

M3

1

*3 maandelijks periodiek
voor geregistreeerde
wachtschepen*

**Landelijk Nautisch-Technische Commissie
SCOUTING NEDERLAND**

C O L O F O N

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

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

De redactie wordt gevormd door:

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

Het Typewerk komt uit handen van: Ge en Janneke Bos

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

Interessante adressen:

Landelijk waterconsul

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

Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend bedrijfsvaartuig

Postbus 2004 1000 CA Amsterdam

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

Deze vereniging heeft twee interessante werkgroepen:

Werkgroep Tuigerij & Documentatie

Floris Hin Kerkstraat 382 1017 JB Amsterdam 020-220412

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

Werkgroep Oude Motoren & Opduwers

Theo Hoogmoed Wolwevershaven postbus 206 3300 AE Dordrecht

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

VAN DE REDAKTIE

Het is met enige aarzeling dat ik mij er toe zet, hier uiteen te zetten wat de beweegredenen zijn een M3 Blad te maken.

Er is al geruime tijd geen aandacht of begeleiding geweest voor de groepen met een wachtschip. Al sinds de tijd dat de voorstellen ivm het binnenvaartbesluit zijn gemaakt is het stil geweest.

Steeds weer worden er door groepen wachtschepen aangeschaft en deze gaan hun gang. Maken alle fouten en vallen in alle kuilen waar wij ook al geweest zijn. Volgens mij is dat niet nodig binnen onze vereniging. Er zijn genoeg mensen aanwezig met veel en sommige met erg veel ervaring. Ervaring die we hard nodig hebben en goed kunnen gebruiken.

Het blad wat U nu voor U ziet kan misschien aan de behoefte voldoen. We willen dan ook graag 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 4 keer per jaar uitkomen met een nummer. En wel aan het eind van de maanden februari, mei, augustus en november. 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 genoeg 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.

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?

H. B.

INHOUD:

Colofon

Van de redactie		
Manoeuvreren 1	Henk Bos	4
Techniek in de machinekamer	Henk Bos	7
Scheepspapieren	Kees Sinke	10
Hoe een Engels stuurwerk Hollands leerde draaien		17
In de bladen gezien		18
Een tip		19

Het manoeuvreren met voormalige binnenschepen op de motor.

Het is zeer goed mogelijk om met een vaarttuig goed te leren varen, in diverse situaties, door zonder meer te beginnen. Over het algemeen zal dan het reageren van het te varen schip goed aanvoeld kunnen worden. Dit zal resulteren in het noodzakelijk zelfvertrouwen welke nodig is voor een ontspannen varen. Dit kan dan zonder ook maar een basis principe te weten.

Deze methode heeft voor het perfect varen de volgende nadelen:

- Met het veranderen van schip zal het leerproces opnieuw doorlopen moeten worden.
- In een situatie welke nog niet eerder voorgekomen is zal er een groot risico aanwezig zijn, en de manoeuvre misschien mislukken. Hopelijk zonder schade.

Deze nadelen kunnen worden opgevangen door eerst de basisprincipe's te bestuderen en ook oefenen zodat met deze gegevens de manoeuvre's opgebouwd kunnen worden. Elke manoeuvre bestaat dan uit elementen welke eerder geoefend zijn en dus weinig risico inhouden. Het is vooral verstandig al deze principe's dan ook daadwerkelijk te beoefenen. Hang desnoods je schip vol met banden, zoek een rustig plekje op en oefen de manoeuvre's tot ze feilloos uitgevoerd kunnen worden. Het is onverstandig dit tijdens de vaart te doen. Het risico is dan groot dat er schade ontstaat. Ook is het publiekelijk (gedeeltelijk) mislukken van een manoeuvre niet direct een plezierig gebeuren. Er wordt dan al gauw gezegd: "Moet je die kluns zien..." en wat er dan verder opvolgt. Immers: de beste stuurliu staan aan wal!

Opzet manoeuvre onderdelen:

- Omgaan met trossen; Beleggen van trossen en staaldraad op bolders.
- Schroefwerkingen - werking en de gevolgen met en zonder snelheid; Directe schroefwerking; Indirekte schroefwerking; Het effect van de na- of volgstroom.
- Roerwerking bij stilstand en vaartlopend, zowel vooruit als achteruit;

- Draaipunt van het schip voor- en achteruitvarend, verloop van de vaaras bij gekoppeld varen en tijdens slepen;
- Reactie's op het schip van de trossen en springen, hoe meren we af;
- Communicatie met het voordek en de afspraken;
- Opzet van een manoeuvre, deze splitsen in gedeelten en stap voor stap afwickelen.

Enige manoeuvre's:

- rechtuit varen - ook dicht langs een wal;
- afstoppen in een rechte lijn;
- ontwijken van een opstakel;
- achteruit varen in een gewenste koers;
- aankomen bij een punt, zowel aan bakboord als aan stuurboord;
- iets overgeven op een ander schip, zowel vanaf het voordek als vanaf het achterdek;
- een sleep oppikken, welke bolder, kruisdraad, enz;
- een schip langszij nemen en gekoppeld varen;
- op- en afschutten, werken met de trossen, op 1 tros liggen;
- bijliggen op de motor, gecontroleerd verlijeren;
- tegenliggers;
- op- en voorbijlopen, watergedrag en zich als water gedragen.

Werplijn.

Vroeger heb ik het geleerd met een soepele lijn van 20 a 25 mtr. lang en 8 mm. dik. Er zijn drie basis manieren om met de lijn te gooien.

- 1 Een onderhandse worp met twee varianten met de hele rol in de werphand.
- 2 Met de halve lengte van de werplijn opgeschoten in de werphand en de rest in grote lussen welke vrij af kunnen lopen.
- 3 Een worp uit de zij.

De worpen kunnen ook uitgevoerd worden met een lijn welke verzaard is met een keesje of werplijnknoop.

De laatste uitvoering heeft voordelen b.v. bij het uitbrengen van een tros of bij het oppikken van een vlet in de sleep. Een lijn zonder keesje is geschikt voor het oppikken van bv een drenkeling. Met een keesje aan de lijn loop je de kans de drenkeling ter plaatse bewusteloos te gooien.

Het is handig dit gooien goed te beheersen. Het is eenvoudig te oefenen op een grasveld met een mik als mikpunt (mooi he). Een afstand van 18 meter moet voor 15 a 17 jarigen haalbaar zijn.

De communicatie met de roerganger.

Een belangrijke taak voor de man voorop is de communicatie met de roerganger achterop. Door de aanwijzingen van de voorste man kan de roerganger de situatie beter inschatten en een manoeuvre gericht uitvoeren. Omdat beide meestal te ver uiteen staan om elkaar te kunnen verstaan is het goed om wat tekens af te spreken. Een voorbeeld van handgebaren vind je hieronder:

achteruit	-naar beneden gerichte prikkende gebaren
vooruit	-idem omhoog
vrij	-zwaaiend op ooghoogte
stuurboord uit	-wijzen naar stuurboord
bakboord uit	-idem naar bakboord
afstand in meters	-opgestoken vingers

Ook dit goed oefenen en zo gaan staan

dat de gebaren vooral voor de roerganger goed zichtbaar zijn. Ook bij het doorvaren van een nauwe bocht is het goed om een man als uitkijk voorop te hebben.

