

M3

15

*3 maandelijks periodiek
voor geregistreeerde
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 Brasser	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 sluizen naar de verenigingsleden en andere geïnteresseerden.

Werkgroep Oude Motoren & Opduwers zie ook achterin!

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

Heemskerk 17 maart 1992

Het schiet al weer op. Het vaarseizoen is weer in aantocht en de schepen worden weer vaarklaargemaakt. Een mooie gelegenheid om nog eens naar diverse veiligheids aspecten te kijken. In de afgelopen nummers van het M3 blad heb ik heel wat de revue laten passeren. Ook dit exemplaar is weer flink gevuld met informatie. Doe er uw voordeel mee.

Dit blad is indertijd in augustus 1988 ontstaan uit de behoefte meer service te verlenen aan de zeeverkennergroepen met een wachtschip. Volgens ons (LNTC) zeer noodzakelijk. Het is n.l. gebleken dat beoordelingen aan boord van de veiligheid veel (mijn inziens onnodige) wrevel opwekken. Ik kan me best voorstellen dat het niet leuk is om op onveilige situaties gewezen te worden. En zeker niet om dat je met een klein budget toch het varen en het functioneren als wachtschip mogelijk moet maken.

Aan de andere kant hebben we ons aangesloten bij een vereniging waar we zelf in overleg de regels samenstellen waarop we willen functioneren. De consequentie is dan dat we dat ook moeten doen. Dus niet zeuren om het MBL M3 als we alleen een vaarbewijs deel 1 hebben behaald. We verlangen van de jongens ook dat ze voor een roeiboot het MBL RA halen. Dus dan zelf ook een praktisch aanvullend examen doen voor het MBL M3. Per slot van rekening dekt het vaarbewijs deel 1 en deel 2 niet de eisen die we samen hebben opgesteld voor het MBL M3! U kunt het zelf nalezen...

We willen nog steeds de gelegenheid geven aan ieder die iets wil vragen of iets door wil geven aan anderen. We maken er graag ruimte voor. Volgens de plannen willen we ca. 4 keer per jaar uitkomen met een nummer. Naast het colofon, voorwoord en inhoud hadden we de volgende rubrieken gedacht:

- nautisch o.a. het hoe en het wat over het varen
- technisch trucs en tips in het technische vlak
- wetten en reglementen uitleg en verklaring
- verhalen en berichten van en voor elkaar
- gelezen in: voor ons interessante zaken gelezen in de bladen
- in 't kort berichten of mededelingen van bv: S.I (scheepvaart inspectie) en waterpolitie
- vraag en aanbod zaken die we over hebben of lopen te zoeken

Onderwerpen en mogelijkheden genoeg. Het is dus aan U, ons te motiveren en te stimuleren. We kunnen er allemaal profijt van hebben!

Het M3 blad wordt kostenloos aan de groepen met een in ons register voorkomend wachtschip gezonden. Per groep zijn er 2 stuks beschikbaar. Bv. één voor het archief en één om te rouleren. Andere belangstellenden kunnen een abonnement nemen.

De informatie is bedoeld voor degene welke met het schip vaart, dus de schipper in de praktijk. De adressering is soms aan de groepsvoorzitter gericht, door het ontbreken van de juiste adressen. Geeft U de juiste adressen door aan de redactie?

Op het NAWAKA is er gelegenheid om een examen af te leggen in de categorie M1. Het volgende nummer speelt daar op in. Per slot heeft elk wachtschip ook een bijboot, vaak met een motor.

Met vriendelijke groet en een behouden vaart gewenst,

Henk Bos



INHOUD

GAS deel 5. De gebruikers	5	ELECTRISCHE AGGREGATEN	16
STAATSBLAD 466 BINNENSCHEPENBESLUIT	5	6 Het kiezen van de groep en de daarbij gehorende veiligheidsmaatregelen	16
Artikel 8.10 Gebruiksapparaten en de opstelling daarvan.	5	Nieuwe historische zicht op de "Jacoba II"	18
NEN 3375 Hoofdstuk II	5	PERIKELEN MET MEETBRIEF, EIGENDOMSBEWIJZEN ENZ.	20
OPSTELLING VAN VERBRUIKSTOESTELLEN	5	HET KADASTER OOK VOOR SCHEPEN	20
BEVEILIGING van GASTOESTELLEN	6	Eigendom	20
Waarom?	6	Te goeder trouw	20
Wat voor beveiliging?	6	Brandmerk	20
EEN NIEUWE PLEE 2.	8	Registratie	21
BURGERLIJK WETBOEK strop voor aantal scheepsmakelaars.	8	Kosten	21
VEILIG VAREN MET PLEZIERVAARTUIGEN	9	Adressen	21
Bepaal uw risico	10	WAT MOET U DOEN OM EEN PLEZIERVAARTUIG TE BOEK TE STELLEN	21
Merken en registreren	10	Tot besluit	22
BEVEILIGINGSMIDDELEN	10	Niet teboekgesteld / Wel teboekgesteld.	23
Startblokkeerinrichtingen	10	Meetbrief.	23
Stuurblokkeringen	10	ATIS voor nieuwe marifoons binnenkort verplicht	24
Buitenboordmotorsloten	10	PAS OP!!! AFGEKEURDE MARIFOONS!!!	24
Sloten voor luiken en deuren	11	VERBOD VOOR 3300 MARIFOONS	24
Hangsloten	11	AANPASSEN	24
Kluisjes	11	ONTVANGER	25
Alarmsystemen	11	INFORMATIE	25
VOORKOM BRAND AAN BOORD	11	AAN TE PASSEN MARIFOONS	25
Gebruik van gas	11	LIJST VAN AFGEKEURDE MARIFOONS	26
Koken aan boord	12	WERKGROEP OUDE MOTOREN EN OPDUWERS	28
Verwarmingsapparaten	12	LIJST VAN ONDERDELEN- EN INSTRUKTIEBOEKJES.	28
MOTOR	12	CATALOGI	32
Startprocedure	12	LITERATUURLIJST.	32
Blussen	12	HALON ALS BLUSMIDDEL VERBODEN OP DE RIJN.	33
OVERWINTERING	12	Halonenbank	33
In het water	13		
VEILIGHEID	13		
Reddingsvest	14		
Varen in snelle motorboten	14		
MAN OVERBOORD	14		
WAT M O E T DE DRENKELING DOEN?	15		

GAS deel 5. De gebruikers

We hebben al heel wat van het gassysteem de revue laten passeren. Tot slot nog het een en ander over de gebruikers.

STAATSBLAD 466 BINNENSCHEPENBESLUIT

Artikel 8.10 Gebruiksapparaten en de opstelling daarvan.

1. Er mogen slechts gebruiksapparaten worden geïnstalleerd die voor propaan zijn toegelaten en die van inrichtingen zijn voorzien, waardoor het uitstromen van gas bij het doven van zowel de branders als de waakvlam geheel wordt verhinderd.
2. Elk gebruiksapparaat moet zodanig zijn opgesteld en aangesloten, dat onopzettelijk losraken van de aansluitleidingen niet mogelijk is.
3. Verwarmingstoestellen en geisers moeten zijn voorzien van een leiding waardoor verbrandingsgassen in de open lucht worden afgevoerd.
4. Gebruiksapparaten mogen slechts in het stuurhuis zijn opgesteld, wanneer dit zo is gebouwd dat eventueel ontsnappend gas niet van het stuurhuis uit in de lager gelegen gedeelten van het schip, in het bijzonder door de doorvoeringen van de afstandsbedieningen naar de machinekamer kan doordringen.
5. Gebruiksapparaten mogen in de nachtverblijven slechts zijn opgesteld, wanneer de verbranding onafhankelijk van de in deze ruimte aanwezige lucht plaatsvindt.
6. Gebruiksapparaten waarvan de verbranding afhankelijk van de in de ruimte aanwezige lucht plaatsvindt, moeten in een ruimte van voldoende afmetingen zijn opgesteld.
7. Op tankschepen waarop het VBG van toepassing is, moeten de gebruiksapparaten van een opvallend, rood kenteken zijn voorzien.

Artikel 8.11. Ventilatie en afvoer der verbrandingsgassen.

1. De toevoer van frisse lucht en de afvoer van verbrandingsgassen in de ruimten waarin gebruiksapparaten, waarvan de verbranding afhankelijk is van de in de ruimte aanwezige lucht, zijn

opgesteld, moeten door ventilatieopeningen van in verhouding tot de capaciteit van de apparaten voldoende afmetingen zijn gewaarborgd.

2. Ventilatieopeningen mogen geen afsluiters hebben en niet in verbinding staan met nachtverblijven.

3. De afvoerkanalen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de verbrandingsgassen afdoende worden afgevoerd. Zij moeten bedrijfszeker en onbrandbaar zijn. Ventilatoren voor de luchtverversing van verblijven mogen de afvoer niet nadelig beïnvloeden.

NEN 3375 Hoofdstuk II

OPSTELLING VAN VERBRUIKSTOESTELLEN

Art. 7

Er zijn uitsluitend verbruikstoestellen voor kookdoeleinden, ruimte- en waterverwarming, verlichting en koeling toegestaan.

Art. 8

Verbruikstoestellen mogen slechts op een zodanige plaats en in een zodanige ruimte zijn opgesteld dat:

- a. voldoende luchttoetreding is gewaarborgd om een volledige verbranding van het gas te verzekeren;
- b. ontoelaatbaar luchtbederf als gevolg van het gebruik van een toestel is uitgesloten.

Opstelling van open verbruikstoestellen is uitsluitend toegestaan in verblijven en stuurhutten, mits de inhoud van deze ruimten ten minste 4 m³ bedraagt. In verblijven en stuurhutten met een inhoud van minder dan 4 m³ mogen uitsluitend gesloten verbruikstoestellen zijn opgesteld. Zie in dit gehele verband ook art. 43.

Art. 10

Alle verbruikstoestellen - uitgezonderd verplaatsbare kookstoestellen - moeten zeevast zijn opgesteld. Bij verplaatsbare kookstoestellen moeten zodanige maatregelen zijn getroffen, dat geen ongewilde verschuivingen kunnen plaats vinden.

Art. 11

Verbruikstoestellen moeten op een zodanige plaats zijn opgesteld, dat:

- a. de bediening, de controle en het onderhoud gemakkelijk en zonder bezwaar kunnen geschieden;
- b. schadelijke verhitting van stoffen of voorwerpen als gevolg van het gebruik van een toestel is uitgesloten. Zo nodig moet een doelmatige bescherming zijn aangebracht.

Art. 12

De verbruikstoestellen moeten zijn uitgerust en ingericht voor het gebruik van gasvormig propaan. Indien voor verbruikstoestellen keuringseisen van kracht zijn, mogen nieuwe toestellen slechts zijn geplaatst, indien zij voorkomen in de Gids van Gasverbruikstoestellen en andere artikelen, gekeurd door VEGIN-Gasinstituut, die periodiek door het VEGIN-Gasinstituut wordt uitgegeven en speciaal zijn aangemerkt voor het gebruik aan boord van schepen, dan wel zijn goedgekeurd door een andere erkende Europese keuringsinstantie.

Art. 13

Elke afzonderlijke brander van een verbruikstoestel moet zijn voorzien van een vlambeveiliging, waardoor ongecontroleerde uitstroming van onverbrand gas geheel wordt voorkomen. In dit verband moeten waakvlammen of aansteekbranders ook als branders worden beschouwd.

Op apparaten, voorzien van waakvlammen, moet duidelijk een rood merkteken zijn aangebracht.

Art. 15

Doorstroomtoestellen voor waterverwarming mogen alleen worden gebruikt op voorwaarde dat handhaving van de waterdruk voldoende is gewaarborgd.

BEVEILIGING van GASTOESTELLEN

Toestellen voor PROPAAAN-GAS en BUTAAN-GAS MOETEN altijd thermisch beveiligd zijn.

Waarom?

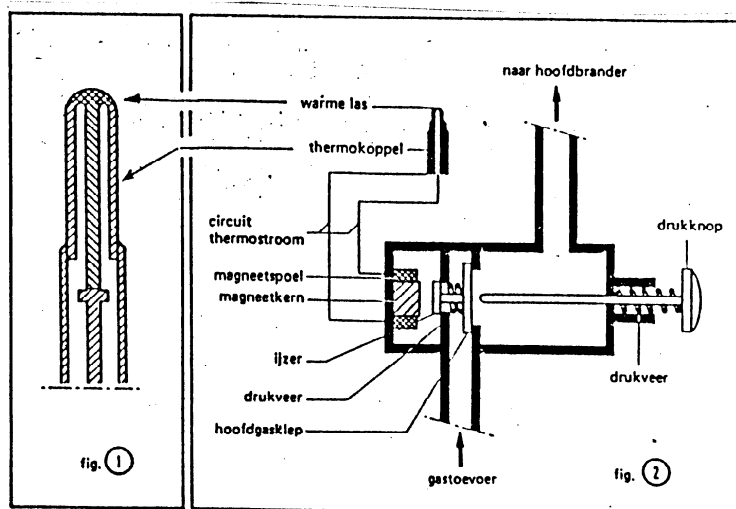
Om de doodsimpele reden dat beide gassoorten zwaarder zijn dan lucht, in tegenstelling tot aardgas, dat lichter dan lucht is.

Gewicht in kg, per m³

Aardgas	0,83
Lucht	1,293
Propaangas	2,00
Butaangas	2,6

Als aardgas lekt, stijgt het op en verspreidt zich. (In gesloten ruimten kan aardgaslekage natuurlijk ook gevaar opleveren).

Bij lekkage van butaan- of propaangas verzamelt het gas zich in de laagst gelegen ruimte, waarbij al snel een explosief mengsel wordt bereikt (ongeveer tussen 2 en 10% gas in lucht). Wanneer door de een of andere oorzaak de vlam van een gastoestel is gedoofd (bijv. door onderbroken gastoevoer, het morsen van water op de brander, sterke wind of tocht) is een beveiliging vereist, die verhindert dat het onverbrande gas vrijelijk uit blijft stromen.



Wat voor beveiliging?

De voorheen veel toegepaste 'bi-metalen'-beveiligingen zijn NIET meer toegestaan, omdat deze

- a) het waakvlamgas niet afsluiten en
- b) bij veroudering de gastoevoer onvoldoende of zelfs helemaal niet afsluiten.

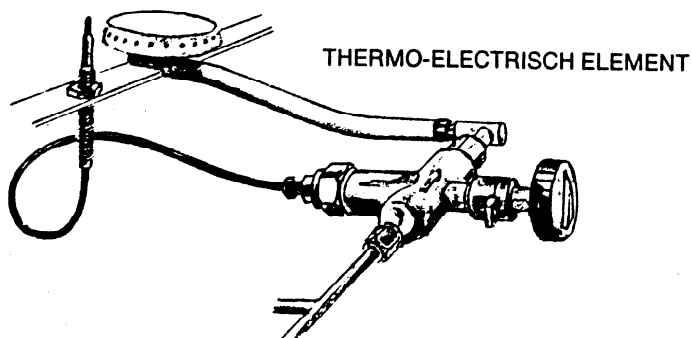
De enige goede en toegestane beveiliging is de 'thermo-elektrische' beveiliging.

