schipper maar geeft het roer nauwelijks uit handen. Ook is hij niet gewend te varen met amateurs en kleine bootjes in sleep. Tijdens kamp is hij naar huis. Als de twee waterbunkers halverwege het NaWaKa leeg raken moeten we dus voor het eerst zelf varen. We kiezen daarvoor natuurlijk net een dag uit dat het 7 Beaufort gaat waaien. Zonder anker gaat er, onhoudbaar bij het hoofdeiland aan lager wal, een pionierswerk stuk. Op dat moment worden we ons wel heel erg bewust het grootste wachtschip te bezitten.

Het jaar daarop wordt het schip tijdens de paasdagen voor het eerst gebruikt voor een studentenkamp. Die zomer brengen we twee groepen uit Groningen naar hun zomerkamp. In de herfst van dat zelfde jaar volgen twee stamleden een M3-cursus in IJmuiden. Die lopen sindsdien op te scheppen ook met de Jacoba I gevaren te hebben.



De paasvakantie daarop gaan de studenten weer op zeilkamp naar Terhorne. Tijdens de terugreis met windkracht 7 proberen we BM-ers van hun op te pikken om ze te verder te slepen. Bij een haastige afmeer-manoeuvre om op de nakomers te wachten liggen die huurbootjes vervolgens vreselijk in de weg langszij. Dat leidt tot ongelukken. Eén van de stamleden gaat in de opgeschoten tros staan die hij uitviert als spring. Zijn been loopt, in een slag van de tros, klem tegen de bolderpen. Een tweede opvarende steekt zijn vingers er tussen om de spanning er af te halen. Waarschijnlijk voor het eerst in zijn leven geeft Ottens het hoornsignaal "Ik heb een dokter nodig". In Grouw leggen we aan op een jachtstijger om de beide opstappers door een ambulance af te laten halen.

Het onderbeen van het ongelukkige stamlid moet na twee weken aanzien, uiteindelijk toch worden afgezet. Met een protese leert hij na jaren en meerdere operaties weer redelijk lopen. De schade aan de hand van de ander blijft gelukkig tot lidtekens beperkt. Ottens is er nogal kapot van. Hij wil eigenlijk liever niet meer met ons varen. Zijn manier van varen en de beperkte mate waarin hij in staat is zijn kennis en vaardigheid over te dragen maakt die keuze wederzijds. In de stam raken een aantal leden in dit stadium teleurgesteld in en waarschijnlijk ook bang van het schip. Mede door deze tragische gebeurtenissen. De stam zit op een dieptepunt in zijn bestaan en dat heeft z'n weerslag op het werken aan het schip en dus op de onderhoudstoestand. Er wordt zelfs over verkopen van het schip en opheffen van de stam gesproken. Een tweedeling dreigt op te treden tussen de traditioneel ingestelde voortrekkers die het waterwerk eigenlijk wel voor gezien willen houden en de anderen die aansluiting bij de regionale admiraliteit en een verdere specialisatie in het varen willen zoeken.

Wat ons uit deze crisis redt is dat intussen een paar eigen mensen zo veel ervaring hebben opgedaan dat we ze tot schipper kunnen bombarderen. We kunnen dan gaan varen als het ons zint. Het Jazz-festival in Enkhuizen wordt ont-

dekt als een gigantisch festijn om jaarlijkse met het schip heen te gaan. Het inbouwen van een bar met biertap trekt ook de laatste twijfelaars over de streep, want ja dat zijn in het stamleven nu eenmaal harde argumenten. Toch haken er ook een paar leden definitief af. Voor onze eigen veiligheid spreken we af dat zolang er gevaren wordt niemand iets alcoholisch drinkt op straffe van degradatie van bemanningslid tot passagier. Met speciale oefenbaar- en werkweekeinden wordt het animo vast gehouden. We gaan nu ook aantrekkingskracht uit oefenen op oudzeeverkenner en rowans. In het jubileumjaar van Scouting Nederland brengen we het zelfs tot grootste stam van het land.

De tocht naar het NaWaKa '85 wordt voor de stam een nog groter succes dan de vorige tocht naar Vinkeveen. De kuipsteekbaan die we ergens geleend hebben oogst veel bekijks. Op de terugreis doen we Sail Amsterdam aan. De smaak van het varen zit er goed in. Ouderdagen en ander feestelijke vaartochtjes worden bedacht. We gaan zelfs een keer mee als begeleidingsschip met de Schielauwrace, een pentatlon van (jacht)zeilen, lopen, zeilen, fietsen en surfen.

In '87 doen we mee aan het NLK in Gaastmeer. We participeren in de opbouw en nemen het merendeel van het kampmateriaal mee naar de eilandpolder waar het kamp wordt gehouden. Verder fungeren we als boei en startschip voor de 24 uursrace en is het ruim elke avond in gebruik als bioscoop met een grootbeeldvideoscherm. Bij de terugreis kunnen we andere Groningse groepen behulpzaam zijn bij het weer thuis krijgen van de vloot. De daarop volgende jaren blijkt het effect van de accommodatielijst gecombineerd met het enige grote wachtschip in het Noorden. We worden overstelpt met telefoontjes van groepen die met ons Friesland door willen. Voor 1988 zien we kans voor ruim vier weken bemanning te organiseren. Drie stamleden die als schipper kunnen optreden blijkt dan al weer veel weinig te zijn. Verder houden we de regel aan dat er een tweede M3-mbl-<sup>er</sup> aan boord moet zijn en drie andere stamleden meegaan om de bemanning te completeren.

Het gaat kortom weer goed met de stam en als de archief-pluizers gelijk hebben valt het volgende jaar ons zevende jubileum. We besluiten tot het organiseren van een reünie. Die is een groot succes. Weliswaar blijken de reünisten het niet over het oprichtingsjaar eens te kunnen worden maar het 3/4 eeuwfeest van ons wachtschip is evengoed een leuke reden.

In 1988 is het budget wat we gereserveerd hebben voor de hellingbeurt op niveau dus die happening moet maar weer wezen. Dat is dan tevens de kans om wat laswerk aan de romp te doen. Als ook de elektrische installatie volgens de regels herzien is, staat wat de binnenveiligheid betreft niets een voorspoedige vaart meer in de weg. We gaan met enkele groepen op tournee door Friesland maar het hoofddoel is toch voor de reis naar Roermond klaar te zijn. Bij laswerk op het achterdek raakt de isolatie boven het achteronder aan het smeulen. Het blijkt om origineel zeegras te gaan en krijg dat maar eens uit achter drie lagen betimmering. Als brandblussers en water hun werk hebben gedaan is een belangrijk deel van het achteronder weggebroken. Geen ernstige schade gelukkig.

Alle voorbereidingen die winter spitsen zich toe op de reis naar Limburg. De dag voordat we vertrekken arriveert onze marifoonmachtiging: PG9184, de kroon op dit werk. We laden dit jaar maar 12 vletten in het ruim. Kooien en een watervat hebben het vrije vloeroppervlak verkleind. Er gaan ook 4 houten Friese schouwen mee op de luiken die daarvoor worden verstevigd met bekistingsschotten. Met een polyester sloep en een top is de deklast compleet. Met 20 man aan boord gaat het donderdags om 0500 uur op naar Roermond. Zaterdag zijn we om ± 1500 uur op de Zuidplas. We laden nog de zelfde dag uit. De zondag helpen we een dekschuit uit Zwolle en de Olympus te lossen. Dan gaat alle tijd zitten in de opbouw van ons badhuis.

Voor de opening brengen we 100 Engelsen, die de vletten gemist hadden, en een vracht loodsen naar Roermond. Voor de vlootschouw worden we gevraagd als

startschip te gaan liggen. De Jacoba II blijkt intussen al lang niet meer het grootste wachtschip van Scouting Nederland te zijn. Weer een illusie armer, wordt de terugreis in verband met de zondagstremming van het Prinses Margrietkanaal tot zaterdag uitgesteld. Ruim tijd voor het laden dus. Maandag zijn we weer in Groningen. De zaterdag daarna komt het ruim helemaal leeg. Dat is maar goed ook want we hebben volop plannen, aan boord blijft genoeg te doen.

Reinier Meijer.

