

**VEILIGHEID
OP EN ROND HET WATER**



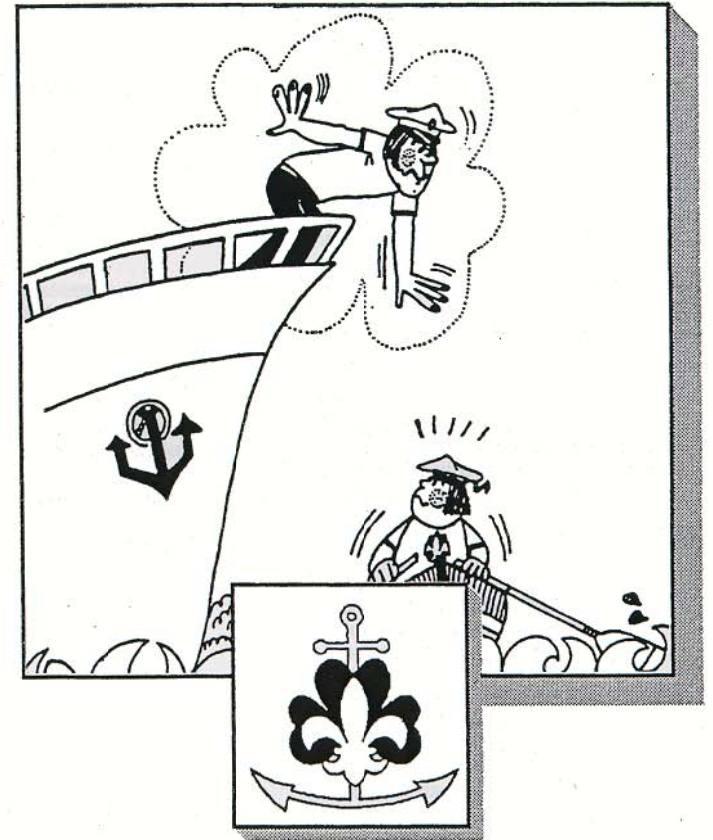
Waterwerk



telefoon: 033 - 960260

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

VEILIGHEID OP EN ROND HET WATER



INHOUD

VOORWOORD	3	De lieveliet geschikt(er) maken voor ruim water	19
WAT IS VEILIGHEID?	5	Varen op ruim vaarwater, zeewaardigheid Het IJsselmeer	20 20
VEILIG GEDRAG	5	De rivieren	20
Gedragsregels op en rond het water	5	De Zuid-hollandse en Zeeuwse stromen	20
Veilig zwemmen	6	VERZEKERINGEN	20
Zwem- en reddingvesten, reddingboei	7	Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering	21
Stilleggen	7	Aansprakelijkheids Verzekering voor Particulieren	21 21
Melden	8	All-risk verzekering	21
Besluitvorming, varen of niet varen?	8	Welke verzekering kies je	22
Veilig varen	8	Wat te doen bij schade	22
Gebruik de vaarregels goed	9	NOODSITUATIES	22
Het BPR	11	Hoofdregrs bij noodsituaties:	23
Artikel 1.05 Goed zeemanschap	11	06-11	23
Artikel 1.17 Aan de grond lopen en zinken	11	Mist	23
Artikel 1.18 Vrij maken van het vaarwater	11	Duisternis	23
Artikel 3.35 Onmanoeuvrbaar worden	11	Storm	24
Artikel 3.36a De ankerbal	11	Onweer	24
Artikel 3.46 Noodtekens	11	Verdwalen	25
Hoofdstuk 4 Geluidsseinen	12	Zeeziekte	25
Hoofdstuk 5 Verkeerstekens	12	Geen controle hebben over het schip, reven	25 25
Artikel 6.02 Kleine schepen algemeen	12	Onmanoeuvrbaar worden	26
Artikel 6.03a Kruisende koersen	12	Aan de grond zitten	26
Artikel 6.04 Tegengestelde koersen	12	Zinken	27
Artikel 6.13 Keren of oversteken van het vaarwater	12	Omslaan	27
Artikel 6.30 Varen bij slecht zicht	12	Man over boord	27
Artikel 7.07 Ligplaats bij gevaarlijke stoffen	12	Oppakken van een stuurlaas schip	29
Artikel 9.04 Kleine schepen op gevaarlijke vaarwegen	12	Aan de grond zittend schip lostrekken	30
Artikel 9.05 Zeilplanken op gevaarlijke vaarwegen	13	Mond op mond beademing	30
Lijst van gevaarlijke vaarwegen	13	Brand	31
De mens	13	Veilig terug komen bij noodsituaties, en afmelden	31 31
Diploma's	14	VEILIGHEIDSORGANISATIES	31
Kleding en het weer	14	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij	31
EEN VEILIG SCHIP	15	Kustwachtcentrum IJmuiden	32
Onderhoud	15	Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen.	32 32
Jaarlijkse keuring	15	Rijkspolitie te Water	32
De uitrusting	18	Brandweer	33
Minimum uitrusting voor het binnenwater	18	Het Nederlandse Rode Kruis en Oranje Kruis	33 33
Minimum uitrusting voor ruim water	18	LITERATUUR	34
GEVAREN OP RUIM WATER	19	TIPS VOOR LEUKE EXCURSIES	34
Waarom een lieveliet ongeschikt is voor ruim water	19		



VEILIGHEID, de schrijfster van dit boekje Janneke Bos - lid van de Landelijk Nautisch Technische Commissie - zegt er het volgende over: "Veiligheid is binnen onze vereniging een groot begrip. Per slot van rekening willen wij na een dagje varen allemaal weer gezond naar huis! Met z'n allen hebben wij hiervoor de spelregels opgesteld, maar het cruciale van het systeem zit hem in het verantwoordelijkheidsgevoel van de leiding en van de bootsman die met de bak aan het varen is".

Juist omdat wij leden van de watertak van Scouting Nederland zoveel te maken hebben met de zorg voor de veiligheid voor onze jeugdleden en juist omdat wij regelmatig horen over onveilig gedrag met Lelievletten, is de Commissie Programma Zeeverkenners en Wilde Vaart met het idee gekomen om nu een "Project Veiligheid" samen te stellen. Het Project bestaat uit een aantal programma's rond het thema veiligheid, spelsuggesties, excursieideeën en een overzicht van boeken met spannende verhalen. Leuk, leerzaam en gezellig om met elkaar mee bezig te zijn in de zeeverkennerswacht.

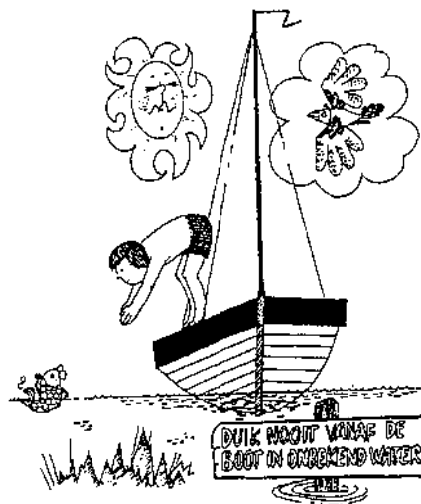
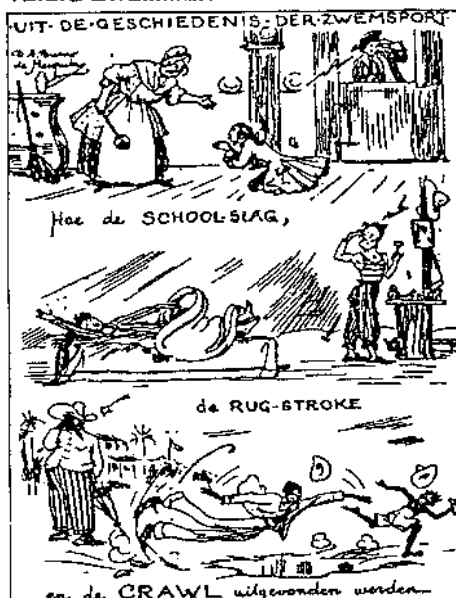
Dit boekje vormt een belangrijke ondersteuning van het "Project veiligheid", juist door de manier waarop het geschreven is: eerst instructief en daarna in de praktijk beoefenen.
Dus echt Scouting: spelend leren!

Janneke bedankt voor jouw bijdrage!

De Landelijke Admiraliteit.



VEILIG ZWEMMEN



- Zorg dat iedereen aan boord kan zwemmen, personen die niet kunnen zwemmen moeten een reddingsvest dragen. Vraag van tevoren of ze ook inderdaad kunnen zwemmen. Ga eventueel eens met z'n allen zwemmen om de zwemvaardigheid van alle leden te controleren. Je zult niet de eerste zijn die denkt dat iemand kan zwemmen maar bedrogen uitkomt!
- Zwem nooit alleen;
- Laat altijd iemand op de kant kijken naar iedereen die zwemt. Hij heeft meer overzicht dan iemand die mee zwemt;
- Zwem nooit in sterk stromend water;
- Duik nooit in vreemd water, als je de bodem niet kan zien is dat geen garantie dat het daar diep is, een halve meter is al genoeg om blijvend letsel te veroorzaken;
- Draag schoeisel als je in buitenwater gaat zwemmen, je weet immers nooit wat er op de bodem ligt;
- Plons niet direct in het water als je het al lange tijd verschrikkelijk heet hebt, maar maak eerst borst en armen nat;
- Zwem nooit achter een varend schip aan, een zeilboot vaart veel sneller dan je denkt;

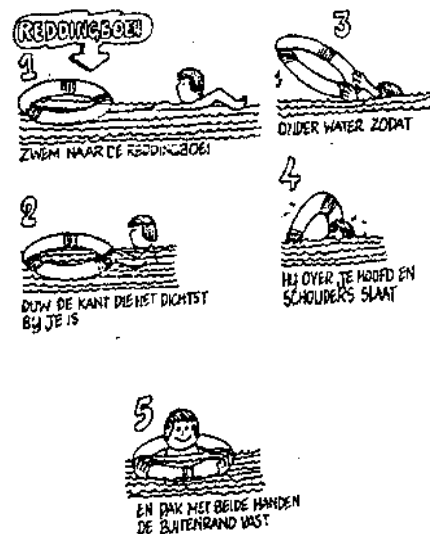
- Ga nooit aan een touw of reddingsboei achter een varend schip hangen, als je onder water getrokken wordt en je niet meer los kan laten, verdrink je;
- Zwem nooit in de buurt van een draaiende schroef, de schroef zuigt namelijk water aan waardoor je onder water getrokken kunt worden of jouw onderdelen door de schroef tot gehakt gemaakt worden!
- Zwem nooit op plaatsen waar veel scheepvaartverkeer is, een zwemmer is immers moeilijk te zien;
- Zwem in schoon water, twijfel je over de kwaliteit, zwem dan niet, je kunt immers heel ziek worden van vuil water;
- Zwem nooit verder dan de afstand waarvan je zeker weet dat je deze weer terug kunt zwemmen;
- Ga uit het water als je koud of moe wordt.

Opdracht: Ieder jaar wordt er veel zwemwater gecontroleerd. De uitkomsten van dit onderzoek worden gepubliceerd in de 'Zwemwaterkaart'. Deze kaart is verkrijgbaar bij de ANWB of gemeentehuis. Haal een 'Zwemwaterkaart' van dit jaar en kijk of het water bij jou in de buurt veilig zwemwater is.

Zwem- en reddingvesten, reddingboei



- Draag een reddingvest als je niet kunt zwemmen;
- Draag een reddingvest op grote meren, rivieren en ander gevaarlijk groot en stromend water;
- Draag een reddingvest als je een regenpak en laarzen aan hebt;
- Draag een reddingvest wanneer het buitenwater een temperatuur heeft lager dan 20 C, binnen een kwartier ben je immers zo koud dat je niet langer kunt zwemmen;
- Draag een zwemvest alleen bij mooi weer, een zwemvest geeft je wel extra drijfvermogen maar is niet in staat je in veiligheid te brengen;
- Neem altijd evenveel reddingvesten als het totaal aantal personen aan boord mee;
- Laat alle opvarenden een reddingvest aantrekken als er een persoon een reddingvest aantrekt, wees solidair;
- Oefen regelmatig met een reddingvest, weet hoe je hem moet aantrekken;

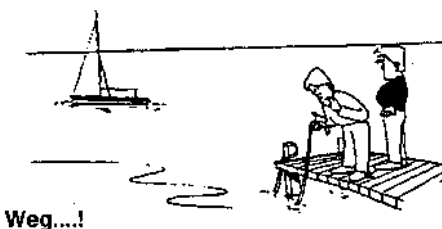


- Ga eens zwemmen met een reddingvest en alle kleren aan die je aantrekt met slecht weer;
- Ga eens zwemmen zonder een reddingvest en alle kleren aan die je aantrekt met slecht weer, wat is het verschil?;
- Zwem eens met al je kleren aan de afstand die jij denkt te kunnen afleggen, je zult tot de conclusie komen dat het minder ver is dan je denkt;
- Als je overboord valt blijf dan op dezelfde plaats, het schip moet naar jou toekomen, probeer er niet achter aan te zwemmen, dat lukt je toch niet!;
- Klim eens aan boord met kleren en een reddingvest aan, wat is de makkelijkste manier om aan boord te komen?;
- Bedenk een manier om een bewusteloos persoon aan boord te krijgen.
- Oefen met een reddingboei, meestal is de reddingboei te klein om er in te komen! Zorg dan voor een grotere!

Opdracht: Voer alle opdrachten vermeld bij het onderwerp reddingvest eens uit. Laat iedereen van de groep hieraan meewerken en maak er een gezellige activiteit van op een hete zomerse dag.

Stilleggen

- Strijk de zeilen als je stillegt of gesleept wordt, een klap van de giek is zo gebeurd;
- Zorg dat je lieveliet goed vastligt als je van boord gaat, losgeslagen schepen kunnen veel schade aan anderen aanrichten;
- Wanneer je buiten op een rij andere schepen ligt, als derde, vierde of meer, moet je vanaf jouw schip trossen naar de kant uitbrengen. Hierdoor voorkom je dat de rij te veel gaat bewegen waardoor schade kan ontstaan.



