

opleiding tot Zeekadet 2^e klas



INSTRUCTIEBOEK VOOR DE ZEEKADET

INSTRUCTIEBOEK
VOOR DE ZEEKADET

OPLEIDING TOT ZEEKADET TWEEDE KLAS

Inhoudsopgave:

	Voorwoord	
1	Scheepsonderhoud	1
2	Benamingen en uitdrukkingen	8
3	Meren en ankeren	11
4	Sloep hijsen en strijken	19
5	Schiemannen	23
6	Brandbestrijding	31
7	E.H.B.O	37
8	Navigatie	43
9	Technische dienst	49
10	Verbindingsdienst	54
11	Logistieke dienst	62
12	Omgangsvormen	68

De Zeekadet der derde klasse wordt bevorderd tot Zeekadet tweede klas als:

- de testen met voldoende resultaat zijn afgelegd;
- het brevet sloepgast 2 is behaald en
- bij gebleken geschiktheid.

Colofon

© Copyright Vereniging Zeekadetkorps Nederland

Uitgave:

Eerste druk, 1999-word. Dit instructieboek is een uitgave van de Commissie Opleidingen van het Zeekadetkorps Nederland.

Auteurs:

Dit instructieboek werd samengesteld door P.P. Mulder, voormalig Eerste Officier van het Zeekadetkorps Den Haag en J.P. de Wilde, voormalig onderofficier van het Zeekadetkorps Maassluis.

Commissie Opleidingen Zeekadetkorps Nederland:

P.H. Boegborn, voorzitter; J.H. van Loo, secretaris; P. Gijsman;
P.P. Mulder; L.W. Naudts en J.P. de Wilde

Fotografie:

Audiovisuele Dienst Koninklijke marine te Den Haag.

Tekstredactie:

Stichting IVIO te Lelystad

Lay-out en druk:

Handelsdrukkerij van 1874 te Leeuwarden

Voorwoord

Hier ligt voor jullie het instructieboek voor de opleiding tot Zeekadet der 2e klasse. Ook dit boek is tot stand gekomen door het werk van de Commissie Opleidingen van het Zeekadetkorps Nederland en met name van de commissieleden Paul P. Mulder en J P de Wilde.

Dit instructieboek is het vervolg op het instructieboek voor de opleiding tot Zeekadet der 3e klasse. Die opleiding wil je als aspirant-zeekadet kennis laten maken met het Zeekadetkorps en je scheepswijs te maken zodat je aan boord van het korpsschip niet in zeven sloten tegelijk zal lopen.

De opleiding tot Zeekadet der 2e klasse wil van jou een actief bemanningslid maken, die je om een boodschap kan sturen en met kennis van zaken ingezet kan worden bij bepaalde taken aan boord. In die periode krijg je meer oog voor de dienstgroepen, t.w. de nautische dienst, de technische diensten de logistieke dienst, waar bij je in de nautische dienst nog kan kiezen voor de verbindingdienst. Als Zeekadet der 2e klasse moet je dus kiezen voor een bepaalde dienstgroep. Je kan daarvoor ook opleidingen volgen, die brevetopleidingen genoemd worden. In het instructieboek voor de 3e klasser is daar de indeling van te vinden.

Om Zeekadet der 2e klasse te worden moet je de opleiding van dit boek met succes gevolgd hebben, het brevet Sloepgast der 2e klasse gehaald hebben en door de commandant van je korps tenslotte geschikt gevonden te zijn om ZK2 te worden.

Dit laatste heeft wat minder te maken met de technische kant van het zeekadet gebeuren maar wat meer hoe je je opstelt in het korps en daarbuiten, hoe je met je korpsgenoten (als teamlid) omgaat, met je ouders, andere familie, vrienden enzovoorts. We leven in een maatschappij waarbij je vrijheid erg groot is, maar nooit zo ver kan gaan dat ie inbreuk maakt op de ander zijn vrijheid. Respect hebben voor elkaar is een groot goed. Dit bereiken we door o.a. er bepaalde omgangsvormen op na te houden. Een hoofdstuk van dit boek gaat daarover.

We hopen dat je o.a. door dit boek en je instructeurs een nog beter Zeekadet wordt en vergeet niet: Goed voorbeeld doet goed volgen! (Dit geldt overigens voor ons allemaal).

Een goede opleiding toegewenst met veel plezier!

Leersum, januari 1999.

P.H. Boegborn,

commandeur b.d. Koninklijke marine,

voorzitter Commissie Opleidingen Zeekadetkorps Nederland

Noot: Ook dit Instructieboek voor de Zeekadet is tot stand gekomen dankzij de financiële steun van de Vereniging 'Het Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw' te Rotterdam.

1 *Scheepsonderhoud*

1.1 *Algemeen*

Het verzorgen van een schip is erg belangrijk. Als je een schip goed verzorgt, dan blijft het in goede conditie, zodat je het langer kunt gebruiken. Ook blijft het er netjes en verzorgd uitzien. Scheepsonderhoud bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Controle van alle materialen en onderdelen
2. Alle draaiende delen gangbaar houden
3. Schoonhouden, roest weren en verven
4. Op tijd verzorgen of repareren van mankementen
5. Er voor zorgen dat het schip er netjes uitziet
6. Opschrijven en melden van de noodzakelijke werkzaamheden,

1.2 *Roest en roestbehandeling*

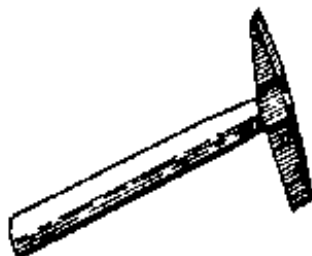
Roest ontstaat door een chemische reactie tussen metaal en zuurstof. Zo kan scheepsijzer bijvoorbeeld roesten door zuurstof uit de lucht.

Roestplekken behandel je zo:

1. Haal grote delen losse roest weg met een schrapper of een steekijzer.
2. Bik de overige roest los met een bikhamer. Doe dit voorzichtig omdat er anders putjes in het ijzer ontstaan.
3. Borstel de laatste restjes roest nu met een staalborstel weg.
4. Schuur de plek eventueel op.
5. Zorg ervoor dat de ondergrond bij oppervlakken die je gaat verven roestvrij, vochtvrij, stofvrij en vetvrij is.
6. Begin dan met verven.



Steekijzer



Bokhamer



Staalborstel



Naaldenbikhamer

1.3 Kwasten

Kwasten zijn gemaakt van dieren haar of kunstvezels. Kwasten heb je in veel soorten en maten, bijvoorbeeld:

- Bandkwast
- Patentkwast
- Verniskwast
- Penseel
- Sjabloneerkwast
- Radiatorkwast
- Bokkenpoot
- Roller(tje)
- Vachtroller
- Blokwitter



Ronde kwast



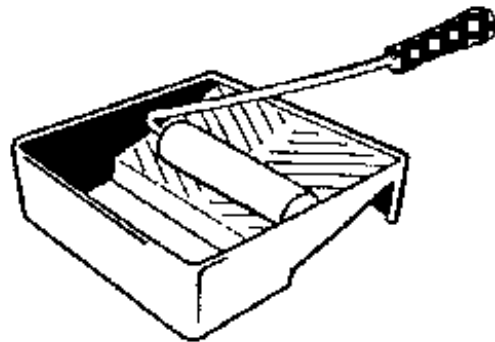
Platte kwast



Penseel



Radiatorkwasten



Rolletje met verdeelbak

Hoe maak je een kwast schoon?

1. Strijk na het verven de kwast eerst goed uit, bijvoorbeeld langs de binnenkant van het verfblik. Doe dit niet aan de rand!
2. Verwijder verfresten met terpentine en een doek. Het is belangrijk dat je ook de verfresten uit het binnenste van de kwast verwijderd.
3. Spoel de kwasten goed uit met water en sop. Zo verdwijnt de terpentine het best.
4. Maak de kwasten daarna goed droog of zet ze in een emmer met water.



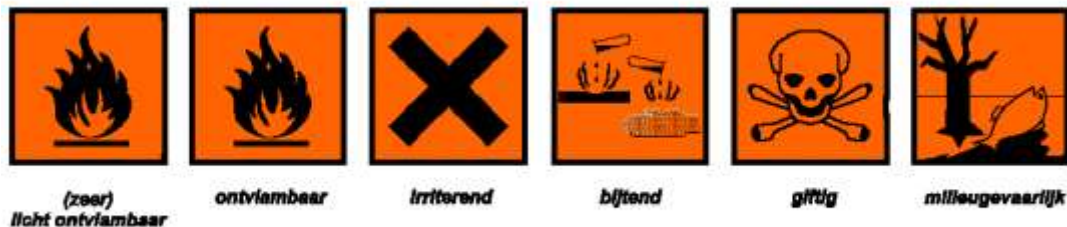
Denk bij het schoonmaken aan je eigen veiligheid (bijvoorbeeld neuskapje/veiligheidsbril) en aan die van anderen. Terpentine en verf zijn giftig, vooral als je de damp inademt of als de stoffen in contact komen met de ogen. Werk altijd voorzichtig en zorg voor goede ventilatie.

Zorg er ook voor dat de schoonmaakplek niet onder de verf of onder de terpentine komt te zitten. Hou daarom altijd een lap of een doek bij de hand om rommel die je misschien gemaakt hebt op te ruimen.

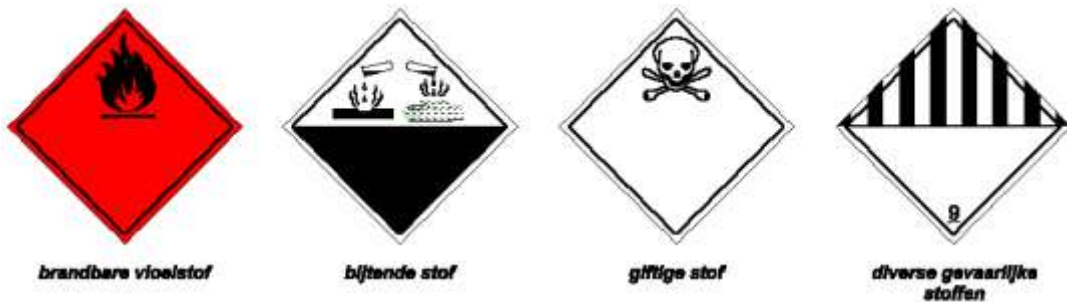
1.4 Verven en verf

BELANGRIJK: Veel materialen die bij het verven gebruikt worden, zijn giftig, sommige meer dan andere. Vooral het inademen van de damp kan schadelijk zijn. Zorg daarom altijd voor voldoende VENTILATIE. Zorg ervoor dat verf, terpentijn etc. niet met je huid en vooral niet met je ogen in aanraking komen. Op de etiketten staan de belangrijkste gevaren. Ze zijn weergegeven in de vorm van symbolen.

GEVAARSETIKETTEN BIJ HET GEBRUIK



GEVAARSETIKETTEN VOOR HET VERVOER OVER WATER, SPOOR OF WEG



De drie belangrijkste soorten verf zijn:

Menie: Een luchtdoorlatende (poreuze) verf die als eerste op het metaal wordt aangebracht. De zuurstof kan nog onder de verflaag weggkomen.

Grondverf: Grondverf is ook poreus en is bedoeld als ondergrond voor de later aan te brengen lakverf. De kleur van de grondverf moet ongeveer hetzelfde zijn als de kleur van de lakverf zodat de donkere ondergrond (bijv. de menie) niet doorschemert.

Lakverf: De lakverf is de afdekkende laag en is daarom niet poreus. De lakverf mag niet direct op het metaal aangebracht worden omdat anders de zuurstof die nog onder de verflaag zit niet kan ontsnappen. Daarom breng je altijd eerst menie en grondverf aan.

Het klaarmaken en opbergen van verf en verfblikken

Een verfblik kan onder druk staan. Dat komt door het uitzetten van de gassen in de verf. Dit gebeurt vooral bij warm weer. Denk daaraan bij het openen van het blik.

Probeer de sluitrand en de deksel van het verfblik niet te beschadigen omdat het blik anders niet meer goed dichtgaat. Er komt dan lucht in het blik. Hierdoor droogt de verf uit en komt er een vel op. Als er toch een vel op de verf is gekomen, snij dit dan langs de rand los. Het kan er dan in een keer worden uitgehaald.

Roer de verf voor gebruik goed door. Dit is belangrijk omdat verf bestaat uit verschillende stoffen waarvan de zwaarste naar de bodem zakken. Ook tijdens het verven is het belangrijk af en toe te roeren. Verdun te dikke verf volgens het advies op de verpakking.

Als je even stopt met verven, dek het verfblik dan goed af zodat er niets in kan vallen. Let erop dat het verfblik niet in de zon staat. Ook is het niet handig het blik in een looppad te zetten. Het kan dan omvergelopen worden.

Maak de rand van het verfblik na het verven goed schoon. Doe het deksel op het blik en druk deze voorzichtig vast. Ruim daarna het verfblik op in het verfmagazijn of geef het aan de kabelgast.

Hieronder staan de belangrijke regels bij het gebruik van verf

- Denk altijd aan de veiligheid, ook aan die van anderen.
- In het kabelgat en het verfmagazijn is roken en open vuur verboden.
- Zorg voor goede ventilatie.
- Kijk goed op het etiket.
- Houd je gezicht op afstand bij het openen van het verfblik.
- Rook niet in de buurt van verf of schilderwerk.
- Gebruik eerst aangebroken verf.
- Gebruik verdunner als de verf te dik is.
- Roer de verf altijd goed door.
- Laat verdunner nooit open staan omdat deze verdampt.

Het verven

- Dat wat je wilt gaan verven moet schoon, droog, vet- en roestvrij zijn.
- Schuur de ondergrond eerst goed op. Zo kan de nieuwe verflaag goed hechten.
- Verwijder loszittende verf.
- Geen scharnierende delen verven.
- Geen rubber randen verven. Het rubber droogt dan uit.
- Verf niet te dik en voorkom morsen.

Na de voorbehandeling kan de verf worden aangebracht:

als eerste : MENIE
daarna : GRONDVERF
en tenslotte : LAKVERF.

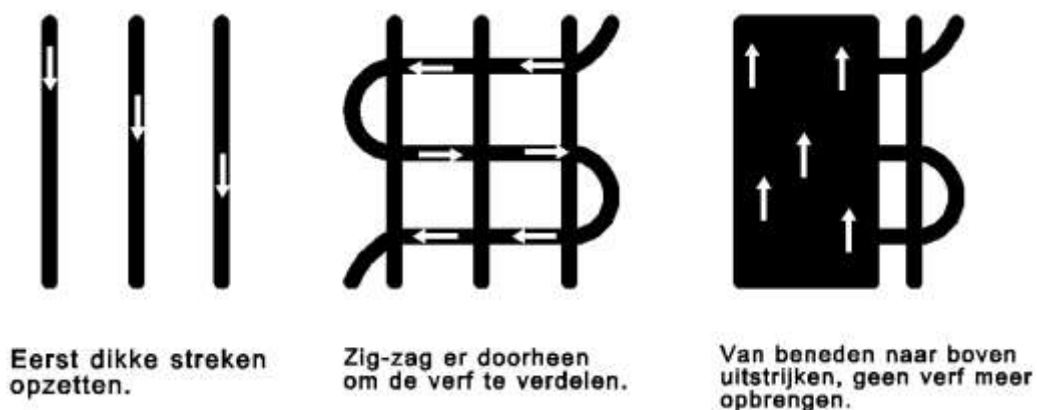
Breng de verf niet te dik aan. De verf zakt dan uit (druipers of zakkers). Als je de verf gelijkmatig aanbrengt voorkom je dit.