Oog voor veiligheid.

Het werken met trossen en draden is niet geheel zonder gevaar. Pas op dat je vingers niet knijp lopen tussen tros en bolder. Als een tros breekt omdat er te grote krachten op staan springen de einden als een veer terug: zorg dat je dan niet in één lijn hiermee staat. Vooral losliggende rommel of lijnen aan boord zorgen er vaak voor dat er iets mis gaat. Ruim het dus onmiddellijk op. Ga nooit met je voet in een lus van een tros staan, voor je het weet zit je in een valstrik.

Kennis hebben van de meest voorkomende manoeuvres.

Als dekploeg hoef je niet zelf achter het roer te staan, maar een beetje kennis en inzicht in de meest voorkomende manoeuvres is wel een vereiste. Belangrijk is te weten wat de taak van de dekploeg is tijdens de manoeuvre. Als het werken met trossen en draden niet goed uitgevoerd wordt kan een goed ingezette manoeuvre geheel mislukken of bemoeilijkt worden.

Voorbeelden van fouten :

- Spring uitzetten op de wal en daarna te snel de tros vastknijpen of beleggen op de bolder. Het schip wordt te snel afgeremd en het voorschip zal met een klap tegen de wal slaan en het achterschip zal van de wal weggezet worden. Langzaam slippend vieren om de snelheid uit het schip te halen is veel beter.
- Te vroeg het oog van de tros om een paal willen gooien. Wacht tot de roerganger het schip tot stilstand heeft gebracht bij de paal of tot het moment dat je niet meer kunt missen.

TECHNIEK IN DE MACHINEKAMER

In de afgelopen jaren heb ik door het beoordelen van schepen uit het oogmerk van veiligheid vele zaken gezien welke gevaar opleveren, zowel voor het schip als voor de bemanning. Vaak -heel vaak zelfs- is het eenvoudig te voorkomen of te veranderen. Waar men zich ook bevindt, in huis, aan boord, op kantoor of in bedrijf, overal treft men apparatuur en installaties aan.

Aan boord onderscheiden we drie hoofdgroepen in de technische installatie, welke risico met zich meebrengen, n.l.:

- de brandstofvoorziening van de motor en de verwarmingsinstallatie,
- de gasinstallaties en
- de elektrische installatie.

Het is volkomen begrijpelijk, dat men zich daarbij niet steeds bewust is van de gevaren, welke schuilen in een onoordeelkundige toepassing van en foutieve handelingen met deze ons toch zo vertrouwde materies als olie, gas en electriciteit. Dit geldt natuurlijk in het bijzonder voor de leek, maar toch ook voor de vakman, die soms al gauw geneigd is door een zekere sleur of achteloosheid teveel risico te nemen en dan een fout te maken.

In de techniek wordt dan ook veelvuldig gebruik gemaakt van voorschriften met als eerste doelstelling te komen tot een zodanige inrichting van installatie en apparatuur, dat de daaraan verbonden gevaren zoveel mogelijk worden vermeden. Als tweede doelstelling wordt er bij het opstellen naar gestreefd een zo universeel en efficiënt mogelijke toepassing en bediening van de installaties te verzekeren.

Samengevat kan als doel van de voorschriften worden gesteld:

- A. het voorkomen van levensgevaar, en
- B. het voorkomen van brandgevaar,
- C. het bevorderen van een goede en doelmatig installatie om daarmee een veilige vaart te verzekeren.

In de komende verhalen wil ik nu niet stellen dat alles wat ik hierin naar voren breng, ook werkelijk moet. De doelstelling van mijn verhalen is U een ogenblikje aan het denken te zetten in de trant van:

- Is het veilig wat ik doe?
- Is het veilig waar ik mee om ga, vaar of werk?
- Kan ik iets verbeteren?

De brandstofvoorziening van de motor.

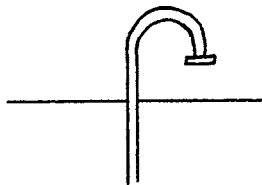
De brandstoftank:

Het eerste punt en eigenlijk een van de belangrijkste zaken waar we naar kijken is: kan er geen brandstof ongewenst in het schip komen?

- Daartoe behoort de tank, waar de gasolie of dieselolie zich bevindt, zeer stevig verbonden te zijn met het schip. De krachten uitgeoefend door de brandstof in de tank en het gewicht van de tank kunnen bij enige zeegang of bij varen op b.v. het Amsterdam-Rijnkanaal zeer groot zijn.
- Brandstoftanks zover mogelijk verwijderd houden van warmtebronnen, zoals kachels en uitlaatleidingen. (Zie ook Staatsblad 476/1976 art. 5.05 van de 'scheepsbouwkundige eisen').
- De vulleiding hoort aan dek uit te komen en liever niet verzonken te zijn in het dek, zoals zo vaak bij jachten is uitgevoerd. Bij losdraaien van de dop is het risico groot, dat er of vuil of water naar binnen kan komen en daar kan onze dure motorinstallatie niet tegen. Het is gebleken dat water van smeltende sneeuw via een verzonken dop in de brandstoftank van een van m'n kennissen gekomen is en een ruineus effect heeft gehad op z'n motor. (Voorjaar 1979)

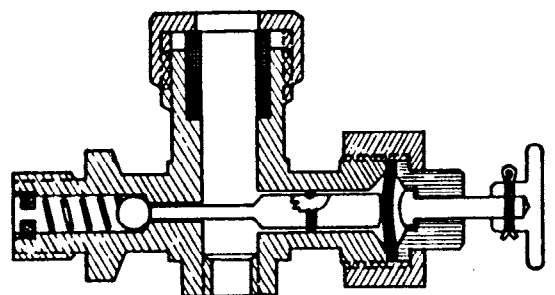
Bij nieuwbouw of verbouw is het beter de vulopening ca. 10 a 15 cm. boven het dek aan te brengen. -Om vonken en het bijbehorende risico van brand te voorkomen wordt de dop meestal van messing of van brons gemaakt.

- Tijdens het vullen van de tank moet de lucht uit de tank kunnen ontsnappen. Omdat deze brandstofdamp bevat moet de leiding in de buitenlucht uitmonden. -Het vullen vanuit de bunkerboot kan nogal vlug gaan, daarom is het raadzaam de vulleiding voldoende ruim te kiezen (1.5" of groter) en bochten e.d. te vermijden.
- De ontluchting, om blazen en schuimen te vermijden, evengroot maken als de vulleiding en bij voorkeur en .25 tot .50" groter.
- Water is ongewenst in de tank dus de ontluchtigingspijp voorzien van een zwanehals.