Melden

- Vertel voordat je gaat zeilen, aan de leiding of de havenmeester dat je weggaat, hoe laat denkt terug te zijn en wie er nog meer in jouw boot zitten;
- Meld je af wanneer je weer terug komt, wachten op mensen die allang weer terug zijn is heel vervelend.

Besluitvorming, varen of niet varen?

Het is al een oude schipperswijsheid dat als je kunt varen je ook moet gaan. De omstandigheden kunnen namelijk snel veranderen. Dit principe geldt ook voor andere zaken zoals op vakantie gaan of het kopen van een boek. Toch moet elke keer weer een lijst overwegingen doorlopen worden voordat er een besluit genomen kan worden. Zo gaat het ook voor het varen. Een tochtje op een meer vergt nu eenmaal een andere voorbereiding dan een tochtje op de Wadden.

Voordat we daadwerkelijk in de boot stappen om een zeiltochtje te gaan maken, moeten we ons een paar dingen goed realiseren. Ga de volgende punten eens langs. Pas als alles in orde is, kun je het besluit nemen om te varen.

- Waarom ga ik varen?
- Waar ga ik varen?
- Welke boot neem ik daarvoor, is deze geschikt?
- Wanneer ga ik varen?
- Wat voor weer wordt het in die periode?
- Is mijn bemanning geschikt voor deze tocht?
- Zijn er twee personen aan boord die het schip kunnen varen?
- Zijn de juiste papieren en diploma's aan boord?
- Is het schip goed uitgerust voor de duur van de tocht?
- Is het schip goed uitgerust voor het vaarwater?
- Is het verstandig om te vertrekken?
- Heeft de leiding toestemming gegeven?

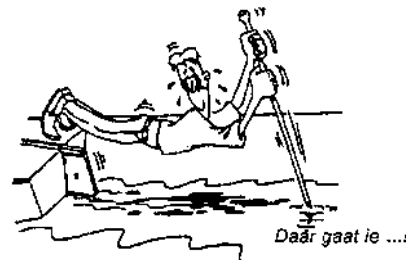
Is alles gunstig dan kan er besloten worden om te varen. Dit melden en aangeven waar de reis naar toe gaat en de vermoedelijke tijd van aankomst opgeven.

Veilig varen

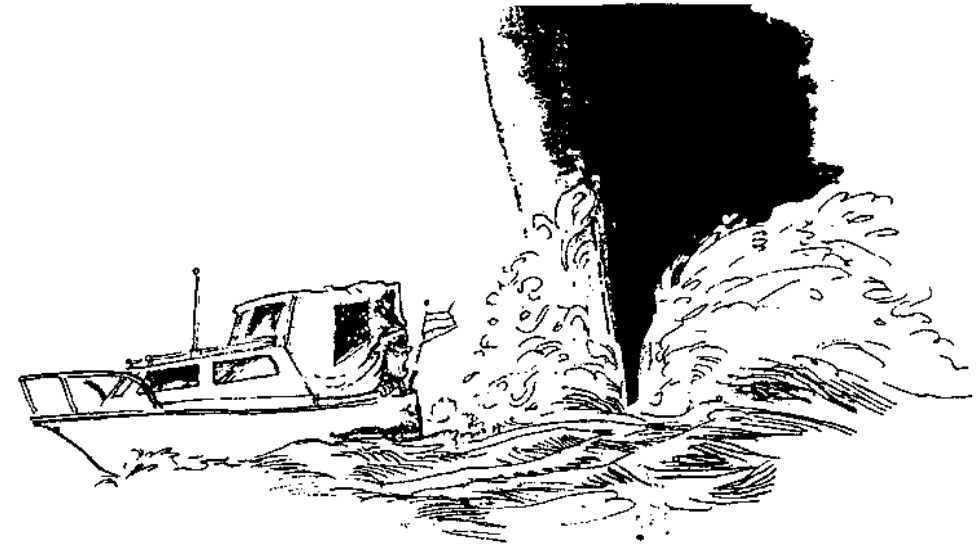
- Kijk regelmatig achter je, je zult niet de eerste zijn die (bijna) overvaren wordt!;
- Let goed op wanneer een surfer voor het schip langs vaart, ongeofende surfers willen nog wel eens vallen;
- Zorg voor een goed uitzicht, wanneer dat niet het geval is, zorg dan voor een uitkijk die op tijd doorgeeft wat er om je heen gebeurt;
- Vaar nooit in de dode hoek van grote schepen, zij kunnen je dan niet zien. Ga er vanuit dat als jij de roerganger van het andere schip niet kan zien, dat hij jou dan ook niet kan zien!;



- Vaar met een goed bemand schip, zorg er in ieder geval voor dat er iemand is die de leiding over het schip kan overnemen als jij over boord slaat;
- Zorg dat je voortstuwing in goede conditie is, een motor die afslaat kan heel vervelend zijn;
- Zorg voor voldoende brandstof als je een motor aan boord hebt;



- Zorg altijd voor een tweede voortstuwingsmogelijkheid. Als je gaat zeilen kun je riemen meenemen of een buitenboordmotor. Vergeet de dollen niet!;
- Zet schoten nooit vast, bij een plotselinge windvlaag is het moeilijk om de schoot los te gooien omdat de kracht op de schoot veel groter wordt. Door de windstoot wordt de winddruk in het zeil veel groter, waardoor de hellingshoek van het schip toeneemt. Het schip maakt dan water, of nog erger, het schip slaat om;



- Zorg ervoor dat het anker altijd klaar ligt voor gebruik. Een anker zorgt er immers voor dat je op een plaats blijft liggen, zodat je midden op het meer bijvoorbeeld tijd hebt om uit te rusten, het einde van de storm af te wachten of eerste hulp toe te passen;
- Schiet vallen en trossen altijd netjes op. Je kunt ze dan altijd direct gebruiken, zonder dat je eerst een kluwen moet ontwarren, bovendien kun je er dan niet over struikelen!

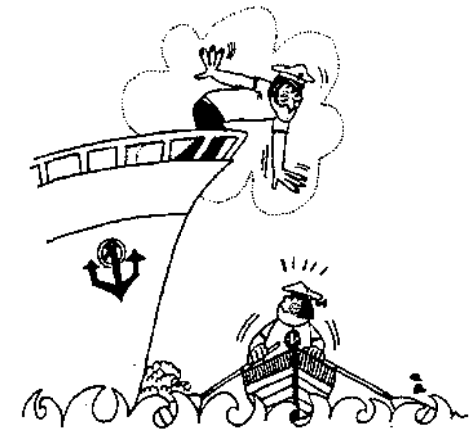
Al deze gedragsregels kunnen samengevat worden in de volgende regel:

- **V voorkom een gevaarlijke situatie als je dat kunt voorkomen!**

Opdracht: Bekijk bovenstaande punten over veilig gedrag. Welke zijn op jullie situatie in de groep van toepassing? Zijn er nog andere gedragsregels waar je je aan moet houden?

Gebruik de vaarregels goed

- Ken de uitwijkregels op het water en pas ze goed toe;
- Wijk tijdig en duidelijk uit;
- Gebruik de geluidssignalen goed;
- Verleen hulp aan anderen die in moeilijkheden verkeren, bijvoorbeeld bij averij, motorstoring of aan de grond lopen;
- Zorg dat je bij het hulpverlenen niet zelf in problemen komt;
- Vaar niet in de vaargeul als dat niet nodig is, grote schepen kunnen immers vaak alleen in de vaargeul varen waardoor uitwijken voor hen onmogelijk wordt;
- Anker nooit in de vaargeul;
- Ga nooit liggen vissen in de vaargeul, deze fout heeft al heel wat mensenlevens gekost!





Het BPR

Het BPR of Binnenvaart Politie Reglement is een van de belangrijkste vaarwetten voor alle watersporters.

De belangrijkste veiligheidsregels uit het BPR worden hieronder vermeld.

Artikel 1.05 Goed zeemanschap

Dit is de bekendste regel uit het BPR. Deze regel is ook bekend onder de noemer 'Goed Zeemanschap'. Er staat: "de schipper moet in het belang van de veiligheid als dit door bijzondere omstandigheden geboden is, volgens goed zeemanschap afwijken van de bepalingen van het BPR". Dit houdt onder meer in dat je verplicht bent om uit te wijken ook al mag je volgens het BPR voor gaan (het BPR kent het begrip voorrang niet maar spreekt van wijken). Bij een aanvaring zijn dus beide betrokkenen fout.

Artikel 1.17 Aan de grond lopen en zinken

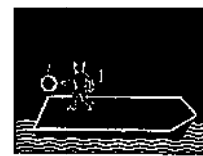
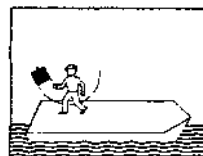
Als jouw schip aan de grond zit of als jouw schip is gezonken en gevaar oplevert voor andere watergebruikers ben je verplicht dit te melden bij de dichtst bij zijnde bevoegde autoriteit (bijv. waterpolitie of brugwachter). Als je het schip verlaat om later het schip weer op te halen moet je de plaats van het achtergebleven schip duidelijk aan geven door lichten of dagtekens. Je kunt hiervoor bijvoorbeeld een anker met een ankerboei (stootwil) gebruiken.

Artikel 1.18 Vrij maken van het vaarwater

Als jouw schip zoals vermeld in artikel 1.17 een gevaar oplevert en het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert ben je verplicht het schip weg te (laten) halen.

Artikel 3.35 Onmanoeuvrbaar worden

Als jouw schip onmanoeuvrbaar wordt, door welke oorzaak dan ook, kun je dit aan andere schepen duidelijk maken door heen en weer te zwaaien met een rode vlag.



In geval van nood mag je ook met iets anders heen en weer zwaaien bijvoorbeeld de nationale vlag, of een rode trui. Andere schepen zullen dan niet van jou verwachten dat je uitwijkt, maar weten dan dat je hulp nodig hebt. Meestal zullen ze dan vragen wat er aan de hand is en hulp bieden.

Artikel 3.36a De ankerbal

Als je besluit te ankeren op een plaats die niet bij de oever ligt, maar ergens midden op de plas, moet je dit anderen duidelijk maken door een ankerbal te hijsen. Er bestaat dan geen twijfel of je wel of niet (langzaam) vaart, anderen moeten dan om jouw schip heen varen.

Artikel 3.46 Noodtekens

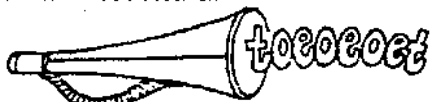


Een in nood verkerend schip, dat graag hulp wil hebben van andere schepen, kan dit duidelijk maken door:

- met een vlag of iets anders rond te zwaaien;
- vuurpijlen, lichtkogels, parachutelichten, rookbommen of vuur;
- geluidssignalen: 4 korte stoten gevolgd door een lange stoot voor medische hulp; reeks lange stoten voor het noodsignaal.

Uiteraard mag je ook andere signalen gebruiken om aandacht te trekken, als je maar geen verwarring veroorzaakt door signalen te gebruiken die een andere betekenis hebben.





De belangrijkste geluidsseinen voor de veiligheid zijn:

- 1 lange stoot = het attentie sein, je gebruikt dit sein als je denkt dat iemand anders jou niet gezien heeft;
- 4 korte stoten
= ik kan niet manoeuvreren;
- reeks zeer korte stoten
= er dreigt gevaar voor aanvaring;
- vier korte stoten gevolgd door 1 lange stoot = verzoek om medische hulp;
- reeks lange stoten = noodsein;
- korte stoot gevolgd door een lange stoot, welke ononderbroken klinkt voor tenminste 15 minuten. Als je dit sein hoort, is er ergens een schip dat gevaar oplevert voor de rest van de scheepvaart. Denk hierbij aan gevaarlijke stoffen die vrij komen of een schip dat op het punt staat te ontploffen. Je bent dan verplicht om je zo snel mogelijk je te verwijderen van de plaats van onheil.

Hoofdstuk 5 Verkeerstekens

Ken de verbodstekens en handel er naar. Bedenk dat verbodstekens worden neergezet om bepaalde gevaren te beperken. Ze staan er voor jouw veiligheid!

Artikel 6.02 Kleine schepen algemeen

Een klein schip is verplicht ruimte te geven aan andere (grote) schepen die deze ruimte nodig hebben om hun koers te vervolgen en om te manoeuvreren. Het kleine schip mag niet van het grote schip verlangen dat het grote schip uitwijkt.

Het is verboden om sneller te varen dan 20 km per uur, tenzij een speciaal gedeelte van de vaarweg speciaal voor harder varen is bedoeld, bijvoorbeeld voor waterskiën.

Artikel 6.03a Kruisende koersen

Dit zijn de bekende uitwijkregels:

- Klein wijkt voor groot;
- Bij twee gelijksoortige schepen moet degene die de ander aan stuurboord heeft wijken (vergelijk met het wegverkeer: rechts gaat voor);
- Een motorschip wijkt voor een roeiboort;
- Een motorschip wijkt voor een zeilschip;

- Een roeiboort wijkt voor een zeilschip;
- Een schip dat de stuurboordswal volgt mag zijn weg vervolgen;
- Een zeilschip dat over stuurboordsboeg ligt moet uitwijken voor een zeilschip dat over bakboordsboeg ligt;
- Bij twee zeilschepen die over dezelfde boeg liggen wijkt het loefwaartse schip.

Artikel 6.04 Tegengestelde koersen

Ook dit zijn uitwijkregels:

- Twee gelijksoortige schepen die elkaar op een tegengestelde koers naderen moeten beide naar stuurboord uitwijken;
- Klein wijkt voor groot;
- Een motorschip wijkt voor een roeiboort;
- Een motorschip wijkt voor een zeilschip;
- Een roeiboort wijkt voor een zeilschip;
- Een zeilschip dat over stuurboordsboeg ligt moet uitwijken voor een zeilschip dat over bakboordsboeg ligt.