## WETTELIJKE BEPALINGEN

Vervolg Binnenschepenwet  
door Kees Sinke

### Artikel 17

1. Het vaarbewijs is niet vereist:
  - a. Indien het schip eigendom is van het Rijk, of indien het schip in gebruik is bij enige bondgenootschappelijke krijgsmacht;
  - b. indien het schip bestemd is tot het redden van drenkelingen;
  - c. indien het schip bestemd is om louter door spierkracht te worden voortbewogen;
  - d. indien het schip wordt gebruikt voor grind of zandwinning in den natte en zich bevindt in een grind of zandgat;
  - e. indien het schip uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebruikt voor de vaart ter zee en de schipper is voorzien van een bewijs van bekwaamheid voor de zeevaart, afgegeven door een bevoegde autoriteit in Nederland of in het buitenland;
  - f. indien de schipper is voorzien van een Rijnschipperspatent, bedoeld in de Herziene Rijnvaartakte;
  - g. indien het schip teboekgesteld is in het buitenland en de schipper is voorzien van een bewijs van bekwaamheid voor de binnenvaart, dat afgegeven is door een bevoegde autoriteit in het buitenland en voor zover dat bij internationale regeling dan wel door Onze Minister is erkend.
2. Onze Minister kan ontheffing verlenen van de in artikel 16 bedoelde verplichting aan schippers van veerponten, indien de bediening daarvan en de omstandigheden van de vaart geen bijzondere deskundigheid vereisen.

### Artikel 18

1. Door of vanwege Onze Minister worden vaarbewijzen afgegeven die geldig zijn:
  - a. voor de vaart op de rivieren, kanalen en meren, of
  - b. voor de vaart op alle binnenwateren.

2. Deze vaarbewijzen kunnen zijn: kleine vaarbewijzen of grote vaarbewijzen.
3. De kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:
  - a. Schepen met een lengte van minder dan 20 meter, met uitzondering van sleep- of duwboten, die gebezigd worden om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mede te voeren en van schepen, die gebezigd worden voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning;
  - b. Schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmede niet bedrijfsmatig wordt gevaren.De grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.
4. Onze Minister stelt de modellen van de vaarbewijzen vast.

### Artikel 19

1. Afgifte van een vaarbewijs vindt plaats na overlegging van verklaringen, waaruit blijkt dat de aanvrager voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen eisen, die betrekking hebben op:
  - a. de algemene lichamelijke geschiktheid en de geschiktheid van de gezichts- en gehoororganen;
  - b. de kennis en bekwaamheid om het schip te varen.
2. De aan de aanvrager van het vaarbewijs te stellen eisen kunnen tevens betrekking hebben op de tijd, doorgebracht als lid van het dekpersoneel aan boord van een schip.
3. De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen verschillend zijn naar gelang het betreft een vaarbewijs voor de vaart op de rivieren, kanalen en meren, of voor de vaart op alle binnenwateren en naar gelang het betreft een klein of een groot vaarbewijs.

### Artikel 20

Een vaarbewijs wordt niet afgegeven aan degene die de leeftijd van 18 jaren nog niet heeft bereikt.

#### Artikel 21

1. Onze Minister wijst artsen aan die onderzoeken of door de aanvrager van een vaarbewijs wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in artikel 19, eerste lid, aanhef, onder a. Zij geven een verklaring af indien het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden.
2. Wordt de afgifte van een verklaring geweigerd, dan wordt op verzoek van de aanvrager door een door Onze Minister aangewezen deskundige, niet zijnde de arts die het onderzoek heeft verricht, nogmaals onderzocht of aan de aanvrager een verklaring, als bedoeld in het vorige lid, kan worden afgegeven.
3. De weigering tot afgifte van een verklaring wordt schriftelijk aan de aanvrager meegedeeld. Daarbij wordt hij opmerkzaam gemaakt op het bepaalde in het vorige lid, indien hij nog niet door een deskundige is onderzocht.

#### Artikel 22

1. Het onderzoek of de aanvrager voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 19, eerste lid, aanhef, onder b, en tweede lid, geschiedt door instellingen of personen, die door Onze Minister worden aangewezen. Zij geven een verklaring af indien het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regelen gegeven omtrent de toelating van de aanvrager tot het onderzoek en de wijze van onderzoek.
3. Onze Minister kan de aanwijzing ingevolge het eerste lid intrekken indien de in het vorig lid bedoelde regelen niet in acht worden genomen.
4. Onze Minister wijst gecommiteerden aan die het onderzoek kunnen bijwonen. Zij ontvangen ten laste van het Rijk vergoeding van reis- en verblijfkosten alsmede, voor zover hun benoeming haar oorzaak niet vindt in het ambt dat zij bekleden, vacantie-gelden.

#### Artikel 23

1. Het onderzoek, bedoeld in artikel 21, kan achterwege blijven:
  - a. indien de aanvrager het klein vaarbewijs wenst te verkrijgen;
  - b. indien de aanvrager reeds een vaarbewijs bezit en hij tevens de 65-jarige leeftijd nog niet heeft bereikt;
  - c. indien de aanvrager niet langer dan een jaar tevoren een overeenkomstig onderzoek met gunstig gevolg heeft ondergaan.
2. In de in vorige lid bedoelde gevallen wordt volstaan met een eigen verklaring van de aanvrager, waaruit blijkt dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder voor wat betreft zijn gezichts- en gehoororganen, voor het beoefenen van de vaart op de binnenwateren.
3. Het onderzoek bedoeld in artikel 22, kan achterwege blijven:
  - a. indien de aanvrager in het bezit is van een vaarbewijs, dat zijn geldigheid niet langer dan een jaar heeft verloren;
  - b. indien de aanvrager in het bezit is van een ander bewijs van vaarbekwaamheid voor de binnenvaart, dat door Onze Minister is erkend.
4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regelen gegeven met betrekking tot het bepaalde in de vorige leden.

#### Artikel 24

1. Het vaartbewijs, afgegeven voor de 65-jarige leeftijd van de aanvrager, is geldig tot de dag waarop hij de 65-jarige leeftijd bereikt.
2. In afwijking van het vorige lid is het vaarbewijs, afgegeven voor de 65-jarige leeftijd doch na het bereiken van de 62-jarige leeftijd van de aanvrager, geldig gedurende een tijdvak van drie jaren.
3. Het vaarbewijs, afgegeven nadat de aanvrager de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, is geldig gedurende een tijdvak van drie jaren.

## Artikel 25

1. Op vordering van of vanwege Onze Minister is de schipper te wiens naam een geldig vaarbewijs staat en te wiens aanzien een vermoeden van lichamelijke ongeschiktheid tot of onbekwaamheid in het voeren van het schip bestaat, verplicht zich te onderwerpen aan een onderzoek.
2. Bij vermoeden van lichamelijke ongeschiktheid wordt het onderzoek ingesteld naar de algemene lichamelijke geschiktheid dan wel naar de geschiktheid van de gezichts- of gehoororganen op de voet van het bepaalde bij of krachtens artikel 21. Bij vermoeden van onbekwaamheid wordt het onderzoek ingesteld op de voet van het bepaalde bij of krachtens artikel 22. Artikel 23 is in de in dit lid bedoelde gevallen niet van toepassing.
3. Indien bij een in het vorige lid bedoeld onderzoek de afgifte van een verklaring wordt geweigerd, of indien de schipper niet aan de in het eerste lid bedoelde verplichting voldoet zonder dat van een geldige reden daartoe blijkt, kan degene die met de afgifte van vaarbewijzen is belast het afgeven vaarbewijs ongeldig verklaren.
4. Aan de schipper te wiens naam het vaarbewijs staat wordt de ongeldigverklaring bij aangetekend schrijven meegedeeld. Degene die met de afgifte van vaarbewijzen is belast draagt er zorg voor dat van de ongeldigverklaring aankondiging wordt gedaan in de Staatscourant.
5. In geval van ongeldigverklaring van een vaarbewijs verliest dit zijn geldigheid op de dag na de aankondiging van de ongeldigverklaring in de Staatscourant.

## Artikel 26

1. De kosten van behandeling van de aanvraag van het vaarbewijs en de kosten welke verbonden zijn aan de in de artikelen 21 en 22 bedoelde onderzoeken, komen ten laste van de aanvrager.

2. Indien bij een in artikel 25 bedoeld onderzoek de ongeschiktheid of onbekwaamheid van de schipper niet blijkt, komen de kosten van het onderzoek ten laste van het Rijk.
3. Onze Minister stelt de tarieven voor de kosten vast. Zij worden in de Staatscourant bekend gemaakt.

## Hoofdstuk V

### Onderzoek en toezicht

#### Artikel 27

Geeft aan wie belast zijn en/of kunnen worden met het onderzoek bedoeld in artikel 5 en artikel 13.