- Daar het, tijdens het vullen ontsnappende gas/luchtmengsel explosief is, ontluchtigingsopening voorzien van een vlamwerend gaasje (denk maar aan een mijnlamp).
 - De tank van een behoorlijke wanddikte voorzien, niet te zuinig zijn, b.v. 4 a 5 mm.
 - Om de tank te kunnen reinigen voorzien van een inspectie/schoonmaakuik.
 - De tank maken van schone plaat! (b.v. gebeitst en geolied) NOOIT gegalvaniseerde (verzinkte) plaat gebruiken, daar zink oplost in gasolie. De brandstofpomp en de verstuiverpassingen kunnen niet tegen zink.
 - De tank gaat ten gevolge van temperatuurswisselingen "ademen" dwz. bij warm weer overdag gaat er lucht uit de tank en bij afkoeling 's avonds gaat er weer lucht in. Deze koude lucht bevat vaak nogal wat vocht wat dan in de tank kondenseert. Daarom:
- a af en toe de bodem van de tank schoonmaken.

- b op de laagste plaats een z.g. waterzak aanbrengen.
- c deze waterzak voorzien van een aftapkraan.
- d onder deze aftapkraan 'n lekbakje plaatsen.
- e deze lekbak "zeevast" plaatsen.
- f de tank zo klein mogelijk houden, evt. 2 tanks waarvan er een continu vol is als voorraad.
- g de tank zo vol mogelijk houden. Staat op deze tank de hoofdmotor aangesloten dan is het raadzaam te voorzien in een akoestisch- en optisch alarm, zodat een veilige vaart verzekerd is. Het is natuurlijk wel zo dat een goede schipper, voordat er gevaren wordt, altijd met behulp van een lijst nagaat, of er aan alle voorwaarden om te kunnen varen voldaan is. Op deze lijst hoort dan ook de brandstofvoorraad op vermeld te worden.
- Het niveau van de brandstoftank kan gecontroleerd worden met een peilstok, waarop aangegeven is (bij voorkeur in liters) hoe groot de voorraad is.
- Onder de peilopening op de bodemplaat van de tank kan het beste een zg. stootplaat aangebracht worden van een 5 a 10 mm dikke plaat. Om lekstoten van de tank te voorkomen.
- De vulopening kan ook zo ingericht worden dat deze als peilpijp dienst kan doen: ook hier dan een stootplaat aanbrengen of een dubbeling aanbrengen in de tank om te voorkomen dat de tank daar niet door de peilstok wordt beschadigd.
- Vaak wordt hiervoor een peilglas gebruikt.
- a het peilglas moet dan beschermd zijn tegen stukstoten.
- b het voeteind van het peilglas moet weer naar de tank voeren (dit om spuiters te voorkomen).
- c en belangrijk: het peilglas moet aansluiten op de tank met een zelfsluitende peilglas-kraan.



Een via 'n gebroken peilglas leeggelopen tank geeft een troep en een stank... onvoorstelbaar, plus nog het reele gevaar van brand.

- Uitgaande leidingen, vanaf de tank naar de motor b.v., voorzien van een afsluiter welke we van dek af kunnen bedienen. Het is n.l. bij brand in de motorruimte, b.v. door een doorgeschuurde brandstofleiding, bepaald handig de brandstoftoevoer af te kunnen sluiten, zonder de vuurhaard te moeten betreden.
- Het spreekt natuurlijk vanzelf dat de wand van de brandstoftank geen deel uit maakt van een gemeenschappelijk schot van 'n verblijf.
- Oude brandstoftanks regelmatig controleren op dikte ter plaatse van de waterzak of op de laagste plaats. De tank is hier gegarandeerd het dunste.
- Bij bunkeren erop toezien dat er geen vuil in de tank komt. Dus eerst de omgeving van de vulopening schoonmaken.
- Uiteraard is de motor tijdens het bunkeren gestopt en al het open vuur UIT natuurlijk, ook de sigaret of pijp.
- Lekkage verhelpt U natuurlijk onmiddellijk.
- Bij de aan dek bedienbare afsluiters een mogelijkheid aanbrengen om vast te stellen waarvoor de afsluiter is en wat open is en wat niet.
- De brandstoftank nooit boven een motor aanbrengen. Bij lekkage van de tank zou de brandstof op de koppen of de uitlaatleiding kunnen komen en aanleiding kunnen geven tot brand.

De dagtank

- De inhoud moet over het algemeen voldoende zijn voor 24 uur draaien op kruissnelheid. De inhoud kunnen we dan bepalen op de volgende manier:

Een Diesel motor heeft per pk afgegeven vermogen ca 185 gram brandstof nodig. Als we dit afronden op 200 cc hebben we een gemakkelijke manier om het maximale verbruik te bepalen. Stel dat ons schip is uitgevoerd met een motor van 100 pk. De kruissnelheid en het daarbij afgegeven vermogen kan bepaald worden mbv de vermogens grafiek van de motor. We vin-

- den voor de DAF 575 bij 1600 omwentelingen het laagste brandstof verbruik (177 gr/pk). Het afgegeven vermogen is dan ca 68 pk. Het verbruik per uur is dan $68 \times 0.2 = 13.6$ liter brandstof. Per 24 uur verbruiken we dan 326 liter. De inhoud van de dagtank wordt dan ca 360 liter. Ook dit is nog een flinke plas.
- De dagtank wordt gevuld uit een bunkertank met behulp van een vleugel- of tandradpomp.
 - De luchtpijp van de dagtank moet natuurlijk ook aan dek uitkomen.
 - Om nu te voorkomen dat we bij het vullen van de dagtank al onze brandstof via de luchtpijp op het dek pompen, is het handig een overvloedleiding aan te brengen, weer terug naar de bunkertank. Brengen we deze leiding zo aan, dat we 'm kunnen zien, dan een kijkglas aanbrengen. Het is dan zichtbaar wanneer de dagtank vol is.
 - In de vulleiding naar de dagtank kunnen we een grof-filter aanbrengen evt. met een omloop.
 - De dagtank nooit boven een motor of een uitlaatleiding: bij lekkage is het risico van brand te groot.
 - Voor een peilglas en/of een wateraftap eerst even kijken bij de bunkertank.
 - Een dagtank 's avonds bij het beëindigen van de vaart vullen. 's Morgens voor het starten van de motor het bezinksel en het evt. water aftappen.

Op de brandstofleiding naar de motor hoop ik in deel 2 verder in te gaan.

Henk Bos

SCHEEPSPAPIEREN

Het is bij de vaart met wachtschepen van belang, dat er aan boord verschillende documenten aanwezig zijn. Verschillende zijn er door de wet voorgeschreven, andere zijn niet verplicht, doch kunnen zeker hun nut bewijzen.

Verplichte documenten betreffende het schip:

- a Certificaat van onderzoek;
- b Bewijs van inschrijving in het schepenregister van het kadaster;
- c Meetbrief;
- d Certificaat van goedkeuring marifoon;
- e Certificaat van goedkeuring radarinstallatie;
- f Vaarvergunningen.

Niet verplichte documenten betreffende het schip:

- a Bewijs van eigendom (akte van overdracht);
- b Stichtingsakte van de groep;
- c Verzekeringopolissen;
- d Monsterrol;
- e Scheepsjournaal.