Hoe werkt de 'thermo-elektrische beveiliging'?

Door de uiteinden van twee verschillende metalen aan elkaar te lassen en dit gedeelte (de z.g. 'warme las') door de gasvlam te laten verhitten, wordt hierin een elektrische spanning opgewekt van enige millivolts (zie fig.). Deze spanning wordt vanuit dit 'thermo-koppel' naar een elektromagneet gevoerd, die daardoor een ijzeren plaatje aantrekt dat met de hoofdgasklep is verbonden en zo de gastoevoer open houdt (zie fig.). Bij doven van de vlam of door welke afkoeling dan ook valt direct de spanning van het thermokoppel weg en sluit de gastoevoerklep.

Om het gastoestel aan te steken is een voorziening aangebracht om de gastoevoerklep mechanisch te openen, hetzij door een knop of door de gasregelkraan in te drukken. Is het gas aangestoken, dan kan men na een paar seconden de knop of kraan weer terug laten veren. De thermische beveiliging heeft dan inmiddels de functie overgenomen en houdt dan verder de gastoevoer geopend. Veert de knop of de kraan NIET terug, laat dit dan onmiddellijk repareren!!!!

In vaartuigen MOETEN alle toestellen thermo-electrisch beveiligd zijn. De sluittijd van de thermo-elementen mag maximaal 30 seconden bedragen. Het sluiten van de klep is hoorbaar na het sluiten van de toestelkraan. Controleeren!



Geisers altijd aansluiten met 12 mm gasleiding. Gaskachels en geisers bij voorkeur in gesloten uitvoering, d.w.z. de benodigde verbrandingslucht wordt van buiten aangevoerd en het verbrandingsgas wordt naar buiten afgevoerd. Bij open uitvoering moeten zij in ieder geval een verbrandingsgas afvoer hebben, waarvan de diameter gelijk moet zijn aan de aansluitstomp van deze afvoer op het toestel. Deze afvoer moet minimaal 50 cm boven de kajuit uitmonden en van een goedgekeurde trekkende kap zijn voorzien.

De doorgang van deze kap moet brandvrij zijn uitgevoerd. Denk bij dit alles aan voldoende ventilatie. Minimale ventilatie-oppervlakte 150 cm² aan beide boorden!

Voor de beproeving op gasdichtheid moet het gehele leidingnet vanaf de uitlaatzijde van het drukregelorgaan tot en met de gesloten kranen op de verbruikstoestellen met lucht op een druk worden gebracht, die ten minste gelijk moet zijn aan het vijfvoudige van de werkdruk.

Denk er om de controle-manometer d.m.v. een kraan af te sluiten daar deze niet bestand is tegen een overbelasting van 2½ x. Het leidingnet wordt beschouwd gasdicht te zijn als na het bereiken van het temperatuursevenwicht (d.i. na ca. 10 min) de aangewezen druk ca. 7 min. constant blijft.

Indien het leidingnet niet voldoende gasdicht is dient het lek d.m.v. afzepen te worden opgespoord.

Na gebleken gasdichtheid moet de installatie op normale wijze in bedrijf worden gesteld en moeten alle verbindingen door middel van afzepen op gasdichtheid worden gecontroleerd.

Niet gasdichte verbindingen moeten worden hersteld. Eventuele defecte materialen moeten worden vervangen. Lekkage's mogen nooit worden dichtgesmeerd, gekookt of geklopt.

Alvorens de installatie wordt opgeleverd, moeten alle tot de installatie behorende verbruikstoestellen op hun goede werking worden gecontroleerd. Dit geldt eveneens voor de installaties

welke een uitbreiding van een of meer verbruikstoestellen hebben ondergaan.

Tevens moet bij deze controle van de toestellen worden nagegaan of de ontsteking, de tempering en de doving van de branders op de juiste wijze geschieden. Hierbij moet tevens worden gecontroleerd of de beveiligingen goed functioneren.

Enige tijd nadat een verbruikstoestel, aangesloten op een afvoerkanaal en/of een afvoerleiding is ontstoken, moet worden nagegaan of de verbrandingsgasen goed worden afgevoerd.

De installateur is ten volle verantwoordelijk voor de naleving van deze voorschriften en de deugelijke uitvoering van de installatie.

EEN NIEUWE PLEE 2.

Enige tijd geleden besloten wij een badkamer in het schip te installeren, uitgaande van een redelijke vorm van luxe en comfort. Hiervoor hebben we de losse onderdelen van een gewone badkamer gekocht bestaande uit een toilet met losse spoelbak, een ligbad en een wastafel. Om het uiterlijk van het schip netjes te houden hebben wij er in het verleden voor gekozen alle afvoeren onder de waterlijn uit te laten komen. Dit was voor de wastafel en het ligbad geen probleem. Het afvoerwater van deze twee wordt verzameld in een tankje tussen de spanten en op gezette tijden door een pomp met vlotterschakelaar leeggepompt.

Het toilet leverde echter meer problemen op. Het meest eenvoudige was geweest om het toilet op voldoende hoogte boven de waterlijn te plaatsen. In de badkamer is dit geen gezicht. We waren zo gelukkig met het feit dat het bad op een normale hoogte stond, dus moest er een technische oplossing voor het toilet gezocht worden. De door Theo en Marijke Hoogmoed omschreven toilet pomp zou te gebruiken zijn ware het niet dat er enige nadelen aan kleefden. De mee geleverde toilet pot pastte niet helemaal bij het reeds aangeschafte sanitair. Losse onderdelen van dit systeem waren niet leverbaar. Uitgangspunt werd uiteindelijk een onderwater-toiletsysteem met een losse stortbak. Deze stortbak wordt gevoed door de watertanks. Het hydrofoor vult de stortbak

automatisch na gebruik. Voor de afvoer vonden wij een Jabsco pomp/vermaler welke los onder de toilet pot kan worden gemonteerd en een doorsnee-afvoerpijp heeft van 25 mm. Deze pomp voert het afvoerwater tot boven de waterlijn en laat het vervolgens in een standpijp vallen. Het systeem werkt op 24 volt en wordt bij ons aan boord in werking gesteld door middel van een druk op de knop. De pomp is ook in een 12 volt versie te verkrijgen. Bij ons bleek dat de standpijp een ontluchting naar buiten moest hebben. De kosten voor een vermaler/pomp waren ongeveer f 400,--. Andere systemen kwamen al gauw op het dubbele. Het toilet staat op een verhoging van slechts 15 cm. De afmetingen van de pomp zijn zodanig dat deze gemakkelijk tussen de spanten geplaatst kan worden. Dit hebben wij echter niet gedaan om in de toekomst gemakkelijk de pomp of vermaler te kunnen inspecteren. Alles werkt naar tevredenheid.

Uit Schuttevaer zat. 14 maart 1992.

Burgerlijk Wetboek strop voor aantal scheepsmakelaars.

Rotterdam- Het Nieuw Burgerlijk Wetboek benadeelt de groep niet beëdigde bemiddelaars in binnenschepen. Zij komen in een nadelige konkurentiepositie ten opzicht van hun kollega's, die de eed wel hebben afgelegd. De Rotterdamse Kamer van Koophandel heeft de kwestie aangekaart bij minister Hirsch Ballin van Justitie.

Door het van kracht worden van het Nieuw Burgerlijk Wetboek op 1 januari is voor de levering van een in het register te boek staand binnenschip een notariële akte vereist. Tot die datum mocht iedereen een onderhandse akte voor de levering van een binnenschip opstellen en laten inschrijven bij het kadaster. Momenteel is een wetswijziging in voorbereiding, die de mogelijkheid schept voor het opstellen van deze akten een uitzonderingspositie te creëren voor uitsluitend de beëdigde makelaars. Hun niet-beëdigde kollega's maken daar ernstig bezwaar tegen, omdat zij vrezen in een nadelige konkurentiepositie te belanden. Bovendien zijn ze niet in de gelegenheid gesteld zich 'tijdig' te laten beëdigen, stelt de Kamer van Koophandel in een brief aan Justitie.

VEILIG VAREN MET PLEZIERVAARTUIGEN

Met toestemming integraal overgenomen uitgave van het Bureau voor Schadepreventie; TBBS; Eemnesserweg 56, Postbus 54, 3740 AB Baarn 02154-16441 (Hr Soet).

Nederland is een watersportland bij uitstek; water in overvloed en aan wind vrijwel nooit een gebrek. De Nederlanders hebben gezamenlijk in particulier bezit dan ook zo'n 120.000 zeilboten, 20.000 motorboten, 130.000 roeiboten, 84.000 kano's, 620.000 rubberboten en 380.000 surfplanken; een totaal van bijna anderhalf miljoen pleziervaartuigen. Veel Nederlanders brengen een groot deel van hun vrije tijd op het water door. Dit prettige tijdverdrijf kent ook een aantal schaduwzijden. Eén daarvan is de diefstal van en inbraak in pleziervaartuigen.

Diefstal en inbraak

Waar een markt is voor nieuwe schepen en scheepsbenodigdheden is ook een markt voor tweedehands goederen. Tussen het totaal aan tweedehands goederen zit altijd wel een grote partij gestolen goed. Criminele elementen weten ook hier hun slag te slaan. Jaarlijks worden ruim 1.500 vaartuigen gestolen en worden vele inbraken in vaartuigen gepleegd. Een jacht is minder gemakkelijk te beveiligen dan een woonhuis. Bij de materiaalkeuze voor de bouw van schepen wordt voorbijgegaan aan de factor inbraakgevoeligheid. Ook de ligplaatsen van de meeste schepen zijn niet of nauwelijks beveiligd.

Het stelen van scheepsinventaris of zelfs van het gehele schip wordt dieven daarom vaak te gemakkelijk gemaakt.

<u>MET DEZE RISICOKLASSE-INDELING KUNT U UW EIGEN RISICO BEPALEN</u>			
<u>Ligplaats</u>			
In een afgesloten loods 1 punt	In bewaakte lachthaven 2 punten	In onbewaakte jachthaven 3 punten	Particulier terrein / op of aan de openbare weg 4 punten
<u>Afsluitmogelijkheid</u>			
Goede cilindersloten; of hangsloten bestand tegen zagen en knippen 1 punt	Eenvoudige standaard gemonteerde sloten 2 punten		Niet afgesloten. Afgesloten door een dekzeil 4 punten
<u>Alarmering</u>			
De boot is beveiligd met een alarminstallatie tegen diefstal van en uit de boot 1 punt	De boot is beveiligd met een alarminstallatie tegen diefstal uit de boot 2 punten		De boot is in het geheel niet voorzien van een alarminstallatie 4 punten
<u>Startmogelijkheid binnenboordmotor</u>			
Startcontactslot met moeilijk bereikbare bekabeling; geheime startstroomonderbreking 1 punt		Idem zonder geheime startstroom onderbreking 3 punten	Idem zonder iets direct te starten 6 punten
<u>Startmogelijkheid buitenboordmotor</u>			
Met slot op bevestigingspunten, startslot 1 punt		Idem zonder startslot 3 punten	Zonder enig slot 6 punten
<u>Atractiviteit van goederen aan boord</u>			
Standaard scheeps inventaris 1 punt	Eenvoudige inboedel, kijkers, kompas, etc. 2 punten	Idem met windsnelheidsmeter, TV-apparatuur, mari foon, log en snelheidsmeter, dieptemeter enz. 4 punten	Idem met radar, elektronische navigatie apparatuur, korte-golf zijbandzender etc. 8 punten

Terwijl met enige aandacht en inspanning en met behulp van eenvoudige middelen veel narigheid kan worden voorkomen.

Bepaal uw risico

Bepaal voor dat u beveiligingsmaatregelen gaat treffen eerst de hoogte van het risico dat uw boot vormt. In bijgaande tabel kiest u, voor zover van toepassing, per rij uw situatie met daaronder het aantal risicopunten. Het totaal van deze punten vormt de hoogte van het risico.

- | | |
|---------------|---|
| 5-10 punten: | U loopt weinig risico's. |
| 10-15 punten: | Bezint u zich op verbeteringen en tref zo mogelijk maatregelen. |
| 15-26 punten: | Passende maatregelen noodzakelijk. |

Merken en registreren

Merken en registreren maken diefstal van schip en inventaris minder aantrekkelijk en vergemakkelijken de opsporing. Ook kan bij een teruggevonden schip de rechtmatige eigenaar eenvoudig worden achterhaald. Merken is het aanbrengen van de postcode plus het huisnummer van de eigenaar op waardevolle voorwerpen. Dat kan in de meeste gevallen met een graveerpen gebeuren. Ook het schip zelf dient gemerkt te worden. Dat kan bij kunststof en polyester schepen door graveren, bij metalen schepen met behulp van slagletters. De hoogte van de tekens moet 8-10 mm. zijn. De beste plaats is achter op de boeiing of op het potdeksel van het schip. Voor het nauwkeurig registreren, van schip en inventaris beschikt de politie over gratis registratiekaarten. Hierin kan men alle relevante gegevens invullen. Daarnaast zijn duidelijke foto's onontbeerlijk.

Wie zijn schip officieel wil laten registreren kan het laten opnemen in de scheepsboekhouding van het Kadaster in Groningen, Amsterdam of Rotterdam. Het schip wordt dan voorzien van een brandmerk, een kenteken zoals van een auto.

BEVEILIGINGSMIDDELEN

Startblokkeerinrichtingen

Hieronder vallen de startcontactsloten, sleutelschakelaars en brandstofafslui-

ters. Met een startcontactslot wordt de mogelijkheid beperkt voor onbevoegden om de motor te starten. Op een geheime plaats kan verder nog een extra sleutelschakelaar worden aangebracht, zodat na eventueel gemanipuleer met het contactslot de motor nog niet zal starten. In de brandstoftoevoer kan ook een elektromagnetisch bediende afsluiter worden opgenomen, die weer met een sleutelschakelaar kan worden bediend. Voor dieselmotoren is er een speciale 'dieselstop' die de brandstoftoevoer afsluit.

Stuurblokkeringen

Er zijn diverse slotconstructies voor stuurinrichtingen. Net als bij personenauto's zijn er stuurinrichtingen met een gecombineerd stuur-startcontactslot. Bovendien kunnen stuurinrichtingen ook op eenvoudige wijze in hun functie worden beperkt met kettingen en hangsloten. Deze moeten wel solide zijn uitgevoerd en bestand zijn tegen zagen en knippen. Dergelijke artikelen gebruikt men veelal ook voor goede diefstalbeveiliging van bromfietsen en motoren en zij zijn dan ook in tweewieler-winkels te koop.