Artikel 6.13 Keren of oversteken van het vaarwater

Een schip mag slechts keren of het vaarwater oversieken, nadat men heeft gekeken en gecontroleerd of dit zonder gevaar kan gebeuren en zonder dat andere schepen gedwongen worden hun koers en hun snelheid plotseling te wijzigen.

Artikel 6.30 Varen bij slecht zicht

Een schip moet op een geschikte plaats gaan stilliggen als in verband met het slechte zicht de vaart niet meer zonder gevaar kan worden voortgezet.

Een schip dat de vaart voorzet in slecht zicht moet de stuurboordswal van het vaarwater houden.

Artikel 7.07 Ligplaats bij gevaarlijke stoffen

Ligplaats nemen bij een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, is gevaarlijk, daarom mag je niet binnen bepaalde afstanden van dat schip gaan liggen om bijvoorbeeld de nacht door te brengen.

Bij een schip met 1 blauwe kegel of 1 blauw licht is deze afstand 10 meter, bij 2 blauwe kegels 50 meter en bij 3 blauwe kegels (ontploffingsgevaar) zelfs 100 meter.

Artikel 9.04 Kleine schepen op gevaarlijke vaarwegen

Op onderstaande vaarwegen mogen kleine schepen niet varen zonder een motor aan boord te hebben die je als dat nodig is onmiddellijk kunt starten en waarmee het schip een snelheid van ten minste 6 km per uur kan halen. Ga er vanuit dat je op deze vaarwegen niet mag kruisen of op de rieren mag varen. Tevens is het verstandig om zoveel mogelijk stuurboordswal te houden, waarbij rekening wordt gehouden met de diepgang van het schip.

Artikel 9.05 Zeilplanken op gevaarlijke vaarwegen

Op de onderstaande gevaarlijke vaarwegen is het verboden om te varen met een zeilplank of surfplank.

Lijst van gevaarlijke vaarwegen zoals bedoeld in artikel 9.04 en 9.05.

- Afgesloten IJ;
- Amsterdam Rijnkanaal;
- Bakkerskil;
- Beerkanaal;
- Beneden Merwede;
- Bijlandsch Kanaal;
- Boven Merwede;
- Boven Rijn;
- Brabantsche Vaarwater;
- Buiten IJ, betonde vaarwater;
- Calandkanaal;
- Dordtsche Kil;
- Gekanaliseerde Maas van Maastricht tot Borgharen;
- Gelderse IJssel vanaf de IJseikop tot aan de monding van het Twentekanaal;
- Hartelkanaal;
- Julianakanaal;
- Kanaal door Zuid-Beveland;
- Kanaal van Sint Andries;
- Koningshaven;
- Maasmond;
- Neder-Rijn tot de IJseikop;
- Nieuwe Maas;
- Nieuwe Waterweg;
- Noord;
- Noordzeekanaal;
- Oude Maas;
- Pannerdensch Kanaal;
- Schelde-Rijnverbinding;
- Waal;
- Witte Tonnen Vlije;
- IJmuiden, ten westen van de sluizen;
- Zuiddiepje.

Opdracht: Vaak is het zo dat er speciale regels bestaan die alleen voor een bepaald vaargebied gelden. Leg van jouw vaargebied alle voor jou van belang zijnde bepalingen vast. Hierbij kun je gebruik maken van de Almanak voor Watertoerisme deel 1 en 2. Bepaal dit eveneens voor een tocht van jouw ligplaats naar een plaats waar je een kamp wilt gaan houden. Waar moet je allemaal rekening mee houden? Kun en mag je overal varen?

De mens

Hoe veilig je bezig bent, hangt van jouw gedrag af maar ook van jouw gezondheid. Je kunt wel een heleboel willen maar als jouw lichaam niet meewerkt kun je het wel vergeten. Stoer doen tegen over anderen verandert daar niets aan. Zorg daarom dat je van alle bemanningsleden weet of ze gezond zijn. Vaak weet je zelf het beste wat je wel en niet kunt. Ook weet je wat er mis kan gaan en wat daar door anderen aan gedaan kan worden. Denk hierbij aan ziekten zoals suikerziekte, allergie en epilepsie. Vertel anderen en de leiding welke ziekte je hebt, en welke medicijnen je gebruikt. En vertel ze vooral wat ze moeten doen als er wat mis gaat. Dit is vooral voor jouw gezondheid van belang!

Ziek zijn is meestal geen belemmering voor het varen en spelen bij scouting. Alles kan immers aangepast worden. Je bent er voor jouw plezier, zorg dat dat zo blijft!

Zelfs als je niet ziek bent, kan het soms moeilijk zijn. Als jouw conditie te wensen over laat, roei je immers geen 10 km achter elkaar. Als je moe bent, zul je minder plezier aan het varen beleven. Het interesseert je immers niet zo veel meer, slapen is veel belangrijker geworden. Pas daarom je activiteiten aan, aan datgene wat je (nog) aankunt. Als je niet sterk bent, moet je dus niet gaan varen met windkracht 6. Of je moet de krachten aanpassen, en de zeilen kleiner maken. Reven dus! Laat je hierbij niets wijs maken door anderen die veel sterker zijn dan jij. Jij wilt immers plezier hebben bij het varen!

Opdracht: Vraag aan iedereen die bij jou in de boot zit, welke lichamelijke beperkingen ze hebben. Zorg dat je weet wat je moet doen als er iets gebeurt.



Diploma's

Een goede kennis van het varen, het vaargebied en de regels op het water kunnen de veiligheid in sterke mate verhogen. Om de kennis die jij hebt te kunnen onderscheiden ten opzichte van anderen zijn er diploma's bedacht. Deze diploma's noemen we binnen Scouting Nederland insignes en mbl's. Ieder diploma heeft een eigen eisenpakket, je moet dan theorie- en praktijkexamen doen. Tevens moet je kunnen aantonen de verantwoording over een schip met bemanning te kunnen dragen.

Om veilig te varen hebben we met z'n allen bij Scouting Nederland gesteld dat er in iedere boot waar scouts mee uitvaren, tenminste 1 persoon moet zijn met een mbl voor het betreffende vaartuig en vaargebied.

Ook andere organisaties kennen diploma's voor op het water. Denk hierbij maar aan de diploma's van het CWO. Of het Klein Vaarbewijs, het Marifoocertificaat en de diverse zwemdiploma's.

Kleding en het weer

Kleding is voor de mens heel belangrijk. Het behoort samen met onderdak en voedsel tot de eerste levensbehoeften. In het algemeen heeft kleding twee functies, namelijk bescherming en isolatie. De kleding kan je beschermen tegen scherpe voorwerpen (denk aan schoenen), schaven en stoten (broek en trui) of tegen regen (regenjas). Als het koud is trekken we veel kleding aan. Tevens gebruiken we kledingstukken als isolatie tegen wind en hitte. De kleding die je draagt, pas je meestal automatisch aan aan de omstandigheden waarin je verkeert. Als je wilt gaan zwemmen draag je een zwembroek of badpak. Als je gaat surfen een wetsuit. Soms moet je er extra op letten wat je aantrekt en wat je meeneemt in een tasje. Tijdens een vaartocht kunnen de omstandigheden immers snel veranderen.



Als je te weinig kleding aan hebt, krijg je het snel koud. Hierdoor kun je niet snel meer reageren. Maar als je te veel aantrekt kun je je bijna niet meer bewegen. Hieronder volgen een paar tips over welke kleding je kunt dragen en waar je op kunt letten.

Kleding tips:

- Draag kleding die prettig zit, en waar je je lekker in voelt;
- Neem extra kleding voor een vaartocht mee in een (waterdichte) tas, denk hierbij bijvoorbeeld aan een zwembroek of een dikke trui;
- Neem altijd regenkleding mee, zelfs op een warme zomermiddag kan het gaan regenen;
- Luister goed naar het weerbericht, en pas je kleding op tijd aan;
- Draag dichte schoenen met een goed profiel zodat je niet kunt uitglijden, en waarin je tenen niet kunnen beschadigen;
- Draag bij koud weer veel dunne laagjes over elkaar, het is dan gemakkelijk om iets minder of iets meer kleding aan te trekken, waardoor je het niet te warm of te koud hebt;
- Draag kleding die het vocht goed kan opnemen of kan ventileren;
- Draag op ruim water altijd felle (reflecterende) kleuren, bij zoekacties val je dan sneller op!;
- Draag bij koud weer een muts die ook je oren warm houdt;
- Draag bij koud en nat weer een handdoek rond je nek als een soort das, draag je jas over de handdoek;
- Draag bij felle zonneschijn een pet met een klep en een handdoek in de nek;
- Draag bij fel zonlicht een zonnebril;
- Zorg altijd voor een touwtje aan je bril, zodat je de bril niet kunt verliezen;
- Smeer je op tijd in met een zonnebrandcrème;
- Draag bij voorkeur geen sieraden aan boord, dit voorkomt een hoop nare beschadigingen en tevens veel verdriet bij verlies;
- Zorg voor een stel reserve kleding voor als je weer terug komt van het varen.

EEN VEILIG SCHIP

Goed voorbereid zijn kan veel narigheid voorkomen. Een goed onderhouden en uitgerust schip draagt zeer veel aan de veiligheid bij. Je kunt immers niet alles van te voren zien aankomen. Maar met de juiste uitrusting kun je veel gevaarlijke situaties goed doorstaan.

Onderhoud

Deugdelijk materiaal is van levensbelang. Een motorboot, waarvan de motor regelmatig uitvalt, is onveilig. Denk maar eens aan wat er kan gebeuren als er veel scheepvaartverkeer om je heen is, een aanvaring is zo gebeurd. Een lielevlet waarvan de zwaardkast lekt, de zeilen scheuren vertonen, de vallen versleten zijn en de zijstagen zwaar verroest, is eveneens onveilig.

Denk maar eens aan wat er kan gebeuren als opeens de gaffel of de mast naar beneden komt! En een lielevlet die zinkt is ook niet zo prettig. Natuurlijk is dit niet met alle lielevletten het geval. Maar als je goed naar jouw eigen vlet gaat kijken, vallen er misschien een paar punten op, waar je niet zo snel aan denkt.

Opricht: *Kijk naar je eigen lielevlet. Wat is er slecht onderhouden? Wat moet er vervangen worden?*

Om je te helpen met kijken naar je eigen lielevlet staan hierna een aantal aandachtspunten, waarom het onveilig is en wat je er aan kunt doen.

Jaarlijkse keuring

Om de schepen van Scouting Nederland veiliger te maken en te houden is er de keuring, iemand van de Regionale Admiraliteit of jouw eigen groep komt dan kijken. Met behulp van een keuringsformulier en controlelijst kan hij of zij dan zien of het schip veilig is of dat er nog wat gedaan moet worden. De keuringslijst bevat ongeveer 70 punten. Meestal wordt de keuring aan het begin van het vaarseizoen of vlak voor het winterseizoen uitgevoerd.

Opricht: *Is er van jouw lielevlet ook een keuringsformulier ingevuld? Wat staat er in? Is dit ook inderdaad uitgevoerd? Een uitgebreide controlelijst vind je in het boekje 'Nautisch-Technische Richtlijnen'.*



SCOUTING NEDERLAND LANDELIJKE ADMIRALITEIT

KEURINGSRAPPORT LELIEVLET

Regionale Admiraliteit:

Groep: Bootnummer:

Bootnaam:

reparatie

vervanging/aanschaffen

opmerkingen



Onderdeel	Waarom onveilig?	Wat kun je er aan doen?
casco	een lek schip is minder stabiel en zou kunnen zinken	fouten opnieuw laten lassen; cascodelen vervangen
luchtkasten	luchtkasten zorgen er voor dat het schip blijft drijven, een lekke luchtkast heeft geen drijfvermogen meer	las de luchtkasten dicht vervang dunne of kapotte platen
zwaardkast	lekwater in het schip maakt het schip minder stabiel, het zwaard is onmisbaar als drift beperkingsmiddel	maak de zwaardkast waterdicht, zorg dat het zwaard zonder problemen op en neer kan
mast	breuken, scheuren en houtrot maken de mast minder sterk, de mast kan breken	mast vervangen
verstaging	gebroken draadjes kunnen voor letsel aan handen en andere lichaamsdelen zorgen, bovendien loopt de sterkte terug, een plotseling brekende stag kan een mastbreuk veroorzaken	verstaging vervangen
		<p>Pang... plons!</p>
vallen	versteten vallen zijn niet sterk, een gebroken val kan leiden tot het plotseling naar beneden komen van de gaffel of de giek	vallen vervangen
landvasten	plotseling brekende landvasten kan leiden tot zoekacties naar een weggedreven schip, het schip kan ergens bovenop varen en daar schade veroorzaken	landvasten vervangen
zeilen	een kapot zeil kan het plezier aardig bederven. Niet zeilen of een heel eind roeien of wrikken zijn het gevolg	laat de zeilen repareren of vervang de zeilen



SCOUTING NEDERLAND LANDELIJKE ADMIRALITEIT

CONTROLELIJST LELIEVLET

Regionale Admiraliteit:

Groep: Bootnummer:

Naam:

1 = goed

2 = middelmatig

3 = slecht of niet aanwezig

1	2	3	1	2	3	1	2	3			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	casco algemeen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wanten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	grootzeilschoot
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	luchtkasten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	spanners of ketting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	fokkeschoot
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	bevest. mastkoker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wantogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ketting voor de fok
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mastbouw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	buiddenning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	schoorling
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mastgrendel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	doften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zeilbandjes
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwaardkast	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	doftsteunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wakerkje
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwaardloper	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	riemen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zeilkleed of huik
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	borgpen met ketting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wrikriem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	waarloos
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	roer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	haakstok/vaarboom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	hoosvat
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	roerhaken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	vlaggestok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	dweil
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	vingerlingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gaffel + draad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gereedschap
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	helmstok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	giek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	landvasten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	borglijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	lummelhout	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ankerlijn
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	dolpotten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wervel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	anker
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	dollen + ketting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	fok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ankerketting
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	hijsgen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	grootzeil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	fenders
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	landvastogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	marlijnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	meerpen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	kickers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	uithaaleinden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	misthoorn
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	hanekam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	rijlijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	bakskist
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mast	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	fokkeval	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EHBO-doos
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mastband	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nok- of piekeval	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	reddingsboei
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	topmastband	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	klauwval	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	petterlijntje
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	voorstag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	kraanlijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	dodemanslijntje
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	spanner met klep	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mik of schaar				

Conclusie: goed niet goed

advies:

repareren:

aanschaffen:

opmerkingen:

datum: gecontroleerd door:



De uitrusting

Een veilige uitrusting geeft veel zekerheid. Het kan je helpen bepaalde moeilijke situaties goed door te komen. Een goede uitrusting is echter niet het enige. De bemanning van jouw boot moet ook goed weten hoe je met de uitrusting om moet gaan. De uitrusting moet zijn aangepast aan jouw schip, jouw bemanning en jouw vaargebied. Voor iedere tocht kan de uitrusting daarom anders zijn. Om je een idee te geven welke uitrusting je allemaal nodig kan hebben zijn onderstaande lijstjes voor het binnenwater en ruim water gemaakt.