Nadelen van te dik verven zijn:

- Verhoging van het gewicht.
- Verhoging van het brandgevaar.
- Uitzakken van de verf.
- De buitenkant van de verflaag kan opdrogen terwijl de onderliggende verf niet kan uitharden.
- De verf kan gaan barsten.

Verf brengen je op de volgende manier op:

1. Zet de verf in twee of drie banen verticaal op.
2. Strijk daarna de verf met een heen en weer beweging horizontaal uit.
3. Strijk ten slotte de verf met lange halen in de verfrichting uit.



Grote oppervlakken:

Als je grote oppervlakken wilt gaan verven (bijv. wanden of het dekhuis) kan dat een heel moeilijke klus lijken. Om het jezelf gemakkelijker te maken kun je in gedachten het oppervlak opdelen in kleinere oppervlakjes van b.v. 50 bij 50 cm. Deze kleine vlakjes schilder je dan als in bovenstaande afbeelding.

1.5 Onderhoud van kunststof

Kunststoffen zoals Polyester en Epoxy beschadigen sneller dan staal (krassen, putjes en gaten) maar ze kunnen niet roesten.

Kleine beschadigingen in het polyester herstel je door er met een plamuurmes plamuur over te smeren. Als de plamuur hard is (dit gaat zeer snel) schuur je alles op tot het oppervlak weer helemaal glad is.

Bij grotere beschadigingen zoals gaten, gebruik je polyester matjes en vloeibare polyesterhars. Leg het matje over het gat en smeer het in met de hars. Na het uitharden kan het matje worden opgeschuurd en geplamuurd. Zet dan de plek in de grondverf en lak hem af.

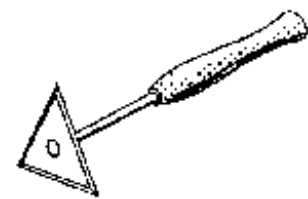
1.6 Onderhoud van hout

Schraap hout dat moet worden onderhouden eerst kaal met een houtschraper (driehoeksschraper). Schraap het hout schrapen altijd in de nerfrichting, anders gaat het hout 'rullen'.

Verwijder hardnekkige vastzittende verf met verfabijt. Dit is een zeer agressieve vloeistof die voorzichtig moet worden gebruikt.

Verweerde (doffe) plekken die niet kunnen worden weggeschraapt behandel je met ontweringswater.

Schuur het kale hout dan in de nerfrichting en maak het stofvrij. Je kunt het hout nu verven met verf, vernis of met speciale middelen.



Driehoeksschraper

Breng vernis in een aantal lagen op. De eerste laag verdun je altijd sterk met terpentijn of lijnolie. Je zorgt er zo voor dat de vernis diep in het hout doordringt. Onverdunde vernis kan gaan barsten, bijvoorbeeld door stoten en uitzetten van het hout. Er kan dan toch nog vocht in het hout terechtkomen waardoor het gaat rotten.

- | | | |
|----|-------------|---------------|
| 1. | 25% vernis | 75% verdunner |
| 2. | 50% vernis | 50% verdunner |
| 3. | 75% vernis | 25% verdunner |
| 4. | 100% vernis | 0% verdunner |

D1 / D2 olie is een heel goede maar dure bescherming voor het hout. Smeer D1 olie een groot aantal keren (± 30 lagen) onverdund op het hout. Laat de lagen niet steeds opdrogen. Verf daarna het hout een aantal keren met onverdunde D2 olie. Laat de D2-lagen minimaal 24 uur drogen.

Haal weggerot hout zoveel mogelijk weg. Vervang het eventueel vervangen of vul het op met kunstmatig vloeibaar hout. Als het hout is gescheurd, lijm het dan met houtlijm en zet het tijdelijk vast in houtklemmen.

1.7 Onderhoud van touw en staaldraad

Zorg ervoor dat je touw netjes en op de juiste manier rechtsom of linksom opschiet. Dat hangt af van de richting waarin het touw is geslagen. Berg het touw dan droog op, bijvoorbeeld op pallets of op rekken in het kabelgat. Als je touw in een natte en ongeventileerde ruimte opruimt, gaat het schimmelen en rotten.

Touwwerk dat aan het rafelen is, splits je op met een gewone of met een Spaanse takeling.

Voor staaldraad gelden dezelfde opbergregels als voor touw. Staaldraad kan ook roesten en moet daartegen worden beschermd door te lapzalven. Dit doe je door met een doek met lijnolie of vet de staaldraad in te smeren. Zo breng je een beschermlaag aan.

Tijdens het opschieten van een staaldraad kan het gebeuren dat een slag niet in de gewenste draairichting valt. Je kunt dit oplossen door een valse slag te maken. Als het staaldraad niet in de goede slag valt, kun je het opschieten in grote achten. Probeer kinken in staaldraad altijd te vermijden. Een staaldraad met een kink kun je eigenlijk niet meer gebruiken. Bovendien is de sterkte met 25% verminderd.

Het werken met beschadigd staaldraad is gevaarlijk. Als een van de draden van de staaldraad gebroken is, knip die dan met een tang af. Zo zorg je ervoor dat er geen scherpe uitsteeksels meer aanzitten.

Hoe maak je vastgeroest schroefdraad los? Hieronder staan drie manieren.

1. Laat een roestoplossende vloeistof (bijvoorbeeld kruipolie) in de schroefdraad lopen.
2. Leg de harp of spanschroef een paar dagen in een blik petroleum of brandstofolie.
Laat het voorwerp niet te lang in petroleum liggen. Het kan dan juist weer gaan roesten.
3. Maak de harp of schroef in een vuur roodgloeiend en laat ze in de lucht afkoelen. De roest springt dan door de verhitting los. Hierna kan de harp of de spanschroef worden schoongemaakt en ingevet.

Spanschroeven.

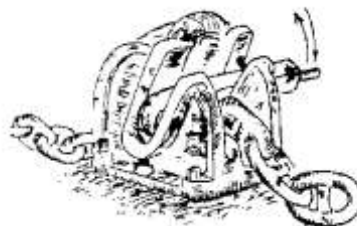
Het is belangrijk dat spanschroeven steeds gangbaar en roestvrij gehouden worden. De schroefdraad wordt in het vet gezet. Schilder alleen het huis, nooit de draad.

Opdrachten

1. Verf een nieuw stuk hout.
2. Knap een geroest stuk ijzer op.

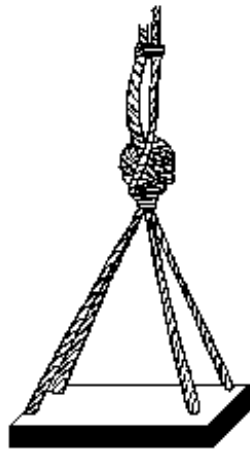
2 *Benamingen & uitdrukkingen*

Achterpiek	Ruimte achter het achterste waterdichte schot.
Achtersteven	Het verlengde van de kiel aan de achterzijde van het schip dat in de kampanje uitkomt.
Ankerkluis	Uitsparing in de romp van het schip waarin het anker rust als het ingehieuwd is.
Ankerspil	Hydraulische of elektrische machine om het anker in- en uit te hieuwen. Ook wel: ankerwinch.
Baard	Aangroeisel van het schip onder de waterlijn.
Bakspier	Een horizontale boom, die haaks op het schip geplaatst kan worden, waarop sloepen worden vastgezet.
Berghout	Houten rand langs de zijkant van de romp om stoten op te vangen.
Blindeerklep	Stalen klep die voor het patrijspoort geplaatst wordt bij slecht weer of bij verduistering.
Blok	Katrol.
Boegstopper	Deze is op de bak aangebracht en dient om de ankerketting tijdelijk te borgen.
Boerennacht	Een nachtrust zonder wacht.
Boerenknoop	Foutief gelegde knoop.
Bootsmanstoel	Stoeltje, van hout en touwwerk, om aan de buitenzijde van het schip te kunnen werken.
Breeuwen	Waterdicht maken van het houten dek met 'werk' (= soort touw) en pek.
Buiswater	Het water dat over de boeg heen slaat. Ook wel: groen water.
Captains Diner	Warme maaltijd met kapucijners en spek.
Davits	Ronde gebogen masten op het dek, voor het hijsen en strijken van sloepen.
Dieptecijfers	Cijfers op de huidbeplating om de diepgang van het schip aan te geven.
Dieptemeter	Meet de diepte door de tijd op te nemen die een geluid- of elektrische golf nodig heeft om van de zeebodem terug te kaatsen.
Dreg	Licht stokloos 4-armig anker voor kleine vaartuigen.



Dronkenmanstrap	Stalen treden tegen de romp van het schip geklonken.
Druif	De ronde knop aan het einde van een sloepshaak.
Dukdalf	Paalwerk in havens en binnenwater. Zij dienen voor de bescherming van bruggen en sluizen. Tevens om er schepen aan te meren.
Duvelstoejager	Verbinding van de laatste schalm van de ankerketting met het schip. Bij de koopvaardij “slampamper” genoemd.
Embarkeren	Inschepen.
Gangway	Loopplank.
Gek	Een, door de wind, draaiende kap ter bevordering van de trek van slechte lucht naar buiten.
Goot	Een lange goot langs stuur- en bakboord van het dek voor het wegspoelen van het water.
Hieuwen	Het ophalen van het anker. (het rustig laten zakken van het anker heet: uitpompen).
Jakobs ladder	Een stalen ladder tegen de mast geklonken.
Keesje	Een dunne werplijn om naar de wal te werpen voor het overbrengen van de tros.
Kettingbak	Plaats waarin de ankerketting wordt opgeborgen.
Kettingkoker	Ronde buis, tussen kettingbak en het ankerspil, waarin de ankerketting loopt.
Kies	Een beweegbaar deel in de boegstopper om het uitlopen van de ankerketting tijdelijk te voorkomen. Ook in gebruik als staal draadklem.
Kink	Slag in een lijn, touw of kabel.
Kraaiennest	Uitkijkbordes in de mast voor de uitkijk.
Krabben	Anker houdt niet in de grond, zodat het schip wegdrijft.
Leguaan	Stootkussen van touw.
Lenspomp	Pomp waarmee ongewenst water uit het schip wordt gepompt.
Lummel	Verbinding van een boom aan de mast.
Mandiën	Douchen (Indonesisch woord).
Paai	Iemand die verantwoordelijk is voor het onderhoud en de zorg van een bepaald gedeelte van het schip, bijvoorbeeld: paai verfkast
Rede	Door de natuur beschutte ankerplaats buiten de haven, aan de kust.
Roerkoning	Verbinding tussen de stuurmachine en het roerblad.
Schavielen	Schuren van trossen langs bijvoorbeeld de kaderand.
Schinkel / schenkel	Korte kabels aan de ene kant samenkomend op een oog en aan de andere kant met haken om iets op te hijsen.
Schulp	Openstaand oog op de verschansing of het dek. Het zorgt voor de geleiding van trossen.

Spanten	Stalen balken die de dekken en de romp van het schip versterken.
Spuigat	Afvoeropening voor het water aan dek.
Stag	Stalen kabel die een voor- of achterwaartse steun aan de mast geeft.
Tampat	Bed, kooi, nest (Indonesisch woord).
Telegraaf	Apparaat op de brug voor het bedienen van de scheepsmotor.
Telor	Ei (Indonesisch woord).
Voorpiek	Ruimte tussen het aanvaringsschot en het volgende waterdichte schot.
Walegang	Gang tussen verblijven en hutten.
Waterkering	Opstaande rand aan het einde van de bak om te verhinderen dat het buiswater over het hele dek loopt.
Wenkbrauw	Gootje boven een patrijspoort dat ervoor zorgt dat er geen water de patrijspoort binnenloopt.
Zeemijl	Afstandsmaat op zee (= 1852 meter). Een zeemijl per uur wordt 'knoop' genoemd.



Een bootsmanstoeltje

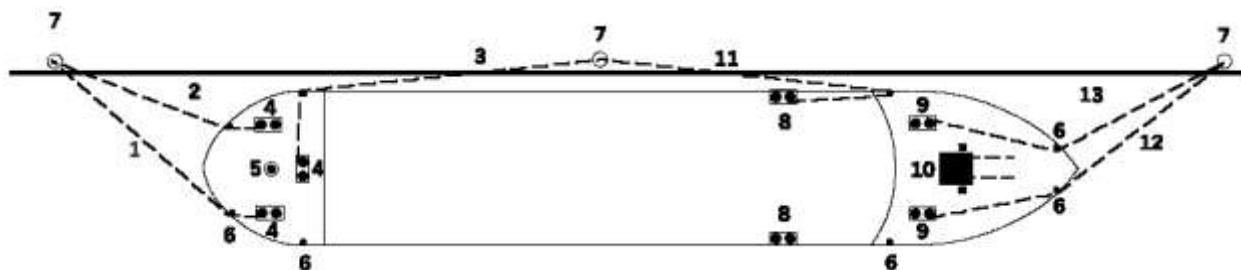
3 Meren en ankeren

3.1 Meerrol

De meerrol is alles wat er gebeurt rond het aan- en afmeren van een schip. De meerploeg legt alle materialen die nodig zijn op tijd klaar. De kabelgasten zorgen voor het onderhoud en de opslag van de volgende materialen:

- trossen en/of staaldraad
- werplijnen (keesjes)
- touw- en kettingstoppers
- wrijfhouten, stootwillen, fenders
- reddingsmiddelen.

Hieronder is een schip getekend dat afgemeerd ligt.



achterschip

1. achtertros (SB)
2. achtertros (BB)
3. achterspring
4. achterbolder
5. kaapstander

middenschip

6. geleiderollen
7. bolders op de wal
8. middenbolders

voorschip

9. voorbolders
10. winch
11. voorspring
12. voortros (SB)
13. voortros (BB)

Op het sein "**meerrol op post**" gaat de meerploeg, die van te voren bekend gemaakt is, naar de bestemde plek. De overigen zorgen dat zij niet in de weg lopen.

De meerrol bestaat in het algemeen uit de Chef d'Equipage voor de leiding, 2 à 3 onderofficieren en een aantal kadetten.

3.2 Ontmeren

Alle apparatuur die voor het ontmeren nodig is wordt door de technische dienst klaargezet. De schipper test de winches voor het gebruik en controleert of de ankers klaar zijn om te vallen.

Op het commando (vanaf de brug) "trossen opkorten" (of "afbochten"), worden de bochten of dubbel weggezette trossen weggehaald zodat ze enkel staan. Bij het commando "trossen opkorten" worden ook de extra trossen weggehaald.

Als je de trossen losgooit dan begeleid je ze, zodat ze nergens aan blijven haken of in de schroef terecht kunnen komen. Nu kan het achterschip worden afgedraaid. Als de schroef even stilstaat -de kracht is dan van de voorspring- kan de spring weg en is het schip los van de wal.

Daarna wordt het dek geklaard. Bij een zeereis worden de trossen zeevast gezet. Berg de werplijnen en de stootwillen in het kabelgat op. Bij een zeereis schiet je ook de trossen in het kabelgat op.

Op het sein "meerrol bedankt" is de meerploeg klaar om verder te gaan met andere werkzaamheden.