Buitenboordmotorsloten

Voor elke type buitenboordmotor is een deugdelijk slot leverbaar. De meeste buitenboordmotoren worden met klem-schroeven op de spiegel van de boot gemonteerd, waarbij de klemschroeven zonder gereedschap vastgedraaid, maar ook weer losgedraaid kunnen worden. Een betrekkelijk eenvoudige beveiliging tegen diefstal van de buitenboordmotor is derhalve een slot dat deze klemschroeven voor onbevoegden onbereikbaar maakt, meestal in de vorm van een afsluitbare stalen pijp- of doosconstructie, bestand tegen zagen en knippen. Deze sloten zijn geschikt voor motoren op een vlakke spiegel of geplaatst in een bun. Beveiligen met een hangslot door de vleugels van de klemschroeven biedt meestal te weinig bescherming. Voor de zwaardere buitenboordmotoren, die met doorgaande bouten op de spiegel worden vastgezet, zijn speciale sloten te verkrijgen.

Sloten voor luiken en deuren

Er zijn in het assortiment van de bekende slotenfabrikanten tal van slottypen die de standaard uitvoering van het hang- en sluitwerk aan boord aanzienlijk kunnen verbeteren. Vooral bijzetsloten en meubelsloten zijn vaak geschikt voor goede afsluiting van beweegbare ramen, luiken en deuren. Tot deze sloten behoren onder meer de afsluitbare insteekgrendels (ook in opbouwmodel verkrijgbaar), kleine oplegsloten en kleine zwenkschootsloten met haakschoot voor schuivende ramen, luiken en deuren.

Hangsloten

Hangsloten die bestand zijn tegen zagen en knippen kunnen met de juiste bevestigingsmiddelen tal van zaken, zoals bergruimten in de kuip of op het dek van het schip, goed afsluiten.

Kluisjes

Waardevolle zaken, geld en geldswaardige papieren dienen zoveel mogelijk bij het van boord gaan, hoe kort ook, te worden meegenomen. Als het niet anders kan, bewaar dan kostbare zaken en geld in een reiskluisje dat goed in het schip verankerd moet zijn.

Alarmsystemen

In de handel zijn eenvoudige en doeltreffende alarmsystemen verkrijgbaar, veelal afgeleid van auto-alarmsystemen. Deze systemen kunnen werken op basis van 'luid-alarm', waarbij de alarmering plaatsvindt door middel van sirenes en flitslichten, of ze geven een zogenaamd 'stil-alarm', waarbij een instantie of een persoon (bijvoorbeeld de havenmeester) wordt gealarmeerd.

Bij diefstal of inbraak moet u direct het dichtstbijzijnde politiekorps waarschuwen. Na de melding aan de politie dient zo snel mogelijk uw assurantie-tussenpersoon of verzekeraar te worden ingelicht. Neem bij de schade-aangifte de instructie voor het gebruik van het schadeformulier in acht. Een juiste invulling bevordert een snelle schaderegeling.

VOORKOM BRAND AAN BOORD

Een andere schaduwzijde van de pleziervaart is dat door technische mankementen of menselijk falen de watersport in

Nederland jaarlijks mensenlevens kost en tientallen gewonden tot gevolg heeft. Op ieder schip zijn brandbare stoffen in overvloed, zoals motorbrandstof, lampolie, gas of spiritus om te koken, een eventuele verfvorraad, het hout van de aftimmering, de stoffering en allerlei kunststoffen. Door het gebruikte materiaal is een polyester schip uiterst brandbaar.

Is eenmaal brand ontstaan aan boord van een schip dan zal het vuur, door de aanwezigheid van zulk materiaal en door de vele open verbindingen tussen de scheepsruimten onderling, zich in een snel tempo kunnen uitbreiden. Een moment van onoplettendheid kan er dan ook toe leiden dat het schip door brand wordt verwoest.

Gebruik van gas

Een gasfles moet direct op het verwarmings- of kooktoestel gemonteerd worden of met goedgekeurde butaan- en propaan-slangen op het toestel worden aangesloten. Uiteraard moeten de beide uiteinden van de gas slang dan van passende slangklemmen voorzien zijn. De slang moet spanningsvrij zijn aangebracht en mag niet in aanraking komen met grote hitte. Gaslangen worden op den duur poreus waardoor de kans op scheuren toeneemt. Het is daarom zinvol iedere twee jaar de gas slang te vervangen! Wanneer de fles niet aan het gastoestel zelf is gemonteerd, kan deze het veiligst worden geplaatst in een aparte, goed geventileerde ruimte in de kuip (de bun). Deze ruimte moet een ventilatieopening hebben op het laagste punt. Zorg dat de gasfles in deze ruimte rechtop staat en is vastgezet. Het kan geen kwaad gaslangen, aansluitingen, kranen en dergelijke periodiek op lekkage te controleren. Dit kan door ze te bestrijken met zeepsop: waar het borrelt, zit een lek. Gebruik voor het opsporen van een eventueel lek nooit open vuur. Als een lek wordt geconstateerd moet dit meteen deugdelijk worden gerepareerd, dus nooit met wat tape of kit. Vanzelfsprekend moeten kook- en verwarmingstoestellen nooit in de directe omgeving van snel brandbare materialen worden opgesteld.

Koken aan boord

Koken aan boord is werken met open vuur in een uiterst brandbare omgeving. Het is met de veiligheid van de kooktoestellen soms droevig gesteld. Zo zijn vele van de standaard ingebouwde kooktoestellen slechts geschikt om te functioneren op een stabiele ondergrond. Het koken op zo'n toestel op een stampend schip is evenwel een hachelijke zaak. Wat de gevolgen kunnen zijn van een op drift slaand kooktoestel waarbij de gas slang losschiet, laat zich raden.

Ook voor het voorkomen van brandwonden moet een kooktoestel altijd half cardanisch zijn opgehangen en beschikken over een reling die de pannen op zijn plaats houdt. Koken op een niet rustig liggend schip in zwemkleding of korte broek is vragen om brandwonden. Als kok aan boord van een onrustig schip neem je het zekere voor het onzekere door tijdens het koken oliegoed te dragen ter bescherming tegen brandwonden.

Verwarmingsapparaten

Een veilige wijze om het schip te verwarmen is gebruik maken van het koelwater van de motor. Ook veilig zijn thermostatisch te regelen verwarmingseenheden op dieselolie die de lucht verwarmen en met een ventilator in de scheepsruimte blazen.

Verbrandingsgassen van de warmwatervoorziening (geiser) en de verwarmingsinstallatie moeten via de kortste weg door dubbelwandige of geïsoleerde pijpen worden afgevoerd.

Voor alle verwarmingsapparaten geldt dat op de plaats van de verbranding van de brandstof voldoende ventilatie moet zijn.

MOTOR

Voor de schepen die door middel van benzine worden voortgestuwd hebben een grote hoeveelheid zeer brandbare motorbrandstof aan boord. Veel meer dan bij dieselmotoren is uiterste voorzichtigheid hier geboden.

Het bunkeren van benzine is iets dat de nodige voorzorgsmaatregelen vereist.

- Allereerst moet de motor worden afgezet en al het open vuur gedoofd.
- Bij buitenboordmotoren moet de brandstoftank uit het schip wor-

den genomen en op de kade of het bunkerschip worden geplaatst.

- Tijdens het tanken moet de stalen tuit van de brandstofslang in contact blijven met het staal van de benzinetank. Hierdoor wordt voorkomen dat de statische elektriciteit, die door de doorstromende benzine kan worden opgewekt, een vonk doet overspringen tussen de schenktuit en de tank, met alle gevolgen van dien (dit laatste advies geldt ook voor de vulopening van de tank van binnenboordmotoren).
- Bij het weer aansluiten van de brandstoftank na het tanken moet voor het starten van de motor de aansluiting tussen tank en leiding op lekkage worden gecontroleerd met de 'drukbal'.

Startprocedure

Bij binnenboordmotoren voor benzine moet de motorruimte ten minste vijf minuten worden geventileerd met een vonkvrije ventilator, voordat tot het starten van de motor mag worden overgegaan.

Controleer bij op afstand bedienbare buitenboordmotoren (zoals vaak bij snelle motorboten) steeds voor het starten de werking van het roer- en motorbedieningssysteem.

Overtuig u ervan, voordat u de motor start, dat er geen overbodige zaken, zoals poetslappen en emmers, in de motorruimte aanwezig zijn. Deze kunnen bij slechter wordend weer de motor uitschakelen, terwijl u hem juist dan zo hard nodig hebt.

Blussen

Is ondanks alle voorzorgsmaatregelen toch brand ontstaan aan boord dan is het zaak de brand in het eerste stadium te blussen. De aanwezigheid van voldoende blusmiddelen, minimaal een brandblusser met twee kilo poeder, bij voorkeur aangevuld met een blusdeken is geen overbodige luxe. Zorg dat de blusmiddelen in geval van nood snel en gemakkelijk te pakken zijn.

OVERWINTERING

Veilig varen heeft ook veel te maken met goed onderhoud van uw schip. Vooral in de winter kan er veel fout gaan. Met

de voorbereidingen hiervoor bent u gauw te laat. In november vriest het soms al zo hard dat de vorst grote schade aan uw schip kan veroorzaken.

Op de wal

Een schip dat 's winters op de wal ligt, moet goed worden ondersteund om stabiel te staan. Hierbij moet vooral ook gelet worden op een goede ondersteuning van de kiel, aangezien deze zware massa niet maandenlang onnodig het schip mag belasten.

Als een schip op het droge staat is het zaak zo snel mogelijk alle op de huid van het schip gemonteerde afsluiters te openen en te zorgen dat alle aangesloten voorzieningen, zoals toilet en aanrecht, watervrij zijn.

Bij een binnenboordmotor, waarbij voor de koeling gebruik gemaakt wordt van het buitenwater, moeten alle aftappunten opengezet worden, teneinde de motor watervrij te maken. Aangezien de thermostaat gesloten is bij een koude motor, waardoor de lange en korte koelwateromloop gescheiden zijn, moeten beide omlopen worden afgetapt.

Het gebruikte koelmiddel bij een motor met kielkoeling moet bescherming bieden tegen tenminste 25°C vorst. U doet er verstandig aan dit ieder jaar te (laten) controleren. De vriespuntverlagende eigenschappen van antivries nemen in de loop der tijd af, waardoor het verstandig is iedere twee jaar het koelsysteem te verversen.

Bij koelsystemen met een warmtewisselaar dient u ervoor te zorgen dat het buitenwatercircuit volledig is afgetapt. Controleer ook de vorstbescherming van het motorwatercircuit. Ook het uitlaatsysteem met waterinjectie heeft aandacht nodig. Uitlaatleiding, geluiddemper en eventueel aanwezig waterslot of waterlift moeten watervrij gemaakt worden. Als deze werkzaamheden niet of nauwelijks uit te voeren zijn, kunt u door toevoeging van 50% antivries in het waterinjectiesysteem toch voor de nodige bescherming zorgen. Indien van toepassing, vergeet dan niet dit antivriesmengsel door waterslot of waterlift te blazen.

In het water

Als uw schip 's winters in het water blijft moet u er wel zeker van zijn dat

vorm en constructie bestand zijn tegen de grote druk die het ijs kan uitoefenen. Storm en verschillende waterhoogten zorgen ervoor dat u veel aandacht moet besteden aan de landvasten. De afsluiters van de loospijpen van gootsteen of wasbak moeten worden gesloten en losgekoppeld, zodat het resterende water uit de loospijp kan stromen. Vergeet hier ook niet de werking van de afsluiters te controleren.

Om te voorkomen dat kuip- en dekluispijpen door het ijs stukgedrukt worden doet u er goed aan een van boven en onder afgesloten stuk tuinslang in deze loospijpen te monteren. U moet er wel voor zorgen dat deze slang niet naar boven kan drijven en dat het regen- of smeltwater er niet in kan stromen. Motoren met een direct koelsysteem moeten volledig worden afgetapt, nadat natuurlijk de buitenboordafsluiters zijn gesloten. Het is verstandig ook de toevoerslang direct na de buitenboordafsluiters los te nemen en te controleren of de kraan goed sluit. Is dit niet het geval, dan loopt u het risico dat uw motor in de winter langzaam vol met water loopt.

Een motor met kielkoeling moet op dezelfde wijze beschermd worden als een schip dat op de wal is gestald.

Bij motoren met koelsystemen op basis van warmtewisselaars moet het buitenwatercircuit zorgvuldig worden afgetapt, nadat de buitenboordafsluiters zijn gesloten. Daarbij kunt u meteen de werking van deze afsluiters controleren. Denk ook om het antivriesgehalte in het motorwatercircuit.

De beveiliging van een uitlaatsysteem met waterinjectie gebeurt door aftappen van uit laatleiding, geluiddemper en eventueel aanwezig waterslot of waterlift of door dit circuit te voorzien van 50% antivries.

VEILIGHEID

Meer dan twintig doden en vele tientallen gewonden per jaar onder de watersporters geeft voldoende aanleiding om behalve bij brand aan boord van een schip ook stil te staan bij andere oorzaken van letselschade. Dat zijn:

- overboord slaan van opvarenden;
- zinken door onherstelbare lekkage

of door geen of onvoldoende pomp-capaciteit;

- ongeval aan boord.

Ten onrechte zijn er nog steeds mensen die denken dat goede zwemmers geen gevaar lopen te verdrinken. Dit is een kortzichtige opvatting, gezien de vele factoren die hierbij een rol spelen, zoals de oorzaken waardoor en de omstandigheden waaronder men overboord slaat, de temperatuur van het water, de tijd waarin men de drenkeling kan lokaliseren en de tijd die benodigd is om de drenkeling aan boord te halen. Goede veiligheids- en reddingsmaterialen zijn daarom onontbeerlijk.

Reddingsvest

Voor iedere opvarende hoort een goedgekeurd reddingsvest aan boord te zijn. Deze doet meer dan een zwemvest, doordat de drenkeling met een reddingsvest snel op de rug gedraaid wordt, terwijl het hoofd boven water blijft, ook in bewusteloze toestand. Op een goed reddingsvest staat duidelijk en onuitwisbaar de volgende informatie: de aanduiding 'FRONT' op de voorzijde, naam en adres van fabrikant of importeur, een gebruiksaanwijzing in het Nederlands, het drijfvermogen (voor welke gewichtsgroep het vest is bestemd) en een keurmerk.