Opdracht: *Bekijk onderstaande lijstjes en maak een aangepast lijstje voor jouw schip, jouw bemanning en je geplande vaartocht.*

Minimum uitrusting voor het binnenwater:

- minimaal 2 roeiriemen met dollen;
- 1 wrikriem;
- anker, met minimaal 15 meter ketting of lijn met kettingvoorloop;
- 2 landvasten;
- vlaggestok met nationale vlag;
- mik of schaar;
- hoosvat, emmer of handlenspompje;
- signaalhoorn (wettelijk verplicht);
- rondom schijnend wit toplicht (wettelijk verplicht bij slecht zicht en des nachts);
- werkende waterdichte zaklantaarn (voor noodsignalen of het varen des nachts);
- dwell;
- 2 stootwillen;
- 2 meerpenningen;
- bakskist met gereedschap dat je op jouw schip nodig kunt hebben;
- reddingsvest, voor ieder bemanningslid 1;
- groot scherp mes, voor het door snijden van schoten of vallen als je dreigt om te slaan of als het schip omgeslagen is.

Sommige zaken zijn handig om mee te nemen maar zijn niet verplicht. De minimum uitrusting kan uitgebreid worden met:

- haakstok/vaarboom;
- extra touw voor bijv. slepen of het vastzetten van kleine dingen;
- ankerbal;
- zwarte kegel (voor zeilschepen met motor);
- reserve onderdelen, zoals een extra dol, sluitingen en dergelijke;
- EHBO-does met instructies;
- reddingsboei;

- voldoende eten en drinken voor 1 dag;
- puts met aangesplitste lijn, die als rem werkt als je het achter je schip aan sleept;
- waterkaarten van jouw vaargebied;
- almanak deel 1 en 2.

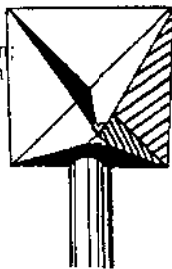
De minimum uitrusting voor ruim water bestaat uit de minimum uitrusting voor binnenwater aangevuld met specifieke uitrustingsdelen voor ruim water.

Minimum uitrusting voor ruim water, zoals rivieren, grote meren, het IJsselmeer, de Waddens en de Zeeuwse stromen:

- anker met minimaal 30 m lijn of ketting;
- puts met aangesplitste lijn;
- verrekijker;
- hydrografische kaarten;
- kompas;
- reddingsvest die altijd door de gehele bemanning wordt gedragen;
- reddingsboei;
- noodsignalen;
- brandblusser;
- binnen- of buitenboordmotor met voldoende brandstof;
- minimaal 2 bemanningsleden die goed met het vaartuig kunnen varen;
- zwemtrap, die vanuit het water te beklimmen is.

Sommige zaken zijn handig om mee te nemen maar zijn niet verplicht. De minimum uitrusting kan uitgebreid worden met:

- radio, voor het ontvangen van weerberichten;
- reserve kompas of zakkompas;
- reddingsboei met zelfontbrandend licht;
- vast opgestelde lenspomp;
- log;
- dieptemeter;
- reserve reddingsvest;
- reserve zeilen;
- veiligheids gordels met lijn voor alle bemanningsleden;
- voldoende eten en drinken voor een paar dagen;
- marifoon;
- radarreflector.



GEVAREN OP RIJM WATER...

Waarom een liewlet ongeschikt is voor ruim water

Geconstateerd is, dat ondanks het feit, dat de liewlet niet geschikt is voor het bevaren van ruim water (IJsselmeer, randmeren en zeeuwse stromen), deze toch gebruikt wordt voor het bevaren van deze wateren. Het varen op deze wateren met de liewlet geschiedt dan ook onder de persoonlijke verantwoording van de schipper c.q. groepsvoorzitter.

Enige zaken welke de liewlet ongeschikt maken voor ruim water:

- de liewlet is open, overkomende golven worden niet geweerd;
- buiswater wordt te traag afgevoerd via de spuigaten;
- water slaat door de zwaardkast naar binnen;
- het zwaardblad is te dun;
- het roer kan uit de vingerlingen gelicht worden, de helmstok is te licht;
- geen berging, dus alles wordt nat;
- de verstaging is te dun;
- de doekwaliteit is te licht;
- de fok heeft geen reefmogelijkheid.

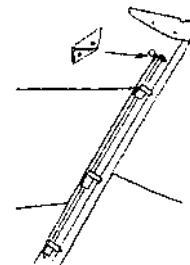
Deze lijst is door de kritische lezer aan te vullen!

De liewlet geschikt(er) maken voor ruim water

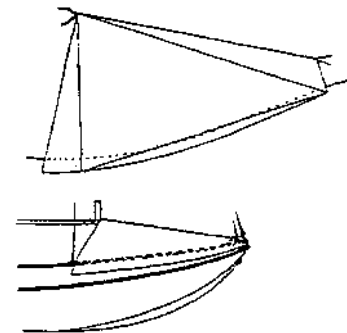
Schip en uitrusting worden jaarlijks gekeurd, wat niet weg neemt, dat er voor elke tocht alles kritisch beoordeeld moet worden, of er eventueel niet iets te verbeteren is. Enige opmerkingen ter verhoging van de veiligheid van de liewlet, indien men toch op ruim water wil gaan varen:

- het aanbrengen van een buiskap van zeildoek over het voordek met behulp van beugels, welke in extra aangebrachte dolpotten rusten, om het buiswater sneller af te voeren;
- het aanbrengen van zetboorden op het dolboord met behulp van beugels welke in de dolpotten passen, om zoveel mogelijk overkomend water tegen te houden;
- alleen een mast met hommer en voet van 9*9 cm te gebruiken, waardoor de 2e mast-ring niet meer naar beneden getrokken kan worden;

- de verstaging uitvoeren in 5 mm 7 * 9 in plaats van 4 mm;
- alleen een giek van 47 mm Ø of dikker toepassen;
- vallen en blokken zwaarder uitvoeren;
- de ophanging van het roer wijzigen, waardoor het roer bij het aan de grond lopen omhoog geschoven wordt over een stang. Bij het aan de grond lopen, wordt het roer uit de vingerlingen getild. Bij zware golfslag is het onmogelijk het roer weer aan te brengen. Is er een splitpen aangebracht in de roerhaak, dan is er grote kans aanwezig, dat bij het aan de grond lopen tijdens ruwe golfslag de splitpen ombuigt en het geheel klem komt te zitten in een vingerling, zodat het roer onbruikbaar is;



- het zwaard uitvoeren in 8 mm in plaats van 5.5 mm, volgens de tekening in het vademecum deel 8 'de liewlet';
- de inventaris uitbreiden met een puts, vast verbonden aan het schip, om binnenkomend water weer te lozen. Tegen een puts, gehanteerd door iemand die er de noodzaak van inziet, kan geen pomp op. Maak de inventaris vast! Zodat bij eventueel omslaan niet alles weg is, ook het roer, de dollen, denningen, bakskist enz.



Varen op ruim vaarwater, zeewaardigheid

Varen op ruim water moet geleerd worden onder deskundige leiding. Zeewaardigheid is een betrekkelijk begrip, een juiste defenitie is daarom dan ook niet te geven. Een schip dat 'zeewaardig' wil zijn, zal allereerst veilig moeten zijn in de situaties die zich op deze wateren kunnen voordoen. Verder zal het schip zich handzaam moeten gedragen in woelig en wild water, terwijl een zeilschip zich altijd vrij moet kunnen werken van lager wal. Vaak is echter gebleken dat het schip wel zeewaardig blijkt te zijn, maar de bemanning niet. De ervaring en koelbloedigheid van de schipper draagt er veel toe bij de zeewaardige eigenschappen tot z'n recht te laten komen.

Het IJsselmeer

Het IJsselmeer is veel groter dan velen zich realiseren. Door de afsluitingen zijn de getijstromen verdwenen, maar het zoete water heeft een golfslag welke berucht is: kort en hoog! Hierdoor pleegt de beruchte zeeziekte nogal snel op te treden. Daar men vaak de kusten niet meer ziet is een kompas voor navigatie onontbeerlijk.

De rivieren

Tot ver in het land is op de meeste rivieren de invloed van eb en vloed merkbaar. Bij vallend water heeft men dan te maken met een versterkte stroom zeewaarts, terwijl opkomend water de stroom afzwakt. Een veel voorkomende fout bij onbevaren mensen, is het vastleggen van hun schip aan meerpalen of dukdalven, zodat bij vallend water het schip zich ophangt.



waterstand normaal



waterstand laag



waterstand hoog

De steeds sneller varende en steeds maar groter wordende schepen, hebben op de rivieren al heel wat ongelukken veroorzaakt. Vooral de bakken van de duwvaart verplaatsen zo veel water, dat op de Maas diverse keren kleine schepen door zuigende droog vielen op de ondiepe gronden, om daarna overspoeld te worden door de steile en hoge hekgolven. Blijf uit de buurt van de grote schepen, die op snelheid varende praktisch niets kunnen doen om een plotseling opduikend klein schip te ontwijken.

De Zuid-hollandse en Zeeuwse stromen

Deze wateren hebben zeer sterke getijstromen. Verder doet er zich op deze stromen bij matige wind een verradelijk verschijnsel voor, wat reeds menigeen in moeilijkheden heeft gebracht. Tijdens eb en tijdens dood tij, zullen er bij een matige oostenwind praktisch geen golven staan. Zodra de vloed inzet, kan door de inwerking der tegengestelde krachten van stroom en wind de golfslag in zeer korte tijd, behoorlijk hoog worden. Bij vloed en westenwind treedt hetzelfde verschijnsel op. In druk bevaren vaargeulen kunnen de golven van passerende schepen in samenwerking met de al bestaande golfslag soms zeer hoog oplopen. Tracht de boeg van het schip naar de naderende golven te richten en zo de golven te nemen. Op de plaats waar de diepere vaargeul steil oploopt naar ondiep, kunnen dergelijke golven vreselijk te keer gaan. Ondanks de Deltawerken, zijn op een aantal plaatsen in Zeeland nog steeds de eb en vloed aanwezig. Wees hier goed op bedacht! Vergis u niet!

VERZEKERINGEN

Mocht er toch wat gebeuren, dan wil de tegenpartij graag de schade betaald krijgen. Als je goed verzekerd bent, zal jouw verzekeringsmaatschappij de schade betalen. Ben je niet verzekerd dan zul je zelf voor de schade moeten opdraaien. Zeker bij grote bedragen, ben je daar jarenlang zoet mee. Alles wat jij verdient boven een bepaald basis inkomen, moet je dan aan de verzekeringsmaatschappij van de tegenpartij betalen. Deze zal in eerste instantie de schade van hun cliënt betalen. Om dit te voorkomen moet je je verzekeren.

Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering

Om je te verzekeren tegen het risico van schade toegebracht aan derden, bestaat de wettelijke aansprakelijkheid. Dit wordt ook wel WA-verzekering genoemd. Als we met ons schip in aanvaring komen met een ander schip of bijvoorbeeld een steiger, en er is na afloop schade ontstaan aan het andere schip of de steiger dan zijn we wettelijk aansprakelijk. Volgens de wet zijn wij dan verantwoordelijk voor het ontstaan van de schade. Daarom moeten we volgens de wet ook deze schade aan de eigenaar van het andere schip of de steiger vergoeden. Met andere woorden: de eigenaar van het andere schip of van de steiger mag niet de dupe worden van jouw gedrag. Volgens die zelfde wet is het bedrag wat mag worden uitgekeerd aan een maximum gebonden. Dit maximum geldt niet als er sprake is van opzet of door grove schuld van de eigenaar of de gebruiker van het veroorzakende schip (jij dus).

Het maximum bedrag wat voor alle pleziervaartuigen geldt is vastgesteld op f 1.250.000,-. Deze 1 1/2 miljoen gulden is onderverdeeld in drie soorten schaden die elk hun eigen maximum kennen.

De eerste soort schade is de schade aan voorwerpen, bijvoorbeeld de schade aan het aangevaren schip. Het maximum dat mag worden uitgekeerd is gesteld op f 250.000,- (1/4 miljoen), ook al was het beschadigde schip veel meer waard.

De tweede soort schade is vaak veel minder zichtbaar, maar kan uiteindelijk wel veel meer geld gaan kosten. Dit is de schade die ontstaat aan personen. Denk hierbij maar aan alle kosten die ontstaan als iemand voor het leven gehandicapt blijft. De totale kosten van het ziekenhuis, revalidatie, aanpassing van de woning, ander werk, enz. kunnen hoog oplopen. Het maximum bedrag dat mag worden uitgekeerd is vastgesteld op f 500.000,- (1/2 miljoen).