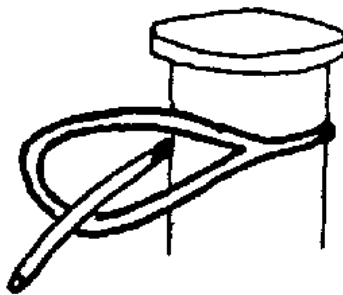
3.3 Aanmeren

Als het schip een haven binnenloopt of gaat aanmeren bij bijvoorbeeld een sluis of een steiger, moet de meerploeg tijdig aan dek komen om voorbereidingen te treffen.

Vorbereiden doe je als volgt:

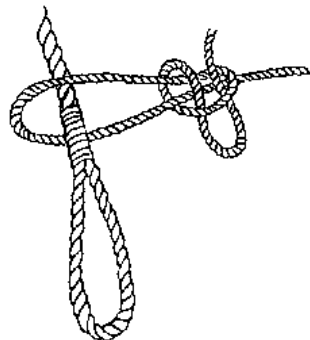
- je legt de trossen klaar (alvast door de kluisgaten steken)
- je legt de keesjes (minimaal twee per dek), stoppers en kurkenzakken klaar
- schiet de werplijnen zo op dat ze klaar zijn voor gebruik
- rijg de ketting- of touwstopper alvast om de voorste te gebruiken bolder. De losse tamp van de stopper haal je door het oog. Leg dan het ontstane oog om de bolder. Dit heeft als voordeel dat de stopper onder de belegde tros vandaan kan worden gehaald.

N.B. Gebruik een touwstopper bij trossen en een kettingstopper bij staaldraad.



Als het schip dicht genoeg bij de wal is, gooi je de werplijn. Dit kan natuurlijk mislukken. Het is daarom belangrijk dat er een tweede werper klaar staat voor een tweede poging. Als je werper bent op het achterschip moet je rekening houden met de schroef.

Nadat de lijn op de wal is, zet je hem voorbij de lus van de tros vast met een slippende paalsteek of een mastworp. Daarna haal je de keeslijn aan de wal door.



Als er geen stroming is wordt meestal de voorspring als eerste uitgegeven. Als deze op de wal om een bolder ligt, beleg hem dan aan dek. Zorg wel voor voldoende loos aan dek om de spring -als dat nodig is- te vieren. Hierna volgen op commando van de brug de achterspring en de voor- en achtertrossen.

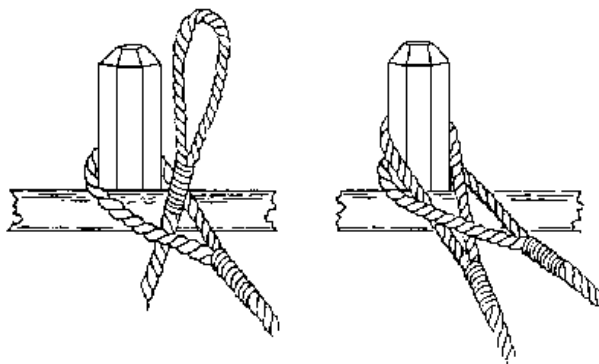
Trek het schip naar de kant. Dit doe je met behulp van de verhaalkoppen van de winch of de kaapstander. Als het schip tegen de wal ligt, vang dan de kracht die op de trossen staat op met de stoppers. Zet de stopper met twee rondtorns vast op de tros. Draai de rest van de tamp in de andere richting om de tros heen. Als de stopper vaststaat, draai de tros dan voorzichtig van de verhaalkop of haal hem van de kaapstander om hem op de bolder te beleggen.



Als het nodig is kun je op dezelfde manier ook staaldraad bijzetten. Dit gebeurt op dezelfde manier als bij de trossen. Zet bij groot verval lange trossen uit. Als alle trossen staan en het dek geklaard is, wordt de meerrol bedankt.

Enkele belangrijke aanwijzingen:

- ga nooit in de bocht of een lus van een tros staan.
- ga nooit te dicht bij een tros staan als deze gespannen staat.
- voorkom dat trossen gaan schavielen.
- kom met de handen niet te dicht bij bolders of geleiderollen.
- draag bij het werken met staaldraad altijd handschoenen.
- slacken of slack geven betekent de tros een stukje laten vieren.
- haal een tros bij voorkeur met twee personen binnen.
- houd bij ligplaatsen met een groot verval (tij-verschil) de trossen goed in de gaten en zet ze eventueel strakker of losser.
- als een tros met het oog om een bolder of een paal ligt waar al een andere tros op ligt, steek hem dan eerst van onder naar boven door het andere oog. Op deze manier is de andere tros als dat nodig is direct te verwijderen.



3.4 De bakspier

Een bakspier is een stalen buis, die horizontaal en dwarsscheeps wordt uitgevierd om - ten anker liggend - de sloepen vast te leggen. Een bakspier is vooral handig als schepen op stroom liggen of als er een hoge golfslag is.

1. Toppenend. Een derdehandje of een vast stalen eind
2. Voorgei. gewoonlijk een hondenfok
3. Achtergei. een enkel eind
4. Hanger(s). de binnen- en buitenhanger
5. Stropjes. Deze hebben een ingebindselde kous voor het doorscheren van slepers. Eén aan de buitenkant van elke hanger
6. Touw ladder
7. Handleider
8. Kippenplank. Als loopplank



Sloepen kunnen door de sterke stroom of harde wind enorme trekkrachten uitoefenen. De sleper kan dan de bakspier ontlasten. Hij wordt ook gebruikt om, onder gunstige omstandigheden en zonder gebruik van de vanglijn, de sloep vast te leggen. De vanglijn blijft dan droog en netjes opgeschoten op de voorplecht liggen. Voorkom het uitscheren van de sleper -als de sloep vertrekt- door achter het stropje van de bakspier een achtknoop te leggen.

Als je een sloep aan de bakspier af wilt meren ga je als volgt te werk. Scheer de "vanglijn", ten opzichte van het schip, van achteren naar voren door de kous van de hanger. Beleg hem dan met een rondtorn en twee halve steken op de binnenkant van de eerste vaste doft.

Als dat nodig is zet je dwarsscheeps en vanaf de voorplecht een "contwachter". Deze moet flink loos hebben. De "contwachter" is ervoor om de sloep, op stroom liggend, met de voorsteven tegen boord te kunnen halen. Als de voorsteven tegen boord is gehaald, zal de stroom de sloep verder langs zij drukken. (Contwachter is een verbastering van contrawachter).

Voor de nacht en bij sterke stroom of harde wind scheer je de "sleper" vanaf het voorschip door de kous van het op de spier gebindselde stropje en beleg je hem met een rondtorn en twee halve steken op de buitenkant van de eerste vaste doft.

Als je aan de bakspier ligt, is het niet nodig een achtereind op een sloep te zetten. Door de stroom blijft de sloep goed liggen. Hij kan op het roer vrij gieren van het schip.

Als twee sloepen aan de bakspier worden bezorgd, komt de zware sloep aan de binnenhanger en de lichte aan de buitenhanger.

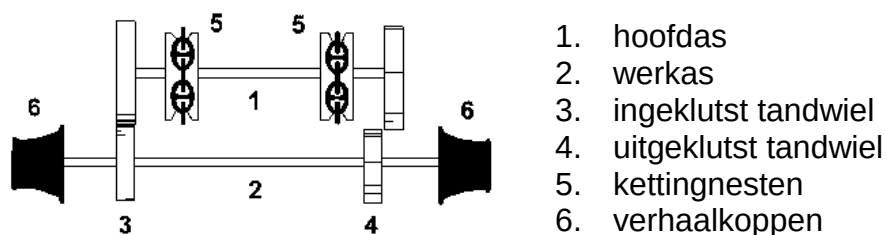
3.5 Ankerrol

Bij de meerrol is ook altijd de *ankerwacht* aanwezig om bij onvoorziene omstandigheden het anker te laten vallen. De ankerrol bestaat uit 1 à 2 personen. Meestal bestaat de ankerrol uit personen uit de meerrol-vóór.

Als je de ankers klaar maakt om te vallen ga je als volgt te werk:

1. Vraag stroom (of stoom) aan dek.
2. Verwijder de afdichting van de kettingkokers en kluizen.
3. Controleren of de ankerwinch ingeklutst staat.
4. Pik de grondstopper uit.
5. Pik de krabbers uit (eventueel oceaansjorring losmaken).
6. Draai de bandstopper los.
7. Pomp het anker uit tot de ankersluiting over de kluisbaard/bulbsteven is.
8. Draai de bandstopper goed vast.
9. Daarna ga je de ankerwinch uitklutsen.

Het in- en uithieuwen van het anker gebeurt met de ankerwinch. Dat gaat als volgt: In de kast van de ankerwinch bevinden zich assen met tandwielen of klauwkoppen die op de assen kunnen schuiven. Als de tandwielen in elkaar grijpen (dus tegenover elkaar staan), zijn de assen ingeklutst. Als de tandwielen niet tegenover elkaar staan, dan zijn de assen uitgeklutst. Dit zogenaamde klutsten gebeurt met handels aan de buitenkant van de kast. Als de lier uitgeklutst staat, kunnen de verhaalkoppen gebruikt worden en gebeurt er met de as van de ankerketting niets.



Bij het commando "**vallen anker**" of "**lekko anker**" draai je de bandstopper los waardoor het anker door zijn eigen gewicht valt. Als het anker op de bodem ligt, zorg je ervoor dat het vallen even stopt. Zo voorkom je dat de ketting op het anker valt en het anker onklaar raakt. Daarna vier je zoveel ketting vieren, als nodig is voor de waterdiepte.

De ankerketting bestaat uit een aantal stukken (dit noem je lengten) ketting die met een sluiting (shackle) aan elkaar verbonden zijn. Een lengte ketting is 27½ meter. Om het einde van een lengte aan te geven wordt hier een kenmerk aangebracht, bijvoorbeeld een stalen bandje om het dammetje. Per schip kun je verschillende aanduidingen tegenkomen. Het aantal lengtes dat uitgegeven is wordt doorgegeven aan de brug.



1 lengte: Bijv. 1 witte schalm aan beide zijden van de shackle

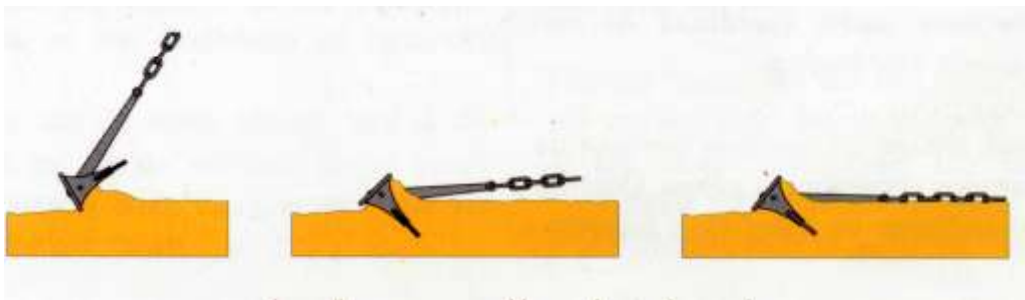


2 lengtes: Bijv. 2 witte schalm aan beide zijden van de shackle

Bij de order: "**2 shackles op de bak**" de ketting vieren totdat de tweede shackle aan dek is.

Bij de order: "**3 shackles te water**" de ketting net zolang vieren totdat de derde shackle net op het water is.

Als je voor anker ligt, kun je op de brug met de radar een peiling maken om te kijken of het anker houdt. Ook kun je vanaf het schip een peiling maken naar twee punten op de wal door goed te kijken of met een peilkompas. Of kijk buitenboord naar de ketting. Als het anker houdt, komt de ketting na verloop van tijd rustig stijf en zakt daarna weer rustig in een bocht weg. Als de ketting trilt, krabt het anker en houdt het dus niet. Het anker heeft zich dan niet ingegraven en sleept over de bodem.



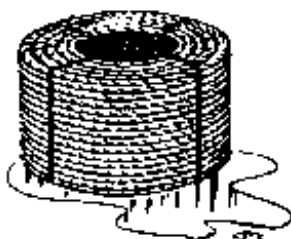
Het grijpen van een stokloos anker in de grond

Als het anker hydraulisch wordt ingehieuwd, is de lier ingeklutst. Spuit bij het inhieuwen de ankerketting meteen schoon. Geef ook nu weer het aantal shackles door. Begeleid de ketting in de kettingbak. Zo kan hij zich niet op een plaats ophopen.

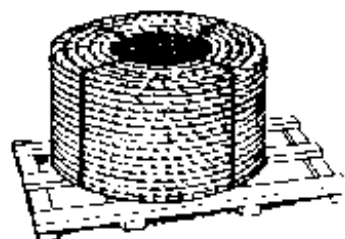
Als het anker boven is, meld je "anker op". Draai dan de bandstopper weer aan, zodat het anker niet kan vallen als de lier wordt uitgeklutst. Vóór dat je de ankerwacht bedankt, plaats je de grondstoppers en schuif je de afdekplaten op de kluisgaten.

Nadat het voordek is afgespoten, is de persoon die zorgt voor het water en de hydrauliek bedankt.

3.6 De behandeling van staalkabels

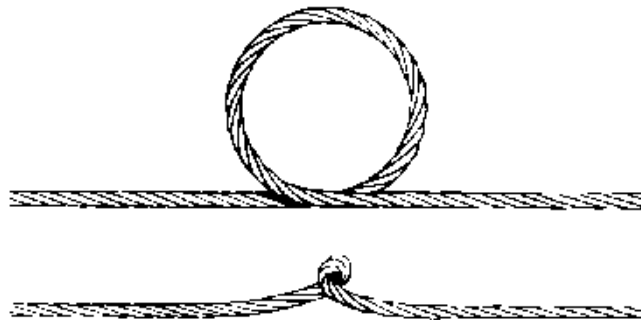


Nooit zo !



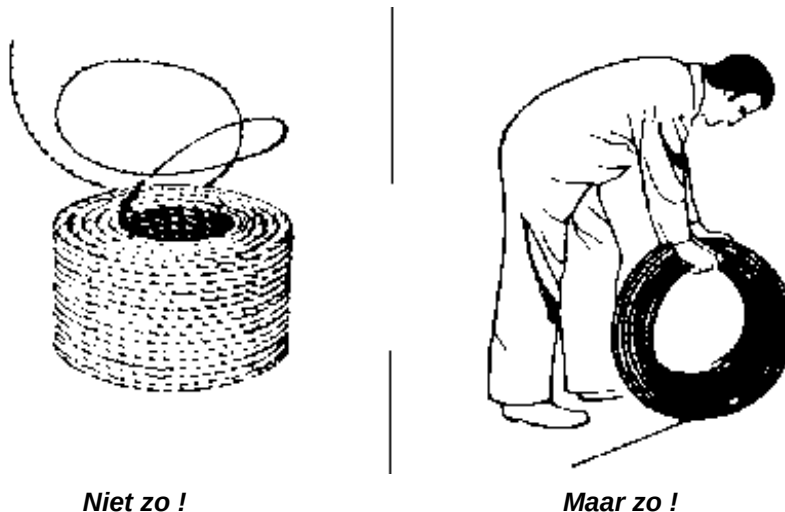
Maar zo !

Staalkabel behandel je met grote zorg. Door een verkeerde behandeling gaat de kabel minder lang mee. Sla de kabels op in een droge omgeving. Zorg altijd voor een droge ondergrond, bijvoorbeeld een houten vlonder. Bij langdurige opslag controleer je de kabels regelmatig op corrosie.