Ook zijn opblaasbare reddingsvesten te verkrijgen. Deze hebben als groot voordeel dat ze geen belemmering veroorzaken in de bewegingsvrijheid. Alleen de typen waarbij het vest automatisch wordt opgeblazen via een koolzuur- of persluchtcilinder bij het te water raken, kunnen de vereiste goedkeuring hebben verkregen.

Belangrijk is om ieder jaar het oplosbare tablet, dat een onderdeel is van het automatische systeem, te vervangen. De versies waarbij de drenkeling zelf een handeling moet verrichten om het reddingsvest vol met lucht te laten lopen, zijn nooit als reddingsvest aan te merken. Wat het effect daarvan is als men bewusteloos in het water terecht komt laat zich raden.

Voor alle opvarenden moet in ieder geval een reddingsvest aan boord zijn. Let bij de aanschaf van het reddingsvest steeds op de aangegeven gewichtscategorie in relatie tot het gewicht

van de drager. Reddingsvesten zouden uit veiligheidsoverwegingen eigenlijk altijd gedragen moeten worden. Ze moeten zeker gedragen worden als er zich gevaarlijke situaties voordoen, zoals mist of slecht weer. Let er bij de aanschaf van een reddingsvest op dat u een goedgekeurd reddingsvest koopt en geen zwemvest.

Varen in snelle motorboten

Overboord slaan bij het varen in een snelle motorboot komt meer dan eens voor. Zeker als de bestuurder van de boot overboord slaat is de kans groot dat de boot door het 'schroefmoment' een grote cirkel gaat beschrijven en een aanvaring veroorzaakt met andere vaartuigen of zelfs personen overvaart en vermaalt met de schroef. Het is dan ook van levensbelang dat alle personen plaatsnemen op de zittingen van de boot alvorens weg te varen.

De bestuurder van een snelle motorboot, die nonchalant op de rand van het schip gezeten met zijn voeten op de zitting meent rond te moeten varen, brengt het leven van hemzelf, maar vooral ook van de medewaterporters onnodig in gevaar. Het gebruik van een dodemanskoord, (een lijn waarmee de pols van de bestuurder van de speedboot is verbonden met het contactslot van de boot, waardoor in geval van overboord slaan de motor afslaat) is zeker een nuttig veiligheidsmiddel.

MAN OVERBOORD

Is er, ondanks alle genomen veiligheidsmaatregelen, toch iemand overboord geslagen, dan moet in alle gevallen snel gehandeld worden. Besef dat een drenkeling al bij een watertemperatuur beneden 16 °C snel het bewustzijn kan verliezen. Snel handelen betekent geef en beheerst handelen. Het zonder op of om te kijken over een andere boeg gooien van het schip veroorzaakt op zich al een groot gevaar. In geval van man overboord doet men er wijs aan zo snel mogelijk het slachtoffer een reddingsboei na te gooien, liefst met staak, vlag en bij duisternis een licht om de drenkeling terug te kunnen vinden. Kijk meteen of u eventueel voor achterop komende schepen een gevaar oplevert.

Hierna haalt u het schip door de wind

en in geval van een zeilschip start u de motor, terwijl de fok bak staat en strijkt u de zeilen. Vervolgens vaart u naar de drenkeling toe en zorgt u dat u met uw zeil- of motorschip aan de loefzijde van de drenkeling komt te liggen. U voorkomt daarmee dat uw schip door de wind weer van de drenkeling wordt weggeblazen waardoor u andermaal een manoeuvre moet uitvoeren om de drenkeling te bereiken. Alleen in geval van grote zeegang verdient het aanbeveling het schip aan de lijzijde van de drenkeling te varen, aangezien bij zeegang de kans groot is dat een stampend schip de drenkeling onder duwt.

Indien het water koud is en er een sterke stroming staat of andere gevaren dreigen en de drenkeling nog bij bewustzijn is, dan moet snel een lijn (werplijn) toegeworpen worden, waaraan de drenkeling zich kan verankeren. Het allergrootste gevaar is dan geweken.

Het binnenhalen van een drenkeling aan boord van grote schepen is een probleem op zich. Veelal is de drenkeling niet meer in staat langs de zwemtrap aan boord te klimmen.

Welke methode bij uw schip de meest zinvolle is om een drenkeling aan boord te halen, moet u zelf bepalen door veelvuldige oefening. Een aantal mogelijkheden zijn:

- De drenkeling bergen door middel van fokke- of grootzeilval.
- De grootschoot vieren, de giek zo hoog mogelijk opdirken, het halende part van de dirk om de drenkeling heen leggen en hem vervolgens met de grootschoot uit het water hijsen. Dit is natuurlijk alleen mogelijk als de vallen niet door de mast lopen.
- De drenkeling binnenhalen door middel van het kleinste voorzeil (vaak de stormfok). Hiervoor belegt men de fok, behoudens de tophoek aan de zijkant van het schip, leidt de tophoek om de drenkeling heen en haalt deze vervolgens met de fokkeval op.
- Bij motorboten kan men vaak gebruik maken van de in de davits hangende bijboot.

In alle gevallen geldt: zorg dat de schroef niet draait terwijl u probeert de drenkeling te bergen.

WAT M O E T DE DRENKELING DOEN?

Het grootste gevaar voor een drenkeling in Nederland is onderkoeling (hypothermie). De normale lichaamstemperatuur van de mens bedraagt zo'n 37°C. Een te lage lichaamstemperatuur veroorzaakt allerlei storingen in de lichaamsfuncties.

Zo treedt al bij een lichaamstemperatuur beneden de 35°C, slechts twee graden beneden de normale temperatuur dus, een soort loomheid of apathie op. Dit is het begin van de hypothermie en als er niet snel verbetering optreedt, zal bij een lichaamstemperatuur van plusminus 28°C de dood het gevolg zijn.

Water van bijvoorbeeld 16°C lijkt op het eerste gezicht niet levensgevaarlijk, maar is dat wel! Voor de mens is al het water kouder dan 26°C koud water. De eerste aankondiging van onderkoeling is rillen, beven, klappertanden en spierkramp. In deze fase is men nog goed in staat om zelf acties te ondernemen om de redding te bespoedigen of de overlevingstijd te verlengen. Het knopen van een toegeworpen lijn om het middel is hier een voorbeeld van.

Gezien het bovenstaande is het begrijpelijk dat de drenkeling in paniek kan raken. Paniek zal, zoals in de meeste situaties, niet veel helpen. Een ieder zou dan ook tevoren stil moeten staan bij de methoden om de kans op overleven te vergroten.

De houding die men in het water aanneemt is erg belangrijk. De nek, oksels, zijkanten van de borstkas en de liezen zijn de plaatsen waar het lichaam de meeste warmte afstaat. De beste houding is daarom de H.E.L.P.-houding (Heat Escape Lessening Posture) zoals bijgaand is aangegeven. Deze houding maakt de periode waarin de mens het in koud water overleeft 3 à 4 keer zo lang.

ELECTRISCHE AGGREGATEN

6 Het kiezen van de groep en de daarbij gehorende veiligheidsmaatregelen

6.1 Groep 1 (IM-stelsel)

6.1.1 Een IM-stelsel kan worden gekozen indien het gestel van een generator het gestel van het overige elektrisch materieel constructief één geheel vormen met een werktuig, machine, voer- of vaartuig.

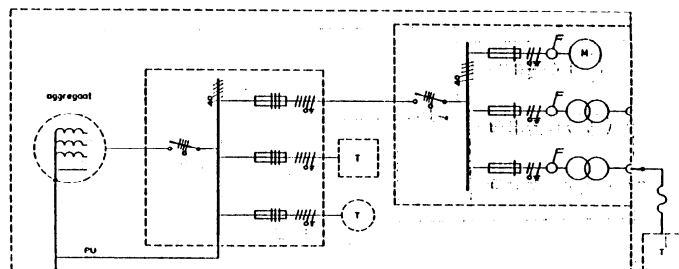
Als pakket van veiligheidsmaatregelen geldt:

- het sterpunt (bij draaistroom) of één punt van de wikkeling van de generator moet zijn verbonden met het gestel van de generator;
- Alle gestellen van elektrisch materieel moeten met elkaar en met het sterpunt van de generator zijn verbonden middels een in de aansluitleiding opgenomen ader, de beschermingsleiding (deze ader is groen en geel gemerkt);
- een opzettelijke verbinding met de aarde mag niet worden gemaakt;
- verplaatsbare of buigzame leidingen mogen de grond (de aarde) niet kunnen raken;
- de beveiliging van leidingen, motoren en toestellen moet overeenkomstig de norm NEN 1010 zijn;
- de vereffening sleiding mag niet tevens als nulleider zijn gebruikt;
- verplaatsbare motoren en toestellen mogen niet direct op de generator worden aangesloten, indien ze "buiten" het werktuig, machine enz. worden gebruikt.

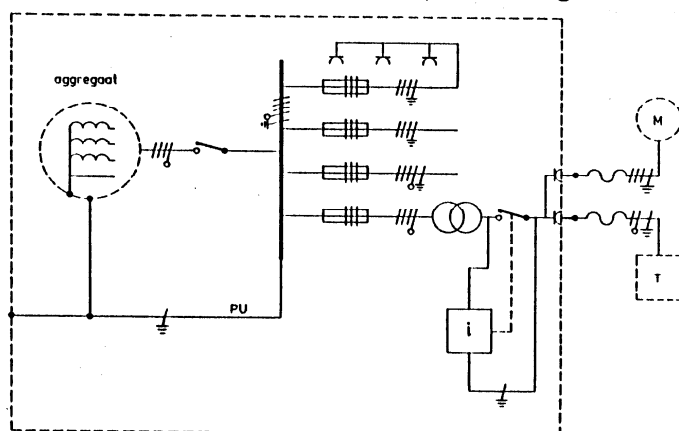
6.1.2 Het aansluiten van toestellen of motoren "buiten" het werktuig of de machine, kan veilig plaats vinden indien:

- de toestellen en/of motoren ieder op een aparte beschermingstransformator zijn aangesloten;
- de beschermingsformatoren vast in/op het werktuig zijn gemonteerd;
- bij het aansluiten van meerdere motoren of toestellen op één transformator de secundaire keten van de transformator wordt be-

waakt d.m.v. een isolatiebewakingstoestel en de veiligheidsmaatregelen genoemd in 6.3 b, c en d in acht worden genomen (zie afb. 6 4n 7).



Verplaatsba(a)r(e) machine/werktuig



Verplaatsbare machine met toestellen buiten de machine.

6.2 Groep 2 (TN-stelsel)

Een TN-stelsel kan worden gekozen ingeval de generator en de bijgehorende onderdelen van de installatie verspreid staan.

Voorwaarde bij de keuze van groep 2 is dat men telkens na elke verplaatsing beschikt over een deugdelijke aardelektrode (zie 5.1). Bij toepassing van dit stelsel moeten de volgende veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen:

- a. De aardelektrode moet een aardverspreidingsweerstand hebben van ten hoogste 100 Ohm (deze waarde is afgeleid uit:

$$Ra \leq \frac{U_L}{0,5} \text{ -- waarin voor } U_L \text{ de waarde } 50V \text{ is ingevuld.}$$

- b. De installatie moet aan het begin -of per groep- zijn beveiligd door een aardlekschakelaar met

een aanspreekstroom van ten hoogste 0,5A.

- c. Bij draaistroom moet het sterpunt van de generator zijn verbonden met het gestel van de generator en met de aardelektrode.
- d. Alle gestellen van elektrisch materieel moeten met elkaar en met het sterpunt van de generator zijn verbonden door een in de aansluitleiding opgenomen ader (de beschermingsleiding); deze ader moet groen en geel gekleurd zijn.
- e. De leidingen tussen de generator en de aardlekschakelaars moeten afdoende zijn beschermd tegen mechanisch beschadigingen.

6.3 Groep 3

(IU-stelsel met isolatiebewaking)

Indien men -zoals bij groep 2- niet kan beschikken over een goede aarding, dan valt de keuze op een elektrisch stelsel dat geïsoleerd is ten opzichte van de aarde en ten opzichte van de metalen gestellen van elektrisch materieel, waarbij de geïsoleerde toestand wordt bewaakt.

Hierbij moeten de volgende veiligheidsmaatregelen zijn opgenomen:

- a. De generatorwikkelingen moeten zijn geïsoleerd ten opzichte van het gestel en de aarde.
- b. Alle gestellen van elektrisch materieel moeten met elkaar zijn verbonden door een in de aansluitleidingen opgenomen ader (de vereffeningssleiding); deze ader moet groen en geel gekenmerkt zijn.
- c. De isolatietoestand van het hele net ten opzichte van de vereffeningssleiding moet voortdurend worden bewaakt door een toestel dat de isolatie bewaakt (zie 5.3).
- d. Bij een isolatiedefekt moet het net automatisch van de generator worden afgekoppeld. Dit geldt niet indien afschakeling grote praktische bezwaren heeft, zoals in de chemische industrie en bij continu-metingen. In een dergelijke situatie kan worden volstaan met een akoestisch of visueel signaal.

6.4 Groep 4 (IU-stelsel zonder isolatiebewaking)

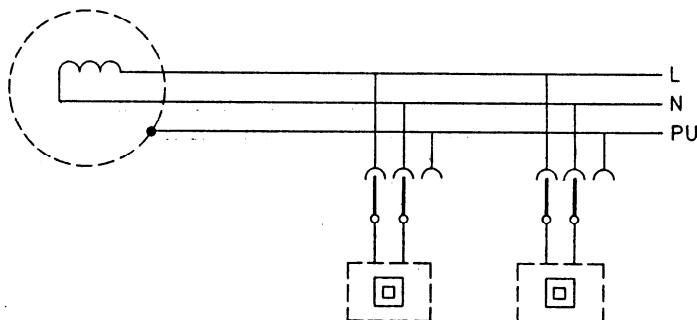
Bij zeer kleine netten of weinig uitgestrekte netten kan een elektrisch systeem worden toegepast dat geïsoleerd is ten opzichte van de gestellen van elektrisch materieel en van de aarde en waarbij de geïsoleerde toestand niet wordt bewaakt.

Kenmerkend voor deze groep is de zeer kleine omvang van het net en het lage vermogen van de generator. Het betreft hier in de regel 1 fase wisselstroomgeneratoren met een vermogen van ten hoogste 3kVA en de S-keten van beschermingstransformatoren.