#### Artikel 28

Geeft aan wie zijn belast met het toezicht op de naleving van deze wet.

#### Artikel 29

1. De in artikel 28 bedoelde ambtenaren hebben ten allen tijde toegang tot alle schepen en terreinen waar zich schepen bevinden, voor zover de betreding redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is.
2. In ruimten, die als woning in gebruik zijn, treden zij niet binnen dan met instemming van de bewoner.
3. Zij zijn bevoegd inzage te vorderen en afschrift te nemen van de in deze wet bedoelde documenten. Zij zijn tevens bevoegd afgifte te vorderen van ongeldige certificaten van onderzoek en vaarbewijzen.

## Hoofdstuk VI

Paragraaf 1: beroep tegen beschikkingen betreffende de veiligheid van de vaart.

#### Artikel 30

Geeft aan waar beroep kan worden aange-tekend tegen verschillende in deze wet genoemde beschikkingen en in geval van verschil van opvatting tussen de ambtenaren en de belanghebbende.

#### Artikel 31

Geeft aan, hoe beroep kan worden ingesteld, binnen welke termijn, welke gegevens het beroepschrift minstens moet bevatten en welke documenten moeten

worden bijgevoegd.

#### Artikel 32 t/m 38

Behandelen de gehele beroepsprocedure t/m de uitspraak.

Paragraaf 2: beroep tegen beschikkingen betreffende de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid.

De artikelen 39 t/m 43, waaruit deze paragraaf bestaat behandelen eveneens beroepsprocedures, etc., doch nu betreffende de veiligheid, gezondheid en het welzijn van de bemanning.

#### Hoofdstuk VII Strafbepalingen

##### Artikel 44

De eigenaar van een schip, dat niet voorzien is van een geldig certificaat van onderzoek in de gevallen waarin dit ingevolge deze wet wordt vereist, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee weken of geldboete van ten hoogste vijfduizend gulden.

##### Artikel 45

Handelen of nalaten in strijd met een verplichting, voortvloeiende uit het bepaalde in de de artikelen 3, tweede lid, 4, derde lid, 5, vijfde lid, 7, 10, tweede lid, 11, en 15, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste een week of geldboete van ten hoogste tweeduizend gulden.

##### Artikel 46

De schipper die niet voorzien is van een geldig vaarbewijs in de gevallen waarin dit ingevolge artikel 16 wordt vereist, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste een week of geldboete van ten hoogste tweeduizend gulden.

##### Artikel 47

De in voorgaande artikelen strafbaar gestelde feiten zijn overtredingen.

##### Artikel 48

Met de opsporing van de bij deze wet strafbaar gestelde feiten zijn:

1. de bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren;

2. de ambtenaren van de in artikel 28 bedoelde diensten, die door Onze Ministers daartoe zijn aangewezen.

##### Artikel 49

1. De in artikel 48 bedoelde ambtenaren hebben te allen tijde toegang tot alle schepen en terreinen waar zich schepen bevinden voor zover de betreding redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is. Zo nodig verschaffen zij zich toegang met behulp van de sterke arm.
2. In ruimten, die als woning in gebruik zijn, treden zij tegen de wil van de bewoner niet binnen dan vergezeld van de burgemeester van de gemeente waar het schip gelegen is of van een hulpofficier van justitie.
3. Van dit binnentreden wordt binnen tweemaal vierentwintig uur proces-verbaal opgemaakt, hetwelk wordt ingezonden bij de officier van justitie. Daarin wordt mede van het tijdstip van binnentreden en van het daarmee beoogde doel melding gemaakt. De opsporingsambtenaren zijn bevoegd zich van bepaalde, door hen aan te wijzen, personen te doen vergezellen. In dat geval wordt daarvan in het proces-verbaal melding gemaakt.

##### Artikel 50

De in artikel 48 bedoelde ambtenaren zijn bevoegd inzage te vorderen en afschrift te nemen van de in deze wet bedoelde documenten. Zij zijn tevens bevoegd afgifte te vorderen van ongedige certificaten van onderzoek en vaarbewijzen.

##### Artikel 51

De in artikel 48 bedoelde ambtenaren zijn bevoegd het schip naar een nabij gelegen plaats te brengen of te doen brengen, voor zover dit redelijkerwijs in het belang van het opsporingsonderzoek noodzakelijk is. De eigenaar en de schipper zijn in dat geval verplicht desgevorderd medewerking te verlenen.

## Artikel 52

1. De ingevolge deze wet afgegeven documenten moeten aan boord van het schip aanwezig zijn.
2. Onze Minister kan met betrekking tot bepaalde soorten schepen vrijstelling verlenen van de in het vorige lid bedoelde verplichting.

## Artikel 53

Een ieder die bij de uitvoering van deze wet de beschikking krijgt over gegevens, waarvan hij het vertrouwelijk karakter kent of redelijkerwijs moet vermoeden, is verplicht tot geheimhouding daarvan voor zover niet bij of krachtens de wet anders is bepaald.

## Hoofdstuk VIII

### Paragraaf 1: Overgangsbepalingen

#### Artikel 54

1. Indien niet wordt voldaan aan de in artikel 5, eerste lid, bedoelde regelen ten aanzien van:
  - a. schepen waarvan de bouw was voltooid;
  - b. schepen waarvoor het bouwcontract was gesloten;
  - c. schepen waarvoor geen bouwcontract is gesloten, maar waarvan de kiel was gelegd dan wel de bouw zich in een daarmee vergelijkbaar stadium bevond; een en ander op het tijdstip van het in werking treden van artikel 5, wordt op aanvraag een certificaat van onderzoek afgegeven als bedoeld onder artikel 5, vijfde lid, mits voorzieningen zijn getroffen welke voldoen aan de eisen, neergelegd in de algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 10.
2. Het vorige lid is niet van toepassing met betrekking tot schepen, die na het in werking treden van artikel 5 uit de buitenland worden gekocht.

#### Artikel 55

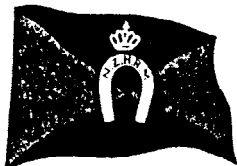
1. In afwijking van artikel 19 wordt een vaarbewijs afgegeven aan een ieder, die bij het in werking treden van artikel 19:
  - a. als schipper werkzaam is en sedert het tijdstip, gelegen drie jaren voor het in werking treden van artikel 19, als schipper

werkzaam is geweest aan boord van een schip, dat tot de in artikel 16 bedoelde categorieën behoort en waarmede bedrijfsmatig op binnenwateren wordt gevaren, of

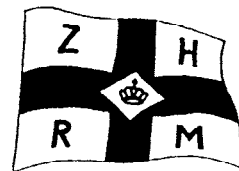
- b. in eigendom heeft en sedert het tijdstip, gelegen drie jaren voor het in werking treden van artikel 19 in eigendom heeft gehad een schip, dat tot de in artikel 16 bedoelde categorieën behoort en waarmede niet bedrijfsmatig wordt gevaren, of
  - c. in het bezit is van een bewijs van vaarbekwaamheid voor de binnenvaart, dat afgegeven is voor de bedrijfsmatige vaart en dat door Onze Minister is erkend, of
  - d. in het bezit is van een bewijs van vaarbekwaamheid voor de binnenvaart, dat afgegeven is voor de niet-bedrijfsmatige vaart en dat door Onze Minister is erkend.
2. De aanvraag ter verkrijging van het vaarbewijs dient uiterlijk een jaar na het in werking treden van artikel 19 te worden ingediend.
  3. In de gevallen, bedoeld in het eerste lid, aanhef, onder a en c, onderscheidenlijk b en d, wordt afgegeven het groot vaarbewijs, onderscheidenlijk het klein vaarbewijs.
  4. Indien de aanvrager bij het in werking treden van artikel 19 65 jaar of ouder is, wordt het vaarbewijs niet eerder afgegeven dan nadat de verklaringen, bedoeld in artikel 19, eerste lid, aanhef, onder a, zijn overgelegd.
  5. Het vaarbewijs is geldig voor de vaart op alle binnenwateren.

### Paragraaf 2: Slotbepalingen

De artikel 56 t/m 64 behandelen de slotbepalingen, waarin allerhande bestuurlijke zaken aan de orde worden gesteld, welke voor ons verder van geen belang zijn.