Je kent misschien wel de uitdrukking "er komt een kink in de kabel". Hiermee wordt bedoeld dat iets waar je heel vast op gerekend had, opeens niet doorgaat. De uitdrukking komt uit de zeevaart. Een kink is niets anders dan een draai of kronkel (ook wel een valse slag genoemd) die in een kabel kan komen. Als dat gebeurt, heb je geen controle meer op je veiligheid. Daarom is het belangrijk een staalkabel met zorg te behandelen.

Het is belangrijk dat de kabel niet schuurt langs scherpe voorwerpen, zoals randen van steen. Zand en modder zijn ook boosdoeners. Let hierop bij het afwinden van haspels. Wind trossen nooit van binnenuit af; dit geeft absoluut kinkvorming. Als er geen draaitafel is waarop de tros geplaatst kan worden, rol dan de tros uit.

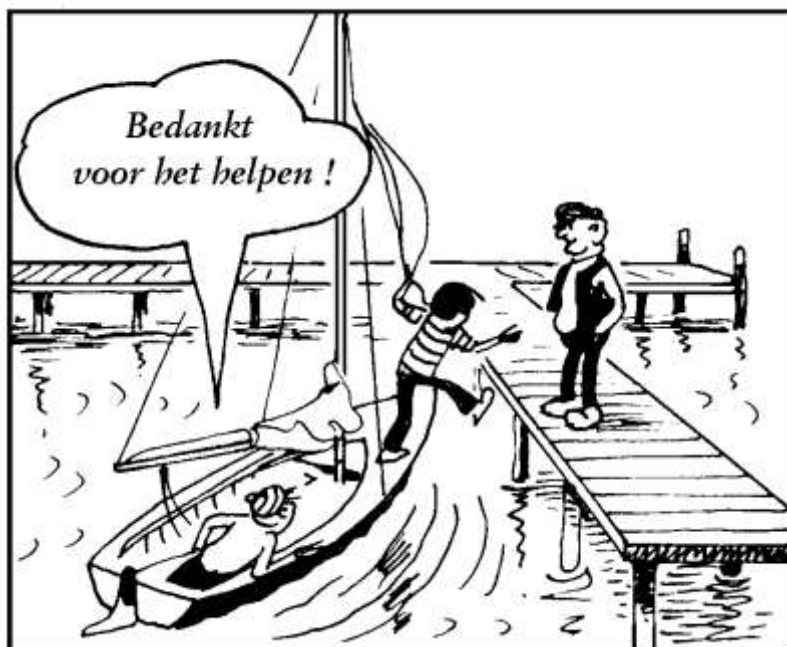


Bij het afkappen van een kabel hebben de strengen de neiging zich uit elkaar te draaien. Bind de kabel daarom voor het kappen af. Gebruik hiervoor zacht ijzerdraad of een streng van enkele ijzerdraden.

Vermoeidheid, slijtage en corrosie brengen de veiligheid van een staalkabel in gevaar. Daarom moet een deskundige de kabel vaak inspecteren.

Oefen opgaven en - opdrachten

1. Oefen het gooien van een keesje vanaf het korpsschip.
2. Oefen het in ontvangst nemen van de tros aan de wal.
3. Oefen het beleggen van een tros op een bolder.
4. Help mee met het uitvoeren van de commando's bij meerrol.
5. Help mee met het uitvoeren van de commando's bij ankerrol.
6. Help bij aankomst en vertrek van een Beenhakkervlet met het eindje.
7. Beleg een eindje van de vlet aan de kikker.



4 *Sloep hijsen en strijken*

4.1 *Algemeen*

Hieronder staan algemene aanwijzingen. Omdat er veel verschillende hijsinrichtingen bestaan voor sloepen op diverse scheepstypen, kunnen we niet alles behandelen.

Sloepen kunnen worden gehesen en gestreken met "davits", "laadbomen" en "hijskranen".

Bij het hijsen en strijken let je op de volgende punten:

- neem strikte stilte in acht om alle commando's duidelijk te verstaan - personen die daarvoor aangewezen zijn, herhalen het commando. Als je de commando's niet duidelijk of niet op tijd hoort, kunnen misverstanden ontstaan. Hierdoor kunnen ernstige ongevallen plaatsvinden.
- blij onder de te hijsen of te strijken last vandaan en zorg dat je vrij staat van de loop van de takels. Dit doe je om ongelukken bij het breken van blokken en takels te voorkomen.

Een sloep heeft:

- 'hijs shaken' bij het gebruik van davits.
- 'hijsogen' en een 'schinkel' (schenkel) bij het gebruik van een laadboom of hijskraan.

Als je een sloep gaat hijsen, geef je -bij het langs zij komen- meteen een vanglijn af. Neem deze buiten alles om zo voorlijk mogelijk torn.

Gebruik voor zover nodig een achtereind, bijvoorbeeld als je gemeerd ligt in een haven, met achterin komende stroom, of bij stampend schip en als je een laadboom of hijskraan gebruikt.

Als je takels aan de sloep afgeeft, haal je de takels eerst tot op de vereiste lengte (even boven het water) over. Zorg ervoor dat de takels niet onklaar raken.

Voorkom averij door:

- buitenboord voldoende 'willen' en 'kurkenzakken' op te hangen
- met de voorlijn en het roer de sloep vrij te laten gieren van het schip.
- bij slecht weer en een werkend schip, 'vangeinden' te gebruiken bij takels of hijsreep en een 'achtereind' te hanteren om de sloep goed onder controle te houden.

4.2 *Sloepenrol*

Eén persoon heeft de leiding en geeft de orders. De overigen luisteren en voeren de orders uit.

Leg de benodigde materialen klaar.

Na het inhaken van de schinkel aan de hijsogen haak je in het vaartuig de hijs haak in en haal je het 'loos' eruit. Controleer alles en denk aan de veiligheid.

Op commando wordt het vaartuig aan boord of van boord geplaatst.

De manschappen bij het voor- of achtereind moeten tijdens het hijsen of strijken van het vaartuig goed opletten dat ze de einden strak houden (het vaartuig evenwijdig aan het schip).

Is het vaartuig op de juiste plaats, maak dan de hijs shaken los en berg de schinkel op.

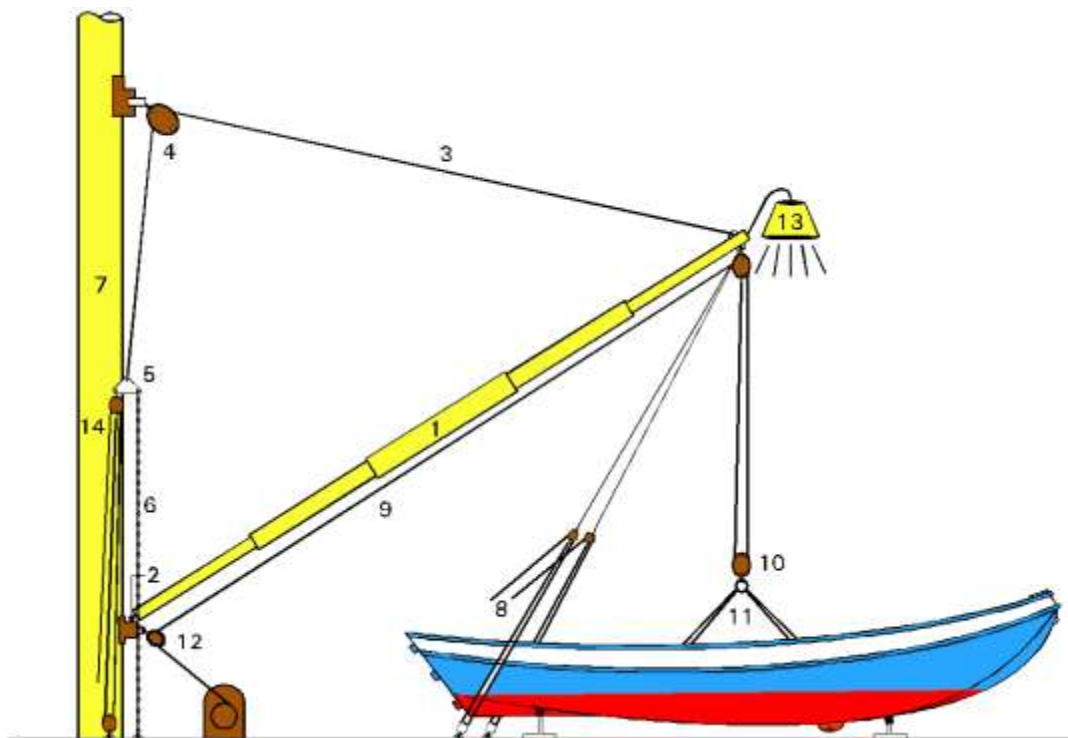
Als het vaartuig in het water ligt, meer dan op de juiste wijze af.

Als het vaartuig aan dek is geplaatst, zet het dan eventueel 'zeevast'. Vervolgens klaar je het dek (alles opruimen).

Met het 'bezorgen van een sloep' en het 'klaren van een dek' wordt bedoeld:

- De sloep vastsjorren. De vanglijn goed voorlijk stijfhalen en beleggen.
- Helmstok, roer en prop uitnemen.
- Sloep droogmaken en scheepsinventaris netjes wegbergen.
- Het gebruikte touwwerk netjes en klaar opschieten op de juiste plaats.
- Willen en kurkenzakken inhalen en opbergen.
- Takels vrij van dek opbinden of op trossentrommels winden.
- Geleideblokken opbergen, de lier afdekken, het dek opruimen en als dat nodig is aanvegen of zwabberen.

4.3 De laadboom



1. laadboom
2. Lummelpot
3. hanger
4. hangerblok
5. walmpaat / monkeyface

6. hangerketting
7. laadmast
8. geien
9. hijsreep
10. hijsblok

11. schinkel / spruit
12. rammelblok
13. zwanenhals met werklucht
14. topperdraad

Voordelen van een laadboom en hijskraan zijn:

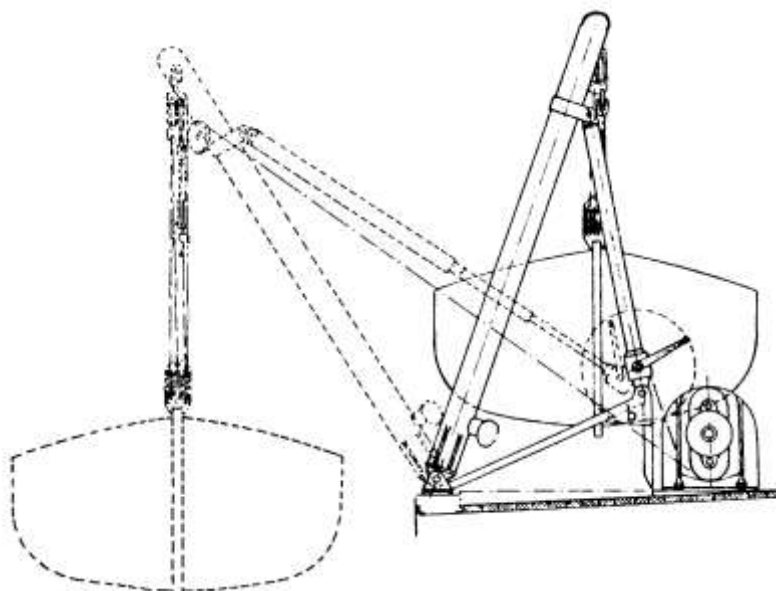
- Bij slagzij kunnen alle beschikbare sloepen aan de lage kant worden gestreken.
- Het hijsen en strijken van sloepen kan door een enkele of dubbele hijsreep heel snel gebeuren.
- Het tuig van de laadboom is gemakkelijk en vlug te behandelen.

Nadelen zijn:

- Met een laadboom heb je de te hijsen en de te strijken sloepen minder in je macht dan bij het gebruik van davits.
- Er zijn maar een paar sloepen binnen het bereik van de laadboom op te stellen.
- Als je voor ruimtebesparing een lichtere sloep in een zwaardere zet, dan is de zwaardere alleen te strijken als de eerste is verwijderd.

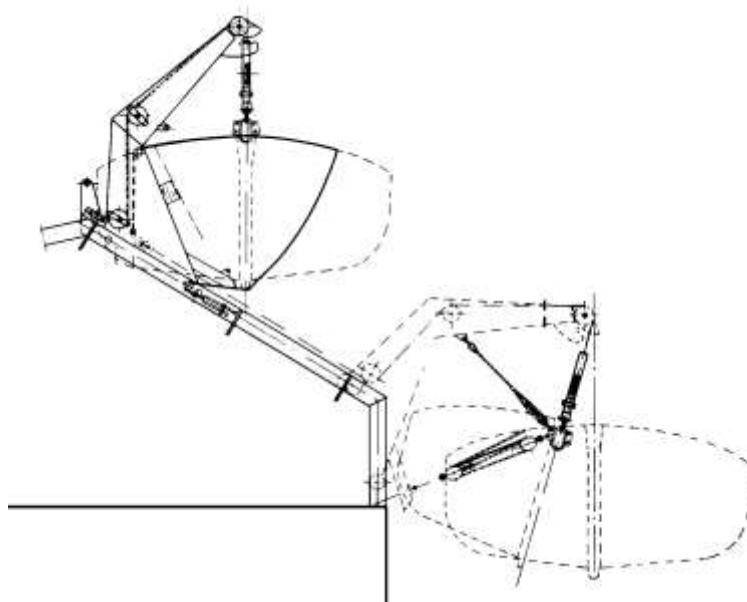
De laadboom is van staal en met een zware "scharnierende lummel" aan de mast bevestigd.

4.4 De davit



Mechanische klapdavit

Een davit is een ronde, gebogen mast op het dek voor het hijsen en strijken van sloepen. Een samenstel van in elkaar draaiende schroefstangen beweegt de davit naar buiten. In de ruststand staat de boot op klampen en wordt hij door sjorringen of krabbers op zijn plaats gehouden. Er zijn verschillende systemen ontwikkeld, waarbij door het losgooien van één sliphaak zowel de sjorring loslaat als de bijbehorende klamp wegvalt. Bijna alle strijkinrichtingen voor boten werken op de zwaartekracht. Het gewicht van de boot en de davits is daarbij voldoende om de boot buitenboord te zwaaien en in het water te brengen.



Bij een zwaartekrachtdavit met rollenbaan zijn de davitarmen voorzien van minstens twee rollen, die geleid worden via één of twee U-vormige goten, de rollenbaan. De vorm van de rollenbaan en de plaats van de rollen bepalen langs welke weg de boot van zijn standplaats naar het inschepingspunt gaat en te water wordt gebracht.

Oefen opdrachten

1. Maak een sloep klaar om te hijsen
2. Maak een sloep klaar om te strijken
3. Bezorg een sloep en klaar het dek
4. Help mee met het hijsen van een sloep
5. Help mee met het strijken van een sloep



5 Schiemannen

5.1 Hoe wordt touw gemaakt?

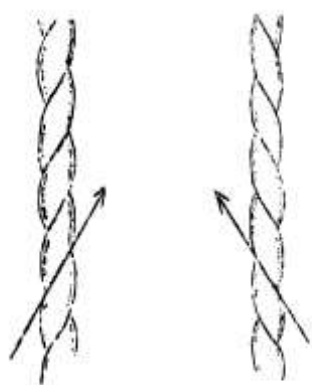
Touw wordt gemaakt door veel dunne einden vezels in elkaar te draaien. Dit noem je ook wel het slaan van touw. Het meeste touw is als volgt samengesteld:



Garens krijg je door een aantal vezels 'met zon' in elkaar te draaien verkrijgt.