De bij een dergelijke groep ingedeelde generatoren en toestellen moeten aan de volgende veiligheidsmaatregelen voldoen:

- de wikkelingen van de generator moeten geïsoleerd zijn ten opzichte van het gestel;
- er mag ten hoogste één toestel van constructieklasse I (zie 5.5) door de generator worden gevoed;

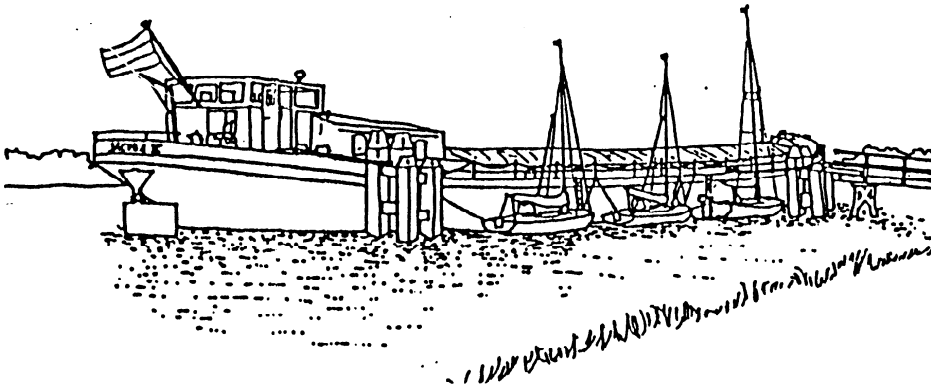
aggregaat



Aggregaat met alleen klasse II toestellen

- het gestel van de generator en van het klasse I toestel moeten met elkaar zijn verbonden door middel van een in de aansluitleiding opgenomen ader (een vereffeningssleiding); deze ader moet groen en geel gecodeerd zijn;
- het gelijktijdig aansluiten van meerdere toestellen van klasse II is toegestaan;
- het gelijktijdig aansluiten van toestellen van klasse I en klasse II is niet toegestaan;
- de aansluitleidingen mogen niet langer zijn dan 25 m.

Nieuwe historische zicht op de "Jacoba II"



Door toevallige ontmoetingen op het water met schippers die de "Jacoba II" van vroeger kenden hebben we de eerste jaren wat gegevens boven water gekregen over de geschiedenis van ons wachtschip. Met name Kars Ottens (de voorlaatste) en Snijders (de tweede eigenaar) wisten nog het een en ander te vertellen. Degelijke overlevering blijkt echter niet altijd even betrouwbaar.

Toevallig zag ik eind 1990 in een boekje (Scheepstypologiën, onder redactie van Floris Hin) dat de archieven van zowel de scheepswerven Boot uit Leiderdorp en Alphen aan de Rijn als die van de werf Boot "De Vrijenban" uit Delft naar het Maritiem Museum in Rotterdam waren gegaan. Alleen de werf in Delft bestaat nog. We wisten uit de laatste meetbrief dat ons wachtschip in 1913 bij Boot in Leiderdorp gebouwd was en dat de eerste naam "Wajang" luidde. De opdrachtgever kenden we echter niet. Gelukkig wisten medewerkers van het museum de "Wajang" op een latere datum terug te vinden en bleek de tweede eigenaar de zelfde te zijn als de opdrachtgever, onder een andere naam.

De N.V. Handels en Transportmaatschappij "Vulcaan" uit Rotterdam was een dochteronderneming van het Duitse Thyssenconcern. Een handels- en transportfirma in erts, kolen en kunstmest. Later blijkt deze ook wel te worden aangeduid als de N.V. Vulcaan's Rijnrederij te Rotterdam.

Deze onderneming heeft op 7 juni 1913 bij de scheepswerf van de gebroeders Boot in Leiderdorp drie stalen sleepkaken van ± 350 ton besteld. Ze zijn ge-

bouwd onder de bouwnummers 913, 914 en 915 en beschreven in het bestekboek nummer 5 van de werf. Dit boek, samen met de bouwtekeningen, zijn als onderdeel van het archief van de werf Boot bewaard door het Maritiem Museum. Als kantoornamen kregen de schepen respectievelijk de aanduiding Thijssen 21, 22 en 23. Dit bleek één van de sleutel aanwijzingen omdat de "Jacoba II" op 15 juli 1930 is omgedoopt in de "Vulcaan 23". Op 2 januari 1914 is de "Thijssen 23" door de Scheepsmetingsdienst ingeschreven bij het Kadaster in Rotterdam als de "Wajang", groot 352,4 ton met meetbrief 4355. Dit nummer is voorafgegaan door een "R" ingeslagen in het halfrondprofiel achterop de roef. De beide zusterschepen zijn genoemd "Gadang" van 353,7 ton en "Karang" van 353,2 ton.

Uit het orderboek blijkt dat elk van de schepen: 'dertienduizend eenhonderd vijftig gulden zegge f 13150' heeft gekost. Te voldoen in vijf nauw omschreven termijnen. Voor de "Wajang" waren dat:

de 1° termijn	wanneer het 2° schip in de spanten staat
de 2° " "	bij het in de spanten staan van het 3° schip
de 3° " "	bij de beplating van het derde schip
de 4° " "	bij de aflevering van het derde schip
de 5° " "	drie maanden na de aflevering van het derde schip

Het derde schip zou samen met het tweede in de maand december worden afgeleverd.

Heel nauwkeurig staan verder alle onderdelen met alle maten vermeld. Zo

zouden de spanten in de voorpiek op 350 mm van elkaar en in het ruim op afstanden van 450 mm geplaatst worden. Voor de meeste delen wordt 7 mm staalplaat vastgelegd. De schotten worden van 6 mm gebouwd. Alleen de dekken en gangboorden worden van 5 mm geruite plaat en de roef van 4 mm plaat. De bergplaat wordt daarentegen van 10 mm. Het ruim krijgt 4 uitneembare ijzeren gebinten. Dat levert vier ruimen en een mastdek boven op de denneboom. Er wordt bovendien een middenherft omheen gebouwd. Ook in een voorherft is voorzien. 'Op elk der schepen worden aangebracht 14 geslagen ijzeren bolders' en 'smeedwerk van eerste soort smeedijzer en aan het schip verbonden'.

De schepen worden gestuurd met een liggend stuurrad op het achterdek recht boven de as van het roer. De koning wordt van 90 mm en het roer bekleed met 5 mm plaat. Het stuurwerk bestaat uit 'een geslagen rad, geslagen kwadrant en een verstelbaar metalen rondsel voor de opperkast'. Voor de ankers komen er lieren voor en achter evenals twee draadliertjes voor bij de mast.

Op het houtwerk wordt kennelijk bespaard. De mast, 49 voet bij 12"2 duim en de buikdenning worden van Amerikaans Grenen. De deurtjes en kap van de roef worden van teakhout. Voor de rest: laadbomen, luiken, klampen, betimmering roef, wordt slechts vurenhout gebruikt. De inrichting betreft: 'plee, gootsteen met koperen pomp, slaap- en stookplaats'. Voor 'het beslag, de trapleuning en de trap treden' zal koper worden gebruikt. Voor en achteronder zullen 'volgens afspraak netjes worden betimmerd en volgens nadere afspraak worden ingericht met kasten, slaapplaatsen en banken'. Aardig is ook het lijstje van bijlevering: 'een loopgang van 8 en een van 6 meter, een stoel om de mast op te strijken, vier wrijfhouten, 2 haken, 2 bomen, een vlaggestok, verzegelingsbeschrijving met tekening, ijzers voor zonnetent boven het stuurwerk, een houten ruimtrap, 2 houten laddertjes en een buitenboordtrap'.

Als wijzigingen op dit bestek vallen op dat de "Jacoba II" nu vooral lijkt te bestaan uit 8 mm plaat en voorop drie bolders op een rij heeft. De overige veranderingen zijn aan latere verbou-

wingen te wijten.

Zoals uit het "Rheinschiffs-Register" uit 1935 blijkt zijn dit voor de N.V. Vulcaan's Rijnrederij de kleinste drie van de in elk geval 74 sleepkanen. Het grootste schip van de rederij was de sleepkaan "Ardjoeno" van 3038 ton. Alle sleepkanen van deze rederij hebben een Indisch klinkende naam. Gek genoeg staat ons schip in dit register nog weer vermeld onder de naam "Wajang". Dit was echter de tweede aanwijzing die het mogelijk maakte om ons schip in de boeken terug te vinden omdat hier de naam "Wajang" samen gaat met de naam N.V. Vulcaan's Rijnrederij. De "Wajang", met als schipper P. Melsen, was op 22 april 1924 voor het laatst onderzocht en geclassificeerd als geschikt voor de gehele Rijn met een diepgang van 2,17 m. Ook staat de afwezigheid van een ankermotor genoteerd. Verder blijkt hier dat het schip in 1933 voor het laatst een reparatie had ondergaan en in Nederlands bezit was. Het verhaal dat het schip na de oorlog als herstelbetaling uit Duitsland is gekomen moet dus naar het rijk der fabelen worden verwezen want dit is tot 1955 de laatste naamswijziging.

Een medewerker van het Maritiem Museum in Rotterdam veronderstelt dat de drie zusterschepen zijn gebouwd voor een speciale vaart. Dat zou de vaart op Groningen kunnen zijn geweest. Daarvoor was dan wel een ontheffing nodig van het Friese voorschrift voor de maximale lengte: 31,5 m. De zogenaamde Friese maat, 6,3 m breed en 31,5 m lang bij een maximale diepgang van 2,2 m. Behalve dat dit de maten van de oorspronkelijke sluis van Stavoren waren is hier ook het Fries Waterstaat Reglement voor het eerste klas vaarwater op gebaseerd. Het is opvallend dat de drie zusterschepen als bouwmaat 6,25 m als inwendige breedtemaat en 2,15 als afstand tussen vlak en gangboorden hebben meegereggen. Dat de vorige schippers dachten op een verlengde Friese Maatkast te varen is dus niet zo vreemd. De namen kast en kaan worden nogal eens door elkaar gebruikt. Om historische redenen is het echter aardig om te spreken van de "motorkaan Jacoba II".

Groningen, 15 juli 1991 Reinier Meijer

PERIKELLEN MET MEETBRIEF, EIGENDOMSBEWIJZEN ENZ.

Het schijnt in de lucht te zitten. De afgelopen weken ben ik door diverse mensen benaderd met vragen over dit onderwerp. Bv:

- "We zijn vorig jaar in Friesland aangehouden door de waterpolitie, daar we geen zichtbaar boekingsnummer voeren! We hebben het vroegere nummer er maar weer opgezet. Nu is iedereen tevreden. Maar is dit wel correct?"
Nee. In dit geval betrof het een uit de sanering gekocht schip die gecontroleerd is op ongeschikt zijn voor de binnenvaart en daarna is uitgeschreven uit het kadaster. De controlerend ambtenaar wist er in dit geval niet het fijne van. Een niet in het kadaster ingeschreven schip mag z'n oude nummer niet meer voeren!

Om enig licht in deze materie te brengen het volgende voorlopige verhaal. Het eerste deel is de folder "Het kadaster ook voor schepen" uitgegeven door het ministerie van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer, dienst van het kadaster en de openbare registers.

HET KADASTER OOK VOOR SCHEPEN

De Dienst van het Kadaster en de Openbare Registers (kortweg het Kadaster) beheert al sinds 1838 ook een scheepsregister. Deze scheepsboekhouding kan voor u van belang zijn als u een vaartuig wilt kopen of verkopen. Het Kadaster stelt u daarmee in staat uw eigendom te bewijzen. Ook het geven van hypotheek wordt daardoor mogelijk. Registratie van uw vaartuig geeft u dus zekerheid. Dit verhaal vertelt u daar meer van.

Eigendom

Van een auto kan aan de hand van het kentekenbewijs makkelijk worden nagegaan wie de eigenaar is. Zo ligt de eigendom van een woning vast in een notariële akte, die berust in de openbare registers van het Kadaster. Zelfs het eigendom van een fiets kan tegen-

woordig worden geregistreerd. Wie zegt echter dat uw schip ook werkelijk uw schip is?

Aan de hand van een betaalbewijs is weliswaar te bewijzen dat er voor is betaald. Maar de verkoper, was dat wel de werkelijke eigenaar toen deze het schip verkocht? Hoe bewijst een koper zijn eigendom als zijn schip na verdwenen te zijn ergens in een jachthaven wordt gesignaleerd? De eigenaar kan dan zeggen dat het zijn schip is, maar dat zegt de nieuwe bezitter waarschijnlijk ook!

Te goeder trouw

De laatste tijd verdwijnen er steeds vaker schepen. Weliswaar duiken ze soms ook weer op, maar niet zelden brengt dat grote drama's met zich mee. Mensen die volstrekt te goeder trouw een schip hebben gekocht moeten het dan weer afstaan aan de rechtmatige eigenaar. Hun geld zien zij daarbij meestal letterlijk in het water vallen. Het is dan ook heel frustrerend als een eigenaar zijn schip onder een andere naam ziet varen, zonder te kunnen bewijzen dat het zijn gestolen eigendom is. De scheepsboekhouding van het Kadaster kan veel van dat leed voorkomen.

Brandmerk

Bij de scheepsboekhouding van het Kadaster in Groningen, Amsterdam en Rotterdam kan uw eigendom worden geregistreerd, net zoals dat gebeurt met zeeslepers, vrachtschepen en mammoettankers.

Voorwaarde is wel dat uw schip een bepaalde relatie met Nederland heeft. Een schip dat te boek wordt gesteld, wordt voorzien van een brandmerk. Dat wordt gedaan om identificatie makkelijker te maken. Het brandmerk bestaat uit een volgnummer van teboekstelling, afkorting van de rubriek, het kantoor van teboekstelling en het jaartal, bijvoorbeeld: 1800 B G 1990.

In aanwezigheid van een scheepsmeter van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt in houten of stalen

schepen een nummer ingehakt. Bij polyester schepen wordt een niet te verwijderen plaatje aangebracht. Zo'n registratie stelt u te boek als de eigenaar van uw schip. Het Kadaster geeft door zo'n registratie, waarbij een registratienummer wordt gegeven, een belangrijk stuk rechtszekerheid aan scheepseigenaren.

De juridische eigenaar ontvangt een certificaat in vier talen (Nederlands, Duits, Engels, Frans).

Registratie

Als een schip te boek is gesteld is het een registergoed. De wet zegt in dat geval dat zo'n registergoed de regels volgt van de onroerende goederen. Dit betekent dat bij verkoop een notariële akte moet worden opgemaakt. Daardoor wordt het opnemen van een hypotheek mogelijk. Een scheepshypotheek is namelijk alleen mogelijk als het schip bij het Kadaster is geregistreerd.

Voor de hypotheekgever, dus degene die het geld opneemt, zijn er gunstiger voorwaarden door te verkrijgen en de hypotheeknemer (de geldgever) krijgt er meer zekerheid door.

Kosten

De kosten zijn, afhankelijk van de afstand die de scheepsmeter moet afleggen, vrij gering. U moet er wel rekening mee houden dat registratie betekent dat u uw schip later niet zomaar handje-kontantje kunt verkopen. Er komt immers een overdrachtsakte aan te pas die bij het Kadaster in de Openbare Registers moet worden ingeschreven en ook daaraan zijn kosten verbonden. Tegenover de kleine moeite en de geringe kosten staat echter een belangrijk voordeel: rechtszekerheid over uw eigendom en de mogelijkheid tot financiering van het schip.