Nederlandse Redding Maatschappij



## OPROEP AAN ALLE WATERSPORTERS

De Nederlandse Redding Maatschappij en de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen roepen watersporters op mee te werken aan het

### voorkomen van loos alarm ten gevolge van rode vuurpijlen

Jaarlijks komt het tientallen malen voor, dat onze mensen uitvaren wegens een gesignaleerde rode vuurpijl of parachutefakkel. Wanneer wij worden gealarmeerd, beschouwen we het als onze plicht om alle moeite te doen, degene die in nood verkeert, zo spoedig mogelijk te hulp te komen.

Het gebeurt echter nogal eens, dat de vuurpijl of parachutefakkel is verschoten in een jolige bui vanuit een jachthaven. Het zal u duidelijk zijn, dat hieruit geregeld een actie van een reddingstation voortvloeit, die na uren vruchteloos zoeken zonder resultaat blijft.

Wij vragen u erop toe te zien, dat dit in de toekomst wordt voorkomen, zodat onze redders paraat kunnen blijven voor werkelijke noodgevallen. Weest u ervan bewust wat er in gang gezet wordt wanneer er zo maar een vuurpijl wordt afgestoken!

**wij rekenen op uw medewerking!**

KNBRD

NRM



IN DE BLADEN GEZIEN:

#### "HERNIEUWDE UITGAVE VAN KAARTEN"

"We vestigen de aandacht op het verschil in benaming tussen een "kleine druk" en een "hernieuwde uitgave" (ook wel "nieuwe editie" genoemd), welk verschil in de praktijk zeer belangrijk is. Indien er een nieuwe "kleine druk" wordt uitgegeven, is de aanschaf daarvan niet noodzakelijk omdat alle wijzigingen ook per Berichten Aan Zeevarenden (BAZ) zijn bekend gesteld. Een "hernieuwde uitgave" dient wel altijd te worden aangeschaft, aangezien daarin belangrijke wijzigingen zijn aangebracht, die niet per BAZ zijn bekend gesteld."

Bovenstaande is deel van de conclusie gemaakt door de Raad voor de Scheepvaart bij het proces van de "Spring Bob". Dit schip strandde bij Hatter Barn in het Skagerrak als gevolg van oude zeekaarten en een defect kompas.

Bron: Schip en Werf de Zee 1e jaargang april 1991.

#### ONDERHOUD OVERLEVINGSPAKKEN

In januari 1988 heeft er zich voor de Amerikaanse kust een ramp voorgedaan met een Amerikaans vissersvaartuig. Het schip zonk en alle opvarenden geraakten te water. Van de 6 opvarenden zijn er 2 gered en de overigen zijn in het water overleden.

Alle drenkelingen droegen overlevingspakken.

Deze ramp is door het Amerikaanse National Transportation Safety Board (NTSB) onderzocht en één van de conclusies van deze organisatie wordt hierbij nader onder uw aandacht gebracht.

De 2 overlevenden hebben verklaard dat zij bij het aantrekken en sluiten van de overlevingspakken problemen ondervonden met de ritssluiting van het pak. Zij beiden zagen wel kans hun ritssluiting geheel te sluiten, maar de overige 4 opvarenden is dit niet gelukt.

Dit is ook geconstateerd bij het bergen van de overledenen. Hun pakken waren niet geheel gesloten en volgeslagen door water. De doodsoorzaak is 'vermoedelijk

delijk over leden door hypothermie'. De conclusie van het NTSB is dat als deze personen een goed sluitend overlevingspak gedragen zouden hebben zij vermoedelijk hun leven niet verloren zouden hebben bij deze ramp.

De oorzaak van de problemen met de ritssluiting van de bewuste pakken is terug te voeren op onvoldoende onderhoud.

Hierover kan het volgende vermeld worden: De fabrikanten van alle door de Scheepvaartinspectie goedgekeurde overlevingspakken schrijven voor dat de ritssluitingen geregeld gesmeerd moeten worden met was. Dit wordt altijd met een nieuw pak meegeleverd.

Om verzekerd te zijn van een goed sluitend overlevingspak wordt door de scheepvaartinspectie voorgesteld deze uitrusting te betrekken bij de voorgescreven oefeningen met reddingmiddelen. De schepelingen leren hiermee spelenderwijs de mogelijkheden en mogelijkheden van het pak kennen, gebreken worden en indien nodig kan de ritssluiting gesmeerd worden. Mocht de door de fabrikant meegeleverde was niet meer aanwezig zijn, dan kan parafinewas of bijenwas gebruikt worden.

NB. Er is echter soms meer uitrusting aan boord waarbij ook gebruik gemaakt wordt van ritssluitingen, zoals chemicaliënpakken, gaspakken, tassen van brandweerkleding, etc. Het spreekt voor zich dat deze ritssluitingen ook het nodige onderhoud behoeven.

Bron: Schip en Werf de Zee 1e jaargang april 1991.

#### Vaarbelasting ook voor Scouting?

De regering is van plan om met ingang van 1992 een vaarbelasting voor de recreatievaart in te voeren. Met de voorbereiding van de wetgeving in ondertussen een begin gemaakt. In het kader hiervan wordt nu bezien of er verschillen bestaan tussen de diverse soorten pleziervaartuigen, en of er verschil in de tariefstelling moet zijn en of er uitzonderingen moeten worden gemaakt. Het verzoek van Scouting om vrijstelling te verkrijgen zal daarbij aan de

orde komen. In verband hiermee zal er een gesprek tussen de L.A. en het Ministerie van Financiën plaatsvinden. U wordt op de hoogte gehouden!

#### Klein vaarbewijs uitgesteld tot april 1992.

Minister May-Weggen heeft haar voornemen om het klein vaarbewijs per 1 april 1991 verplicht te stellen uitgesteld tot 1 april 1992. De watersportorganisaties hebben haar kunnen overtuigen dat de gestelde tijd te kort was om a.s. kandidaten voor de examens op te leiden en de examens af te nemen. De vaarbewijzen die zes jaar geleden al af zijn gegeven zijn nu wel erkend. Bezitters van een diploma waarvoor het examen door een van de erkende organisaties (CWO, KNWV, KNMC, NWB of Scouting Nederland) is afgenomen hoeven niet opnieuw examen te doen. Zij kunnen dit diploma inruilen voor het vaarbewijs. Voor Scouting betreft dit de MBL's Z3A en hoger en M3A en hoger. Het vaarbewijs gaat verplicht worden voor pleziervaartuigen langer dan 15 meter en motorboten (en waterscooters) die sneller kunnen dan 20 km/uur. Waarschijnlijk zal de uitgifte van het vaarbewijs verzorgd gaan worden door de ANWB.

#### Reddingmaatschappij.

De twee reddingmaatschappijen in Nederland zijn begin januari na 166 jaar gefuseerd, en worden nu samen de Nederlandse Redding Maatschappij (NRM). Zij verwachten op deze manier de efficiency te kunnen verbeteren en hun invloed op het Noordzeebeleid te versterken. Bovendien hoopt men dat het aantal contribuanten onder de watersporters zal toenemen.

De NRM doet mede namens de KNBRD (Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen) een beroep op watersporters om ernstvuurwerk uitsluitend te gebruiken in noodsituaties. Het komt tientallen malen per jaar voor dat mensen van de NRM en KNBRD ten gevolge van het afschieten van rode vuurpijlen uitvaren. Dat is hun werk en dat is goed. Maar als er na urenlang zoeken niets gevonden wordt en achteraf

geconstateerd wordt dat de vuurpijl of parachutefakkel in een jolige of dronken bui is verschoten, is dat heel vervelend. De reddingmaatschappijen doen dan ook een beroep op iedere watersporter om dergelijke "geintjes" achterwege te laten.

#### Marifoonexamens zwaarder.

De marifoon is ongetwijfeld het belangrijkste communicatiemiddel in de watersport. Blijkens cijfers van de PTT-telecom zijn er op dit moment ca. 26000 marifoonmachtigingen uitgereikt. Ook in waterscouting wordt de marifoon steeds meer gemeengoed. Geen wonder want voor contact met bruggen, sluizen, verkeersposten, alsmede schip-tot-schip verkeer en eventuele moodsituaties is de marifoon zeer belangrijk en op ruim water zelfs wenselijk. Zoals bekend moet de schipper van een pleziervaartuig over een vergunning voor een marifoon beschikken. Deze vergunning met roepletters is noodzakelijk om met Scheveningen Radio te mogen communiceren. Ook moet de zenderinstallatie aan boord zijn gekeurd door een beambte van de PTT. Een ongekeurde zendinstallatie of het ontbreken van een vergunning is bij de Nederlandse wet strafbaar en dit wordt regelmatig door de RP te Water gecontroleerd. Voor de vergunning moet een examen worden afgelegd. De cursusstof is vast omschreven en kan worden vergaard door zelfstudie of het volgen van cursussen. Watersporters die nog niet over een marifoon certificaat beschikken, doen er verstandig aan het examen zo snel mogelijk af te leggen. Nog dit jaar zullen de exameneisen worden verzaamd, met onder meer de basis-kennis van de Engelse taal. Bovendien zullen in de toekomst alleen die kandidaten examen mogen doen, die aan door de rijksoverheid erkende instituten een opleiding hebben gevolgd.