Een aantal garens 'tegen zon' in elkaar gedraaid vormen samen een streng.

Drie of vier strengen 'met zon' in elkaar geslagen vormen samen een tros.



met zon tegen zon

De uitdrukkingen 'met zon' en 'tegen zon' hebben te maken met de draairichting waarin de vezels, garens en strengen in elkaar gedraaid (geslagen) zijn.

Met zon betekent met de wijzers van de klok mee gedraaid (rechtsom).

Tegen zon betekent tegen de wijzers van de klok in gedraaid (linksom).

Als je touw wisselend 'met zon' en 'tegen zon' in elkaar draait, voorkom je dat het touw uitdraait. Ook zorgt het ervoor dat er geen vuil en vocht in het touw kan komen.

5.2 Soorten touw

SOORT	KLEUR	GEBRUIK	BIJZONDERHEDEN
Hennep	Zilvergrijs	Lijken en stagen	Vaak in Zweedse teer
Manilla	Blond	Trossen	Oersterk
Sisal	Wit	Schiemansgaren	Vaak geteerd
Kokos	Bruin	Stootwillen en matten	Sterker als het nat is
Katoen	Wit	Vlaggenlijnen	Nat katoen krimpt
Nylon	Div. kleuren	Veel mogelijkheden	Weinig invloed van het weer

5.3 Werken met touw

Je kunt de verschillende touwsoorten in groepen verdelen.

Garens - Zeer lichte touwsoorten, bestaande uit 2 of 3 garens.

Lijnen - Lichte touwsoorten, bestaande uit 6 en meer garens.

Trossen - Van 4 tot en met 32 cm.

Deltatrossen (gevlochten).

Touwwerk berg je bij voorkeur op een droge, luchtige plaats op. Zorg dat het niet verstikt. Het bestrijken van het staaltouw met Zweeds houtteer heet 'lapzalven'. Dit moet bij het 'staand tuig' regelmatig gebeuren, om uitdrogen, indringen van regenwater, en verrotting te voorkomen.

5.4 Synthetische vezels

Polyethyleen is erg glad en tamelijk stug. Het is zo licht dat het op water drijft. Het is 1,4 maal zo sterk als manilla. Polyethyleen kan goed tegen chemicaliën met uitzondering van bepaalde oplosmiddelen. Als er geen kleurstof toegevoegd is, heeft het erg te lijden van zonlicht. Bekende handelsnamen van polyethyleen zijn Nymplex, Courlene en Marlex.

Polypropyleen wordt verkocht onder de handelsnamen P.P.-touw, Toplon, Danaflex en Primaflex. De breeksterkte is 1,7 - 2 maal die van manilla. Het drijft op water en heeft een hoge slijtvastheid. Het is soepel en prettig om mee te werken.

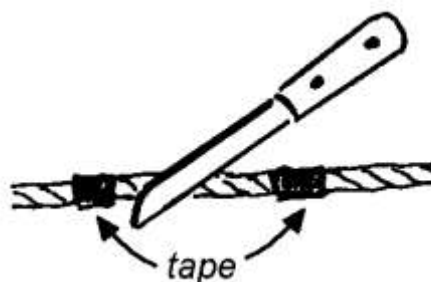
Synthetisch touw heeft over het algemeen als voordeel dat het lichter is dan natuurlijke vezels; een hogere breeksterkte heeft en een grotere soepelheid. Het neemt weinig of geen water op en wordt bij vorst niet stug of onhandelbaar. Het is ongevoelig voor de inwerking van verrottingsbacteriën. De meeste soorten hebben een grotere rek dan natuurlijk touw en zijn daarom beter bestand tegen plotselinge rukken.

Nadeel van synthetisch touw is dat het gevoeliger is voor beschadiging door wrijving over scherpe kanten. Daardoor kunnen vezels smelten. Inwendige schade kan ontstaan door zand en vuil die hun weg naar het binnenste van de tros hebben gevonden en daar de afvloeiing van warmte verhinderen.

Afsmelten van kunstvezel.

Behalve met een takeling (hierover lees je later in dit hoofdstuk), kan het uitrafelen van kunstvezel worden tegengegaan door het uiteinde van de tamp te smelten.

Dit doe je door het uiteinde draaiend boven een vlam te houden, bijvoorbeeld de vlam van het gasstel of een aansteker, totdat alle vezels goed gesmolten zijn. Je kunt meehelpen door de nog vloeibare draden in elkaar te draaien. Pas op: het is heet.



Als je kunstvezeltouw doorsnijdt, kun je met een tijdelijk bindsel van tape de garens bij elkaar houden. Daarna kun je een takeling aanleggen en/of alles dichtsmelten.

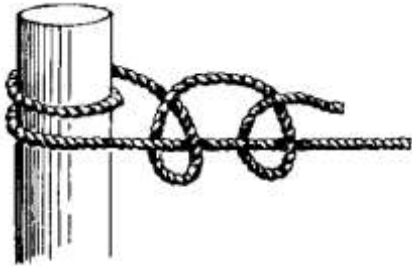
5.5 Steken

Een 'steek' gebruik je om tijdelijk:

- een verbinding tussen 2 einden te maken.
- een eind ergens op vast te zetten
- een oog in een touw te leggen.

Voorbeelden van steken zijn:

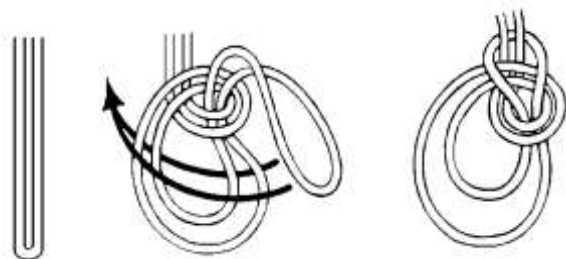
Rondtorn met twee halve steken



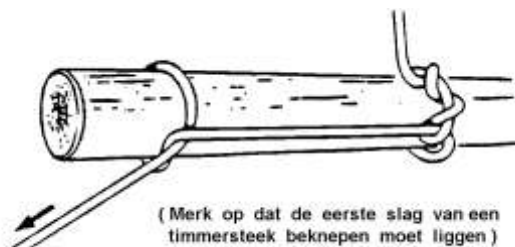
Voor het vastzetten van een touw aan een paal of een ring.

Dubbele paalsteek

Wordt gebruikt om een tijdelijk oog te leggen in een tros die dubbel ligt (in een bocht van een tros).



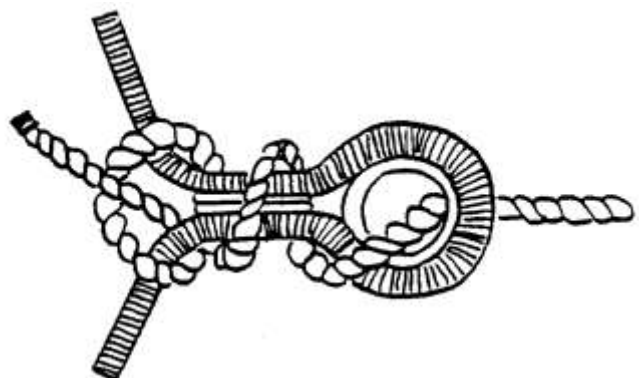
Timmersteek met muislslag



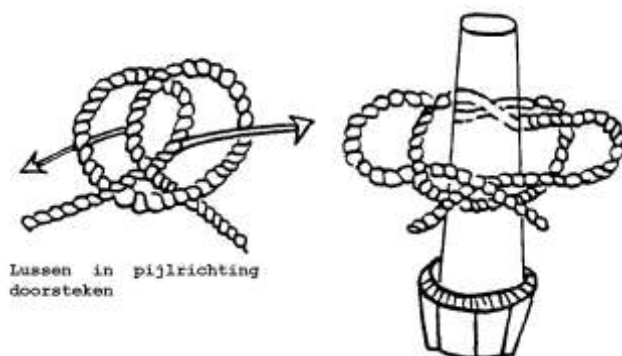
Lange rondhouten kun je hiermee rechtstandig hijsen. De muislslag leg je altijd boven het zwaartepunt.

sleepschinkelsteek

Om de vanglijn van een sloep op de "sleepschinkel" van een motorboot vast te maken.



Topsteek

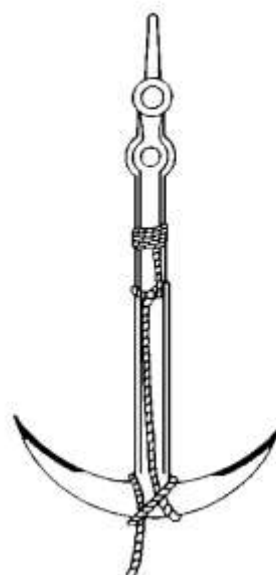


Als bij het zeilen met sloepen het want breekt, dan kun je met een topsteek een noodwant aanbrengen.

Boeireepsteek

Om de boeireep op het kruis van een gewoon anker vast te maken. Zij wordt met één of meerdere 'knijpers' op de schacht van het anker vastgezet.

Op een stokloos anker zet je de boeireep vast door middel van een rondtorn met twee halve steken en een knijper op één van de armen. (Een gewone boeireepsteek zou afknippen tussen de kom en de schacht van het anker.)



Een **boeireep** is een eind tros met boei om aan te geven waar het anker ligt. De boeireep moet zo lang zijn dat de boei niet kan 'onderstromen'. Afhankelijk van de stroomsterkte moet hij in ieder geval 2x de diepte zijn. Bij lichte ankers moet de boeireep zo sterk zijn, dat je het anker ermee kan lichten.

Op een vier-armige dreg leg je de boeireepsteek op twee tegenover elkaar liggende armen. Daarna leg je hem met een muislslag om de schacht.

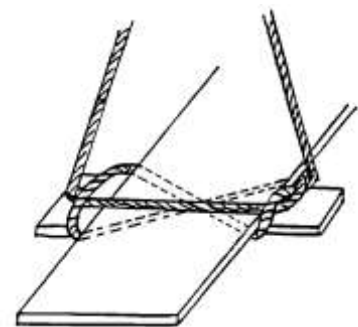
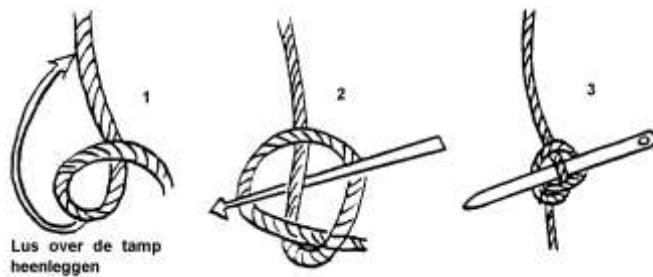
Werpankersteek

Om een tros op de roering van een werpanker te steken. Vervolgens borg je deze met een of meer knijpers (zie tekening).



Marlpriemsteek

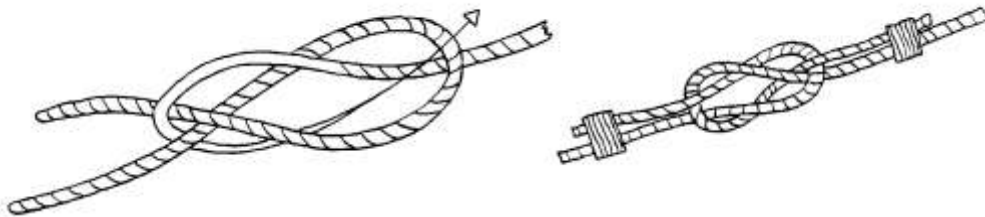
Voor het stijfhalen van lijnen door middel van een 'marlspijker' of 'handspaak' of om een eind op een stellingplank te steken. Je spreekt in dit geval van een 'stellingsteek'.



Stellingsteek

Hielingsteek

Om twee zware trossen aan elkaar te 'hielen'. Borg de hielingsteek altijd door twee of méér knijpers.



Hielingsteek

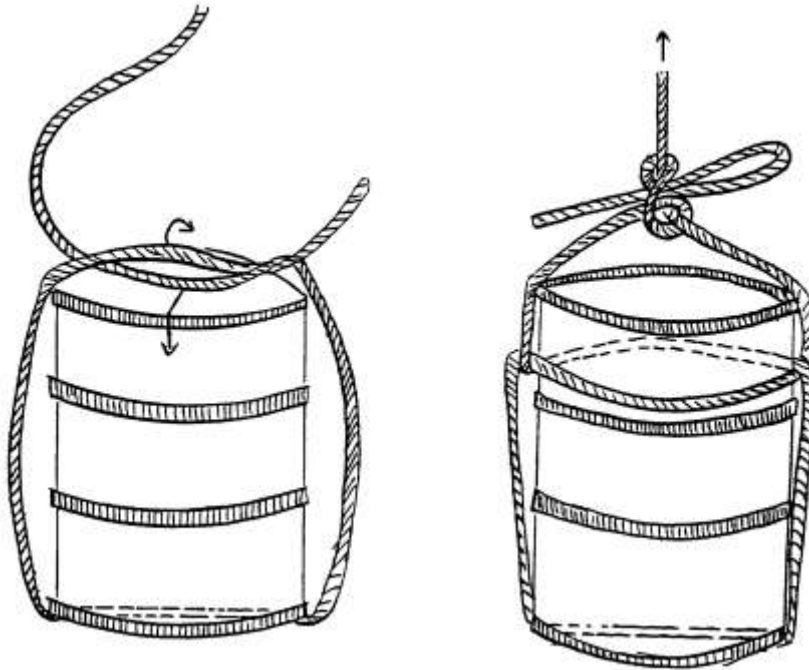
Soms wordt in het hart van de hielingsteek een stuk rondhout gestoken om het aantrekken tegen te gaan. Dit doe je als de steek geen bolders e.d. hoeft te passeren



Tonnensteek

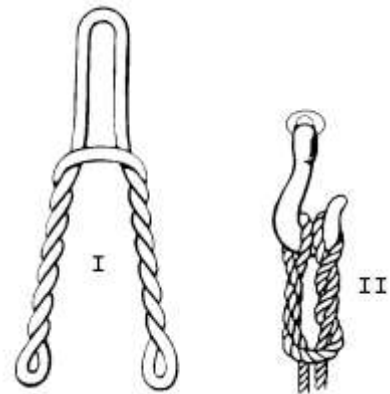
Om een ton of drum rechtstandig omhoog te hijsen.

1. Zet het vat met het middelpunt op de tros en leg over het vat een halve knoop.
2. Trek de halve knoop in de richting van de pijlen open en leg hem rond het vat.
3. Beleggen met 2 halve steken.



Engelse kink

Voor het opkorten van stroppen. Het touwwerk heeft hiervan veel te lijden.



5.6 De Marlslag

Marlen doe je met een marlijn of schiemansgaren. De slagen kunnen wijd uit elkaar of dicht tegen elkaar aan liggen. In het eind van de marlijn splits je een oog om de lijn rond de tros en door het oog te nemen. Op korte afstand neem je weer een slag rond de tros. Steek dan de lijn van buiten naar binnen rond de bocht en haal haar stijf aan. Het marlen wordt gedaan tegen de steek (het kardeel) van het touwwerk.