Verplichte documenten betreffende de bemanning:

- a Vaarbewijs;
- b Certificaat voor de bediening van de marifoon;
- c Radarpatent;
- d Machtiging Bootleiding (door Scouting verplicht);
- e Certificaat Motordrijver (door Scouting verplicht).

Het hoe en waarom van de persoonlijke papieren komt voldoende aan bod bij de behandeling van de diverse hoofdstukken. We beperken ons hierbij tot de behandeling van de documenten betreffende het schip.

b Het certificaat van onderzoek.

Volgens de Binnenschepenwet van 30 september 1981 moeten o.m. schepen, niet bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatige vervoer van goederen, met een lengte van 15 meter of meer, voorzien zijn van een certificaat van onderzoek, afgegeven door het hoofd van de scheepvaartinspectie. Uitgewerkte technische voorschriften bevat deze wet niet. Deze zullen worden vastgesteld bij Koninklijk Besluit, evenals de definitieve ingangsdatum. Het zal nog wel enige jaren duren voor dat onze schepen "onder de wet gesteld worden". Wanneer we de letter van de wet volgen, zou dit betekenen, dat bijna alle wachtschepen "aan de ketting" zouden moeten worden gelegd. Totale aanpassing en verbouwing zal in de praktijk nauwelijks mogelijk blijken i.v.m. de grote financiële gevolgen. Overleg vindt plaats tussen de LNTC en de overheid, om te komen tot een minimum pakket aan eisen,

waaraan onze schepen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor bedoeld certificaat.

Bewijs van inschrijving in het schepenregister van het kadaster.

Voor de pleziervaart geldt over het algemeen geen verplichting tot inschrijving in het schepenregister. Voor de beroepsvaart is inschrijving niet mogelijk onder de 10 ton laadvermogen. Van 10 tot 20 ton laadvermogen is inschrijving mogelijk, doch niet verplicht.

Vanaf 20 ton laadvermogen is inschrijving verplicht. Voor sleepboten is inschrijving altijd verplicht. Voor de laatstgenoemden is uitschrijving echter mogelijk bij de overgang van beroepsvaart naar de pleziervaart. Voor schepen boven de 20 ton is uitschrijving niet mogelijk. Voor inschrijving in het schepenregister is een geldige meetbrief verplicht, alsmede een bewijs van eigendom, koopakte.

Het hoofdkantoor van het schepenregister van het kadaster is gevestigd in Rotterdam, Westzeedijk 507, met districtskantoren in Rotterdam, Amsterdam en Groningen (tel.nr. 010 - 772377; 080 - 232294).

Het registratienummer van het kadaster is ergens ingedrukt in het schip, meestal in de roef. Bij opgave van dit nummer kan het hoofdkantoor zeggen bij welk districtskantoor het schip staat ingeschreven.

c Meetbrief.

Het in bezit hebben van een meetbrief als zodanig is geen verplichting, echter, de wachtschepen zijn meestal voormalige binnenvaartschepen en vallen in die hoedanigheid onder de verplichting tot inschrijving in het schepenregister. Inschrijving in het register kan alleen plaats vinden na meting door de scheepsmetingdienst. De "meetbrief", afgegeven door genoemde dienst behoort dan ook als officieel scheepsdokument aan boord beschikbaar te zijn en kan door instanties als politie, havenmeester, sluismeesters e.d. altijd ter inzage worden gevraagd. Door de verandering van bestemming en de dikwijls daarmee gepaard gaande wijzigingen aan het schip (bijv. permanente afsluiting van de luiken, binnenbetimmeringen) zal ook het draagvermogen gewijzigd worden, het zal aanmerkelijk kleiner worden zelfs. Havenrechten en sluisgelden, meestal bepaald door het laadvermogen van het schip, zullen daardoor beduidend lager kunnen komen te liggen. Maar dan moet wel de meetbrief (als wettelijk bewijsstuk) worden gewijzigd.

Hermeting van schepen moet worden aangevraagd (liefst telefonisch) bij een van de districtskantoren van de scheepsmeldingsdienst. Deze zijn o.a. gevestigd in Rotterdam (tel. 010-120863). De kosten bedragen op dit moment f. 66,- + 50 cent per gemeten ton (eind 1985). De scheepsmeters brengen een officieel ijkteken aan op het schip.

De wijzigingen aan het schip (motor/dek/bestemming) alsmede de verandering van het adres van de eigenaar moeten ook bij het scheepsregister ge-

muteerd worden. Men kan dit doen op de respectievelijke formulieren SCHEPEN nr. 32 & SCHEPEN nr. 33. Deze formulieren zijn gratis op de kantoren te verkrijgen. Voor deze mutaties zijn geen leges verschuldigd.

d. Machtiging voor het aanleggen en aanwezig hebben en gebruiken van een installatie aan boord t.b.v. maritieme VHF radiotelefonie.

Voor de installatie en het gebruik van een marifoon aan boord van een nederlands schip is volgens de Telegraaf en Telefoonwet een machtiging vereist. Voordat tot aanschaf wordt overgegaan verdient het aanbeveling eerst na te gaan, of voor de marifoon van uw keuze een type-goedkeuring door de PTT is afgegeven. Dit geldt ook voor de antenne. Door minder bekende firma's worden n.l. nogal eens gelegenheidskoopjes aangeboden, waarvan later blijkt, dat bepaalde typen niet werden goedgekeurd of waarvan de goedkeuring is ingetrokken. Voor zulke apparaten wordt geen machtiging afgegeven en het in bezit hebben van een zendinrichting zonder machtiging is een strafbaar feit. Een aanvraag voor een machtiging kan schriftelijk worden ingediend bij: PTT CENTRALE DIRECTIE, Directoraat Regelgeving en Bijzondere Diensten, Hoofdafd. Kust- en Scheepsradio, Postbus 30.000, 2500 GA 's Gravenhage. Aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar bij de leveranciers of kunnen worden verkregen bij de PTT (070-43 86 05).

In de aanvraag moeten o.m. worden vermeld: Gegevens betreffende de aanvrager zelf, of hij/zij reeds in het bezit is van een certificaat voor de bediening van de marifoon; het type van de installatie en het type van de antenne waarmee het schip zal worden uitgerust de kanalenbezetting; gegevens betreffende het schip; enz.

De machtiging wordt verleend onder bepaalde voorwaarden, die o.m. betrekking hebben op:

- verlenging, opzegging en intrekking van de machtiging;
- opstelling, bediening, gebruik en inspectie van de installatie;
- geheimhouding, overtredingen en boetes;
- het bezit van een bedieningscertificaat.

De machtiging heeft een geldigheidsduur van 1 kalenderjaar. Elk jaar wordt een nieuwe machtiging verstrekt, indien men de machtigingsretributie over het voorgaande jaar heeft betaald. De retributie bedraagt voor 1987 f. 65,--.