Bijlage behorende bij scheepvaartbericht nr. 54/502 d.d. 18 maart 1991

CIRCULAIRE KSR NR. 01/1991 over niet meer toegestane marifoons

Dames en heren,

De bedoeling van deze Circulaire is u nogmaals te attenderen op de invoering van de gewijzigde frequentie-toleranties voor maritieme zendapparatuur. Gezien de directe gevolgen die voor de gebruikers hier uit voortvloeien, verzoek ik u aan de inhoud van de Circulaire voldoende aandacht en, indien voor u van toepassing, bekendheid te geven.

Met Circulaire KSR nr. 13/1989 werd in oktober 1989 aan u een overzicht meege-stuurd van installaties die, als gevolg van de MWARC (Final Acts of the World Administrative Radio Conference for Mobile Services) en het gestelde in de ITU-reglementen Appendix 7 en 17 aangaande de nieuwe frequentie-toleranties ingaande 1 januari 1990, niet meer aan boord van schepen mochten worden gebruikt.

In de nagestuurde aanvulling op Circulaire KSR nr. 13/1989 werd aangekondigd:

punt (2) - "... Tot 1 februari 1992 zal evenwel door de HDTP t.a.v. deze appara-tuur een gedoogbeleid worden gevoerd voor zover geen modificatie aan de nieuwe eisen heeft plaatsgevonden.

Ik wil u er hierbij echter op wijzen dat in meerdere landen onverkort de nieuwe eisen kunnen worden gehanteerd."

punt (3) - "Vanaf 1 februari 1992 dient alle apparatuur aan de nieuwe eisen voor frequentie-tolerantie te voldoen."

In Circulaire KSR nr. 13/1989 staat: "Mocht u uit de overzichten bepaalde instal-laties in gebruik willen houden, dan moeten deze vóór 1 januari 1990 conform de nieuwe tolerantie-eisen door een erkend keuringsinstituut zijn goedgekeurd." Ook na aankondiging van het gedoogbeleid zijn er tot op heden bij de HDTP geen aanvragen voor toelating van gemodificeerde installaties binnengekomen.

In de bijlage vindt u het vastgestelde overzicht van installaties waarvan per 1 februari 1992 de Toelating (voorheen Bewijs van Typegoedkeuring) vervalt. Voor deze installaties wordt op en na genoemde datum geen machtiging meer verstrekt en deze mogen dus vanaf 1 februari 1991 niet langer worden gebruikt.

Hoogachtend,

De Directeur Operationele Zaken van  
de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post,  
namens dez,  
het Hoofd van de hoofdafdeling Kust- en Scheepsradio

C.G.H.M. Dijkmans

Overzicht van installaties waarvoor per 01 februari 1992 de type-toelating vervalt.

HZ = HoofdZender  
REZ = REserveZender  
NZ = NoodZender  
EZB = EnkelZijBand  
KGTGZ = KorteGolfTeleGrafieZender  
TOR = TelexOverRadio

Typenummer	Fabrikaat	Catg	Keurmerk	Bijzonderheden
BECKER 560060	Becker Telecom	Ind		KN623-
BECKER 560070	Becker Telecom	Ind		KN638-
HB01-Z01-3540-01	Becker Telecom	Ind		KN560FALCON I
HB01-Z03-3540-01	Becker Telecom	Ind		KN560FALCON I
HB01-Z02-3540-01	Becker Telecom	Ind		KN560A/B FALCON II
HB01-Z03-3540-01	Becker Telecom	Ind		KN560A/B FALCON II
Cumulus 400	Becker Telecom	Ind		KN905 identiek met TRP4000GB
RT101	DANCOM		KN585/A	
RT102N	DANCOM		KN585B/Add	
HF400	DANCOM		KN759	
HF400	DANCOM		KN759A	met voedingseenheid P 203
RT101	DANMAR		KN585/A	
RT102N	DANMAR		KN585B/Add	
DEBEG7311	DEBEG		KN741	
DEBEG7105	DEBEG	HZ	KN859	identitiek met ST1670A vervalt alleen voor A1A-gebruik
T100A	DYMAR ELECTR. Ltd.			B201/A
EB1500	ELEK. BUREAU OSLO	HZ	KN571/A	
S106C	ELEKTRO MEKANO	NZ	KN309	
HATFIELD401H	HATFIELD		KN675/A/B	
Blu-400S-2000PN	IRME		KN621A	
MC150N	ITT MARINE		KN575A	
STR250B	ITT MARINE		KN719	
STR350A	ITT MARINE		KN572	
STR350B	ITT MARINE		KN572A	
ST85D	ITT	REZ	KN541/A	
ST350C	ITT		KN572D	
STR350B	ITT		KN572C	
ST1400B	ITT	HZ	KN497A/B/C/D	
ST1400C	ITT	HZ	KN497E	
ST1600A	ITT	HZ	KN722	)vervalt alleen voor
ST1610A	ITT	HZ	KN726/Add	)voor A1A gebruik
ST1610R	ITT	HZ	KN726B	) idem
ST1670A	ITT	HZ	KN726A	) idem
TRA950	KELVIN HUGHES/RACAL			KN545Falkland
TRA952/RII	KELVIN HUGHES/RACAL			KN600Pentland Bravo
FALCON I en II	MARCONI		KN560/A/B	
N1000	MARCONI	HZ	KN371	"CRUSADER"
NM01-1020-01/RH	MARCONI	HZ	KN513A	"COMMANDER"
1050	MARCONI	REZ	B264	"RELIANCE"
1232SA/RII	MARCONI	HZ	KN35/821/ KSR5017AO-0582	"GLOBESPAN"
1232SB/RH	MARCONI	HZ	KN35/821/ KSR5017AO-0582	"GLOBESPAN"
3758A	MARCONI	REZ	KN284	"SALVOR II"

SMZ218	PHILIPS			
SMZ219	PHILIPS	HZ		
SMZ220	PHILIPS	NZ	KN283	
ZR5585A	RADIO HOLLAND	REZ	KN16/211	"RENOVAS"
GR377-H	REDIFON		KN625	
G474	REDIFON	REZ	KN754	
ES100W	SAIT	REZ	KN296	
ESA100R	SAIT	REZ	B224	
ESA100W/WA/ WB/WAB	SAIT	REZ	KN437/A/B	
ESA100Z	SAIT	REZ	KN437/C	
ESA100ZA	SAIT	REZ	KN437/C	
71N01	SKANTI	HZ	KN278	"MERMAID"; bestaande uit 71L24; KGTGZ 71B13
71N04AS/RH	SKANTI	HZ	B235/KSR5018AO -0582	KGTGZ
T400	SKANTI		KN555/A	
T400T	SKANTI		KN555/C	
TP400MRH	SKANTI		KN555/B	
TRP400	SKANTI		KN555A	
TRP400/RH	SKANTI		B178	
TRP400/RH T	SKANTI		KN555C	
TRP400T	SKANTI		KN555C	
TRP2000GB	SKANTI		KN684	
TRP4000GB	SKANTI		KN685	identiek met Cumulus 400
T121	SP RADIO		KN606	
T122	SP RADIO		KN556	
T124N	SP RADIO		KN667	
T126	SP RADIO		KN735	
T128	SP RADIO		KN731/A	
MT250SA/RH	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN74/821/- KSR5020AO-0582	
MT250SKTS/RH	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN97/821/-KSR5020AO-0582	
MT600S/RH	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN107/146/-KN821/KSR5019AO-0582	
MT1200	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN311 event. + synthesizer	RH3000
MT1200B	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN311 event. + synthesizer	RH3000
MT1200-RH	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN311 event. + synthesizer	RH3000
MT1200D	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN311A/B event. + synthesizer	RH3000
MT1200B	SVENSKA RADIO	A/B HZ	B179 event. + synthesizer	RH3000
MT1500D	SVENSKA RADIO	A/B HZ	KN311B event. + synthesizer	RH3000
MT1500D/A	SVENSKA RADIO	A/B HZ	B166 event. + synthesizer	RH3000
MT1500E	SVENSKA RADIO	A/B HZ	B179 event. + synthesizer	RH3000
MT1500E/A	SVENSKA RADIO	A/B HZ	B179 event. + synthesizer	RH3000
S519	TELEFUNKEN	HZ	KN43	
SE748/1B	TELEFUNKEN		KN573A	
Typenummer	Fabrikaat	Gebruik	Kan.	Keurmerk Bijzonderheden
AP735R	AP RADIOTELEFON	SD	12	KN579C-
AP735R-N	AP RADIOTELEFON	SD	12	kn579B-