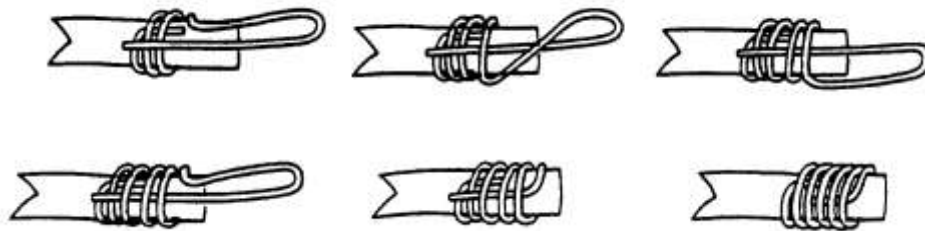


5.7 Takelingen

Hieronder worden een paar soorten takelingen beschreven.

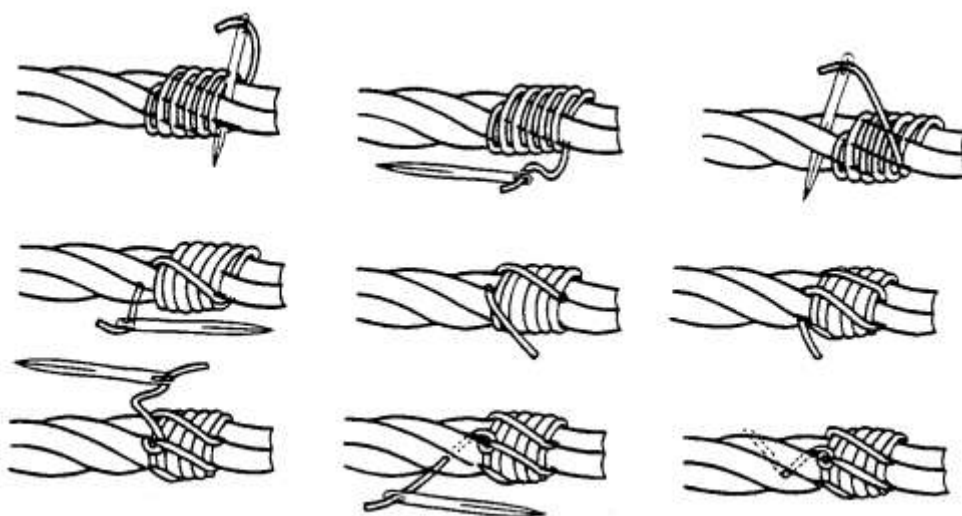
Gewone takeling

De gewone takeling wordt gebruikt om het uitdraaien van een tamp van een touw te voorkomen. Deze wordt met zeil- of schiemansgaren tegengesteld aan de draaiing van het touw gelegd.



Genaaide takeling

Een genaaide takeling zit steviger dan een gewone takeling. Het takelgaren wordt met behulp van een zeilnaald onder een streng genomen.





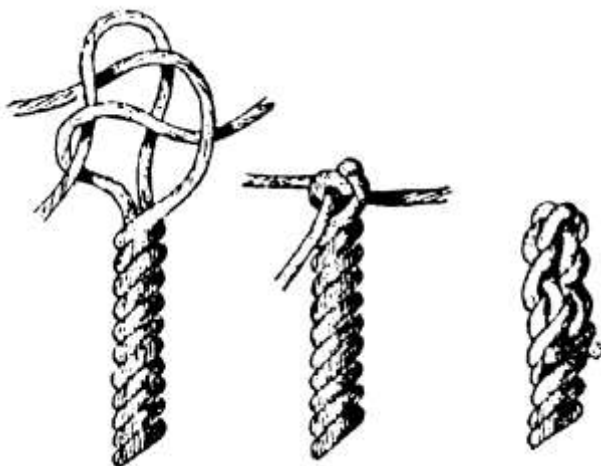
Gekruiste takeling

Een gekruiste takeling wordt vaak op de einden van verhaaltrossen gezet en is betrouwbaarder dan een gewone takeling.

Leg eerst een gewone takeling. Neem dan de tamp met kruisslagen er omheen. Plaats daarna de kruisslagen met behulp van een marlspijker telkens met een halve steek om de buitenste slagen van de takeling.

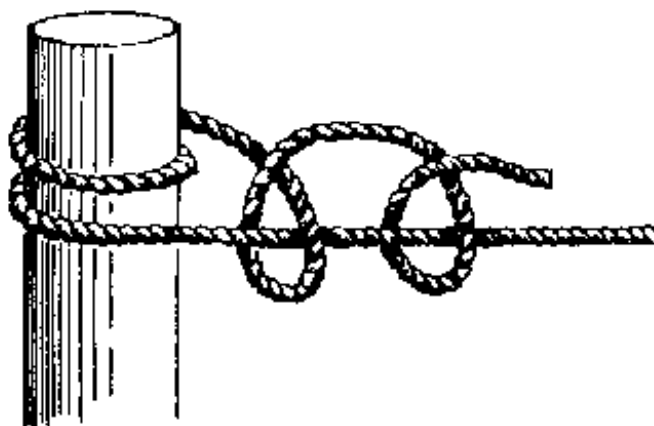
Spaanse takeling

Deze voorkomt het uitdraaien van het touw. De Spaanse takeling geeft een verdikking van de tamp van een touw en voorkomt het uitscheren door blokken en takels. Na de kruisknoop splits je bij gewoon touw minstens twee maal en bij kunststof minstens drie maal door.



Opdrachten

1. Oefen de steken, takelingen en het marlen.
2. Oefen de steken uit het boek opleiding tot zeekadet 3.
3. Met welke steek sla je de vlag aan? Doe dit vervolgens.
4. Leg een paalsteek op een meertros.
5. Welke steek is dit en waarvoor wordt deze gebruikt?



6 *Brandbestrijding*

6.1 *Algemeen*

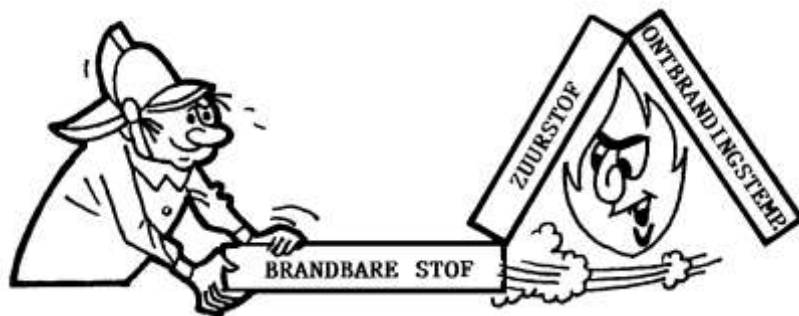
Branden worden ingedeeld in soorten, ook wel klassen genoemd. Hieronder lees je welke klassen er zijn.

A branden:	Branden in vaste stoffen; bijvoorbeeld hout, papier, matrassen
B branden:	Vloeistofbranden; bijvoorbeeld benzine, dieselolie, terpentine
C branden:	Gasbranden; bijvoorbeeld propaan, butaan, LPG
D branden:	Metaalbranden; bijvoorbeeld natrium, magnesium, ijzer en aluminium

Ongeclassificeerd: Branden nabij elektrische installaties.

6.2 *Verbranding*

Bij elke brand of verbranding spelen drie factoren een rol, namelijk brandstof, warmte en zuurstof. Wanneer een van de drie ontbreekt, kan er geen verbranding optreden. Voor een verbranding is brandstof nodig. Meestal vliegt een brandstof niet vanzelf in brand. De stof moet een bepaalde temperatuur (warmte) hebben, voordat de verbranding kan beginnen (denk aan het aanmaken van een kachel). Ten slotte hebben we voor verbranding zuurstof nodig. Zuurstof zit in de lucht (21%). Zuurstof zelf is onbrandbaar, maar als het zich verbindt met de brandstof kan er verbranding ontstaan. Hoe meer zuurstof we toevoeren, hoe feller de verbranding zal zijn.



De verbinding van zuurstof met brandstof noem je oxidatie. Oxidatie kan plaats vinden op drie manieren:

- langzaam (roesten/oxidatie)
- snel (verbranding)
- zeer snel (explosie).

Bij verbranding verbindt brandstof zich dus met zuurstof. Hiervoor is een bepaalde temperatuur nodig. Het verbinden met zuurstof betekent voor de brandstoffen die in vlamvorm verbranden (zoals olie, steenkool en hout), dat zij overgaan in gasvorm. Het is dus gas dat brandt. Voor de hoeveelheid gas die ontstaat, heeft men enkele temperatuurgrenzen ingevoerd, namelijk:

1. Het brandpunt. Dit is de temperatuur, waarbij een bepaalde brandstof voldoende gas afgeeft, om na ontsteking een verbranding van de stof te onderhouden.
2. Het zelfontbrandingspunt. Dit is de temperatuur, waarbij de gassen van de brandstof spontaan ontbranden; dat wil zeggen, zonder de gassen eerst te ontsteken.

Naast de vlamvorm bestaan ook de gloevorm (cokes en houtskool) en de spatvorm (ijzer en magnesium) als vormen waarin iets verbrandt.

6.3 Blusmethoden

Het blussen van elke brand gebeurt door het wegnemen van een of meer van de drie factoren.

- a. Verwijder de brandstof. Dit is meestal niet mogelijk. Bij gasbranden de afsluiter dichtdraaien, waardoor de brandstoftoevoer stopt.
- b. Neem de warmte weg (temperatuur verlaging). Hiervoor is water de meest voorkomende blusstof.
- c. Sluit de zuurstof toevoer af of verminder hem. Dit doe je door bijvoorbeeld:
 1. het compartiment waarin de brand woedt luchtdicht af te sluiten (beneden een zuurstofpercentage van 15 % is geen verbranding mogelijk)
 2. de vuurhaard af te dekken met onbrandbare of moeilijk brandbare stoffen zoals; zand, aarde, deken, zeil, etc. Personen of dieren die in brand staan wikkel je in een deken of een onbrandbare jas.
 3. de vuurhaard omringen met onbrandbaar gas zoals koolzuur.
 4. tussen het brandbare gas en de vloeistof waaruit gas ontwikkelt, een isolerende laag schuim aan te brengen.

6.4 Water

Water is de meest voorkomende blusstof. Dit komt omdat water goedkoop is, meestal in onbeperkte hoeveelheid aanwezig is en een groot koelend vermogen heeft. Water kan niet in alle gevallen worden ingezet. Bij branden van de klassen B en C is het in vele gevallen niet bruikbaar en kan het vaak zelfs tot uitbreiding van de brand leiden. Toepassing van waternevel is al een verbetering. Een waternevel heeft jammer genoeg maar een klein bereik en dat is bij grote branden te beperkt. Bij branden van de klasse A is water een heel bruikbaar middel. Houd wel rekening met de eventuele nevenschade.

6.5 Blustoestellen

Op ieder brandblusapparaat staan het volgende:

- a. het handelsmerk
- b. de benaming van het blustoestel
- c. de aanduiding voor welke branden het blustoestel geschikt is
- d. de aanduiding van de omstandigheden waarvoor het blustoestel niet mag worden gebruikt
- e. de gebruiksaanwijzing
- f. de hoeveelheid en soort vulling
- g. Rijkskeurnummer (in dubbele ovaal)
- h. jaar van aanmaak
- i. naam en adres van importeur of fabrikant.



6.6 Keuring en controle

Blustoestellen die constant onder druk staan, vallen onder het 'Drukvasbesluit' en behoren dan ook een type-goedkeuring te hebben. CO₂-cilinders en CO₂-patronen moeten door de Dienst voor het stoomwezen te zijn goedgekeurd.

Ieder draagbaar blustoestel moet zo zijn uitgevoerd, dat de goede werking ervan is te controleren. Deze toestellen (behalve CO₂) zijn voorzien van een drukmeter. Controle is iedere twee jaar noodzakelijk. Deze wordt uitgevoerd via de fabrikant of importeur.

Het meest ideale is het om een universele blusstof te gebruiken, die voor alle branden geschikt is. Voor ons komen de volgende blusmiddelen in aanmerking:

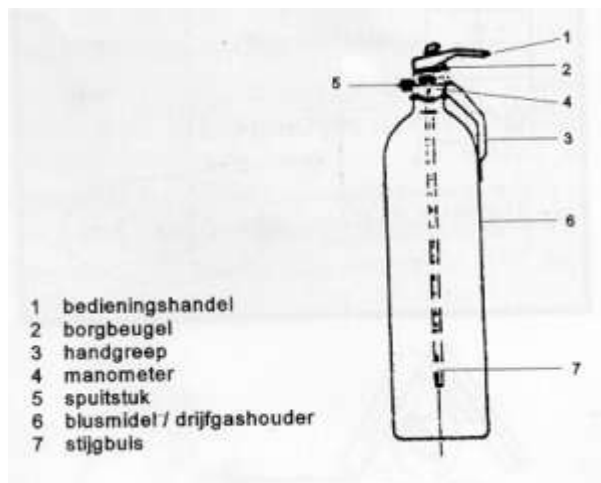
6.7 Poederblusser

Deze blustoestellen bestaan uit een cilindervormig vat, waar het bluspoeder in zit. Het bluspoeder wordt uitgedreven door koolzuurgas of stikstof. Er zijn twee basissystemen:

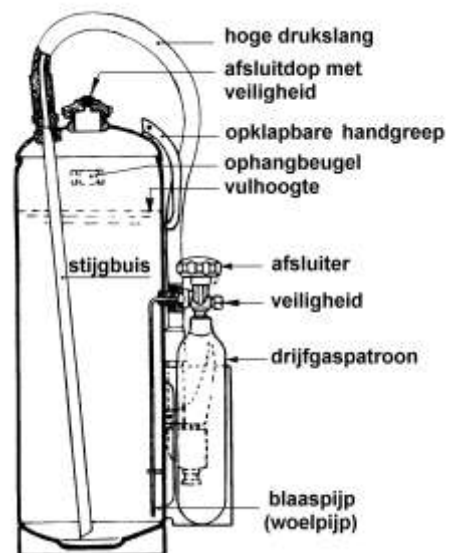
- het bluspoeder staat altijd onder druk. De druk kun je controleren door op de manometer (=drukmeter) te kijken. Het is belangrijk om regelmatig de druk te controleren.
- In of naast de cilinder is een hogedruk-gaspatroon aanwezig. Deze is te activeren door een inslagpen.

Sommige bluspoeders zijn ook te gebruiken bij elektriciteitsbranden. Het poeder en de reactiestoffen kunnen wel schade aanbrengen aan elektronische apparatuur. Er zijn bluspoeders die speciaal geschikt zijn voor klasse D branden.

Het poeder zorgt ervoor dat de omgeving van de brand zuurstofvrij wordt. Hierdoor verstikt de brandhaard. Na het blussen blijft het opletten geblazen.



Poederblusser onder permanente druk



Poederblusser met uitwendige CO₂ cilinder

6.8 Kooldioxideblussers

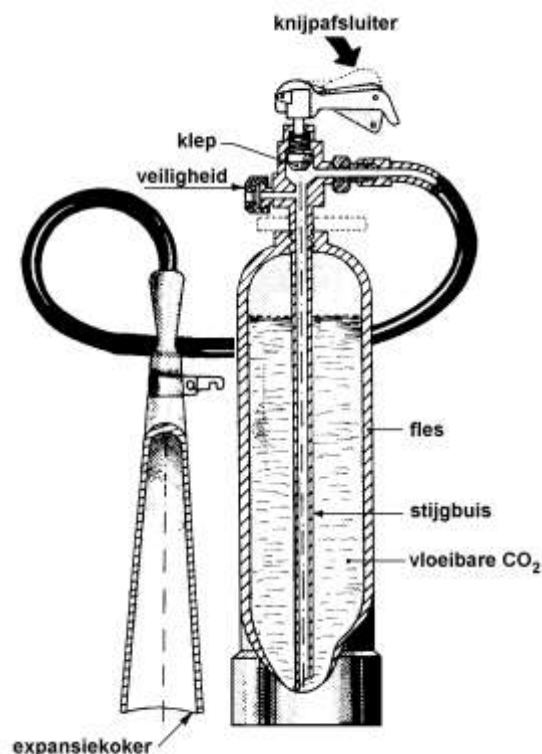
Deze worden ook wel CO₂-blusser of koolzuursneeuwblusser genoemd. Kooldioxide kan voorkomen als verschijningsvormen: gas, vloeistof en vaste stof. Het is onbrandbaar.