De derde soort schade is iets dat pas de laatste jaren steeds meer in de belangstelling komt. Het is namelijk de schade die kan ontstaan aan het milieu. Je kunt hierbij denken aan de schade die ontstaat als er door een aanvaring olie uit een schip in de natuur stroomt. De kosten voor het opruimen van de olie kan bijzonder hoog oplopen. Daarom is het maximum bedrag wat bij deze soort schade wordt uitgekeerd gesteld op f 500.000,- (1/2 miljoen).

Aansprakelijkheids Verzekering voor Particulieren

Bezitters van kleine boten en zeilplanken kunnen een aansprakelijkheids verzekering voor particulieren (AVP) afsluiten. Zo'n verzekering dekt meestal ook de aansprakelijkheid voor kleine vaartuigen. De hoogte van het bedrag dat de verzekering uitkeert is afhankelijk van het totale verzekerde bedrag. Dit kan variëren van f 250.000,- tot f 1.000.000,-. Als je volledig verzekerd wil zijn, zul je dit bedrag dus moeten verhogen tot f 1.250.000,-.

Belangrijk: De aansprakelijkheids verzekering voor particulieren dekt alleen de schade aan personen als er sprake is van zeilboten met een motor tot 3 kW (4 pk) en een zeiloppervlak tot 16 m². Een lieveliet valt hier dus ook onder! Een verzekerd bedrag boven de f 250.000,- heeft dus geen zin. Het is daarom verstandig in dit geval een aanvullende (andere) verzekering voor de andere schades te nemen.

All-risk verzekering

De meeste watersporters zullen genoeg nemen met alleen een WA-verzekering. Dit betekent dat schade die ontstaat aan hun eigen vaartuig bij een aanvaring niet wordt uitbetaald door hun eigen verzekering als die aanvaring het gevolg is van hun gedrag. Als je deze schade toch uitgekeerd wil hebben moet je je aanvullend verzekeren. Dit geldt ook als er schade aan jouw vaartuig ontstaat als gevolg van brand, diefstal, zinken of andere vervelende dingen. De verzekering die alle soorten risico's dekt is de All-risk (Engels voor: alle risico's) verzekering. De All-risk verzekering dekt de WA, brand, en bovendien alle schade die ontstaat aan het eigen schip door een van buitenaf komend onheil. Bij veel polissen, een contract tussen de verzekeringsmaatschappij en jou, wordt na diefstal alleen uitgekeerd als er sporen van braak aanwezig zijn. Dit is bij een lieveliet vrij moeilijk aan te tonen. Er zijn ook polissen waarbij de uitkering niet afhankelijk is van sporen van braak.



Welke verzekering kies je

Verzekeringen heb je in alle soorten en maten. De minst uitgebreide is de WA-verzekering. Het is verstandig om minimaal WA-verzekerd te zijn. De meest uitgebreide verzekering is de All-risk verzekering. Dit lijkt me voor een lieveliefte vrij overdreven, maar kan voor een groot wachtschip toch vrij aantrekkelijk zijn. Tussen deze twee uitersten zitten allerlei mengvormen. Hierbij kunnen er verschillen zijn in wat er precies verzekerd is, bijvoorbeeld wel inbraak maar geen insluiting, en er kunnen verschillen zijn in het totale bedrag wat kan worden uitgekeerd. Al deze verschillen dragen mee in het bedrag dat jij aan de verzekering moet betalen om verzekerd te zijn. Vaak kies je een verzekering op grond van wat er mogelijk is. Jouw portemonnee is daar een belangrijke factor in. Wanneer je geen All-risk verzekering neemt, neem je dus risico's. Welke risico's jij verantwoord vindt zul je zelf moeten bepalen.

Opracht: *Vraag de verzekeringspapieren van de groep. Wat is er bij jullie groep precies verzekerd? Wat is er niet verzekerd? Tot welk bedrag wordt er maximaal uitgekeerd? Voor welke zaken moet je zelf zorgen? Denk hierbij aan je ziektekostenverzekering, fietsverzekering en dergelijke.*

Wat te doen bij schade

Wanneer je een aanvaring hebt veroorzaakt, of wanneer er iemand tegen jouw schip is aangevaren en er is schade ontstaan zul je van alles moeten regelen.

De hoofdregels bij een aanvaring zijn als volgt:

1. Blijf kalm en laat je niet overdonderen door de tegenpartij.
2. Betuig eventueel je spijt, maar bekken geen schuld. De schuldvraag moet worden opgelost door de verzekeringsmaatschappijen.
3. Noteer in ieder geval de volgende gegevens van de tegenpartij:
 - naam, adres en telefoonnummer;
 - naam en adres van diens verzekeringsmaatschappij;
 - naam en thuishaven van het schip van de tegenpartij;
 - namen en adressen van eventuele getuigen;
 - eventuele schade en letsel.

4. Geef dezelfde gegevens over jezelf aan de tegenpartij. Gezien allerlei paniektostanden rond zo'n aanvaring, is het het beste dat je deze gegevens al opschrijft voordat je een tocht gaat maken, zodat je deze meteen bij de hand hebt.

5. Schrijf op een papertje de volgende gegevens:

- datum van de aanvaring;
- plaats;
- tijd;
- weersgesteldheid;
- maak een situatieschets.

6. Bij grote schade en/of letsel doe je aangifte bij de waterpolitie of de plaatselijke politie.

7. Stel zo snel mogelijk de leiding en/of de penningmeester van je groep op de hoogte.

8. Vul als het enigszins kan, ter plaatse in overleg met de tegenpartij het schadeformulier in. De handtekening van beide betrokkenen op het schadeformulier is geen bewijs van schuld.

Opracht: *Bedenk een ongeluk dat kan gebeuren tussen twee schepen van jullie groep. Schrijf alle gegevens van dit ongeluk op. Speel het ongeluk na, en handel zoals hier boven is aangegeven. Maak van het schadeformulier van jullie groep twee kopieën en vul deze naar waarheid in. Bekijk achteraf welke dingen er goed en fout zijn verlopen. Is het formulier juist ingevuld? Bespreek de situatie met de hele groep en betrek iedereen in dit spel. Op deze manier weet je wat je moet doen als er een echt ongeluk gebeurt.*

NOODSITUATIES

Noodsituaties zijn situaties waarin het voortbestaan van mensenlevens ernstig in gevaar komt. Niet iedere vervelende situatie is daarom een nood-situatie. Onderschatting van een situatie kan echter wel een noodsituatie opleveren!

Wanneer er onvoorziene vervelende dingen gebeuren is het zaak dat men niet in paniek raakt. Soms is snel handelen de mogelijkheid om het gevaar af te wenden. Daarom is het van belang dat een persoon de leiding heeft over de gehele bemanning.

De bevelen en opdrachten die door de schipper van het schip gegeven worden, moeten dan echter wel opgevolgd worden door de rest van de bemanning. Hoe vervelend ook! In noodsituaties is er geen tijd voor discussies, doe dat dan maar achteraf!

Hoofdregeles bij noodsituaties:

1. Blijf kalm en zorg ervoor dat er niemand in paniek raakt!
2. Een persoon heeft de leiding over een schip, zijn of haar bevelen moeten opgevolgd te worden.
3. Blijf optimistisch.

06-11

Het landelijk alarmnummer is 06-11. Door dit nummer te bellen kun je snel brandweer, politie of ambulance bereiken. Je vertelt wat er precies aan de hand is, waar het gebeurd is, en wat je denkt dat er gedaan moet worden. Denk eraan dat dit nummer er alleen voor noodgevallen is! Maak er geen misbruik van!

Mist

Overvallen worden door mist is heel vervelend. Zeker omdat mist snel kan ontstaan en heel lang kan duren. Als er mist voorspeld wordt, vaar dan niet uit. Mist kan immers heel gevaarlijk zijn. Gelukkig gaat mist meestal gepaard met windstil weer, zodat er weinig golfslag is.

Wat moet je doen als je tijdens de tocht overvallen wordt door mist?

- in bekend gebied waar de oever dicht bij is, kun je proberen door te varen. Probeer je dan te concentreren op herkenningpunten, bijvoorbeeld bomen, steigers en opvallende huizen. Vaar naar de dichtstbijzijnde oever en volg deze op korte afstand naar een veilige ligplaats. In een kanaal moet je de stuurboordswaai volgen.
- Ben je terplaatse niet bekend dan is het het verstandigste te blijven waar je bent. Dit betekent dat je moet ankeren. De kans om weg te drijven, of door de stroming meegevoerd te worden is dan vrij klein.



- In beide gevallen moet je de aanwezige navigatie- of ankerverlichting ontsteken. Meestal is dit een rondom schijnend wit licht. Is deze niet aanwezig sein dan met een zaklantaarn.
- Luister altijd naar de bewegingen om je heen, hoor je een motor? Zie je andere schepen? Laat altijd iemand op wacht staan, bij lange tijd achter elkaar kun je elkaar aflossen.
- Hoor je een schip dan kun je geluidssignalen geven. Dit kun je doen door te roepen, te blazen op de signaalhoorn, door het slaan van metaal op metaal, of door het rinkelen van een sleutelbos. Hoor je helemaal niemand dan moet je om de 5 minuten een reeks geluidssignalen maken. Dit is om andere schepen jouw aanwezigheid te laten horen.
- Hijs de radarreflector als je die hebt. De meeste schepen die bij mist doorvaren hebben een radar aan boord. Ze zullen je dan tijdig opmerken. Voor een goede werking is het wel belangrijk dat de radarreflector goed opgehangen wordt. Als je geen radarreflector hebt kun je een nat zeil hijsen. Dit geeft het zelfde effect. Wel is het belangrijk dat het zeil nat is en blijft. Een droog zeil werkt dus niet!
- Gebruik geen vuurpijlen of rooksignalen als je niet zeker weet of er iemand in de buurt is. Bij mist zijn deze signalen slechts van zeer korte afstand te zien.

Duisternis

Zelden wordt iemand zomaar overvallen door de invallende duisternis. Alleen als de vaartocht langer duurt dan was gepland, kunnen we door de duisternis worden overmand. Volgens het BPR moeten we dan de navigatieverlichting aandoen. Als er geen verlichting is en ook geen zaklantaarn dan moeten we er op letten dat we andere (verlichte) schepen wel kunnen zien, maar dat zij ons moeilijk kunnen zien. Het is daarom aan te bevelen niet in de vaargeul en op plaatsen waar veel scheepvaartverkeer is, te gaan varen. Er moet tijdens het varen constant iemand luisteren en kijken naar de gebeurtenissen om ons heen. Wijk zoveel mogelijk uit als je denkt dat iemand jou niet gezien heeft.

Probeer met behulp van opvallende kenmerken in het landschap de weg terug te vinden. Lukt dit niet, en is het te donker om nog iets te kunnen zien, dan is het verstandiger te gaan ankeren op een veilige plaats.



Je zult daar dan de nacht moeten doorbrengen tot het weer voldoende licht is, om verder te kunnen varen. Het gestreken grootzeil kun je gebruiken om een noodtent (dekzeil) te bouwen over de boot om je te beschermen tegen de regen en de kou. De fok kun je gebruiken als deken. Een nacht doorbrengen op een onbekende plaats is een avontuurlijke bezigheid, maar geen noodsituatie.

Storm

Je kent het vast wel. Een lekkere bries is het begin van een lekker zeiltochtje. Tot het zo hard waait, dat je de schoten niet meer kunt bedienen, het schip heen en weer gaat, en er water over de rand van het schip naar binnen loopt. Je zult dan de zeilen moeten reven. Varend reven is niet zo gemakkelijk als het lijkt. Bij windstil weer is het nog wel te doen, maar bij storm? In dit geval bedoelen we met storm een zo harde wind, dat zeilen niet meer lekker gaat. Voor de een is dat bij windkracht 5 voor de ander windkracht 8. Volgens de weerman-ten is storm windkracht 9.

"SLECHT WEER" VOORSPELLERS ZIJN:



VEERTJESWOLKEN (CIRRUS - C1)

GRUISCHTIGE SWIER (ALTOSTRATUS - AS)



AAMBEELDWOLK (CUMULONIMBUS - CB)



REGENWOLK (NIMBOSTRATUS - NS)

Het reven van het grootzeil gaat het gemakkelijkst als het schip met de boeg in de wind ligt. Dit kun je bereiken door te gaan ankeren. Als dit niet kan, zul je eerst de fok moeten strijken om daarna te proberen in de wind te gaan liggen. De giek kan dan wel rare bewegingen maken, zodat je moet opletten of je niet buitenboord wordt geslagen. Als je het grootzeil strijkt, is de kans kleiner dat je overboord geslagen wordt, reven is dan echter wel moeilijker. Het rif in het grootzeil hoeft niet netjes te zitten, maar het moet wel effectief zijn.

Zorg voor goede knopen, zodat ze ook blijven zitten als je weer gaat varen. Reef ook de fok als dat enigszins mogelijk is.

Als varen niet meer gaat, anker dan, liefst op een beschutte plaats. Strijk de zeilen en wacht de storm af. Een zomerstorm duurt zelden langer dan een paar uur.