Zodra een marifooninstallatie aan boord geplaatst is, moet deze door een inspectieambtenaar van de KSR worden geïnspecteerd. Een afspraak voor deze inspectie kan telefonisch worden gemaakt: 070-43 71 05. Na afloop van de inspectie mag na goedkeuring van de installatie aan het radio verkeer worden deelgenomen. Na de eerste inspectie van de apparatuur is er sprake van een periodieke herkeuring, minimaal 1 keer in de drie jaar.

e. Certificaat van goedkeuring radar.

Een radarinstallatie zal aan boord van de wachtschepen eerder uitzondering dan regel zijn. We wijzen echter op de verplichting om aan bepaalde voorwaarden te voldoen en verwijzen naar Artikel 4a.02 van het BPR.

f. Vaarvergunningen.

Over het algemeen kan in Nederland vrij gevaren worden op alle doorgaande vaarwegen. In bepaalde gevallen is het echter verplicht een vergunning aan te vragen bij de beheerder en/of eigenaar van het vaarwater, in de meeste gevallen het hoogheemraadschap of waterschap waaronder het vaarwater ressorteert. Stel u tevoren op de hoogte van dergelijke bepalingen. De boetes zijn meestal hoger dan de prijs van de vergunning.

a. Bewijs van eigendom.

Als een zeeverkennergroep een schip koopt, en het vaartuig van vrachtschip wachtschip wordt, verandert het niet alleen van bestemming maar ook van eigenaar. De verandering van eigenaar moet geregistreerd worden bij het hiervoor genoemde scheepsregister van het kadaster, onder overlegging van de koopakte. Dit is een juridisch gezien nogal ingewikkelde procedure en kan daarom het beste geschieden door een notaris of een scheepsmakelaar. Echter is het ook mogelijk de notaris-kosten uit te sparen door de koopakte en de overschrijvingsakte zelf op te stellen. Het is dan wel nodig dat de, z.g. onderhandse, koopakte juridische rechtsgeldigheid heeft. Een voorbeeld van de formulering van een rechtsgeldige onderhandse akte van koop en verkoop treft u elders aan.

Bij het passeren van sluizen en (tol)bruggen wordt soms vreemd tegen onze schepen aangekeken. Ooit de stad Amsterdam al eens gepasseerd via Nieuwe Meer-sluis en Houthaven? Ooit overnacht in een binnenhaven? De stichtingsakte van de groep, alsmede het eerdergenoemde bewijs van eigendom kunnen dan goede diensten bewijzen om onze goede wil aan te tonen (niet ergens halverwege te blijven liggen) en een doorvaartvergunning en/of havenbriefje te verkrijgen.

c. Verzekeringsspolissen.

Bij het afsluiten van een verzekering moet u zich goed realiseren, wat u verzekeren wilt. Bent u van plan het gehele jaar met uw boot te blijven varen, of alleen maar tijdens het zomerseizoen? De risico's die u loopt tijdens het varen zijn beduidend groter dan wanneer u stil langs de wal ligt en het schip alleen als "klublokaal" dienst doet. In het laatste geval kunt u volstaan met een veel eenvoudiger (en dus goedkopere) verzekering. Tijdens de vaarperiode dient u een uitgebreide verzekering af te sluiten. Minimaal is dan wel een W.A.-verzekering gewenst, dan bent u in ieder geval gedekt tegen schade die u anderen bezorgt.

Bij schade aangebracht aan uw eigen schip ligt de zaak echter anders. Volgens de wet op de aansprakelijkheid geldt voor schaden de bepaling dat zij slechts kunnen worden aangesproken voor f. 350,-- per kubieke meter waterverplaatsing van het eigen schip. Door anderen aangebrachte schade zou dus wel eens voor een groot deel uit eigen zak betaald moeten worden. Een goede "all risks-verzekering" is dan wel geboden. Wees dan echter wel zo verstandig om buiten die verzekeringsperiode niet te gaan varen. Ook in het voorjaar geen "rondje proefstomen", want juist dan kunnen we zelf zo gemakkelijk schade veroorzaken, omdat we er zelf weer in moeten komen. Overigens moet wel worden opgemerkt, dat de beperkingen van aansprakelijkheid alleen van toepassing is bij aanvaringen en niet bij bijvoorbeeld een overslaande brand. Bewaar de aansprakelijkheidspolis thuis en zorg er voor aan boord een goede fotocopie te hebben. Tenslotte kunt u zich goed laten voorlichten door uw verzekeraar, ook wat betreft de "kleine lettertjes".

Aansprakelijkheid binnenvaartschepen.
Koninklijk Besluit nr. 64 van 7 februari 1952 betreffende de maximale aansprakelijkheid voor binnenvaartschepen (ingaaude 1 oktober 1970 gewijzigd bij K.B. van 15 mei 1970).

Artikel 1.

Voor de toepassing van dit Besluit wordt verstaan onder:

- a Motor-, onderscheidenlijk stoomvrachtschepen: schepen, ingericht voor het vervoer van goederen en voorzien van een ingebouwde motor-, onderscheidenlijk stoom-installatie tot voortstuwning door middel van een achterschroef of van raderen;
- b sleepschepen: schepen, ingericht voor het vervoer van goederen en niet voorzien van een ingebouwde mechanische installatie tot voortstuwning door middel van een achterschroef of raderen;
- c motor, onderscheidenlijk stoomsleepboten: schepen, voorzien van een ingebouwde motor, onderscheidenlijk stoominstallatie tot voortstuwning door middel van een achterschroef of van raderen, welke blijkens hun bouw zijn bestemd tot het slepen van

- d schepen en niet tevens zijn ingericht voor het vervoer van goederen
- d verplaatsing: de verplaatsing in de zin van artikel 1 van het Metingsb
sluit Binnenvaartuigen (Staatsblad 1927 nr. 200);
- e waterverplaatsing: 70% van het produkt van lengte, breedte en gemiddelde inzinking bij de grootste toegelaten diepgang;
- f motorvermogen: het maximaal vermogen uitgedrukt in paardekrachten, dat door de voortstuwingsmachine zonde overbelasting gedurende onbeperkte tijdsduur kan worden geleverd zool dit vermogen door de fabrikant is vastgesteld.

Artikel 2.