Adressen

Voor alle informatie kunt u terecht bij Kadasterkantoren, waar een scheepsboekhouding wordt bijgehouden. In Rotterdam is een overzicht te verkrijgen van alle bij de kadasterkantoren in ons land geregistreerde schepen. Daar kunnen ze

u van alle schepen precies vertellen wie de rechtmatige eigenaar is. Dat is een geruststellend gevoel als u van plan bent een schip te kopen, eigenaar te worden en . . . te blijven.

Directie van het Kadaster en de Openbare Registers in de provincie Groningen, afdeling Bewaring, Juridische Zaken en Vastgoedinformatie, Kempkensberg 2, 9722 TB GRONINGEN, (Postbus 413, 9700 AK), Tel. 050-208431, Fax: 050-208413.

Directie van het Kadaster en de Openbare Registers in de provincie Noord-Holland, afdeling Bewaring; Juridische Zaken en Vastgoedinformatie, Prins Hendrikkade 33 1012 TM AMSTERDAM, (Postbus 1242, 1000 BE), Tel. 020-5557230, Fax: 020 5557242.

Directie van het Kadaster en de Openbare Registers in de provincie Zuid-Holland, afdeling Bewaring, Juridische Zaken en Vastgoedinformatie, Westzeedijk 507, 3024 EL ROTTERDAM, Tel. 010-4481381, Fax: 010 4257319.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer Centrale Directie Voorlichting en Externe Betrekkingen Van Alkemadelaan 85 2597 AC 's-Gravenhage VROM 92016/h/2-92 0064/03

WAT MOET U DOEN OM EEN PLEZIERVAARTUIG TE BOEK TE STELLEN

Teboekstelling van schepen die hoofdzakelijk voor de vaart op de binnen wateren bestemd zijn.

A Indien door u gewenst, laten meten (adres zie onder).

Kosten meting f 600, tot 25 m3 verplaatsing.

Meting is niet verplicht bij teboekstelling van een pleziervaartuig.

B Bij teboekstelling indienen: Formulier schepen 46 (kosten f 89.50) onder overlegging van:

- 1 meetbrief of formulier berekening verplaatsing.
- 2 origineel eigendomsbewijs (geen kopie). Dit kan een betalingsbewijs zijn, door de verkoper getekend, of een onderhandse akte van overdracht.
- 3 bewijs nederlanderschap (copie paspoort) of bewijs dat men in Nederland woont (copie rijbewijs) of uit-treksel bevolkingsregister.

Indien eigenaar een rechtspersoon of vennootschap is, een uittreksel uit het handelsregister overleggen.

- C Nadat het schip is teboekgesteld ontvangt u binnen enkele dagen een machtiging om het merk van teboekstelling aan te laten brengen (kosten f 22,80)
U vult dit formulier aan de achterzijde in en u stuurt het op naar de scheepsmetingsdienst die op vertoon van deze machtiging het merk van teboekstelling aanbrengt. (kosten f 195,00 vermeerderd met f 65,00 voorrijkosten)
- D Nadat het scheepsregister van de scheepsmetingsdienst het getuigschrift van branding heeft ontvangen ontvangt u binnen enkele dagen de door u ingediende bescheiden vergezeld van het certificaat waaruit blijkt dat u als eigenaar van het schip geregistreerd staat.

Totaal kosten teboekstelling
met meting f 972,30
zonder meting f 372,30

NB. INDIEN HET SCHIP IN EEN BUITENLANDS REGISTER TEBOEKGESTELD IS GEWEEST, MOET BIJ DE TEBOEKSTELLING OVERLEGD WORDEN EEN DOOR DE BEVOEGDE AUTORITEIT AFGEGEVEN AUTHENTIEKE VERKLARING, WAARUIT BLIJKT DAT DE TEBOEKSTELLING IS VERVALLEN.

Adressen van KADASTERKANTOREN waar SCHEEPSREGISTERS gehouden worden.

HOOFDBEWARING DER SCHEEPSBEWIJZEN
te Rotterdam,
tel. 010-4481381 fax 010-4257319
Westzeedijk 507, 3024 EL

SCHEEPSBEWIJZEN Amsterdam
tel. 020-5557230 fax 020-5557242
Prins Hendrikkade 33 Postbus 1242,
1000 BE

SCHEEPSBEWIJZEN Groningen
tel. 050-208431 fax 050-203413
Kempkensberg 2 Postbus 413, 9700 AK

Overige adressen
Scheepsmetingdienst tel. 070-3955597
of 070-3955598 fax 070-3996274
Bordewijkstraat 4, 2288 EB RIJSWIJK
Postbus 5817, 2280 HV Rijswijk

ARRONDISSEMENTSRECHTBANKEN:

Rotterdam, Noordsingel 117, 3035 EM
tel. 010-4658655

Amsterdam, Parnassusweg,
Gebouw E, 6e Etage
2e Enkelvoudige Kamer, Mw. Pieters
tel. 020-212412

Groningen, Guyotplein 3, 9712 NX
Postbus 781, 9700 AT tel. 050-166166

Tot besluit

Uit het bovenstaande verhaal moge duidelijk worden, dat het hier handelt over "kleine" dan wel "grote" pleziervaartuigen, die niet te boek gesteld staan en dat de omschreven handelwijze geschiedt op basis van vrijwilligheid.

Aanvullend willen wij trachten enige duidelijkheid te scheppen in de materie rondom "grote" pleziervaartuigen, met name voormalige binnenvaartschepen, die al of niet verbouwd, steeds veelvuldiger worden aangewend voor recreatiedoeleinden, wachtschepen, clubhuizen, o.i.d.

Wij spreken dan over schepen met een (voormalig) laadvermogen van meer dan 20 tonnen van 1000 kilogram of schepen met een waterverplaatsing van meer dan 10 kubieke meters.

Aspirant kopers van een dergelijk schip, dienen tevoren zekerheid te heb-

ben over het feit, of het schip al of niet geregistreerd staat. Ga hierbij niet af op beweringen van de verkoper, doch laat u zich altijd informeren door de eerder genoemde kantoren van het kadaster. In de meeste gevallen kan dit telefonisch worden afgehandeld na opgave van brandmerk en/of scheepsnaam. Wat extra tijd en aandacht voor de koop, kan in de toekomst een heleboel narigheid voorkomen. De uitkomst van uw "onderzoek" bestaat slechts uit twee mogelijkheden t.w.

Niet teboekgesteld / Wel teboekgesteld.

Bepalingen omtrent de teboekstelling van schepen zijn opgenomen in het Nieuw Burgerlijk Wetboek/Boek 8, Titel 8, afd. 2. De artikelen in het Wetboek van Koophandel die betrekking hadden op deze materie zijn vervallen.

Niet teboekgesteld.

Alle handelingen kunnen worden verricht zoals eerder omschreven omtrent pleziervaartuigen. Het verdient aanbeveling om bij aankoop meteen een onderhandse akte van overdracht op te maken. Voorbeelden hiervan zijn legio in omloop. Een dergelijke akte kan in de toekomst dienst doen, indien wordt besloten om het schip alsnog te registreren.

Wel teboekgesteld.

Een teboekgesteld schip is een "registergoed". De voor overdracht vereiste levering kan alleen plaats hebben door een daartoe bestemde, tussen partijen opgemaakte notariële akte, die daarna moet worden ingeschreven in het schepenregister. De inschrijving kan zowel door de verkoper als de koper gebeuren. Wanneer een inschrijving een feit is, ontvangt u een certificaat van eigendom.

Let wel, wijzigingen, aanvullingen, doorhalingen, etc. in het schepenregister kunnen alleen worden aangebracht op verzoek van de "eigenaar", zoals het laatst genoteerd in het register. Zolang de inschrijving van de eerder genoemde akte niet heeft plaatsgevonden

bent u dus volgens het schepenregister geen eigenaar.

Weliswaar spreekt het Nieuw Burgerlijk Wetboek over verjaring bij bezit te goeder trouw, doch dit wil nog niet zeggen, dat het schepenregister met deze wettekst in de hand tot aktie overgaat en dat uitspraak van de rechter verlangd wordt, hetgeen een enorme hoeveelheid rompslomp met zich brengt om nog maar te zwijgen over de financiële gevolgen.

Echt duidelijkheid is er in deze materie nog niet, gezien het feit, dat deze wetten slechts kort van kracht zijn. Om moeilijkheden te voorkomen kan daarom het beste de officiële wettekst worden gevolgd.

Meetbrief.

In veel gevallen is bij de aankoop van een voormalig vrachtschip een meetbrief aanwezig. Voor de recreatievaart is een meetbrief bij een dergelijk schip niet verplicht. De praktijk leert echter, dat met name de Rijkspolitie te Water veel waarde hecht aan een geldige meetbrief, omdat hierdoor een betere controle mogelijk is. Het kan veel irritatie, moeilijke vragen en oponthoud voorkomen, indien u een geldige meetbrief en een certificaat van eigendom kunt tonen, hoewel u dit niet verplicht bent.

Bij een ingrijpende verbouwing zal hermeting noodzakelijk zijn, hetgeen kosten met zich brengt, zoals reeds eerder omschreven.

Een voordeel hierbij kan zijn, dat gelijktijdig het laadvermogen en/of de waterverplaatsing kan worden aangepast, hetgeen van belang kan zijn bij de inning van haven en liggelden, etc.

De geldigheidsduur van een meetbrief staat op de meetbrief zelf.

Bij verbouwingen / veranderingen binnen de geldigheidsduur moet een hermeting worden aangevraagd.

Bij een hermeting moet de oude, al of niet geldige meetbrief overhandigd worden. Vervallen meetbrieven moeten dus altijd bewaard blijven. Alle meetbrieven van voor 1979 zijn vervallen.

Probeer op de meetbrief een zo'n laagmogelijk vermogen (Din A) te vermelden i.v.m. e.v.t. belasting.

ATIS voor nieuwe marifoons binnenkort verplicht

GRONINGEN - Nieuwe marifoons en ook portofoons moeten vanaf 29 augustus 1991 zijn uitgerust met ATIS, een systeem voor automatische zenderidentificatie. Scheveningen Radio, sluis- en brugwachters en de RP te water kunnen met ATIS op een scherm zien welke marifoongebruiker hen oproept.

ATIS is de afkorting van Automatic Transmitter Identification System. Het komt erop neer dat de radioroepletters van het schip automatisch worden uitgezonden door de marifoon of portofoon aan het eind van elke uitzending. Het doel van ATIS is te trachten de afhandeling van uitzendingen efficiënter te laten verlopen. Verkeersbegeleidingssystemen, bruggen, sluizen en Scheveningen Radio kunnen direct zien door wie er een oproep is gedaan. Hierdoor kan misbruik van marifoon en portofoon vermeden worden. Het is straks niet meer mogelijk om bijvoorbeeld via kanaal 16 voor de grap hulp te roepen voor niet gebeurde ongelukken of om urenlang te kletsen op kanalen die daarvoor niet bestemd zijn of om te telefoneren op de roepnaam van een ander.

Het opzoeken van een stoorbron is met ATIS eenvoudiger. De radio-oproepletters van het schip worden tenslotte mee uitgezonden. ATIS is verplicht gesteld door de overheid voor alle marifoons en portofoons voor de binnenvaart en voorjachten.

Voor geïnstalleerde en type goedgekeurde of nog nieuw aan te schaffen en al type goedgekeurde marifoons moet ATIS ingebouwd zijn voor 29 augustus 1996. Marifooninstallaties die na 29 augustus dit jaar goed gekeurd worden zijn standaard voorzien van ATIS. Tussen nu en 1996 treedt ATIS in werking.

Voor meer informatie over ATIS: Ministerie V & W, Hoofddirectie Telekommunicatie en Post, Groningen, mevrouw I.L. Schenk, tel. 050-222 120.

PAS OP!!! AFGEKEURDE MARIFOONS!!!

Vorig jaar is ook een lijst van afgekeurde marifoons in het M3-blad gepubliceerd. De nu volgende lijst is een aanvulling op die lijst.

Het is dus niet dezelfde lijst als vorig jaar.

Dit jaar zijn opnieuw verschillende marifoons afgekeurd.

VERBOD VOOR 3300 MARIFOONS

De Rijkspolitie te Water adviseert watersporters goed op te letten bij het kopen van marifoon-apparatuur. Per 1 februari 1992 zal namelijk voor een flink aantal typen marifooninstallaties de machtiging vervallen. Het in bezit hebben van zendapparatuur waarvoor geen machtiging is afgegeven of kan worden afgegeven geldt als een misdrijf. Het is daarom verstandig voor aanschaf van tweedehands marifooninstallaties goed na te gaan of het betreffende type nog wel is toegestaan. Overigens is ook de verkoper van niet toegestane marifoons strafbaar: doorverkopen van deze apparatuur geldt als het meewerken aan het plegen van een misdrijf.

Op 1 februari 1992 worden door de hoofddirectie telecommunicatie en post (HDTP) van het ministerie van verkeer en waterstaat de machtigingen ingetrokken van ruim 3300 marifooninstallaties. Het betreft zendapparatuur die buiten de vastgestelde frequentietolerantie eisen valt. Deze eisen zijn in internationaal verband aangescherpt omdat de toename in het internationale radioverkeer de kans op storing vergroot. De verscherpte eisen zijn vastgelegd in het Radio-reglement. Dit is van kracht sinds 1 januari 1990. Alle betrokken marifoonbezitters (machtigingshouders) zijn inmiddels door HDTP op de hoogte gebracht, zo deelt de RP te water mee.

AANPASSEN

Een beperkt aantal marifoons waarvoor per 1 februari 1992 de type-toelating vervalt, kan door middel van een technische wijziging alsnog worden gehandhaafd.

Deze apparatuur kan door een erkende

installateur op een door HDTP toegelaten wijze gemodificeerd worden. Erkende installateurs zijn met de eisen op de hoogte en weten welke type-aanduiding op een aangepast apparaat moet worden aangebracht. Om deze aanpassing in de machtiging te laten opnemen, moet de machtiginghouder een copie van de werkbond aan het Bureau Maritieme Machtigingen van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post sturen (Postbus 450, 9700 AL GRONINGEN). De machtiginghouder ontvangt dan een gecorrigeerd machtigingsdocument en mag de marifoon blijven gebruiken.

ONTVANGER

Niet toegelaten of niet aangepast apparatuur moet op 1 februari 1992 verwijderd zijn. Het is eventueel wel toegestaan deze apparatuur in gebruik te houden als ontvanger.