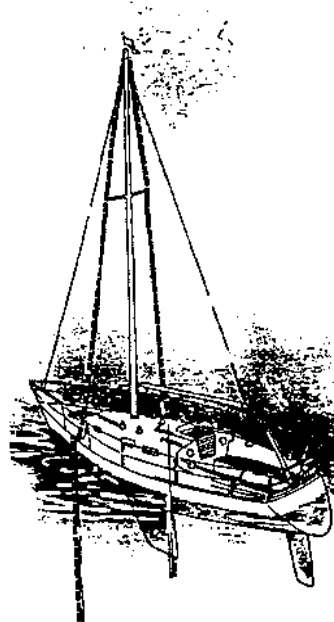
Kun je niet ankeren, of ergens aanleggen, dan zul je door moeten varen. Probeer te reven of, als dat niet gaat, alleen door te varen op de fok. De fok kun je gebruiken voor het op een ruime koers wegvaren van de wind. Als dit te gevaarlijk is, bijvoorbeeld door een gevaarlijke oever aan lager wal, probeer dan de fok als grootzeil te gebruiken. Dit is kleiner dan een gereefd grootzeil, maar het is nog wel mogelijk om halve en aan de wind langzaam vaart te maken. Halve wind is echter bij hoge korte golven niet aan te bevelen, vanwege het gevaar van water maken, door het slingeren van het schip. Aan de wind of ruime wind is dan een veel betere koers. Voor de wind is ook niet aan te bevelen vanwege de achterin komende golven. Probeer bij storm niet terug te gaan naar de thuisbasis als dit praktisch onmogelijk is. Veel beter is een andere, wel veilige haven op te zoeken. Je kunt dan hier aanleggen en later de boot terug varen.

Opricht: *Oefen het varend reven. Probeer eens gereefd een parcours af te leggen. Welke koersen kun je goed varen? Probeer ook eens met de fok als grootzeil te varen.*

Onweer

Onweer gaat meestal gepaard met rukwinden, slagregens en bliksemflitsen.

Vooraf aan het eind van een warme benauwde zomerdag wil het nog wel eens voorkomen dat het gaat onweren. Op zich is onweer niet erg. Meestal is men bang voor de donderslagen dan voor de lichtflitsen. Als je het aantal seconden telt tussen de lichtflits en de donderslag, weet je hoeveel kilometer het onweer van je verwijderd is. Volgt de donderslag direct na de lichtflits dan is het onweer dus heel dichtbij. Probeer aan te leggen of te ankeren als het onweer dicht bij gekomen is. Strijk de zeilen en ga onder in de boot zitten. De mast is het hoogste punt van het schip, en als de bliksem inslaat dan is het daar. Aangezien de lëlievlet van staal is, zal de bliksem via de verstaging en de romp naar het water geleid worden.



Zeeziekte

Zeifs zeelieden die vaak op zee zitten, worden vaak iedere keer dat ze opnieuw op zee komen, zeeziek. Zeeziekte is niet iets waar je je voor hoeft te schamen. Het kan immers iedereen overkomen. Maar vervelend is het wel. Zeker omdat je dan niet meer jouw taak aan boord kunt vervullen en ergens compleet uitgeteld ligt. Bij slecht weer worden de meeste mensen zeeziek, juist wanneer er de meeste mankracht aan boord nodig is. Het is dus zaak te voorkomen dat je zeeziek wordt. Men stelt zich het beste te weer tegen zeeziekte door te zorgen, dat men volkomen uitgerust en fit is. Droge kleren, warme voeten, goede stoelgang, een zonnebril bij te fel licht, het werkt allemaal mee om zich behaaglijk te voelen en dat geeft de zeeziekte minder kans. Zitten in een kajuit of koken in een kombuis is voor de meeste mensen funest. Frisse lucht daarentegen is een goed middel tegen zeeziekte. Helpen bovenstaande zaken bij jou niet, dan kun nog altijd een zeeziektepil innemen.



Zorg er daarom voor dat niemand van de bemanning de verstaging of de natte boot aanraakt. Ga op de houten vlonders zitten, en raak geen metaal aan. Wacht tot het onweer over gedreven is, en vaar daarna weer verder.

Verdwalen

Verdwalen kan iedereen overkomen. Zeker als de oever ver weg is. Wanhoop echter niet. Als je echt niet meer weet, waar je naar toe moet, kun je altijd nog andere schepen vragen waar je zit, en hoe je naar jouw bestemming kunt komen. Zijn er geen andere schepen in de buurt, en je kent het terrein niet (goed) dan ga je voor anker, tot er weer andere schepen langs komen. Een eventuele overnachting kan dan het gevolg zijn. Ga niet zomaar zwerfen, dat kan gevaarlijk zijn als je het gebied niet kent. Je weet niet waar ondiepten en gevaarlijke stromingen zijn. Bovendien is je bemanning dan snel uitgeput. Je kunt beter uitgerust beginnen aan de terugweg.

Geen controle hebben over het schip, reven
Het klinkt misschien vreemd, maar als je te moe bent, of gewoon weg niet sterk genoeg, kan het schip er met jou vandoor gaan in plaats van jij met het schip. Worden de krachten van de zeilen te groot dan zul je moeten reven.

Schaam je er niet voor, jij en jouw bemanning moeten immers weer veilig terug kunnen komen. Door te reven verminder je de kracht op de zeilen, waardoor je de schoten beter kunt hanteren, en de kracht op het roer vermindert. Als het helemaal niet meer lukt daar uit te komen waar je wil, probeer dan met ruime wind of halve wind naar een wel bereikbare plaats te gaan.



Onmanoeuvrerbaar worden

Onmanoeuvrerbaar ben je niet zomaar. Daar moet heel wat voor gebeuren. Als je zeilen het begeben en de buitenboordmotor geeft het op, dan ben je wel zonder voortstuwing maar nog niet onmanoeuvrerbaar. Heb je geen riemen meegenomen en zit je zonder voortstuwing, dan zul je gebruik van de wind en de stroming moeten maken. Door goed te sturen en gebruik te maken van de vorm van het schip en het midzwaard kun je een heel eind komen.

Verlies je je roer dan is er ook niet veel aan de hand. Met de zeilen of de buitenboordmotor kun je nog heel goed sturen. Ook een riem of doek kan als roer gebruikt worden.

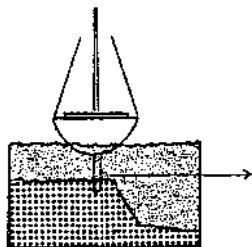
Pas als alle mogelijkheden zijn uitgeput en niet meer werken, ben je onmanoeuvrerbaar. Wat je dan moet doen staat beschreven bij het artikel over onmanoeuvrerbaar zijn van het BPR.

Opdracht: Oefen met manoeuvreren zonder roer. Hoe kun je het schip sturen naar de plaats waar jij naar toe wilt. Hoe kun je aan de wind zeilen? Hoe vaar je voor de wind? Zet een parcours uit en vaar deze zonder roer.

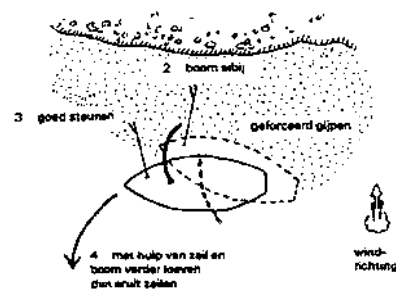
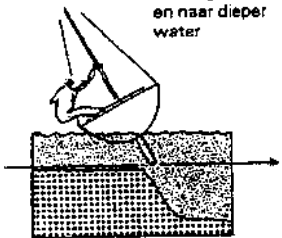
Aan de grond zitten

Een liewet heeft een kleine diepgang. Een liewet met gestoken midzwaard heeft een grotere diepgang. Het midzwaard van de liewet is het diepste punt van het schip. Zodra het water te ondiep wordt voor het midzwaard, zal het midzwaard proberen omhoog te komen. Als dat gebeurt kun je dat duidelijk zien. De handgreep gaat bewegen. Als dat gebeurt moet je het zwaard een klein stukje omhoog halen en opnieuw vastzetten. Blijft het zwaard omhoog komen, dan wordt het snel ondiep. De bodem en op de bodem liggende voorwerpen kunnen het zwaard beschadigen, er zelfs voor zorgen dat het midzwaard niet meer omhoog gehaald kan worden. Haal daarom tijdig het zwaard op.

Zolang er nog water onder het vlak staat, zit je nog niet aan de grond. Is de afstand tussen het vlak en de bodem klein dan heb je geen midzwaard nodig om nog aan de wind te kunnen zeilen. Maar pas wel op, het roer en de scheg steken nog onder het schip uit. Als het roer omhoog wil komen, is het echt te ondiep!



schip kregen kiel hoger en naar dieper water



Als het te ondiep wordt, probeer dan zo snel mogelijk naar dieper vaarwater te zeilen. Zit het schip wel vast, dan is het zaak te kijken hoe de wind staat. Raak je aan hoger wal vast, dan kun je proberen door de wind en het gewicht van de bemanning los te komen van de grond. Raak je echter aan lager wal aan de grond, dan drukt de wind je alleen maar verder op de ondiepte. Het beste is dan de zeilen te strijken, en te proberen roeiend weg te komen. Lukt dit ook niet, ga dan nadenken over een andere oplossing. Is alles mislukt, dan kun je proberen overboord te stappen, en met zijn allen de boot naar dieper vaarwater te duwen of te trekken. Lukt dit ook niet, wanhoop dan niet. Een ander schip is vaak wel in staat je eraf te trekken.

Zinken

Een liewet die goed onderhouden is, kan niet zinken. Lopen de luchtkasten vol, dan kan de liewet wel zinken. De luchtkasten geven een vol gelopen vlet zoveel drijfvermogen dat de boot blijft drijven. Wel kan een volgeslagen vlet makkelijker omstaan, probeer daarom het water zoveel mogelijk buiten boord te brengen. Een probleem hierbij is dat de bovenkant van de zwaardkast dan onder de waterspiegel zit. Zorg er daarom voor dat de bovenkant van de zwaardkast dicht gemaakt wordt. Je kunt dit doen door er een dweil of iets dergelijks in te stoppen. Anders komt het water er net zo hard weer in als je het er uit hoost.



Lukt het niet om het water uit het schip te houden, wanhoop dan niet. Een volgeslagen liewet bevat wel veel koud water maar zinkt niet. Om te voorkomen dat het schip snel omslaat moet je proberen het gewichtszwaartepunt zo laag mogelijk te brengen. Strijk de zeilen en de mast. Als de mast gestreken is, zet dan de mast vast aan een landvasttoeg. Hierdoor kan de mast niet heen en weer gaan zwiepen door de beweging van de golven.

Het strijken van de mast heeft als voordeel dat de boot minder makkelijk omslaat, vanwege het lagere gewichtszwaartepunt. Tevens is het een groot voordeel dat, als de boot omslaat, de mast niet in de grond blijft hangen waardoor de boot nooit meer overeind komt. Is een liewet aan het vollopen blijf dan in de boot. Verlaat nooit een schip dat nog niet gezonken is! Probeer de hele bemanning dicht bij elkaar in het midden van de boot te laten zitten, en sla de armen om elkaar heen. Op deze manier heb je met zijn allen een laag zwaartepunt zodat de boot niet kan omslaan, en blijft de hele bemanning goed warm. Blijf rustig wachten tot er hulp komt opdagen.

Dreigt de boot ondanks alles toch te zinken, maak dan een stootwil aan de neuringlijn van het anker vast, en gooi deze overboord. Hierdoor kan men sneller de gezonken boot weer terug vinden.

Zoek alles wat kan drijven bij elkaar. Denk hierbij aan autobinnenbanden, reddingsvesten, reddingboeien, doffen, buikdenningen en opgeblazen plastic zakken. Verdeel deze over de bemanning zodat iedereen de kans heeft te blijven drijven, als het schip eenmaal gezonken is. Wil je nog iets van de uitrusting van het schip redden, zorg dan dat alles aan de boot vastgemaakt is. Als het schip dan eenmaal weer boven water getakeld is, heb je alles nog. Het belangrijkste is echter het redden van mensenlevens en niet het redden van materiaal!

Is het schip eenmaal gezonken, tel dan het aantal koppen om je heen. Is iedereen aanwezig? Zorg er voor dat iedereen bij elkaar blijft. Dit kun je doen door de armen om elkaar te slaan. Dit zorgt er dan tevens voor dat jouw lichaamswarmte de andere bemanningsleden warm houdt (en wederzijds!).

Omslaan

Omslaan is meestal het gevolg van een menselijke blunder. Het omslaan kan een gevolg zijn van het staan op het dolboord, het met veel mensen aan de lage kant gaan zitten, verkeerde manoeuvres, vaststaande schoten, het foutief binnenhalen van een drenkeling, of het halve wind varen in hoge golven. Wat je moet doen als je omslaat, staat beschreven in het hoofdstukje 'zinken'.



Man over boord

Overboord vallen gaat heel gemakkelijk. Zodra je staat in een liewet heb je al een grote kans om overboord te vallen. Deze kans wordt nog groter als je op het dolboord gaat staan, of op het voor- en achterdek. Vreemd genoeg is de grootste kans om overboord te vallen van heel natuurlijke aard. Bij pogingen om de sanitaire behoeften te doen, vallen er heel wat mensen overboord. Bij zeeziekte gebeurt dit ook heel vaak. Probeer dit te voorkomen door een hoosblik of emmer te gebruiken aan boord.





Mocht er toch iemand overboord zijn gevallen, dan is er geen reden tot paniek. Zorg er voor dat de overgebleven bemanning niet in paniek raakt en de manoeuvre man-over-boord gaat uitvoeren. Zorg hierbij voor een goede communicatie. Hoe de manoeuvre man-over-boord precies uitgevoerd moet worden kun je in ieder goed zeilboek lezen. Er zijn echter twee dingen waar je goed op moet letten.

Het eerste wat heel belangrijk is, is dat er door een bemanningslid wordt gewezen naar de drenkeling. Hierdoor wordt voorkomen dat de bemanning en vooral de roerganger niet meer weet waar de drenkeling in het water is. Het tweede wat belangrijk is, is het uit het water halen van de drenkeling.

Bij iemand die nog bij zijn positieven is, en uit zich zelf aan boord kan klimmen is dit nog niet zo moeilijk. Iemand uit het water halen die bewusteloos is, is al heel wat moeilijker. En het allermoeilijkste, en tevens gevaarlijkste, is het uit het water halen van iemand die bewusteloos en onderkoeld is.