Het belangrijkste effect van deze blussers is het verstikken van de brand door het zuurstof gehalte in de lucht te verlagen.

De blusser bestaat uit een hogedrukvat, waarin het kooldioxide zich onder hoge druk (60 atmosfeer) bevindt. Onder deze hoge druk is het kooldioxide voor 2/3 gedeelte overgegaan in vloeibare toestand. Er zijn twee soorten CO₂ blussers:

- blussers met een stijgbuis waaruit het vloeibare CO₂ naar de expansiekoker stroomt. Doordat de CO₂ overgaat van vloeistof naar gas daalt de temperatuur tot -78° en wordt een gedeelte van de CO₂ vervolgens een bevroren vaste stof die we koolzuursneeuw noemen.
- blussers zonder stijgbuis, waarbij het CO₂ in gasvorm wordt uitgedreven. Deze blussers komen vaak voor in vast gemonteerde- en automatische installaties, bijvoorbeeld in de machinekamer.

Door de lage temperatuur koelt de koolzuursneeuw de brandhaard snel af. De koolzuursneeuwblusser is geschikt voor het blussen van alle soorten beginbranden. Koolzuurgas, dat 1,5 maal zwaarder is dan lucht, verhindert de toevoer van zuurstof uit de lucht. Dit gas heeft dus een verstikkende werking. De koolzuur sneeuw spuit je laag over de vuurhaard. Klop na het gebruik de sneeuwkokker niet uit. Hierdoor kan de kokker scheuren.



6.9 Vergelijkingstabel blusmiddelen

De tabel hieronder geeft een duidelijk overzicht, welk blusmiddel geschikt is voor de diverse brandrisico's.

Vergelijkingstabel blusmiddelen

	water	poeder	CO ₂
Klasse A	ja	ja	neen, maar houdt kleine branden onder controle
Klasse B	neen	ja	ja
Klasse C	neen	neen	ja
Klasse D	neen	ja (droogpoeder of keukenzout)	neen
Ongeclassificeerd	neen	neen	ja

Gebruik het blusapparaat

niet zo



Vlammen en rook belemmeren het blussen



Niet zinloos in de vlammen spuiten



Bij kleine brandjes het blusapparaat niet in één keer leegblazen



Bij grote branden niet alleen blussen



Bij vloeistofbranden in open bakken nooit met volle straal midden in bak spuiten



Gebruikte brandblussers, ook gedeeltelijk gebruikte, niet meer ophangen, maar

maar zo !



... steeds met de wind mee van voor naar achter blussen



... maar van beneden naar boven blussen



... maar met korte poederstoten, om bij eventuele herontbranding nog voldoende blusstof over te hebben



... maar gezamenlijk met meerdere brandblussers tegelijk



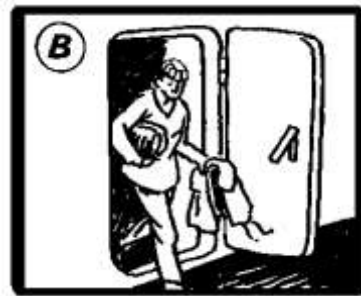
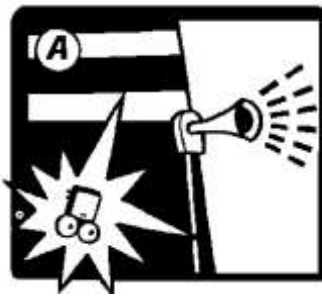
... vooraan beginnen, daarna heen en weer bewegend laag over het object spuiten



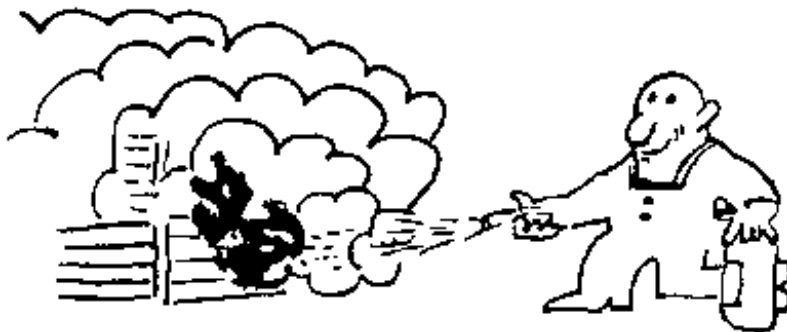
... direct laten hervullen bij de leverancier

Vragen en opdrachten

1. Noem de verschillende brandklassen.
2. Noem 3 factoren die voor het ontstaan van brand nodig zijn.
3. Wat doe je als je een prullenbak in brand ziet staan?
4. Oefen een brandalarm.



5. Oefen met een blusapparaat.



7 *E. H. B. O.*

7.1 De vijf belangrijke punten

Iedereen heeft de plicht naar beste kunnen EHBO toe te passen. Het leven van het slachtoffer kan daarvan afhangen.

Bij het geven van eerste hulp gaat het om vijf belangrijke punten. Zorg dat je die kunt dromen en voer ze altijd in deze volgorde uit.

1. Let op gevaar
2. Ga na wat er is gebeurd/wat iemand mankeert
3. Stel het slachtoffer gerust
4. Zorg voor deskundige hulp
5. Help het slachtoffer op de plaats waar hij ligt of zit.

1. Let op gevaar

Vraag je het volgende af:

- Is er gevaar voor mezelf? Als je zelf ook slachtoffer wordt is het moeilijk hulp te verlenen! Is er gevaar, bijvoorbeeld bij giftige gassen, elektrische stroom, vuur, e.d., neem dan beschermende maatregelen.
- Is er gevaar voor anderen! Zo ja, waarschuw hen! Eén slachtoffer is genoeg!
- Is er gevaar voor het slachtoffer? Is hij nog in een gevaarlijke omgeving (bijv. in het water, giftig gas, bekneld)? Als dat zo is, probeer hem er dan snel uit te halen.

Zorg dat de plaats waar je eerste hulp verleent opvalt. Dit is belangrijk voor ieders veiligheid!

2. Ga na wat er is gebeurd / wat iemand mankeert

Voor je hulp kunt verlenen, moet je weten wat er aan de hand is. Probeer hier achter te komen door dit aan het slachtoffer of de omstanders te vragen. Bekijk het slachtoffer van top tot teen. Heb je een letsel ontdekt, kijk dan altijd nog verder. Er kunnen nog meer letsels zijn!

Ga na of het slachtoffer bij kennis is: spreek hem aan. Laat hem de plaats van de pijn aanduiden. Laat hem proberen of hij armen en benen, handen en voeten kan bewegen.

Let vooral op:

- de ademhaling
- bloedingen
- bewusteloosheid
- botbreuken

Als hij niet bij kennis is (bewusteloos) moet je aan ooggetuigen vragen wat er is gebeurd. Een goed verslag aan deskundige hulpverleners van wat er gebeurd is en van de eerste hulp die gegeven is, is van belang voor de verdere behandeling van het slachtoffer.

3. Het slachtoffer geruststellen

Elk slachtoffer heeft iemand nodig die hem opvangt en geruststelt. Hij is vaak heel erg geschrokken, voelt zich angstig en alleen of is prikkelbaar. Door dichtbij het slachtoffer te blijven (laat het slachtoffer niet alleen) kun je het slachtoffer geruststellen. Dit doe je ook door rustig en zorgzaam op te treden en door hem te vertellen dat deskundige hulp in aantocht is.

Luister naar hem, praat met hem en houd hem zo nodig vast. Blijf altijd vriendelijk, ook als het slachtoffer lastig of geprikkeld is.

4. Zorg voor deskundige hulp

Blijf als dat kan zelf bij het slachtoffer en laat iemand anders zo snel mogelijk deskundige hulp waarschuwen, bijvoorbeeld een arts of ambulance.

Een goede berichtgeving aan de hulpverlener is van groot belang.

Meld duidelijk:

- naam van de melder
- plaats waar de hulp naar toe moet komen
- wat er gebeurd is
- aantal slachtoffers
- wat het slachtoffer mankeert
- / slachtoffers mankeren

Zeg degene die gaat waarschuwen dat hij terug moet komen om te vertellen welke hulp komt en hoe snel. Als iemand twijfelt of er hulp komt, laat je nog een keer waarschuwen. Neem geen risico; beter 2 keer om hulp vragen dan helemaal niet.

- Het centrale alarmnummer is 112.
- Op de autosnelwegen gebruik je de praatpalen van de Wegenwacht.
- Bij een verkeersongeval of bij een misdaad waarschuw je altijd de politie.
- Bij brand, te watteraking, beklemming enzovoort waarschuw je ook de brandweer.

5. Help het slachtoffer op de plaats waar hij ligt of zit

Als je het slachtoffer beweegt, kunnen letsels erger worden. Soms zit het letsel ook van binnen en kun je het dus niet zien. Vervoer slachtoffers alleen als dat echt noodzakelijk is en dan alleen over de kortst mogelijke afstand.

Alleen als de omstandigheden (bijvoorbeeld verdrinking-, brand- of ontplofingsgevaar) het noodzakelijk maken, verplaats je het slachtoffer (zie punt 1).

Bij eenvoudige letsels of stoornissen kan het slachtoffer, al of niet door jou begeleid, naar de deskundige hulpverlener toegaan.

7.2 Uitwendige wonden

Soms moet je als EHBO-er een keuze maken: ga je zelf uitwendige wonden behandelen of laat je dit over aan een arts?

Als je als EHBO-er zelf de behandeling geeft, dan:

- reinig je de wond
- ontsmet je de wond
- dek je de wond steriel af
- geef je zonodig rust en steun aan het gewonde lichaamsdeel

Als de arts de behandeling geeft, dan zorg je als EHBO-er dat je:

- verdere verontreiniging van de wond voorkomt
- een eventuele bloeding stelpt (snelverband is het handigste dekverband)
- rust en steun geeft aan het gewonde lichaamsdeel
- het slachtoffer zo snel mogelijk (laat) vervoeren naar een arts.

Hoe behandel je als EHBO'er kleine verwondingen volledig?

Het reinigen van de wond kan in de meeste gevallen het eenvoudigst gebeuren onder stromend leidingwater met zeep. Ontsmet de wond daarna door de wond zelf en de huid eromheen te deppen met een ontsmettende vloeistof, bijvoorbeeld betadine-jodium.

Dek de wond dan af met een steriel verband, bijvoorbeeld met een wondpleister of een dekverband.

Let goed op de volgende algemene punten:

- Laat de gewonde zitten of liggen.
- Vermijd aanraking met vingers en kleren, dus veeg, wrijf en druk vooral niet op de wond.
- Verbind de wond droog als hij niet vuil is.
- Ontsmet kleine snij-, prik- en schaafwonden met een middel dat niet pijnlijk is en toch bacterie-dodend werkt (bijvoorbeeld betadine-jodium)
- Dek grotere wonden af met snelverband. Als er bloed doorheen komt, leg er dan verbandwatten op.

Scheur- en bijtwonden

- Deze zijn altijd geïnfecteerd. Druk de wondranden dus niet naar elkaar.
- Bij hondenbeten is er gevaar voor hondsdoelheid. Ga altijd naar een ziekenhuis.
- Trek NOOIT vreemde voorwerpen uit de wond.

Geïnfecteerde wonden

- Verzorg deze door de wond 3 maal daags een kwartier te baden in warm water (gekookt) met soda (2 eetlepels op 1 liter water).
- Gebruik vochtig verband (zout water of gekookt water) en leg daar overheen een ondoor-dringbare stof tegen uitdrogen.
- Laat het gewonde lichaamsdeel rusten.
- Zorg dat niemand met het vuile verband in contact kan komen.

7.3 snelverband

Dit verband kun je met vuile handen aanbrengen en uitvouwen zonder dat je de binnenkant van het verband verontreinigt.

Maak het pakje snelverband open. Daarin zit een kussentje van gaas en watten met twee zwachtels eraan vast. Pak het verband met beide handen vast, met de zwachtels naar boven. Neem in elke hand één zwachtel en houd het verband ongeveer 30 centimeter boven de wond.



Beweeg je handen uit elkaar waardoor het verband open slaat. Breng het verband op de wond, direct op de goede plaats. Het mag niet meer verschuiven.

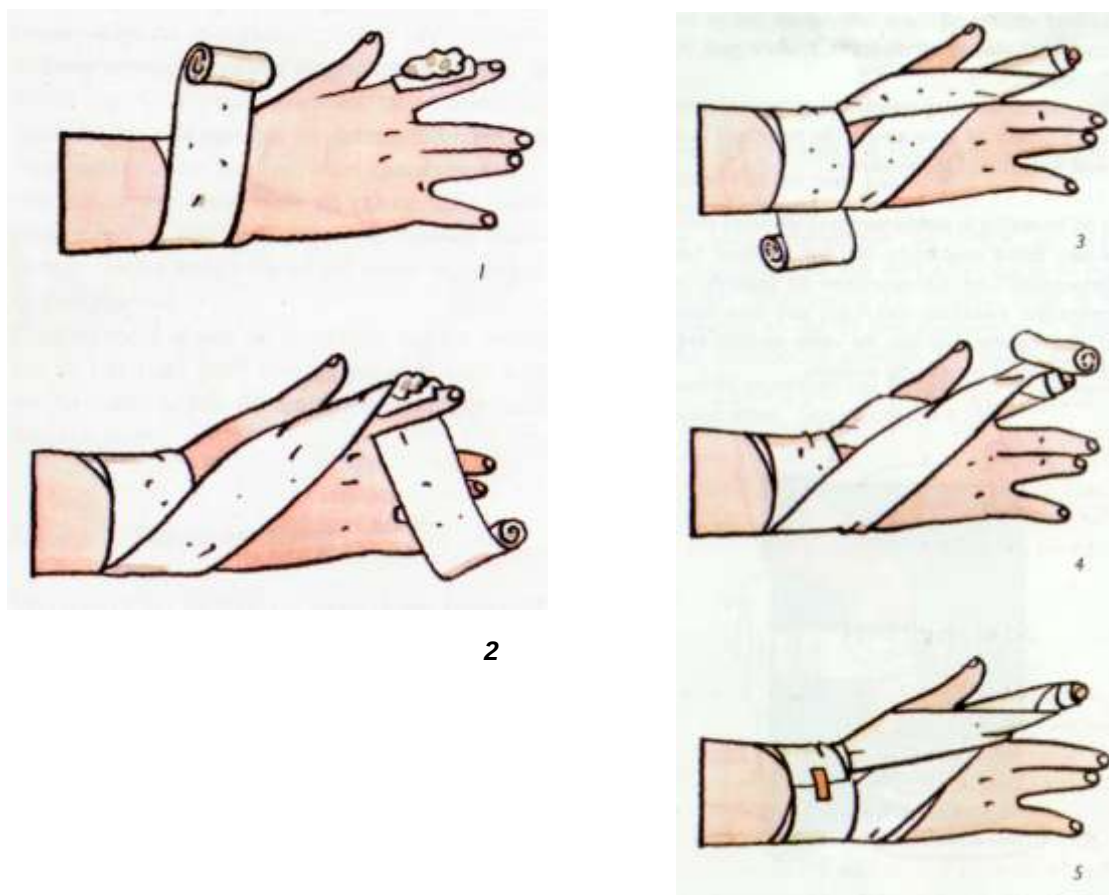
Neem één van de zwachtels en rol daarmee de eerste slag. De eerste omwikkeling moet half op het kussentje en half op de huid liggen. Doe daarna hetzelfde met de tweede zwachtel. Zwachtel vervolgens dakpansgewijs (de vorige slag steeds overlappend) naar het midden: eerst de ene daarna de andere zwachtel. Zorg ervoor dat de randen van het snelverband door de beide zwachtels geheel worden afgesloten. Zorg dat de knoop ruim naast de wond ligt.