De aansprakelijkheid wegens schade, a bedoeld in art. 944, eerste lid van h Wetboek van Koophandel, is behoudens geval van opzet of grove schuld van de eigenaar of gebruiker, beperkt:

- a voor sleepschepen, tot f. 135,-- per m³ der verplaatsing;
- b voor motorvrachtschepen, niet vallende onder letter e, waarin bij de aanbouw een motorinstallatie is aangebracht, tot f. 250,-- per m³ der verplaatsing;
- c voor motorvrachtschepen, niet vallende onder letter e, waarin niet reeds bij de aanbouw een motorinstallatie is aangebracht, tot f. 200,-- per m³ der verplaatsing;
- d voor stoomvrachtschepen, niet vallende onder letter f, tot f. 160,-- per m³ der verplaatsing;
- e voor motorvrachtschepen, mede ingericht voor het vervoer van passagiers, tot f. 305,-- per m³ der verplaatsing;
- f voor stoomvrachtschepen, mede ingericht voor het vervoer van passagiers, tot f. 200,-- per m³ der verplaatsing;
- g voor hopperzuigers, tot f. 250,-- per m³ der verplaatsing;
- h voor motorsleepboten, tot f. 495,-- per m³ der verplaatsing;
- i voor stoomsleepboten, tot f. 270,-- per m³ der verplaatsing;
- j voor passagierschepen, woonschepen en jachten, tot f. 270,-- per m³ der waterverplaatsing;
- k voor elevatoren, hijsbokken, drijvende kranen, baggermolens, zuiger

en andere drijvende werkruijen, tot f. 540,-- per m3 der waterverplaatsing;

- l voor duwbotten, tot f. 495,-- per m3 der waterverplaatsing van de duwboot, vermeerderd met f. 135,-- per m3 der verplaatsing van de duwbakken, welke aan de duwboot mochten zijn gekoppeld op de wijze, die voor duwbakken gebruikelijk is alsmede voor zover andere schepen op overeenkomstige wijze aan de duwboot mochten zijn gekoppeld, met het bedrag per m3 der verplaatsing, onderscheidenlijk der waterverplaatsing van die schepen, dat in dit artikel voor dat soort schepen is vastgesteld;
- m voor jachten en motorsportboten, niet vallende onder letter n, tot f. 350,-- per m3 der waterverplaatsing;
- n voor motorsportboten, welke een snelheid van meer dan 20 km/uur kunnen bereiken, tot f. 7.500,-- per p.k. van het motorvermogen, met een minimum van f. 100.000,-- en een maximum van f. 250.000,--;
- o voor alle andere schepen, tot f. 180,-- per m3 der waterverplaatsing.

Toelichting.

Ad artikel 1 sub d.:

Onder verplaatsing wordt verstaan: "de in volumen uitgedrukte waterverplaatsing van een vaartuig tussen het vlak van de grootste toegelaten diepgang en het vlak van inzinking van "het ledige vaartuig" ofwel: het aantal m3 inhoud van de romp van het vaartuig tussen ledige en "geladen waterlijn".

Stel een ledig vaartuig verplaatst 110 m3 water, geladen verplaatst het 250 m3 water. Hieruit volgt een verplaatsing als bovenbedoeld van $250 - 110 = 140$ m3. Dit vaartuig kan dus in zoet water lading vervoeren tot een maximum gewicht van $140 \times 1000 \text{ kg} = 140 \text{ ton}$. Een en ander staat vermeld in de meetbrief onder nr. 35 aan het eind van de verplaatsingsschaal op blz. 8.

Artikel 2a, b, c, d, e, f en g.

Ad artikel 1 sub e.:

Waterverplaatsing:

Hieronder verstaat men het aantal m3 water, verplaatst door het volledig uitgeruste, bemande en bedrijfsklare vaartuig. Daar deze maat in de paktijk zeer lastig is te bepalen, heeft men hiervoor een formule opgesteld met eenvoudig te bepalen factoren, t.w.: Lengte op de waterlijn bij maximum diepgang x maximum breedte x gemiddelde maximum diepgang x 70%. Men verkrijgt op deze manier een inhoudsmaat, welke de ware waterverplaatsing zeer dicht benadert.

Artikel 2h, i, j, k en l.:

d. Monsterrol.

Een vreemde vraag misschien, maar weet u altijd precies wie zich aan boord van uw wachtschip bevindt? Liggend in de thuishaven is dat misschien niet zo belangrijk, het is dan ook dikwijls een komen en gaan van mensen, nauwelijks bij te houden. Als we varen dan zit dat toch wel anders. Het gevarenrisiko is dan ook veel groter, nog extra versterkt omdat we in het algemeen toch vrijetijdsschippers zijn, die de dagelijkse routine van de beroepsvarensman missen. Als er iets gebeurt dienen we toch zeker te weten wie we aan boord hadden, en we kunnen ons niet permitteren na een half uur tot de ontdekking te komen dat we nog ergens een zeuntje missen. Het bijhouden van een monsterrol is daarom uitermate belangrijk, niet alleen voor de vaste leden van de groep, maar ook van gasten. Wat moeten we weten? Naam, geboortedatum, adres en evt. telefoonnummer, maar ook wie in geval van nood gewaarschuwd moet worden. Als bijvoorbeeld de ouders tijdens het zomerkamp van hun kind zelf door vakantie moeilijk of niet bereikbaar zijn, wie moet er dan wel gewaarschuwd worden?

MONSTERROL

Opvarenden
te waarschuwen 1 2 enz
naam en voorl.
geb.dat.
adres
tel.nr.

e. Scheepsjournaal

Het scheepsjournaal is niet alleen interessant en leuk om in de toekomst nog eens door te lezen en oude herinneringen op te halen. Het kan wel degelijk belangrijk zijn om zaken en voorvallen na te slaan, die in beginsel niet zo belangrijk leken. Voor het journaal kan geen vaste indeling worden aangegeven. Per dag of per wacht wordt in het kort verslag gedaan van het verloop van die dag of wacht, waarin o.m. de volgende zaken aan de orde kunnen komen, indien ze het vermelden waard zijn:

- datum
- hondewacht, dagwacht, voormiddagwacht, enz.
- plaats van vertrek
- tijd van vertrek
- plaats van aankomst
- tijd van aankomst
- vaarwater en vaarroute
- windrichting
- windkracht
- tijd zonsopkomst
- tijd zonsondergang
- barometerstand
- stroomrichting
- stroomsterkte
- temperatuur buitenlucht
- temperatuur water
- naam stuurman van de wacht
- naam roerganger van de wacht

bijzonderheden:

Hier kan men allerlei gegevens noteren die van belang worden geacht, bijv. de tijd van passeren van bepaalde plaatsen, het passeren van andere schepen, de tijd van afmeren of gestopt liggen en wachten op brug of sluis.

Het verdient aanbeveling om het wel en wee van de technische installatie in een apart journaal bij te houden hetgeen van belang is voor het onderhoud van de motor(en).

- Aantal draaiuren
- bijhouden smeerschema
- tijdstip olie verversen
- tijdstip filters reinigen en/of vervangen
- brandstof verbruik
- conditie-controle accu's
- reparatie's en/of onderhoud door derden.

Voorbeeld van een onderhandse akte van koop en verkoop.

Akte van koop en verkoop

Ondergetekenden, Pieterz Coen, schipper te Rotterdam, geboren op 21 juni 1900, hierna te noemen "verkoper" enerzijds, verklaart hiermede verkocht te hebben en mitsdien in volle eigendom over te dragen het hem in volle eigendom toebehorende: Overdekte stalen motoraakschip genaamd "Hendrikus", gebouwd te Veendam in 1909, verplaatsing 117,828 M3, hebbende een ruim, een roef, voor- en achteronder, stuurhut en machinekamer, voortbewogen door een Deutz gloeikop motor van 32 PK nr. F2M417.699669/70 aangebracht aan de voorkant van de motor onder de pompen, welk vaartuig is bestemd voor de binnenvaart en gemerkt met "723 B WINGH 1932", zulks met al het sloopstoebehooren; en zulks aan de Stichting tot behartiging van de belangen van de Dorus Rijkersgroep, hierbij vertegenwoordigd door haar voorzitter Jacob Witsen, geboren 12 maart 1941, docent te Bredenhoek, wonende te Nieuwverlaat, en haar secretaris Jan Karel van Twaalfhoven, geboren 10 december 1944, stucadoor te Delft, wonende te Leiden, hierna te noemen "koper" anderzijds, die verklaart bovengenoemd vaartuig met toebehooren van de verkoper te hebben gekocht en aanvaard.