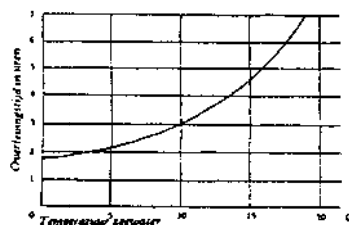
- Iemand die bij bewust zijn, en dus actief mee kan werken om weer aan boord te komen, kun je als volgt weer uit het water halen:

Indien je aan het zeilen bent, kun je gaan bijliggen.

Bijliggen betekent dat je halve wind gaat varen, met de fok bak en de grootschoot gevierd. Hierdoor blijft de boot door de winddruk in de zeilen ongeveer op de zelfde koers liggen, en vaart het schip heel langzaam. De drenkeling kan dan aan de loefzijde van het schip met de rug naar het schip

gekeerd, aan de armen opgetild worden en op het doiboord neergezet worden. Trek een drenkeling nooit over de buik naar binnen, het kan de ingewanden beschadigen. Tijdens het omhoog trekken kan de drenkeling zich met de voeten omhoog duwen. Trek de drenkeling met twee personen die naast de drenkeling staan omhoog. Als je niet kunt bijliggen, kun je in de wind gaan liggen, en eventueel ankeren.

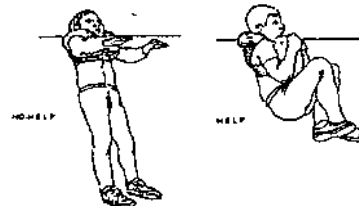
Hierdoor blijft de boot op dezelfde plaats en heb je alle tijd om de drenkeling uit het water te vissen. De drenkeling moet dan echter over de spiegel (achterkant) van het schip binnen gehaald worden. Als de drenkeling, zonder winddruk in de zeilen, via de bak- of stuurboordzijde binnen gehaald wordt, heb je kans dat de boot omslaat. Als het niet mogelijk is, om met twee personen de drenkeling uit het water te halen, moet je proberen een soort opstapje te maken, waardoor de drenkeling zelf aan boord kan stappen. Van een landvast kun je bijvoorbeeld een lus maken, waarin de drenkeling een voet steekt.



- Een drenkeling die bewusteloos is, kun je op dezelfde manier aan boord halen als iemand die niet bewusteloos is. Het is alleen vervelend dat het persoon in kwestie niet zelf actief kan mee helpen. Lukt het niet op bovenstaande manier, dan zul je de drenkeling op de manier van een bewusteloze, onderkoelde drenkeling binnen boord moeten zien te krijgen.
- Een drenkeling die bewusteloos en onderkoeld is, moet je heel voorzichtig benaderen. Als de drenkeling verkeerd behandeld wordt, is er namelijk een grote kans op blijvend lichamelijk en geestelijk letsel. Een onderkoelde drenkeling moet altijd horizontaal uit het water gehaald worden. Je kunt dit doen door bijvoorbeeld een fok onder de drenkeling door te halen en deze vast te maken aan een val. Ook met een grootzeil kun je zoiets proberen.

Of met een vlonder, of een doft. Hoe maakt niet uit, als het maar niet verticaal gebeurt. Het bloed kan dan namelijk uit de hersenen stromen, waardoor er hersenbeschadiging- en kunnen op treden.

Wat moet je doen als je zelf overboord valt. Dat hangt natuurlijk af van de plaats waar je overboord valt. Is het 10 meter van de oever af, dan kun je natuurlijk zelf naar de kant zwemmen en op de wal klimmen. Vat je overboord in ondiep water dan kun je naar de kant lopen. Vat je echter overboord in water dat dieper is dan je zelf groot bent, en waarbij de oever ver weg is, dan handel je als volgt. Ga watertrappelen op de plaats waar je te water bent gegaan. Geef een schreeuw en zwaai met je armen om duidelijk te maken dat je overboord bent gevallen. Heeft de bemanning je opgemerkt, dan kun je het zwaaien en roepen stoppen. Blijf op de plaats waar je bent watertrappelen. De boot moet naar jou toe komen en jij niet naar de boot. Als je langere tijd in koud water moet liggen, en je hebt een redingsvest aan, probeer dan je benen op te trekken en stop je handen in je knieholten. Dit is de zogenaamde 'HELP' houding. Op deze manier kun je je lichaamswarmte het beste vasthouden en kun je dus langer overleven. Ga niet zwemmen om je warm te houden. Het kost je veel energie en de lichaamswarmte wordt juist sneller afgevoerd. Op deze manier bekort je je overlevingskansen.



Als de drenkeling eenmaal aan boord is, controleer je de ademhaling, het bewustzijn en de bloedsomloop (hartslag). Dit heet de ABC-regel. Als je drenkeling minimaal ademhaalt en een minimale hartslag heeft, hoeft er geen reanimatie toegepast te worden. Laat iemand bij het slachtoffer zitten, die constant de ABC-regel toepast. Wikkel de drenkeling in een deken of jassen. Geef de drenkeling geen alcohol of warme dranken. Ga de ledematen niet masseren. Breng het slachtoffer zo snel mogelijk naar de kant. Breng het slachtoffer zo snel mogelijk in contact met professionele

hulpverleners en ga niet zelf aanmodderen, als je niet precies weet wat je moet doen. Ga met een drenkeling altijd naar een arts, ook als het slachtoffer weer bijgekomen is en hij/zij niets lijkt te mankeren.

Opdracht: Oefen de hier bovenstaande oefeningen en manoeuvres veel en vaak. Zorg ervoor dat iedereen van jouw bemanning weet wat hij/zij moet doen als er iemand overboord valt. Beperk je daarbij niet alleen tot het uitvoeren van de man-over-boord manoeuvre.

Oppakken van een stuurloos schip

Over het oppikken van een stuurloos schip of een in nood verkerend schip wordt vaak te licht gedacht. In dit hoofdstukje gaan we er van uit dat het schip niet aan de grond zit, maar ergens midden op het meer drijft. Als er mensen op het stuurloze schip zitten, kalmeer hen dan en vraag wat er precies aan de hand is. Vraag vervolgens hoe zij denken dat de zaak moet worden opgelost. Als ze jou vragen, hen op te pakken en te slepen, handel je als volgt. Bekijk de situatie goed. Stel vervolgens voor wat jij gaat doen. Zorg er hierbij voor dat jouw boot en bemanning niet door deze actie in de problemen kunnen komen. Probeer bovenwinds van het te helpen schip te komen, waarbij je rekening houdt met de diepgang van beide schepen. Breng vervolgens een drijvende lijn over naar het andere schip. Als je dat doet, is de lijn al aan jouw schip vastgemaakt, om verlies van de tros te voorkomen. Als de tros is vastgemaakt op het andere schip en hun zeilen zijn gestreken, dan kun je de tros op een goede plaats voor het slepen vastmaken. Als er geen bemanning op het andere schip aanwezig is, zul je iemand van je eigen bemanning moeten overzetten. Hij kan dan de tros aanpakken en vastzetten, en vervolgens de zeilen strijken en de boot tijdens het slepen sturen. Als het te slepen schip veel kleiner is dan die van jou hoeft er niemand te worden overgezet. Tijdens het slepen van een schip in nood, kun je niet zo snel zeilen als je anders kunt. Hou hiermee rekening als je een plaats kiest om het schip naar toe te brengen.

Opdracht: Ga met twee vlieten het bovenstaande oefenen. De ene vliet is dan het schip in nood, de andere moet gaan helpen. Lukt het zoals je je had voorgesteld, of is het iets moeilijker dan je dacht?



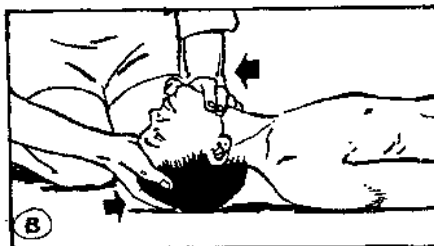
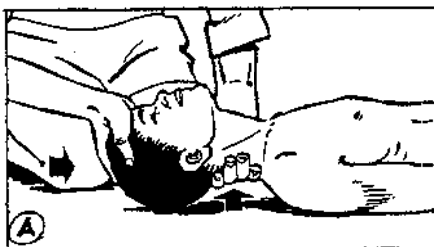
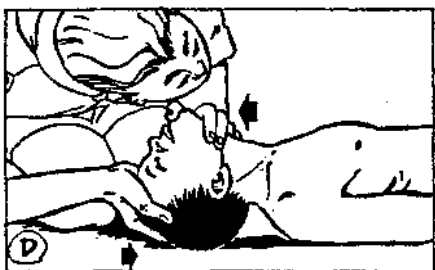
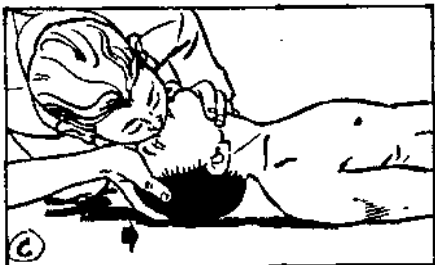
Aan de grond zittend schip lostrekken

Als een aan de grond gelopen schip zichzelf niet meer los kan krijgen, moet het van de ondiepte los getrokken worden. Het schip dat vast zit moet dan zijn zwaard opgehaald hebben, en eventueel het diep stekende roer omhoog halen. Als de zeilen gestreken zijn, kan er een tros overgebracht worden. Indien mogelijk moet het vastzittende schip door zijn eigen spoor los getrokken worden. Kan dit niet dan moet het haaks op de ondiepte gebeuren. Eventueel kunnen twee schepen proberen het schip weer los te trekken. Als het schip weer los is, handel je zoals bij het oppakken van een stuurloos schip.

Mond op mond beademing

De belangrijkste EHBO handeling is het mond op mond beademen. Als iemand niet duidelijk ademhaalt moet je mond op mond beademing toepassen. Het ademen kun je controleren door te kijken of de borstkas omhoog en omlaag gaat, en door het kijken of er lucht in en uit de mond en neus gaat (bijv. met een spiegel). Indien mond op mond beademing niet lukt, moet mond op neus beademing gebruikt worden. Bij kleine kinderen is mond op neus beademing zelfs te prefereren boven mond op mond beademing.

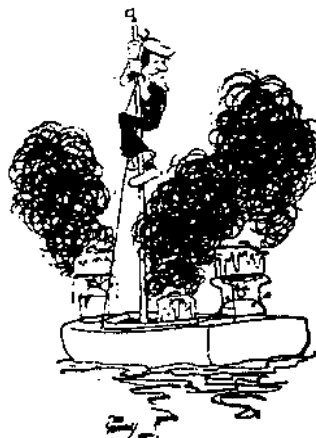
Hoe moet je mond op mond beademing toepassen:



1. Leg de drenkeling op de rug.
2. Kniel naast het hoofd van de drenkeling.
3. Veeg snel schuim en slijm van het gelaat.
4. Buig met twee handen het hoofd van de drenkeling zo ver mogelijk in de nek.
5. Breng de onderkaak van de drenkeling naar voren en houd diens mond open.
6. Knijp de neus van de drenkeling dicht.
7. Adem zelf diep in.
8. Doe uw eigen mond wijd open en druk de lippen sluitend rond de mond van de drenkeling.
9. Blaas met matige kracht in de mond van de drenkeling.
10. Kijk onderwijl of de borstkas omhoog gaat.
11. Verwijder uw mond van het gelaat van de drenkeling.
12. Kijk onderwijl of de borstkas daalt, en luister naar het ontwijken van de lucht.
13. Bij braken moet u de drenkeling op zijn zij rollen, om vocht en braaksel te laten wegvloeien. Daarna de mondholte schoonvegen.
14. Doorgaan met inblazen van lucht, ongeveer om de vijf seconden.
15. Volhouden totdat de drenkeling zelf duidelijk ademt, of tot een arts u verdere aanwijzingen geeft.
16. Knelende kledingstukken los maken.
17. Natte kleding uittrekken.
18. Onder en over de drenkeling warme dekens leggen.

Indien het beademen niet lukt, ondanks de goede stand van het hoofd, tracht dan door de neus te blazen. Sluit daarbij de lippen van de drenkeling. Lukt dit niet in een keer, dan moet je de mond open doen en voelen naar een kunstgebit of voedsel dat een voor afsluiting zorgt. De mond leeg maken en weer beademen. Een rochelend of snurkend geluid wijst op een gedeeltelijke afsluiting. Ook dan de mond navoelen en schoonmaken. Voelt u zich tijdens de beademing duizelig en krachteloos worden, dan hebt u zelf te snel en te diep geademd. Doorgaan in een langzamer tempo. Een drenkeling die lang in koud water heeft gelegen, kan een niet merkbare ademhaling en hartslag hebben. Het slachtoffer is dan onderkoeld. Het slachtoffer moet dan toch beademd worden. Het is namelijk mogelijk dat het slachtoffer nog leeft, ook al lijkt het van niet! Alleen dokters mogen constateren of iemand is overleden. Totdat de dood geconstateerd is, moet er geprobeerd worden het leven van het slachtoffer te redden!

Brand



Als er geen gasinstallatie of motoren aan boord zijn, is de kans op brand vrij klein. Mocht er toch brand ontstaan, dan kan deze meestal geblust worden met water. Wees hier niet zuinig mee, er is genoeg en de lieveliet zal niet zinken. Als er brand uitbreekt, blijf je kalm en zorgt ervoor dat de brand geblust wordt. Let er daarbij op dat de bemanning niet zelf in gevaar komt. Blijf zo lang mogelijk aan boord. Spring je toch overboord, blijf dan in de buurt van je eigen boot.

De brand trekt namelijk andere schepen aan, en die zullen kijken naar eventuele overlevenden. Als de boot is uitgebrand, klim dan, als dat kan, weer aan boord. Wacht vervolgens op hulp.