Daartoe moet apparatuur omgebouwd worden door een erkende installateur (Zie 'AAN TE PASSEN MARIFOONS') en ook nu moet de machtiginghouder dit, onder overlegging van een copie van de werkbond, aan het Bureau Maritieme Machtigingen kenbaar maken.

Apparatuur die na 1 februari niet meer is tegestaan en die niet aangepast of omgebouwd worden, moet vernietigd worden. In verband met de milieu-aspecten daarvan bieden de HDTP en de erkende installateurs de mogelijkheid de apparatuur bij hen in te leveren, aldus de mededeling van de RP te Water.

INFORMATIE

Nadere informatie over de toelating van bepaalde merken en typen marifoons is in te winnen bij de Rijkspolitie te Water, het Bureau Bijzondere Machtigingen (telefoon 050-222200), of schriftelijk bij HDTP, Bureau Maritieme Machtigingen, postbus 450, 9700 AL GRONINGEN.

AAN TE PASSEN MARIFOONS

Overzicht van installaties, waarvoor per 1 februari 1992 de type-toelating vervalft, maar die door middel van een technische wijziging kunnen worden gehandhaafd.

Type	Fabrikaat	Keurmerk
Clipper 85H	Apelco	KN 977
Alcor 55 (510462)	Becker tel. ind.	KN 873
Arctos (510460)	Becker tel. ind.	KN 773/b
Arctos (510461)	Becker tel. ind.	KN 773/A
Icom 25	Icom	KN 920
STR 12	ITT	KN 834
STR 12R	ITT	KN 834A
RS 7000 NL	Rauff & Sorensen	KN 839
RS 8000 NL	Rauff & Sorensen	KN 867A

Er zijn verschillende bedrijven waar men de aanpassingen kan laten verrichten, zoals Van Broekhuizen, Rotterdam, telefoon 010-4520600 (Becker en Apelco marifoons); Holland Nautic Apeldoorn, telefoon 055-142122 (ITT en R & S); Ships Radio Service, telefoon 010-4730288 en 4737388 (STR) en Amcon, Aalsmeer, telefoon 02977-28811 (Icom).

LIJST VAN AFGEKEURDE MARIFOONS

Hieronder een lijst van de marifoons waarvoor de type-toelating per 1 februari vervalt. Men mag ze na die datum niet meer aan boord hebben, tenzij ze tot ontvanger zijn omgebouwd door een erkende installateur.

Typenummer	Fabrikaat	Kan.	Keurmerk
AP 735 R	AP Radiotelefon	12	KN579C
AP 735 R-N	AP Radiotelefon	12	KN579B
AP 735 S	AP Radiotelefon	12	KN579C/-Add
AP 735 SD	AP Radiotelefon	12	KN579C
AP 735 SD-N	AP Radiotelefon	12	KN579A
AP 735 SS	AP Radiotelefon	12	KN579C/-Add
Clipper 85H	Apelco	55	KN977
Alcor 510050X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor 510051X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor 510052X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510053X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510054X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510055X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510056X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510057X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510058X	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510056SX	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510057SX	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor I510058SX	Becker tel.ind.	12	KN509J
Alcor II510065X	Becker tel.ind.	14	KN509J/-Add
Alcor II510066X	Becker tel.ind.	14	KN509J/-Add
Alcor II510067X	Becker tel.ind.	14	KN509J/-Add
Alcor 14510341	Becker tel.ind.	14	KN509H/K/J-Add
Alcor 14510340X	Becker tel.ind.	14	KN509H/K/J-Add
Alcor 16510385	Becker tel.ind.	16	KN622-Add
Alcor 24510321	Becker tel.ind.	24	KN509H/K/J-Add
Alcor 24510320X	Becker tel.ind.	24	KN509H/K/J-Add
Alcor 32510380	Becker tel.ind.	32	KN622
Alcor 55510462	Becker tel.ind.	95	KN873
Alcor I510053XL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510054XL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510055XL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510056XL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510057XL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510058XL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510056SXL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510057SXL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor I510058SXL	Becker tel.ind.	12	B291
Alcor 14510341L	Becker tel.ind.	14	B291
Alcor 14510340XL	Becker tel.ind.	14	B291
Alcor 16510385L	Becker tel.ind.	16	B291
Alcor 24510321L	Becker tel.ind.	24	B291
Alcor 24510320XL	Becker tel.ind.	24	B291
Alcor 24510322XL	Becker tel.ind.	24	B291
Alcor 32510380L	Becker tel.ind.	32	B291
Arctos 510460	Becker tel.ind.	64	KN773/B
Arctos 510461	Becker tel.ind.	64	KN773A
Benmar 1200EH	Benmar	12	KN646A/B
Benmar 2400EH	Benmar	24	KN646B
Debeg 7643	Debeg	15	KN755

Typenummer	Fabrikaat	Kan.	Keurmerk
RT100(L) Seavoice	Electr.lab.ltd	12	KN645/A(D)
HTC 2305A/4	v.d. Heem	12	KN129A
HTC 2305B/4	v.d. Heem	12	KN129A
Hy-seas 55H(N)	Hy-gain	55	KN682B/D/-Add (KN682E)
Icom 25	Icom	25	KN920
Mariner 80H	Intech.inc.	54	KN814
STR 12	ITT	65	KN834
STR 12R	ITT	65	KN834A
STR 15 NLF	ITT	12	KN568A/B
STR 15 NLP	ITT	12	KN568A/B
STR 20 A 25	ITT	16	KN488C
STR 20 B 25	ITT	16	KN488B
STR 24	ITT	15	KN648
STR 24S/12S-NL	ITT	58	KN648B
STR 24S/24S-NL	ITT	58	KN648B
STR 24S/12D-NL	ITT	58	KN648B
STR 24S/24D-NL	ITT	58	KN648B
STR 24S/12S-NL	ITT	58	KN648-Add
STR 24S/24S-NL	ITT	58	KN648-Add
STR 24S/12D-NL	ITT	58	KN648-Add
STR 15 NLFA	ITT	12	KN568C
STR 15 NLPA	ITT	12	KN568C
STR 24A	ITT	15	KN648C
STR 24S/24D-NL	ITT	58	KN648-Add
STR 24 S 15	ITT	15	KN648A
STR 24 D 15	ITT	15	KN648A
STR 24 S 30	ITT	30	KN648A
STR 24 D 30	ITT	30	KN648A
STR 60 A 25	ITT	41	KN491A
Triton MA 2012(B)	Modar electron.	12	KN602A(B)
Triton MA 2013(B)	Modar electron.	12	KN602A(B)
Triton MA 7350	Modar electron.	12	KN602
CMT-ZFT	Philips	12	KN576
CMT-ZGD	Philips	12	KN576A
CMT-ZGG	Philips	12	KN576B
CMT-ZGH	Philips	12	KN576B
PYE 10 W 15 FMVX	Pye	10	KN501E
PYE 16 W 15 FMVX	Pye	16	KN501E
RS 7000 NL	Rauff & Sorensen	66	KN839
RS 8000 NL	Rauff & Sorensen	70	KN867A KN876
MRT 30	Redifon	30	KN650/-Add
Simrad PC 3(N)	Simonbson Radio	16	KN557A(B)
RT 142 (L)	SP Radio	16	KN540B(G)
RT 142/29(L)	SP Radio	29	KN540C/D(H)
RT 142 S	SP Radio	16	KN540F
RT 143 (L)	SP Radio	55	KN630(B)
RT 143M(LM)	SP Radio	53	KN630C
RT 143/RZDH	SP Radio	55	B271
RT 143S(LS)	SP Radio	55	KN630A(B)
ME 30-25	Svenska Radio	60	KN521A
ME 30P-25	Svenska Radio	60	KN512A/-Add

WERKGROEP OUDE MOTOREN EN OPDUWERS

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.

Verkrijgbaar bij:

Theo Hoogmoed; Wolwevershaven; postbus 206; 3300 AE Dordrecht

LIJST VAN ONDERDELEN- EN INSTRUKTIEBOEKJES.

A 1-1.	A.B.C.	Type: A,D,E,G,H. ned.
A 2-1.	American Locomotiv Company.	Type: 2372, 2373 en 2374. engels.
A 3-1.	Armstrong Siddeley.	1/2 cylinder van 6-22 pk. ned.
A 3-2.	"	" Type: AS. Engels.
A 3-3.	"	" " AS1, AS2, AS3. engels.
A 3-4.	"	" " ASJ. engels.
B 1-1.	Bernard.	Type: WD 13 ned.
B 1-2.	"	" 18, 218, 318, 28 en 328 A. ned.
B 1-3.	"	" 39. ned.
B 1-4.	"	" WO + FO ned.
B 1-5.	"	" 19. ned.
B 2-1.	Blackstone.	Type: JP en OP. ned.
B 2-2.	"	" B.p.v. engels.
B 3-1.	Bolinders.	Type: W-3. ned.handleiding.
B 3-2.	"	" W-3. ned. onderdelen.
B 4-1.	Brevo.	Type: 101-112D. 613-617 E. engels.
B 4-7.	"	" 101-112D. 613-617 E. ned.
B 4-2.	"	" 101-112.613-617. ned.
B 4-3.	"	" serie 500. ned.
B 4-4.	"	" 504 t/m 512, ned.
B 4-5.	"	" 2508 en 2509. ned.
B 4-6.	"	" 3510 en groter. ned.
B 5-1.	Briggs and Stratton.	Type: 8,8F,8FB,8FBC,8FBP,8FBPC,8P,8R-6. engels.
B 5-2.	"	" " " " zeer veel. Werkplaatshandboek. ned.
B 6-1.	Brons.	Type: ? 15 PK. ned.
B 6-2.	"	" 1E-A. ned.
B 6-3.	"	" TA, TB, TC, TD. ned.
B 6-4.	"	" C. ned.
B 6-5.	"	" C. onderdelenlijst ned.
B 6-6.	"	" D. ned.
B 6-7.	"	" D. onderdelen. ned.
B 7-1.	Bolnes.	Type: H. onderdelen. ned.
C 1-1.	C.A.V.	Type: - verstuivers, br.stofpompen.
D 1-1.	DAF.	Type: DA 475. werkplaatsinstr.boek.ned.
D 1-2.	"	" DD575, DF615, DT615. ned.
D 1-3.	"	" DD575, DF615, DT615. werkplaatsinstr.boek.ned.
D 2-1.	Deutz.	Type: MIH 328-338 en MIHZ 336-338. duits.
D 2-2.	"	" MA. ned.
D 2-3.	"	" OM 117 en 217. OM 122 en 222. duits.
D 2-4.	"	" OME, OMZ 130. duits.
D 2-5.	Deutz Brons.	Type: S Br M serie 7. ned.
D 2-6.	Deutz.	Type: MAH 218-222. onderdelen. meertalig/engels.
D 2-7.	"	" MAH 318 - MAH 322. ned.
D 2-8.	"	" MAH 318/322, MIH 322. onderdelen. ned.
D 2-9.	"	" AM,S/RAM428. duits.

D 2-10. " " AM 428,S/RAM 428. ned.
D 2-11. Klockner-Humboldt-Deutz. Type: F4M 517-A 4M 517
F6M 517-A 6M 517
F8M 517-A 8M 517
SA 4M 517-SA 8M 517
SA 6M 517-SBA 8M 517. duits.
D 2-12. Deutz. Types: zie hierboven. onderdelen. duits.
D 2-13. " " F 3-6 L 912 W. duits.
D 2-14. " " F3L-F 6 L 912 W. onderdelen. duits.

F 1-1. Faryman. Type: K,L,KL,LL. handl.+onderdelen. duits/engels.
F 2-1. Fairbanks-Morse. Type: Z. ned.
F 2-2. " " " Z. ned.
F 3-3. Foden. Type: FD 6. werkplaatshandboek. engels.
F 3-4. " " - onderdelen. engels.
F 4-1. Ford. Type: A en AA. ned.
F 4-2. " " 2711 E -2715 E. engels.
F 5-1. Fowler. Type: Benzine. engels.
F 5-2. " " B. engels.
F 5-3. Fowler-Sanders. Type: B. engels.
F 5-4. " " " 6a. engels.

G 1-1. GM. Type: 8-268 A. engels. Handl.
G 1-2. " " 8-268 A. Instruktieboek. ned.
G 1-3. " " 8-268 A. Werkplaatshandboek. ned.
G 1-4. " " 8-268 A. Onderdelenlijst. engels.
G 2-1. Gldner. Type: LK. duits.
G 3-1. Gardner. Type: LW?HLW,LW 20,HLW 20. engels.
G 3-2. " " LW. Onderdelencatalogus. engels.
G 3-3. " " 2 UC type 4 en type 3. k.k. engels.

H 1-1. Hatz. Type: E571 en E 671. ned.
H 1-2. " " E671 en E 571 (L en R) onderdelen. duits.
H 1-3. " " ES en E 71,75,79,780,785. ned.
H 2-1. Hercules. Type: DHXB en DRXB. werkplaatshandboek? engels.
H 2-2. " " DRXB. Onderdelen. engels.
H 2-3. " " DRX en governor. engels.
H 2-4. " " GX-HX. engels.
H 3-1. Hirth. Type: D -24. Rep. handl. engels.
H 4-1. HMG. Type: - duits.
H 4-2. " " ? duits.
H 5-1. Hundestedt. Type: ? deens.
H 6-1. Hurth. Type: HBW. ned.

I 1-1. Industrie. Type: 2-takt middeldruk. ned.
I 1-2. " " 2-takt middeldruk. ned.
I 1-3. " " 2-takt middeldruk. ned.
I 1-4. " " 4 takt. ned.
I 1-5. " " 4-takt. ned.
I 1-6. " " D. ned.
I 1-7. " " D-6. ned.
I 1-8. " " D-7. ned.
I 1-9. " " D. Omkeerbeweging. ned.

J 1-1. Jaehne. Type: ? duits.
J 2-1. Junkers. Type: HK. duits.