Voorts is tussen partijen het navolgende overeengekomen:

- 1 De verkoper geeft de koper hiermede het recht het voormelde vaartuig te hare name in het scheepsregister te doen overschrijven.
- 2 De kosten dezer akte, alsmede die der overschrijving komen voor rekening van de koper.
- 3 De door partijen overeengekomen koopsom is bij het tekenen van deze akte tussen partijen verrekend.
- 4 Partijen machtigen hierbij Jan Karel van Twaalfhoven, geboren 10 december 1956, stucadoor te Delft, wonende te Leiden, de vereiste verklaring van eensluidendheid op het ten hypotheekkantore in te dienen formulier, met het afschrift van deze akte, namens hen te ondertekenen en te paraferen.

Aldus overeengekomen en getekend te Rotterdam, de 4de April 1900 en een en tachtig

Deze akte van koop en verkoop moet op een formulier 4A overgenomen worden. Het formulier 4A is met een gebruiksaanwijzing op kantoor van het scheepsregister te verkrijgen. Met de originele akte en het formulier 4A kan men de overschrijving laten verrichten. De leges voor een overschrijving bedragen ongeveer f. 70,--. Als de eigenaarsregistratie niet gewijzigd wordt, verandert het schip juridisch niet van eigenaar ook al wordt de aankoopsom voldaan. Dit kan kwalijke gevolgen hebben, bijvoorbeeld als de eigenaar overlijdt en zijn erfgenamen aanspraken op de erfenis en dus mogelijk ook op het schip doen gelden.

HOE EEN ENGELS STUURWERK HOLLANDS LEERDE DRAAIEN

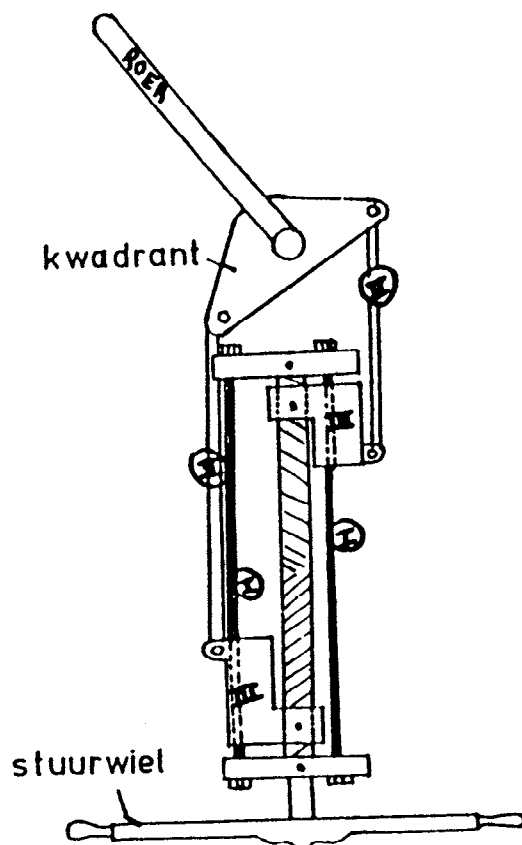
Dit is een verhaal uit de Bokkepoet, een blad van de vereniging het Zeilend Bedrijfs vaartuig nummer 27. Een verkeerd om werkend stuurwerk komt nog regelmatig voor. Zelfs de beroepsvaart werkt af en toe met een verkeerd om werkend stuurwerk. Over het algemeen ervaart men het als normaal dat als de bovenkant van het stuurwiel naar stuurboord draait ook de steven naar stuurboord gaat. Dus net als in de auto. Deze methode is ook het gemakkelijkst te leren. Bij een helmhout gaat het dus precies andersom! Bij een bocht naar stuurboord moet het helmhout naar bakboord.

Zo'n vijf jaar geleden maakte ik kennis met een klippersaak uit s'Gravenland, het was liefde op het eerste gezicht, welke toendertijd nog net haalbaar was. Vijf mei was de bevrijdende dag voor "Lena" om het Hilversums kanaal te verlaten, met behulp van vriend en zwager kon de reis beginnen. Hoewel de verzekering er niet aan te pas hoefde te komen konden de twee stuurlieden, (vriend en zwager, zij zeiden de engelse stuurkunst meester te zijn) nog enkele verbluffende kaats-proeven op hun naam zetten. Verder verliep de reis redelijk gesmeerd en konden we na een uur of zes varen weer veilig op de plaats van bestemming vastmaken. Reeds tijdens de reis begon ik mij af te vragen of het niet mogelijk was dit voor ons allen zo vreemd draaiende stuurwiel zo'n slinger te geven, dat het van de schrik aan onze wensen zou gaan voldoen. Na enige weken trok ik dan eindelijk de stoute schoenen maar eens aan en lichtte het deksel van het stuurwerk, tot m'n grote vreugde moest het volgens Bartjes mogelijk zijn deze eigenwijze draaainrichting een Hollands lesje te leren. Op het roer gezeten en druk met hamers en steeksleutels M50 zwaaiend, komt een gepensioneerde schipper aangesneld die zeer bezorgd vraagt "Wat ben jij nu aan het doen?" "O!! Antwoord ik (onverschillig), ik draai even dat stuurwiel om, het stuurt zo onhandig." "Maar ... (zeer vertwijfeld) kan dat dan?" "Ja natuurlijk (met veel bravour)".

Zijn mond valt zover open dat z'n kunstgebit bijna zin krijgt een uitnodigende duik te nemen, de kleur die zijn gezicht aanneemt doet mij denken aan de E.H.B.O.-cursus die ik ooit eens gevolgd heb en waarbij een vernauwing van de kransslagader gesimuleerd werd. "En ik heb twaalf jaar met een schip

gevaren dat ook verkeerd om stuurde, maar daar heb ik nooit aan kunnen wennen". Verbijsterd en met de blik op oneindig draait hij zich om en sjokt de steiger af, ik kon hem horen denken: "Komt er zo'n.....van de wal en die draait z'n stuurwerk even om." Voor wie dat ook even wil doen: Ten Eerste: zet het roer geheel uit naar EEN kant, verwijder dan de stur-stangen nr II. Ten Tweede: verwijder de geleide-stangen nr I nu kunnen de stuurblokken nr III naar de andere kant omgegooid worden (as met draad blijft liggen). Ten Derde: gooi met de hand het roer om en monteer de boel weer.

Klaar is Kees!
Nico Bekker.