Veilig terug komen bij noodsituaties, en afmelden

Vaak slaagt de bemanning van een in moeilijkheden verkerend vaartuig er in om op eigen kracht, of met behulp van anderen, de veilige wal of haven te bereiken. Indien je weer veilig terug gekomen bent, nadat je in een noodsituatie hebt gezeten, moet je afmelden. Dit doe bij de leiding van je groep, maar ook bij 06-11 als je weet dat je daar gemeld bent. Zeker als je weet dat er een zoekactie aan de gang is en jij zonder hulp van de gelaarmeerde instanties weer terug gekomen bent! Vooral als je uren te laat bent, of indien anderen je in een noodsituatie hebben kunnen zien. Door je melding kan een reddingsactie worden gestaakt en de thuisblijvers gerustgesteld!

VEILIGHEIDSORGANISATIES

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

De meest voor de hand liggende en spectaculairste organisatie op het gebied van veiligheid is de reddingmaatschappij. Als er op zee een schip in nood is wordt de reddingmaatschappij gewaarschuwd, die dan de mensen van het schip haalt en het schip veilig terug brengt naar de haven. De reddingmaatschappij heeft ongeveer 500 vrijwilligers, 19 grote reddingsboten en 34 reddingstations. Ze zijn verdeeld over geheel Nederland, langs de kust, op de Waddenzee en het IJsselmeer en in Zeeland. De KNRM wordt in stand gehouden door vrijwillige bijdragen van donateurs.

Opdracht: Bezoek het dichtstbijzijnde reddingstation van de KNRM. De bemanningsleden kunnen veel vertellen over hun werk op zee en alles wat ze daar meegemaakt hebben. Spannend! Misschien mag je meevaren met je hele groep, kun je meteen testen of iedereen wel zeewaardig is!

KNRM, Spinozastraat 1,
1018 HD AMSTERDAM



Kustwachtcentrum IJmuiden

Als er iemand in Nederland of op zee in nood is, wordt het kustwachtcentrum gewaarschuwd. Daar zorgen ze er voor dat iedereen gewaarschuwd wordt en actie wordt ondernomen. Alle hulporganisaties in Nederland werken samen in het kustwachtcentrum. De reddingsactie wordt geleid door het centrum die iedereen kan vertellen wie wat en wanneer moet doen. Ze staan bijvoorbeeld in contact met vuurtorenwachters die zien dat er iemand in nood is. Ze kunnen de KNRM bellen, of de Koninklijke Marine of de Koninklijke Luchtmacht als er helikopters nodig zijn. Maar ze kunnen ook de KNBRD bellen voor hulpverlening op het binnenwater.

Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen

De Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen is opgestart tijdens de watersnoodramp van 1953. Sindsdien is deze organisatie uitgegroeid tot een organisatie met 182 afdelingen en 350 boten. De reddingbrigade met hun oranje boten ken je vast wel. Ze zijn te zien op de Nederlandse stranden en varen rond op grote waterevenementen. De reddingbrigade is echter maar een deel van het totaal. Het grootste gedeelte wordt ingenomen door vrijwilligers. Ze hebben veel interessante opleidingen, zoals het zwemmend redden binnenwater, het zwemmend redden strandwacht, het varende redden binnenwater en het varende redden strandwacht. De bond heeft zich als doel gesteld: "Het voorkomen van de verdrinkingsdood".

Opdracht: Bezoek met de groep de plaatselijke reddingbrigade. Kijk welke opleidingen en activiteiten daar georganiseerd worden? Vaar eens mee en organiseer een gezamenlijke oefening, waarbij jullie in de lieflevet gered moeten worden door de reddingbrigade.

KNBRD, Frans Halsstraat 8,
2021 EK HAARLEM 023 - 264386

Rijkspolitie te Water

De Rijkspolitie te Water heeft vele verschillende standplaatsen in Nederland. Vanuit deze standplaatsen wordt er met varende materiaal gepatrouilleerd over de Nederlandse waterwegen. Elke standplaats heeft zijn eigen adres en telefoonnummer welke te vinden is in de Almanak voor Watertoerisme Deel 2 van de ANWB. Als het telefoonnummer dat behoort bij een standplaats geen gehoor geeft, kun je het alarmnummer bellen.

Het alarmnummer 03438 - 14934 of 03438 - 14242 is dag en nacht bereikbaar voor noodgevallen.

Commando Rijkspolitie te Water
Hoofdstraat 82, 3972 LB DRIEBERGEN
03438 - 14242

Standplaatsen van de rijkspolitie te water:

Aalsmeer	Harlingen	Ridderkerk
Alphen a/d Rijn	Kampen	Sneek
Amsterdam	Lauwersoog	Spijkenisse
Arnhem	Lelystad	Stellendam
Bruinisse	Lemmer	Terneuzen
Delfzijl	Lobith	Tiel
Den Helder	Maarsen	Venlo
Dordrecht	Maasbracht	Vlissingen
Drimmelen	Maastricht	Wemeldinge
Enkhuizen	Maurik	Willemstad
Gorinchem	Nieuwegein	IJmuiden
Groningen	Nigtevecht	Zaandam
Grouw	Nijmegen	Zutphen
Hansweert	Reimerswaal	

In verband met recente reorganisaties kunnen de standplaatsen nog veranderen.

Opdracht: Jouw groep heeft een vast vaargebied. Wat is de dichtstbijzijnde standplaats van de RptW bij jullie in de buurt? Welk telefoonnummer hoort daarbij? Maak een kaartje van jullie vaargebied met daarop alle standplaatsen van de rijkspolitie te water in de buurt met telefoonnummers. Wat doet de Rijkspolitie te Water precies? Wat is het verschil tussen de politie te water en de politie op het land?

Brandweer

De brandweer is in bijna iedere plaats in Nederland te vinden. Een aantal van deze brandweerkazernes heeft ook de beschikking over brandblusboten en kleine snelle motorboten. De brandweer is verplicht iedere (beginnende) brand te blussen. Verder heeft de brandweer nog een aantal andere taken zoals het redden van katten uit de boom, het openmaken van vastzittende liften en het uit het water halen van auto's en drenkelingen.

Opdracht: Wat voor materiaal heeft jouw plaatselijke brandweer? Wat kunnen ze daarmee? Welk gebied bewaakt jullie brandweer?

Een van de andere taken die de brandweer heeft is het geven van voorlichting en het opleiden van aankomende brandweerlieden. Ze kunnen je dus veel vertellen.

Opdracht: Vraag de brandweer of ze een voorlichtingsmiddag voor jullie groep willen organiseren. Misschien mag je wel meereizen of meevaren. Vaak kun je dan ook zelf onder toezicht van de brandweer proberen een brandje te blussen. Een middag bij de brandweer kan heel leuk en spectaculair zijn.



Het Nederlandse Rode Kruis en Oranje Kruis Het Rode Kruis is een internationale, wereldwijd georiënteerde organisatie. In elk land is er wel een. Het Rode Kruis helpt iedereen ongeacht ras en nationaliteit. Naast het Rode Kruis kennen we in Nederland ook nog het Oranje Kruis. Zij zorgen voor EHBO-opleidingen en voor de veiligheid bij grote evenementen. Overal zie je wel mensen van het Rode en Oranje Kruis. De medische hulp die ze geven varieert van het plakken van pleisters tot het redden van mensenlevens. EHBO staat voor Eerste Hulp Bij Ongelukken. Eigenlijk zou iedereen EHBO moeten krijgen. Je leert wat je moet doen en vooral wat je niet moet doen bij ongelukken. Je moet er toch niet aan denken dat iemand ligt te sterven terwijl jij er bij staat! En dat dan alleen omdat je niet weet wat je kunt doen!

Opdracht: Vraag iemand van een plaatselijke afdeling van het Oranje Kruis een middag op de groep te komen. Laat iedereen iedereen verbinden en maak er een leuke en leerzame middag van. Als ze een pop meenemen kun je ook leren hoe je iemand moet beademen en hartmassage moet toepassen. Als je het heel erg leuk vindt kun je misschien gezamenlijk een cursus EHBO volgen.

Alles over EHBO en reanimatie wordt verstrekt en georganiseerd door de volgende instellingen:

Het Oranje Kruis,
Statenlaan 81, 2582 GE, Den Haag
070 - 3549111

Kon. Ned. Vereniging EHBO
Kapelweg 34, 3951 AD, Maarn
03432 - 3004

Kath. Nat. Bond voor EHBO
Brenkmanweg 8, 4105 DH, Culemborg
03450 - 20864



LITERATUUR

Losse folders van de KNBRD:

- Reddingvest of zwemvest;
- De reddingsklos;
- Veiligheid op het ijs;
- Auto te water;
- Waterspeelgoed en de veiligheid van kinderen in het water;
- Dit doet een reddingsbrigade van de KNBRD;
- Informatie opleidingen KNBRD.

(Ge)Varen op Ruim Water
uitgegeven door Scouting Nederland (met deze publicatie vervallen)

Almanak voor het watertoerisme deel 1,
Almanak voor het watertoerisme deel 2,
uitgegeven door de ANWB
Zwemwaterkaart van Nederland, ANWB

Folder Veilig varen, verkrijgbaar op het
gemeentehuis

Folder Veilig zwemmen, verkrijgbaar op het
gemeentehuis

Spannende boeken over redders en redden:

- Als de noordwester woedt, Coen Bot;
- Blauwe boten in de branding, Karel Norel;
- Branding Vooruit, Age Scheffer;
- Gouden reddingen, Siep Zeeman, KNRM;
- Ik vaar, ik vaar, waar gij niet vaart, J.W.F. Werumeus Buning;
- Jutters, Jouke Minkema, KNRM;
- Met het oog op de zee, Siep Zeeman en Cees van der Meulen, KNRM;
- Redden, Evert Werkman en Cees van der Meulen;
- Redden en bergen bij nacht en ontij, Ger van der Burg, KNRM;
- Redders van de zuid, Jeanne van Leeuwen;
- Redders aan de riemen, Fokke Haanstra en Siep Zeeman;
- Rond de pieren van IJmuiden, Ger van der Burg, KNRM;
- S.O.S. varen!, Piet Bakker;
- Stormnacht, Klaas Toxopeus;
- Texelse jutters, Aad Schol, KNRM;
- Tussen mijnen en grondzeeeën, H.Th. de Booy;
- Van zeerampen en redders, Age Scheffer;
- Verraderlijke gronden, Frank Mulville;
- Vliegende storm, Klaas Toxopeus;
- Woest water, Klaas Toxopeus;
- Woest maar kalm, Mees Toxopeus vertelt, Jan Hardenberg.

TIPS VOOR LEUKE EXCURSIES

REDDINGSMUSEUM 'ABRAHAM FOCK'

Oranjeweg 18
9162 CC HOLLUM (Ameland)
05191-4243

Het museum geeft een overzicht van 160 jaar reddingswerken op Ameland waarbij de nadruk ligt op reddingsstation Hollum. Belangrijkste stuk van het museum is de paardenreddingboot, waarmee 8 à 10 keer per jaar een demonstratie wordt gegeven op zee.

NATIONAAL REDDINGSMUSEUM DORUS RIJKERS

Bernhardplein 10
1781 HH DEN HELDER
02230-18320

Museum over de geschiedenis van het Nederlandse reddingswezen. Getoond worden originele schepen en scheepsmodellen, voorwerpen met betrekking tot betonnen en belodding enz. Doorlopend is er een diaprojectie en regelmatig is er een filmvoorstelling te zien.

MARITIEM EN JUTTERS MUSEUM

Barentszstraat 21
1792 AD OUDESCHILD (Texel)
02220-14956

Het museum bevat een jutterijcollectie met verrassende strandvondsten. Aandacht wordt besteed aan de scheepvaart in vroeger eeuwen, de visserij en het loods- en reddingswezen. Verder onderwater archeologisch onderzoek rond Texel. Films over visserij, reddingswezen, etc.

RIJKSPOLITIEMUSEUM APELDOORN

Arnhemseweg 346-348
7334 AC APELDOORN
055-330903 tst 112

De expositie bestaat uit documenten, foto's en curiosa van de politie. De geschiedenis van de politie in het algemeen en van de Rijkspolitie in het bijzonder wordt belicht.

STICHTING HISTORISCHE VERZAMELING NEDERLANDSE POLITIE

Westzijde 109
1506 GB ZAANDAM
075-352066

Collectie uniformen, sabels, helmen en petten van de Rijksveldwacht, Gemeentepolitie, Marechaussee en politietroepen. Tevens zijn er historische documenten, foto's en schilderijen betreffende politiekorpsen van heel Nederland van 1850 tot heden.

POLITIEMUSEUM

Burg. Patijnlaan 35
2585 BG 'S-GRAVENHAGE
070-3102020

Het museum stelt voorwerpen betreffende de geschiedenis van het politieleven ten toon. Ook is er aandacht voor het hedendaagse korps. Te zien zijn onder andere foto's, documenten, wapens en in beslag genomen voorwerpen.

BRANDWEER- EN STORMRAMPMUSEUM

Hofstraat 5
7271 AP BORCULO
05457-71966

In het brandweermuseum staat een verzameling brandweerzaken zoals helmen, kostuums, allerlei soorten brandweerauto's en meer dan 70 brandweerspuiten opgesteld. Het stormrampmuseum documenteert de stormramp die Borculo op 10 augustus 1925 verwoestte.

NATIONAAL BRANDWEERMUSEUM

Industriehaven 8
3221 AD HELLEVOETSLUIS
01883-14479

Brandweermaterieel van 1600 tot heden, zoals handpompen, stoomspuiten en motorspuiten. Uitrustingsstukken als luchtkappen en filtermaskers, en tenslotte diverse reddingsmiddelen en een complete alarmcentrale.

BRANDWEERMUSEUM WOUWSE PLANTAGE

Plantage Centrum
4725 SR WOUWSE PLANTAGE
01658-5202 (vvv)

Brandweermateriaal uit de 19e t/m 20e eeuw.





COLOFON

Uitgave : Landelijke Admiraliteit
Teksten : Janneke Bos
Lay-out : Klaas Huisman
Druk : Hermien Bos
Verspreiding : Info-centrum
Kosten : f2,50