AP735S	AP RADIOTELEFON S		12	KN579C/-Add
AP735SD	AP RADIOTELEFON S/D		12	KN579C-
AP735SD-N	AP RADIOTELEFON S/D		12	KN579C/-
AP735SS	AP RADIOTELEFON S/SD		12	KN579C/-Add
CLIPPER85H	APELCO	S/SD	55	KN977-
AIGOR510050X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
AIGOR510051X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR510052X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510053X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510054X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510055X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510056X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510057X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510058X	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510056SX	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510057SX	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR I 510058SX	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	KN509J-
ALCOR II 510065X	BECKER TEL.IND.	S/SD	14	KN509J-Add
ALCOR II 510066X	BECKER TEL.IND.	S/SD	14	KN509J-Add
ALCOR II 510067X	BECKER TEL.IND.	S/SD	14	KN509J-Add
ALCOR 14 510341	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	14	KN509H/K/-J-Add
ALCOR 14 510340X	BECKER TEL.IND.	S/SD/S	14	KN509H/K/-J-Add
ALCOR 16 510385	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	16	KN622-Add-
ALCOR 24 510321	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	24	KN509H/K/-J Add
ALCOR 24 510320X	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	24	KN509H/K/-J Add
ALCOR 32 510380	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	32	KN622-
ALCOR 55 510462	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	95	KN873-
ARCTOS510460	BECKER TEL.IND.	S/D	64	KN773/B-
ARCTOS510461	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	64	KN773A-
BENMAR1200EH	BENMAR	S/SD	12	KN646A/B-
BENMAR2400EH	BENMAR	S/SD	24	KN646B-
DEBEG7643	DEBEG	S/SD	15	KN755-
RT100	SEAVOICE ELECTR.LAB.LTD	S	12	KN645/A-
HTC2305A/4	V.D. HEEM	S/SD	12	KN129A-
HTC2305B/4	V.D. HEEM	S/SD	12	KN129A-
HY-SEAS555H	HY-GAIN	S/SD	55	KN682B/-D/Add
ICOM25	ICOM	S/SD	25	KN920-
MARINER80H	INTECH INC.	S/SD	54	KN814-
STR12	ITT	S/SD	65	KN834-
STR12R	ITT	S/SD	65	KN834A-
STR15NLF	ITT	S/SD	12	KN568A/B-
STR20A25	ITT	S/D	16	KN488C-
STR20B25	ITT	S/SD	16	KN488B-
STR24	ITT	S/SD	15	KN648-
STR24S/12S-NL	ITT	SD	58	KN648B-
STR24S/24S-NL	ITT	SD	58	KN648B-
STR24S/12D-NL	ITT	D	58	KN648B-

STR24S/24D-NL	ITT	D	58	KN648B-
STR24S/12S-NL	ITT	SD	58	KN648AddEurofoon S
STR24S/24S-NL	ITT	SD	58	KN648AddEurofoon S
STR24S/12D-NL	ITT	D	58	KN648AddEurofoon S
STR24S/24D-NL	ITT	D	58	KN648AddEurofoon S
STR24S15	ITT	SD	15	KN648A-
STR24D15	ITT	D	15	KN648A-
STR24S30	ITT	SD	30	KN648A-
STR24D30	ITT	D	30	KN648A-
STR60A25	ITT	D	41	KN491A-
TritonMA2012	MODAR ELECTRON	S/SD	12	KN602A-
TritonMA2013	MODAR ELECTRON	S/SD	12	KN602A-
TritonMA7350	MODAR ELECTRON	S/SD	12	KN602-
CMT-ZFT	PHILIPS	S/SD	12	KN576-
CMT-ZGD	PHILIPS	S/SD	12	KN576A-
CMT-ZGG	PHILIPS	S/SD	12	KN576B-
CMT-ZGH	PHILIPS	S/SD	12	KN576B-
PYE10W15FMVX	PYE	S/SD	10	KN501E-
PYE16W15FMVX	PYE	S/SD	16	KN501E-
RS7000NL	RAUFF & SORENSENS	D	66	KN839-
RS8000NL	RAUFF & SORENSENS	SD	70	KN867A-
MRT30	REDIFON	S/SD	30	KN650/Add-
SIMRAD PC3	SIMONSON RADIO	S/D	16	KN557A-
RT142	SP RADIO	S/D	16	KN540B-
RT142/29	SP RADIO	S/D	29	KN540C/D-
RT142S	SP RADIO	S/D	16	KN540F-
RT143	SP RADIO	S/D	55	KN630-
RT143M	SP RADIO	S/D	53	KN630C-
RT143/RZDH	SP RADIO	S/D	55	B271 + selc.opr.syst Bosch 5GTA
RT143S	SP RADIO	S/D	55	KN630A-
ME30-25	SVENSKA RADIO	S/D	60	KN512A-
ME30P-25	SVENSKA RADIO	S/D	60	KN512A/Add-
Clipper85H	APELCO	S/SD	55	KN977-
ALCOR I 510053XL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510054XL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510055XL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510056XL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510057XL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510058XL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510056SXL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510057SXL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR I 510058SXL	BECKER TEL.IND.	S/SD	12	B291-
ALCOR 14 510341L	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	14	B291-
ALCOR 14 510340XL	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	14	B291-
ALCOR 16 510385L	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	16	B291-
ALCOR 24 510321L	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	24	B291-
ALCOR 24 510320XL	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	24	B291-

ALCOR 24 510322XL	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	24	B291-
ALCOR 32 510380L	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	32	B291-
ALCOR 55 510462	BECKER TEL.IND.	S/SD	95	KN873-
ARCTOS510460	BECKER TEL.IND.	S/D	64	KN773/B-
ARCTOS510461	BECKER TEL.IND.	S/SD/D	64	KN773A-
RT100LSeavoice	ELECTRON.LAB.IND.	S	12	KN645D-
Hy-Seas55H	HY-GAIN	S/SD	55	KN682B/-D-Add
Hy-Seas55HN	HY-GAIN	S/SD	55	KN682E-
ICOM25	ICOM	S/SD	25	KN920-
Mariner80H	INTECH.INC.	S/SD	54	KN814-
STR12	ITT	S/SD	65	KN834-
STR12R	ITT	S/SD	65	KN834A-
STR15NLFA	ITT	S/SD	12	KN568C-
STR15NLPA	ITT	S/SD	12	KN568C-
STR20B25N	ITT	SD	16	KN188D-
STR24	ITT	S/SD	15	KN648-
STR24-A	ITT	S/SD	15	KN648C-
TritonMA2012B	MODAR ELECTRONICS	S/SD	12	KN602B-
TritonMA2013B	MODAR ELECTRONICS	S/SD	12	KN602B-
KS7000NL	RAUF & SORENSENS	S/D	66	KN839-
RS8000NL	RAUF & SORENSENS	S/SD	70	KN867A-KN876
SIMRADPC3N	SIMONSON RADIO	SD	16	KN557B-
RT142L	SP RADIO	S/D	16	KN540G-
RT142/29L	SP RADIO	S/D	29	KN540H-
RT143L	SP RADIO	S/D	55	KN630B-
RT143LM	SP RADIO	S/D	53	KN630C-
RT143LS	SP RADIO	S/D	53	KN630A/B-
PORTOFOONS - BIJZONDERE TOEPASSINGEN				
Typenummer	Fabrikaat	Gebruik	Kan.	Keurmerk
SE19A23	AUTOPHON	S	6	KN528A
SE19BA23K	AUTOPHON	S	8	KN528B
STR15NLP	ITT	S/SD	12	KN568A/B
TransITT	STANDARD ELECTR.	S/SD	10	KN424/A
H23 DEN 1100	AW-IS MOTOROLA	S	1	KN504
H23 DEN 1130	AW-IS MOTOROLA	S	2	KN504
H23 DEN 1100	AW-IS/IW MOTOROLA	S	1	KN504A
HP1FM/S/LP/V	PYE	S/SD	1	KN506
PORTOFOONS ZEEVAART				