IN DE BLADEN GEZIEN

Waterkampioen 11-31 maart 1988
VAARBEWIJS FIASCO

Het Klein Vaarbewijs is een zachte dood gestorven. Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat, vorige maand, liet mevrouw Smit-Kroes weten niets voor vaarbewijzen te voelen. De minister wil alleen het Groot Vaarbewijs invoeren omdat de schippersbonden sterk aandringen. Maar het Klein Vaarbewijs voor de Watersport, is geruisloos afgevoerd. Jarenlang heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de watersport de stuipen op het lijf gejaagd. En waarvoor? Helemaal voor niets. Vijf jaar lang zijn acht ambtenaren dagelijks bezig geweest met de uitvoering van de zogenoemde overgangsregeling en de invoering van het Vaarbewijs. Zijn er vele uren aan vergaderingen opgegaan, hebben de watersportorganisaties vaarbewijsplicht te houden. Hebben velen van ons examen gedaan. Het is allemaal nutteloos bestede tijd geweest. Maar daar hoor je ze in Den Haag natuurlijk niet over. De rijksoverheid heeft inmiddels circa 100.000 vaarbewijzen uitgereikt. Tegen de somma van 52 gulden per stuk heeft dat 5,2 miljoen gulden opgebracht. Een snelle berekening leert dat dat geld is opgegaan aan salariskosten voor die acht ambtenaren en het aanmaken van die thans waardeloze papiertjes. Evengoed had Verkeer en Waterstaat voor dat geld 'n aantal sluizen kunnen opknappen en brugwachters voor de zondagsbediening kunnen inhuren. Daarmee is de rekensom niet ten einde. De watersportbonden hebben al laten weten dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat de kosten aan de aanvragers moet terugbetalen. In dit geval niet alleen de leges, maar ook de studie- en examenkosten. Alles bij elkaar deden zo'n 22.000 Nederlanders examen voor het Klein Vaarbewijs. Die besteedden aan cursussen en examen-gelden gemiddeld 450 gulden. Dat komt bij elkaar op een kleine 10 miljoen gulden. Tel daar nog de 52 gulden bij op die de andere 70.000 Nederlanders voor hun waardeloze vaarbewijs terug moeten krijgen en je zit op 15 miljoen. Geen zinnig mens dat gelooft dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat

werkelijk de 'slachtoffers' van het vaarbewijsbeleid schadeloos stelt. Want de minister wil juist van de invoering af uit bezuinigingsoverwegingen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft watersportend Nederland niet alleen vijf jaar voor de gek gehouden, maar ook nog eens 15 miljoen door de neus geboord!
R.O.

Waterkampioen 10-23 juni 1988
VIJF GEWONDEN ALS GEVOLG VAN GASONT-
PLOFFING OP IJSSELMEER

ENKHUIZEN - Ten gevolge van een gasontploffing op het IJsselmeer zijn vijf mensen gewond geraakt. Twee van hen moesten worden opgenomen in het Brandwondencentrum in Beverwijk. Alle vijf zijn inmiddels weer thuis.

Het ongeluk gebeurde omdat een gasfles aan boord van het motorcharterschip De Verwisseling was gaan lekken. Het luik waarachter deze fles en zes andere waren opgeborgen kon de schipper niet openkrijgen. Uit angst dat het gas de kajuit in zou lekken, sloten de opvarenden zich daarin op. Dat had echter geen zin; onder de vloer vulde het schip zich met gas. Even later schoot er een steekvlam door het hele schip en volgde een explosie. De schipper reageerde snel en doofde het vuur met de poederblussers die aan boord waren. De Rijkspolitie te Water ontving op marifoonkanaal 16 de oproep van De Verwisseling en ging op zoek naar het schip. Vanuit Urk was een reddingboot met twee EHBO-ers spoedig ter plaatse. Van de acht opvarenden bleken er vijf gewond te zijn. Zij werden in de patrouilleboot RP1 verzorgd. De ambulance die al klaar stond in de Spoorhaven bracht de gewonden naar het Streekziekenhuis in Hoorn. Daar bleek dat twee mensen naar huis konden, een in Hoorn moest blijven en twee mensen moesten worden verzorgd in het Brandwondencentrum van Beverwijk. Zij hadden derdegraads verbrandingen aan onder meer hun armen. Een woordvoerder van de RPtW vertelt dat de politie zes gasflessen aantrof waarvan er vier los in het rond konden rollen. Daardoor is er waarschijnlijk een afsluiter losgegaan en heeft het gas kun-

nen ontsnappen. Hoe er vuur bij het gas heeft kunnen komen, is nog onbekend. 'Het kan van alles zijn geweest,' aldus de woordvoerder, 'een schakelaar, de waakvlam van de koelkast...' De Rijks-politie geeft al jaren voorlichting over veiligheid aan boord en over gas in het bijzonder. De woordvoerder: 'Hier blijkt weer uit dat we gewoon niet overkomen.'

TIP: ACCIJNSVRIJ BUNKEREN

Het is voor een Zeeverkennergroep met een Wachtschip mogelijk ontheffing te verkrijgen op het betalen van de accijns op de gasolie voor de motor.

Bij wetswijziging is er een nieuwe regeling vastgesteld omtrent het accijnsvrij bunkeren. Wat vroeger alleen was weggelegd voor schepen die na uitklaring bij de douane naar het buitenland vertrokken, geldt nu voor alle schepen in Nederland, met uitzondering van woonschepen en pleziervaartuigen. Als de groep Accijnsvrij wil bunkeren, moet er een vergunning aangevraagd worden bij de Inspectie der Invoerrechten en Accijnzen van het district waaronder hij valt. Na het bunkeren moet er dan een verklaring worden ingevuld door de leverancier in tweevoud. Eén exemplaar is voor de leverancier, zodat deze de accijns kan terugvorderen van de belasting, het andere exemplaar is voor de schipper en dat moet zorgvuldig bij de boekhouding worden bewaard. Er is één maar aan de regeling verbonden: er moet minstens 500 liter worden gebunkerd en voor schepen met een kleinere tankinhoud wordt er geen vergunning afgegeven. Bij het indienen van een verzoek voor een vergunning dienen de volgende gegevens te worden vermeld:

- Naam van het schip
- nummer van te boekstelling
- nationaliteit
- soort schip
- tonnage
- motorvermogen
- bunkercapaciteit
- naam enz van de eigenaar

De aanvraag richten op grond van niet commercieel werk ten behoeve van het jeugdwerk.

Indienen door de groepsstichting of het bestuur.

Voor Noord Holland richten aan: Dienst Inspectie Invoerrechten en Accijnzen. Leeuwendalerweg 21, 1055 JE Amsterdam. Telefoon 020-5867511

BIJLAGE Bijgevoegd treft U een monsterrol aan zoals deze vroeger in gebruik was. De layout en de tekst zijn origineel. Deze monsterrollen waren bij de zeeverkennergroep Thor Heyerdal in gebruik tijdens de zomerkampen. Elke verkenners kreeg er een mee na het zomerkamp om aan de muur te hangen.



telefoon 033-960911

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