K 1-1.	Kermath.	Type: - engels.
K 2-1.	Klein.	Type: GW. Duits.
K 3-1.	Kromhout.	Type: ruwolie 2 takt. ned.
K 3-2.	"	" middeldruk.ned.
K 3-3.	"	" K. ned.
K 3-4.	"	" A 190. ned.
K 3-5.	"	" H. ned.
K 3-5.	"	" H met koppeling. ned.
K 3-7.	"	" H. ned.
K 3-8.	"	" 2H2. Onderdelentekeningen. ned.
K 3-9.	"	" 2K3. Onderdelentekeningen. ned.
K 3-10.	"	" M. ned.
K 3-11.	"	" LS. ned.
K 3-12.	Kromhout.	Type: LS. ned.
K 3-13.	"	" LS. Onderdelen. ned.
K 3-14.	"	" LS. Onderdelentekeningen.
K 3-15.	"	" LW. ned.
K 3-16.	"	" T,TS 117. ned.
K 3-17.	"	" T. Onderdelen. ned.
K 3-18.	"	" G,HG,GS 108. Techn.geg. ned.
L 1-1.	Laval-Bergsund.	Type: ruwolie motor. zweeds.onderdelen.
L 2-1.	Leyland.	Type: 0.375.ned.
L 2-2.	"	" 0.350. Werkplaatsboek auto. engels.
L 3-1.	Lister.	Type: L. ned.
L 3-2.	"	" VA. engels.
L 3-3.	"	" 5-1,10-2. engels.
L 3-4.	"	" hoogtoerental. ned.
L 3-5.	"	" 21-2,30-3,40-4. engels.
L 3-6.	"	" JP 4M, JK 4M. engels.
L 3-7.	"	" JP 3/4MA,JS3MA,JK4MA. engels.
L 3-8.	"	" JPM. engels.
L 3-9.	"	" 2-3JPMG/R. engels.
L 3-10.	"	" laag/hogtoerental 2-4 JP. ned.
L 3-11.	"	" laag/hogtoerental 2-4JP, CD,CE. ned.
L 3-12.	"	" 616 MGR. engels.
L 3-13.	"	" CD,CE. engels.
L 3-14.	"	" FR1-FR6. ned.
L 3-15.	"	" FR1-FR6. +onderdelen. engels.
L 3-16.	"	" FR1 t/m FR6. Handl. +onderdelen. engels.
L 3-17.	"	" LD en SL. engels.
L 3-18.	"	" LR 1-2,SR 1-2-3. engels.
M 1-1.	M.A.N.	Type: GVu 33 tot 84. Duits.
M 1-2.	"	" GVu. ned.
M 2-1.	Masson.	Type: NGB +NGA. Hydr. k.k. engels.
M 3-1.	Mercedes.	Type: M202,M204,E,D,V,Z. Duits.
M 3-2.	"	" M202. Onderdelen. Duits.
M 3-3.	"	" M202B,M203B,M204B. Duits.
M 3-4.	"	" OM 315. Duits.
M 3-5.	"	" OM 315. Onderdelen. Duits.
M 3-6.	"	" OM326. Duits.
M 3-7.	"	" OM314, OM346, OM352, OM346h, OM352 A, OM346 A, OM 360 OM 355, OM 360h, OM 355 A. Duits.
M 3-8.	"	" Als bij M 3-7. Serviceboek. Duits.
M 3-9.	"	" MB 846. Onderdelen. Duits.
M 4-1.	MWM.	Type: RH. Duits. patent benz.
M 4-2.	"	" RH. Duits.

M 4-3. " " AKD 112 F/Z. duits.
M 4-4. " patent benz. Type: KD 15. ned.

P 1-1. Paxman. Type: R,P,H. engels.
P 1-2. " " T.P.M,R.P.H. Onderdelen. engels.
P 1-3. " " - onderdelentek. op linnen.
P 2-1. Pelapone-Ricardo. Type: 61,51,52,53,54 en 56. engels.
P 3-1. Penta. Type: C2, C23. engels.
P 4-1. Perkins. Type: 4-99. Werkplaatshandb. ned.
P 4-2. " " S 6M. ned.
P 4-3. " " Inbouwvoorschriften. engels.
P 5-1. Petter. Type: PAZ1,AVA1,AVAL1,PH1,PH11. ned.
P 5-2. " " AVA1,AVA2. engels.

R 1-1. Reintjes. Type: ME-1. keerkoppeling. duits.
R 1-2. " " WGU. k.k. ned.
R 1-3. " " WAV 101,WAV 461.k.k. ned.
R 1-4. " " Ki. k.k. ned.
R 1-5. " " WGU. k.k. duits.
R 2-1. Renk. Type: WHF 11. k.k. duits.
R 3-1. Rennes, van. Type: petroleummotor. ned.
R 3-2. " " -catalogus. ned.
R 4-1. Ruston. Type: RPH serie 1. Onderdelen.
R 4-2. " " YWA. engels.
R 5-1. Rijsdijk. Type: O.K. k.k. ned.

S 1-1. Samofa. Type: 80,85 en 88. +k.k. ned.
S 1-2. " " SH 80,SH 85. Onderdelencatalogus. ned.
S 1-3. " " 1S-108/2S-108. ned.
S 1-4. " " Onderdelen. ned.
S 1-5. " " Onderdelencatalogus. ned.
S 2-1. Skandia. Type: ruw olie. ned.
S 3-1. Skoda, Type: S 110. duits.
S 3-2. " " S 110. Onderdelencatalogus. engels.
S 4-1. Slavia. Type: - .(oud) engels.
S 4-2. " " S 95 A2. Onderdelen. engels.
S 5-1. S.L.M. Type: MW 4. k.k. +onderdelen.
S 6-1. Smit-M.A.N. Type: R 33 tot R 84. ned.

T 1-1. Twin-Disc. Type: MG 55,61,165,166,200,201. k.k. engels.

V 1-1. Volund. Type: diesl. engels.
V 2-1. Volvo Penta. + Twin Disc. Type: 47,67,96,TMD 96. + k.k.MD 67. engels.
V 2-2. Volvo Penta. Type: D 67C. Onderdelen. zweeds.
V 2-3. " " " MD 50A,TMD 50A. engels.

W 1-1. Werkspoor. Type: DHB 450 - 500, werkplaatsboek. ned.
W 1-2. " " RUB 168. werkplaatsboek. ned.
W 2-1. Winton. Type: 158-6. engels.
W 3-1. Witte. Type: B,C. ned.
W 4-1. Wolseley. Type: WD,WLB,AC. ned.

CATALOGI

- C-A 1-1. Avance. ruw olie motoren. ned.
- C-B 1-1. Brons. ruw olie motoren. ned.
- C-B 2-1. Bernard. Type: W. ned.
- C-C 1-1. Crossley -Climax. Type: Au-Yu, ruw olie motoren. ned.
- C-C 1-2. Climax. ruw olie motoren. ned./engels.
- C-F 1-1. Fairbanks-Morse. Type: 36-A. engels.
- C-F 2-1. Fielding. oliemotoren. engels.
- C-G 1-1. Gardner. Type: L3. engels.
- C-G 1-2. Gardner. Type: LW. engels.
- C-G 2-1. Glenifer. Type: DB, DC, engels.
- C-I 1-1. Industrie. Type: 1B t/m 1B8, 2B4 t/m 2B9, 31B+41B. ned.
- C-K 1-1. Kelvin. Type: L. engels.
- C-K 2-1. Kromhout. Type: H- en B serie. ned.
- C-P 1-1. Parsons. Type: D4M, H, K, L, M en 100-6. engels.

LITERATUURLIJST.

- L-A 1-1. Atlas Krachtwerktuigen. deel 111-motoren door W.J. Sluyter.
- L-A 2-1. Auto-Zuiggas-Generatoren. Ir. H.D.G.E.G. Zoetelief Norman. 1941.
- L-B 1-1. Benzinemotoren. deel 1. A.J. Nossent. 1941.
- L-B 2-1. Bronsmotoren: 1907-1957. H.J. Stuvet. 1957. Jubileumboek.
- L-C 1-1. Calorische Werktuigen. I. Vooren. 1941. Motoren.
- L-C 1-2. Calorische Werktuigen. I. Vooren. 1941. Appendages.
- L-C 1-3. Calorische Werktuigen. I. Vooren. 1941. Machines.
- L-C 1-4. Calorische Werktuigen. J.L.A. Hey, de Bruijn Muilwijk. deel I. 1956
Verbrandingsmotoren.
- L-C 1-5. Calorische Werktuigen. D. Bouma Nieuwenhuis en W. Zeedijk. deel III,
1958. Verbrandingsmotoren.
- L-C 2-1. Constructie en ber. van Verbrandingsmotoren. Ir. P.G. Rittershaus, 1949.
- L-D 1-1. De Dieselmotor. Esso.
- L-D 1-2. Dieselmotoren. C.W. Stants. 1955.
- L-D 1-3. De Dieselmotor. Olieslager. Daf.
- L-D 1-4. Diesel Engines. J.W. Anderson. 1949. engels.
- L-D 1-5. Dieselboek. VAM. deel 1. 1968.
- L-D 1-6. Dieselboek. deel 2. 1972.
- L-D 1-7. Dieselboek. deel 2. VAM. 1963.
- L-F 1-1. De Ford-Dieselmotor. N.V. Ford. 70-er jaren.
- L-G 1-1. Gas-, Zuiggas-, Petroleum, en benzinemotoren. G.J.A. Steen. 1908.
- L-G 1-2. Gas en Oliemotoren. III. Ir. W. Friedhoff. 1929.
- L-G 2-1. Grondbeginselen van de motor. J.J.A. Mooijenkink, 1980, VAM.
- L-I 1-1. Inbouwrichtlijnen scheepsmotoren, DAF, 1987.
- L-K 1-1. Kromhout, marine oil engine, engels.
- L-K 1-2. Hoe werkt een Kromhout middeldruk ruwolie motor?
- L-K 1-3. Kromhout. Koelwatervoorschriften, 1960.
- L-K 1-4. Kagen-, Clippers, Werven en Motoren, Dr. J.C. Westerman. 1942.
Jubileumboek. Fa. Goedkoop.
- L-M 1-1. De Motor-Machinist. J.E. Bos, 30-er jaren.
- L-M 2-1. Motoren en Motorsmering. Ir. J.J. ter Wiel, 1934, N.V. Deutz Oliehandel
- L-M 3-1. Motorinstallaties aan boord van schepen. C.G. de Jong, 1e deel 1940.
- L-M 3-2. Motorinstallaties aan boord van schepen. C.G. de Jong, 1e deel 1939.
- L-M 4-1. Motoren voor de watersport. K.M. van Zuilekom. 1972.
- L-M 5-1. Motoren. Themanummer Schuttevaer. 1986.
- L-O 1-1. Old Stationary Engines. David Edgington.
- L-O 2-1. Oliemotoren. 1934.
- L-S 1-1. Scheepsmotoren. J.C. Piek. 1940.
- L-S 1-2. Scheepsmotoren. J.C. Piek. beknopte uitgave, 1947.

- L- S 1-3. Scheepsmotoren. J.C. Piek. 1953.
- L- S 2-1. Scheepsmotoren en Gasturbines. Dr. Ir. H.W. van Tijen en
Ir. C. Kapsenberg. 1967.
- L- S 3-1. Scheepsoliemotoren. Dr. Ir. H.W. van Tijen en J.H. Jansen, 1932.
- L- S 4-1. Scheepsoliemotoren. Dr. Ir. H.W. van Tijen en J.H. Jansen, 1941.
- L- S 5-1. Scheepsmotoren special, 70-er of 80er jaren.
- L- S 6-1. Schnelle Motoren. H. Hütten. 1955.
- L- S 7-1. Snelloopende Dieselmotoren, W.J. v.d. Elst, H.A, Ruysch enz. 1933.
- L- S 8-1. Spiraaluitlaatgeluidempers, catalogus.
- L- S 9-1. De Stoomturbine. W. Moree, 1943.
- L- S 10-1. Theorie der Stoomturbine. W. Moreê, deel 1. 1939.
- L- S 11-1. Scheepsstoomwerktuigkunde. J.P.P. Morrè, deel 1, 1940.
- L- S 12-1. Scheepsstoomwerktuigkunde. J.P.P. Morrè, deel 2, 1939.
- L- S 13-1. Scheepsstoomwerktuigkunde. J.P.P. Morrè, deel 3, 1942.
- L- S 14-1. Het Scheepsstoomwerktuig. A.D.F.W. Lichtenbelt, deel II, 1932.
- L- S 14-2. Het Scheepsstoomwerktuig. A.D.F.W. Lichtenbelt, deel II, 1932, tek.
- L- S 15-1. Het Scheepsstoomwerktuig. A.D.F.W. Lichtenbelt, deel III, 1930.
- L- S 15-2. Het Scheepsstoomwerktuig. A.D.F.W. Lichtenbelt, deel III, 1930, tek.
- L- T 1-1. Technische woorden en uitdrukkingen, J.J. Leliveld, 1904.
- L- V 1-1. Vademecum voor het waterwerk, deel: Motordrijver. 1978.

Uit Schuttevaer zat. 14 maart 1992.
Bedrijven kunnen zich aanmelden.

HALON ALS BLUSMIDDEL VERBODEN OP DE RIJN.

Rotterdam- Met ingang van 1 april is het verboden Halon toe te passen als blusmiddel in nieuw aan te brengen vast ingebouwde brandblusinstallaties op Rijnschepen. Op 31 maart loopt de termijn van het "voorschrift van tijdelijke aard" met betrekking tot artikel 7.03, vijfde lid van het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn namelijk ten einde.

In deze door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) uitgevaardigde "tijdelijke wijziging" is voor het gebruik als blusmiddel in vast ingebouwde brandblusinstallatie voor machinekamer, ketelruimen of pompkamers, alleen Halon 1301 toegestaan.

Halonen en CFK's worden als de belangrijkste veroorzakers van de gaten in de ozonlaag gezien. Internationaal is afgesproken door middel van het zogenaamde Protokol van Montreal te komen tot uitbanning van de ozonlaag aantastende stoffen. In Nederland is daartoe het besluit "inzake stoffen die de ozonlaag aantasten" in voorbereiding bij het ministerie van VROM. In Duitsland is het gebruik van ozonlaag aantastende stoffen al verboden.

Op grond van de internationale afspra-

ken heeft de CCR in de herfstzitting van 1991 besloten het "voorschrift van tijdelijke aard" niet te verlengen en te besluiten tot een nieuwe wijziging van artikel 7.03, vijfde lid, van het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn. Door deze wijziging is het gebruik van CO₂, onder nader aangegeven voorwaarden, weer toegestaan als blusmiddel in vast ingebouwde brandblusinstallaties. Deze voorschriften gelden vanaf 1 april 1992 tot en met 31 december 1993.

Halonenbank

Het besluit van de CCR gaat vergezeld van drie overgangsbepalingen, waarin ondermeer is bepaald dat vast ingebouwde blusinstallaties, die zijn gevuld met Halon en die vóór 1 april 1992 zijn ingebouwd, verder tegestaan blijven. Om her- en bijvullen van de bestaande Halon-blusinstallaties ook in de toekomst plaats te kunnen laten vinden, wordt een "Halonenbank" opgericht. Bedrijven die met Halon gevulde installaties onder hun beheer hebben, kunnen zich aansluiten bij deze Halonenbank, om daardoor in de toekomst over de benodigde Halon te kunnen beschikken. Geïnteresseerden in deelname aan de Halonenbank kunnen zich nu al richten tot het Project Bureau CFK, Postbus 90154, 5000 LG Tilburg, fax 013-639677.



scouting
N E D E R L A N D

telefoon 033-960911

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