Typenummer	Fabrikaat	Gebruik	Kan.	Keurmerk
H23 DEN 1100 AW IS	MOTOROLA	S	1	KN504
H23 DEN 1130 AW IS	MOTOROLA	S	2	KN504
H23 DEN 1100 AW IS/IW	MOTOROLA	S	1	KN504A
HP1FM/S/LP/V	PYE	S/SD	1	KN506
CQP512 IW (L of H)	STORNOS		3	KN478A
CQP512 R-IW (L of H)	STORNOS		3	KN478A
CQP512 I (L of H)	STORNOS		3	KN478A
CQP512 RI (L of H)	STORNOS		3	KN478A
MF 601/671 B	THOMSON CSF	S	3	KN548/A

UHF - INSTALLATIES

Typenummer	Fabrikaat	Gebruik	Kan.	Keurmerk
NETH4094	MOTOROLA	1	S	KN591

(H24 FFN 1100 DSP3)

Er is van diverse zijde steeds meer belangstelling voor dit blad. Het blad is opgezet als een service aan de groepen met een groot wachtschip. Deze groepen kunnen maximaal 2 exemplaren gratis verstrekt krijgen. Daar het budget steeds meer geknepen wordt is het niet mogelijk andere belangstellenden een gratis exemplaar te verstrekken. Om deze een mogelijkheid te bieden ook van de inhoud te kunnen profiteren is het mogelijk om een abonnement te nemen op het M3 blad voor f 12.50 per jaar. Dit bedrag gaat grotendeels op aan de porto. Vul dan deze bon in (of en copy) en stuur deze op!

## AANMELDINGSFORMULIER

Zenden (met postzegel) aan: M3, p/a Scouting Nederland, Postbus 210, 3800 AE Leusden

De volgende personen wensen het M3 blad voor f 12.50 per jaar toegezonden te krijgen:

Naam	adres	postcode	plaats
1	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____
4	_____	_____	_____

Totaal ... personen x f 12.50 = f..... is overgemaakt door ..... op rekeningnr. 2845400 tnv M3

UITSLAG VAN DE DOOR DE L.N.T.C. GEHOUDEN ENQUÊTE MIII-SCHEPEN

*De verkregen uitslagen heb ik zoveel mogelijk vooraf laten gaan door de tekst van de vraagstelling. Sommige vragen zijn niet beantwoord bv. vraag 5 t/m 13 daar er per vergissing 1 kantje van de vragen niet is afgedrukt. We hebben bewust afgezien van het publiceren van conclusies daar we ieder zelf de gelegenheid willen geven er over na te denken. In een van de volgende edities proberen we met een conclusie te komen.*

Henk Bos

Aantal enquête-formulieren uitgegeven:  
terugontvangen: 39 schepen

1	Wat is uw betrokkenheid bij schip en/of groep		
	Teamleid(st)ers	14	20%
	Bestuurslid	22	32%
	Verantwoordelijk binnen de groep	11	16%
	Schipper	20	29%
	Beheerder	1	2%
	Schipper/eigenaar	1	2%

69

Technische deel

2 Hoeveel personen beheren en onderhouden het schip.

Meerdere personen b.v. 10/10/40	11	29%
Teams b.u. 2/6 personen	27	71%

3 Is één persoon (eind) verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Ja	25	65%	
Nee	10		stichting 3 8%
			bestuur 3 8%
26%			beheerscie. 2 5%
			anders 2 5%
			n.v.t. 3 8%

4 Bij nee: Hoe heeft u de (eind) verantwoordelijkheid dan geregeld-geld: 26%

- planning
- verantwoordelijkheid is taakgebonden
- begrip eindverantwoordelijkheid ligt bij de groep
- in overleg, ieder is verantwoordelijk voor zijn deeltaak
- stichtingsbestuur is verantwoordelijk
- verdeling in dek, machinekamer en opbouw
- bestuur/stichting is verantwoordelijk
- beheerscommissie
- via het bestuur
- werkgroep
- in commissie-verband

4 Door wie wordt het groot onderhoud en de reparaties (niet het dagelijks onderhoud) aan het schip en motoren gedaan:

a Vakmensen (met diploma's) die lid zijn van van uw groep		
	ja	26 66%
	nee	4 10%

b Uw groep laat het door een werf of door gespecialiseerd bedrijf doen	ja	26	66%
	nee	4	10%
c afhankelijk v.d. financiën	ja	11	28%
	nee	10	26%
d Afhankelijk wie u gratis kunt regelen	ja	22	56%
	nee	6	16%

5 Hoeveel personen die met het onderhoud, beheer en als schipper met het wachtschip te maken hebben, hebben het certificaat motordrijver.			
in het bezit	57 - per groep	2 pers.	70%
niet in bezit		11	30%

6 Vindt u het certificaat motordrijver zinvol ja/nee			
zinvol		27	70%
niet zinvol		11	30%
geen mening		1	

Opmerkingen die t.a.v. vraag 6 gemaakt zijn:

- moet minder theoretisch zijn
- gaat te diep op de materie in
- is te pittig
- in overweging nemen tot het maken van een combinatie

#### Informatie

Het certificaat motordrijver is wat betreft de inhoud vooral afgestemd op de machinekamer met oudere types motoren. Moderne wachtschepen hebben makkelijk te bedienen motoren en aan dek veelal ankerlieren en andere motoren. De werkzaamheden van de assistenten van de vaarschipper zijn dan:

- a Hulp aan dek bij manoeuvres (aanmeren e.d).
- b Bedienen van ankerlieren en hijsinstallatie.
- c Dagelijks onderhoud in de machinekamer.

De gedachte is om, naast het huidige certificaat motordrijver, een moderner certificaat, gericht op hiervoor genoemde taken te maken

- |                                                                                                           |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 7 Is het zinvol een moderner certificaat motordrijver te maken.                                           | ja/nee |
| 8 Heeft uw groep regels over het onderhoud van het wachtschip.                                            | ja/nee |
| Zoals:.....                                                                                               |        |
| .....                                                                                                     |        |
| .....                                                                                                     |        |
| Indien ze op papier staan, kunt u ze dan opsturen.                                                        | ja/nee |
| 9 Kent u de scheepsbouwkundige eisen die Scouting Nederland in 1984 met het ministerie heeft afgesproken. | ja/nee |
| 10 Voor hoeveelprocent voldoet uw schip aan deze eisen.                                                   | .....% |

## Informatie

De eisen op scheepsbouwkundig gebied worden in E.G. verband in eerste instantie voor de beroepsvaart, aangescherpt. De Scouting eisen zullen t.z.t. net als de Scouting versie van 1984, daar een afspiegeling van zijn.

- 11 Vindt u dat Scouting Nederland de scheepsbouwkundige eisen aan de stand van zaken in 1990 aan moet passen. ja/nee

## Vaargedeele

- 12 Hoeveel vaste schipper varen er op het wacht schip .....

- 13 Zijn de vaste schippers tevens leiding van de ZV/WV ja/nee  
ja ..... van de .....

- 14 Is er een afspraak in uw groep over het maximale aantal schip pers. ja/nee
- |     |    |     |
|-----|----|-----|
| Ja  | 16 | 42% |
| Nee | 22 | 58% |

- 15 Hoeveel vaaruren maakt een ieder gemiddeld per jaar

10 uur - 1	60 uur - 1	50%	22 vaaruren
15 uur - 2	70 uur - 2	40%	75 vaaruren
20 uur - 8	80 uur - 1	10%	200 vaaruren
25 uur - 1	90 uur - 1		
30 uur - 2	100 uur - 4		
40 uur - 1	200 uur - 3		
50 uur - 3			

- 16 Is er een afspraak over een minimaal aantal vaaruren per jaar per schipper: Ja 2  
Nee 30 88%

- 17 Heeft uw groep regels over het varen met het wachtschip. Ja 32 82%  
Nee 7 18%

De regels die er zijn bestaan uit:

- bemanningsvoorschriften
- journaal invullen
- per kamp afspraken maken
- veiligheidsregels
- altijd 2 personen op de brug
- minimaal 1 schipper + dekploeg + machinist
- in bezit van het vaarbewijs
- 2 gediplomeerde personen
- bekendheid met de eindverantwoordelijkheid
- bijhouden logboek, toestemming van het bestuur, aangestelde schipper, minimaal 3 man bemanning
- schoon weg, schoon terug
- niet varen bij windkracht 7
- geen alcohol-gebruik, varen tot windkracht 7
- wie de motor moet doen
- ongeschreven gegroeide regels
- voor varen op groot water 3 schippers aan boord

Indien ze op papier staan, kunt u ze dan opsturen. ja/nee

18 Zijn de vaste schippers in het bezit van het vaarbewijs. ja/nee

19 Zijn de vaste schippers in het bezit van het MBL M3. ja/nee

20 Hoe komt u aan vaste schippers.  
a. Uit de eigen groep 0  
b. Anders en dan hoe: .....  
.....  
.....

21 De problemen die er zijn om schippers te krijgen en te houden: 85%

- pas na 200/300 vaaruren beschikbaar
- gebrek aan opleiding in de praktijk
- geen betrokkenheid bij de groep
- te kort aan leiding
- voortdurend marifoon en andere opleidingen laten volgen
- groepsgebeuren
- geen mensen beschikbaar
- geen problemen hebben 3 geënuêteerden
- tijd en gezin
- verloop door studie
- tijd en beroep

21a Hoe lost uw groep de problemen op. 56%

- in de groep
- gestructureerd opleidingsplan waardoor veel doorstroomt naar schippers functie
- geschikte kandidaten veel laten meevaren
- natuurlijke selectie, motordrijvers/dekknechten worden later schipper
- onder een bak koffie
- constant iemand mee bezig
- moeilijk/tobben

22 Wat zijn de problemen om schippers te houden 43%

- tijd om cursussen te volgen
- veel tijd en geld
- werk buiten de stad
- aantal vaaruren
- opleiding
- studie
- vaar-ervaring opdoen
- veel tijd en weinig interesse

23 De problemen bij het opleiden van nieuwe schippers: 70%

- kennis en ervaring
- tijd
- ontbreken van goede externe cursussen
- het maken van vaaruren
- de praktische vaaropleiding
- eerst intern opleiden, daarna extern
- gebrek aan mensen
- het opdoen van ervaring onder leiding van een mentor/schipper

- 23 Hoe worden in uw groep nieuwe schippers opgeleid.
- intern ja/nee
  - KOF ja/nee
  - anders zoals: .....
  - .....
- 24 Indien u schippers intern opleidt aan welke van de hier te noemen onderwerpen besteed u aandacht.
- a Selectie vooraf ja/nee  
 Waarop selecteert u: .....
  - .....
  - b Is er een vaste mentor ja/nee
  - c Hoeveel jaar duurt de opleiding gemiddeld .... jaar
  - d Wordt er als opleiding een minimaal aantal uren gevaren ja/nee
  - e Wordt er naast het varen voor de groep speciaal gevaren om op te leiden ja/nee  
 Hoeveel maal ..... en hoelang ..... uur
  - f Kent de interne opleiding tussenstappen  
 bv. Eerst het certificaat motordrijver halen  
 welke: .....
  - ..... ja/nee
  - g Heeft u een vast intern opleidingsprogramma ja/nee  
 Kunt u het opsturen? ja/nee
  - i Andere te vermelden zaken bij de interne opleiding zijn:  
 .....
  - .....
  - .....
- 25 Hoeveel nieuwe schippers heeft uw groep de afgelopen 3 jaar opgeleid .....
- 26 Hoeveel nieuwe schippers denkt uw groep de komende 3 jaar nodig te hebben. .....
- 27 Indien Scouting Nederland of een regionale admiraliteit een praktische vaaropleiding, zoals een week lang varen met 10 cursisten, zou organiseren heeft uw groep daar dan belangstelling voor? ja/nee
- 28 Waar zou de praktische opleiding dan aan moeten voldoen?
- a In drie lange weekenden ja/nee
  - b Een week varend door Nederland ja/nee
  - c Wat mag de maximale prijs zijn f ....
  - d Waar moet het nog meer aan voldoen:  
 .....
  - .....
- 29 Neemt uw groep deel aan cursussen van KOF of andere instellingen ja/nee  
 ja; welke instelling: .....
- .....

M3 blad

30 Geef een cijfer van 1 t/m 10 voor het M3 blad .....  
waardering samengevat in:  
onder de 6 geen  
boven de 6 36  
geen mening 3  
gemiddeld 7,3%

31 Welke onderwerpen spreken u het meest aan:

- technische zaken 15 40%
- nautisch
- vaarregels 2 10%
- onderhoud 2 10%
- gas/motor/beveiliging 10%
- alle onderwerpen 4 10%
- veiligheid 4 10%
- historisch
- reisinformatie, m.n. Nawaka 3 10%
- brandbestrijding
- omgaan met motoren

32 Leest u het gehele blad

ja/nee

Ja 26 70%  
Nee 10 30%

33 Welke onderwerpen zouden voor u niet in het blad hoeven: 70%

- artikelen die geen informatie over wachtschepen geven
- orde en veiligheid
- wetten, etc.
- uitgebreide verouderde te gedetailleerde onderwerpen
- wat minder technische onderwerpen
- nautisch
- speltechnische zaken

34 Wat mist u in het blad: 80%

- de link naar Scoutinggroepen over het gebruik
- ideeën voor vaarroutes en kampen
- verzekeringen, waar en tegen welke prijs
- preventief onderhoud
- uitwisseling van ideeën over verbouwingen
- praktische regelingen over verhuur aan derden
- vaarcursussen
- vaartechnische gegevens
- technische foefjes
- technische informatie-bank
- praktische zaken
- wat beter leesbaar

Verzekeringen

35 Het wachtschip is verzekerd bij:

a. onderlinge maatschappij 7 30%  
b. verzekeringsmaatschappij 17 70%  
weet het niet 14  
niet verzekerd 1

36 De premie die per jaar betaald moet worden, is men daarvan op de hoogte:

op de hoogte	24	60%
niet op de hoogte	14	
niet verzekerd	1	

De hoogte van de premie en de condities:

- f	240,00	wa + casco en berging		
- f	400,00	casco + inboedel, geen speciale condities		
- f	500,00	wa		
- f	500,00	all risk + inboedel	f	65.000,00
- f	550,00		f	60.000,00
- f	600,00			
- f	700,00	casco	f	65.000,00
- f	800,00		f	25.000,00
- f	1.000,00			
- f	1.050,00		f	100.000,00
- f	1.100,00		f	100.000,00
- f	2.000,00	wa + casco + inboedel		
- f	2.740,00		f	100.000,00
- f	1.500,00			
- f	900,00			
- f	650,00	wa		
-	7%	van de verzekerde waarde		
- f	?	wa + inboedel + casco + berging		
- f	?	wa op afroep indien varend		

37 Bij wie is de groep verzekerd:

- Merem en La Porte	10
- Nationale Nederlanden	2
- NASK	1
- Friesche Onderlinge	1
- Oranje	1
- Philips	2
- Mees en Hope	1
- Rabo	1
- Hudig Langeveld	1
- Delta Lloyd	3
- Eendracht	1

Zeven geënquêteerden hebben hun schip bij een andere verzekeringsmaatschappij/onderlinge maatschappij dan waar de groep verzekerd is.

Algemeen

38 Als er een contactdag voor groepen met een wachtschip komt, waarbij externe inleiders ook het woord zullen voeren, zou uw groep dan naar zo'n dag toe komen

Ja	30	76%
Nee	8	
gm	1	

38b Waarom niet: 11/28



38a Suggesties voor zo'n	70%
- technische onderwerpen	6
- verzekeringen	2
- bezoek aan andere schepen	
- varen op stromend water	
- onderlinge contacten	
- uitwisselen van ervaringen	2
- financiën, hoe kom je er aan	
- scheepvaartmuseum	
- ruilbeurs	
- brandpreventie	
- vaarbelasting	
- opleiding	2
- onderhoud	3
- regels op het water	

39 Ondervindt uw groep bij de zomerse trektochten problemen bij het vinden van ligplaatsen	ja/nee
Ja	8
Nee	30
gm	1

Problemen worden ondervonden met betrekking tot havengelden-/jachthavens.

40 Hebben we in deze enquête u iets vergeten te vragen over het varen en beheren van een wachtschip?	
Zo ja, wat;	60%
- marifoon aan boord	
- uitwisseling van problemen	
- informatie over het MBL	
- vragen over de technische staat van het schip	
- vaarbelasting	
- vaargedrag	
- veiligheid aan boord	
- ligplaatsen en wat dit kost	
- verhuren van het schip	

41 Controle schepengegevens uitleesbestand Henk Bos	
Is gebeurt ja/nee	75%
Ja	22
Nee	2
geen j/n	7
komt	8

Dank voor het meedoen





telefoon 033-960911

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