7.4 verband om de vinger

Een wond aan een vinger kan flink bloeden. De bloeding kan goed bestreden worden door de hand omhoog te (laten) houden. Probeer eerst ringen en horloge af te doen. Dek de wond af met steriel gaas, waarop een laagje witte watten. Leg daaroverheen de hydrofiele zwachtel van 4 centimeter breed aan.

Dit doe je zo:

Pak de zwachtel zo vast dat je in de rol kunt kijken. Zorg ervoor dat je tegen de rug van de hand aankijkt. Begin met een slag om de pols en ga dan schuin over de handrug naar de gewonde vinger. Doe dan twee slagen om de vinger. Zorg ervoor dat de tweede slag voor tweederde over de eerste slag heen gaat. Ga weer terug over de handrug naar de pols. Leg nu weer een slag om de pols. Ga schuin over de handrug terug naar de vinger en leg nog één of twee slagen om de vinger. Ga weer terug naar de pols, doe nog een slag en zet de zwachtel vast met een stukje kleefpleister.



7.5 Verband om de knie of de elleboog

Dek de wond af met steriel gaas. Daarop leg je een laagje witte watten. Kies een hydrofiele zwachtel waarvan de breedte geschikt is voor het lichaamsdeel. (zes centimeter is meestal genoeg voor de knie).

- Houd de zwachtel zó vast dat je in de rol kunt kijken.
- Leg de eerste slag met de zwachtel rondom het onderbeen, een stukje onder de knie.
- Leg de volgende slagen richting knie en bedek daarbij steeds de vorige slag voor tweederde.
- Let er vooral bij de elleboog op dat je de zwachtel niet te strak trekt, anders gaat hij knellen.
- Leg de laatste slag rondom het bovenbeen, ruim boven de knie en zet de zwachtel vast met een stukje kleefpleister.

Leg bij kneuzing in plaats van gaas en witte watten een flinke laag vette watten rondom het lichaamsdeel. Leg daaroverheen de cambric of soortgelijke zwachtel aan. Laat aan elke kant een paar centimeter van de vette watten vrij. Dat voorkomt overbodig knellen.



Vragen en opdrachten

1. Noem de 5 belangrijke punten van EHBO.
2. Er is aan boord een ongeluk gebeurd en jij gaat een ambulance bellen. Wat moet je duidelijk melden?
3. Oefen het aanleggen van een snelverband.
4. Oefen het aanleggen van een vingerverband.
5. Oefen het aanleggen van een knie- of elleboogverband.

8 *Navigatie*

8.1 *Algemeen*

Navigatie is het bepalen van de koers en de positie op zee. Op grote schepen navigeren de kapitein en de stuurlieden. Op kleinere schepen zoals zeiljachten doen de bemanningsleden dat zelf. Bij het zeekadetkorps navigeert de stuurman van de wacht. Hij is vaak stuurman of loods van beroep. Jongere zeekadetten helpen hem bij de navigatie als roerganger of als uitkijk. Later leer je zelf koersen uitzetten, peilingen nemen, posities bepalen, omgaan met navigatie-instrumenten en meer zaken die met het navigeren te maken hebben.

8.2 *De taak van de roerganger*

Het is de taak van de roerganger om het schip op zee zelfstandig op koers te houden. In de haven volgt de roerganger tijdens het manoeuvreren de roerorders van de stuurman of loods op. Om misverstanden te voorkomen herhaalt de roerganger al de roer- en stuurcommando's van de stuurman van de wacht.

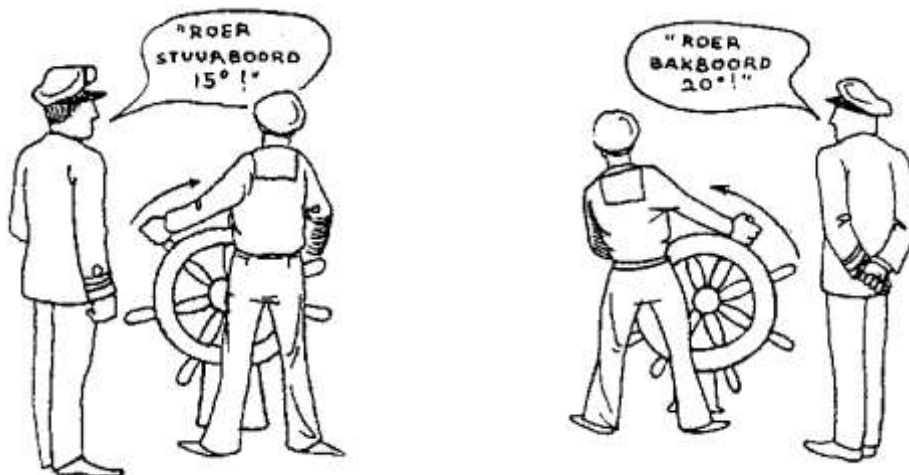
Als een ander jouw taak als roerganger overneemt zeg je duidelijk tegen de nieuwe roerganger welke koers hij of zij moet voorliggen (moet sturen). Daarna meld je aan de stuurman van de wacht dat je het roer hebt overgegeven. Je zegt ook welke koers je aan de nieuwe roerganger hebt doorgegeven.

8.3 *Roerorders*

Een roerorder bestaat uit twee delen. Namelijk naar welke kant (Stuurboord, Bakboord of Midscheeps) en hoeveel graden het roer moet worden gedraaid. De roerstandwijzer geeft de stand van het roer aan.

Een voorbeeld:

Je bent roerganger en krijgt de order "Stuurboord 15". Als eerste herhaal je de roerorder: "Stuurboord 15". Daarna draai je het stuurrad zo dat de roerstandwijzer 15 graden aan stuurboord aanwijst. Ten slotte meldt je aan de stuurman dat het roer in de gewenste stand staat: "Ligt stuurboord 15".



Hieronder staan verschillende commando's.

Midscheeps

Je draait het roer terug zodat de roerstandwijzer geen uitslag meer geeft.

Opkomen

Je verkleint het aantal graden roer (de roeruitslag) zodat het schip langzamer gaat draaien. Bedenk wel dat het schip blijft doordraaien.

Stutten

Je geeft het roer een tegenovergestelde roeruitslag zodat je de draaiende beweging van het schip zo snel mogelijk opheft. Door ervaring leer je hoeveel graden tegenroer je moet geven. Als het schip niet meer draait het roer midscheeps leggen.

Recht zo die gaat

Bij dit roercommando geef je de voorliggende koers door en hef je zo snel mogelijk de draaiende beweging van het schip op. Blijf deze opgegeven koers sturen.

8.4 Stuurorders

Bij de roerorders zegt de stuurman precies hoeveel graden je het roer moet draaien. Bij stuurorders geeft de stuurman alleen de koers op. Als roerganger bepaal je zelf hoe je het roer draait om op die koers te komen of te blijven.

De stuurman kan de koers op twee manieren opgeven:

1. In een kanaal of op een rivier zal de stuurman vaak een punt aan de wal opgeven waar je op aan moet sturen. Bijvoorbeeld: lichten lijn, schoorsteen, elektriciteitsmast, boom etc.. Je zorgt er dan zelf voor dat het voorschip (de geuzenstok) in de richting van dat punt wijst.
2. Op ruim vaarwater zal hij zeggen welke kompaskoers je moet gaan voorliggen. Bijvoorbeeld: *drie vier vijf* (345 graden)

Stuur altijd rustig en geef niet te grote roeruitslagen. Het schip zal anders te snel draaien en het is dan lastig om het schip op de goede koers te houden. Bovendien gaat het schip bij grote roeruitslagen slingeren maken. Dit is niet comfortabel is voor de bemanning.

Als het schip veel vaart loopt hoeft je minder roeruitslag te geven om de koers te corrigeren dan wanneer het schip langzaam vaart.

8.5 Taak van de uitkijk op de brug

De uitkijk op de brug is heel belangrijk en zijn taak wordt vaak onderschat. Veel aanvaringen op zee zijn veroorzaakt doordat er niet goed is uitgekeken en een schip te laat of helemaal niet werd opgemerkt.

Volgens de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee (kortweg: B.V.A.) moet elk schip altijd goede uitkijk houden en luisteren. Dit doe je door gebruik te maken van alle beschikbare middelen (zoals radar en marifoon).

Dit betekent dat:

- er altijd iemand belast is met de uitkijk
- de uitkijk goed kan zien en horen
- de uitkijk duidelijke instructies heeft gekregen
- de uitkijk alle middelen gebruikt die beschikbaar zijn (verrekijker, zonnebril, marifoon, radar etc.)

Als beginnend zeekadet zul je zelf geen gebruik mogen maken van de marifoon en de radar. Dit laat je over aan de stuurman van de wacht.

Elk schip, elke boei of elk lichtje dat je als uitkijk waarneemt, moet je aan de stuurman melden, ook als hij het al op de radar heeft gezien of op de marifoon heeft opgeroepen.

8.6 Windstreken

Een cirkel is opgedeeld in 360 graden (360°). De cirkel is ook op te delen in 32 'hoeken' die men streken noemt. Elke streek is $360 / 32 = 11\frac{1}{4}^\circ$.

Windstreken worden gebruikt om aan te geven waar de wind vandaan komt (bijvoorbeeld: Zuidwesten wind).

Hoofdstreken:

Noord (North)	(N)	000° of 360°
Oost (East)	(O of E)	090°
Zuid (South)	(Z of S)	180°
West (West)	(W)	270°

Hoofdtussenstreken:

De vier hoofdtussenstreken zijn genoemd naar de hoofdstreken waar ze tussen liggen.

NoordOost (NorthEast)	(NO of NE)	045°
ZuidOost (SouthEast)	(ZO of SE)	135°
ZuidWest (SouthWest)	(ZW of SW)	225°
NoordWest (NorthWest)	(NW)	315°

Tussenstreken:

De acht tussenstreken zijn genoemd naar de hoofdstreken en hoofdtussenstreken waar ze tussen liggen. De hoofdstreek wordt daarbij altijd eerst genoemd.

Bijvoorbeeld:

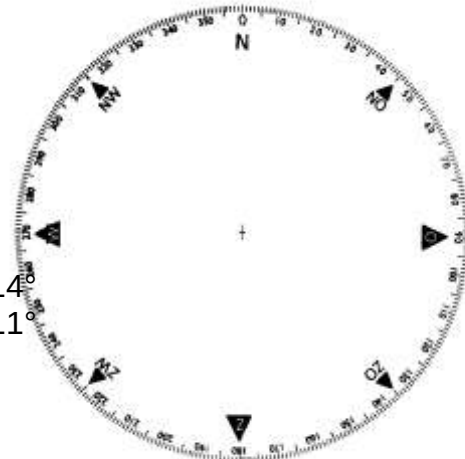
NoordNoordOost	(NNO of NNE)	022°
WestZuidWest	(WZW of WSW)	236°

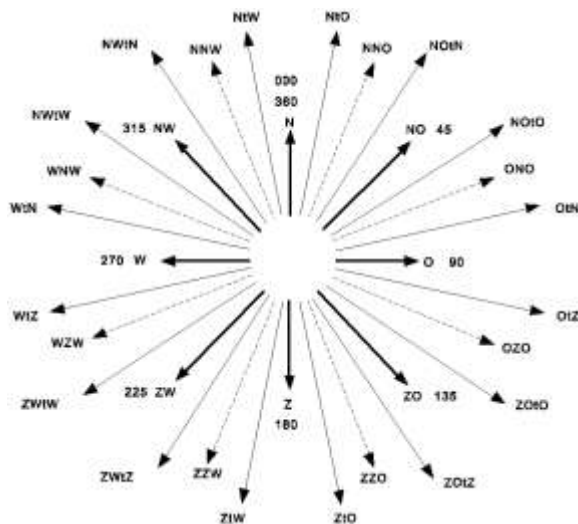
Dit zijn de belangrijkste streken. De 16 tussenliggende streken zijn tegenwoordig minder / niet meer in gebruik.

Bij-streken:

Je noemt altijd eerst de naastliggende hoofdstreek of hoofdtussenstreek. Daarna zeg je ten opzicht van welke hoofdstreek deze bijstreek ligt. Bijvoorbeeld:

ZuidWest ten Zuiden	(ZWtZ of SWtS)	214°
Noord ten Oosten	(NtO of NtE)	011°





8.7 Navigatie instrumenten

Voor de navigatie op ruim water zijn de volgende instrumenten en hulpmiddelen in gebruik:

- kompas
- goed bijgewerkte kaarten van het gebied
- zeemansgids, getijdetafels, stroomatlas, betonningsstaat en lichtenlijst
- verrekijker en zonnebril
- satnav (sateliet-navigatie)
- GPS (Global Position System)
- radar
- dieptemeter
- zachte potloden en vlakgom
- koerslineaal of parallellineaal
- kaartpasser
- sextant

Op schepen zijn steeds meer elektronische hulpmiddelen aanwezig. Deze middelen maken een gemakkelijke en nauwkeurige navigatie mogelijk.

8.8 Het kompas

Het kompas wordt gebruikt voor het bepalen van richtingen. Dit kan bijvoorbeeld de vaarrichting zijn, maar ook de richting van een kompaspeiling.

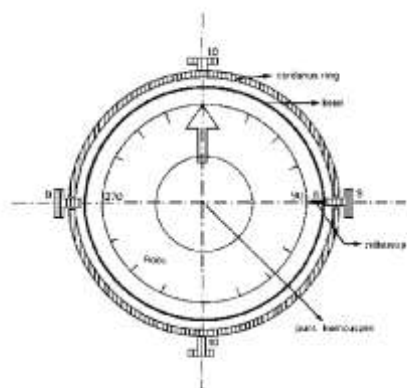
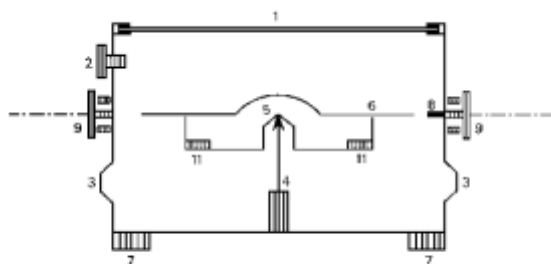
Aan boord van grotere schepen zijn vaak twee soorten kompassen, namelijk magnetische (vloeistof)kompassen en gyrokompassen.

Gyrokompassen

Gyrokompassen werken met een elektrisch draaiende tol. Dit is nogal ingewikkeld en daarom gaan we er in dit hoofdstuk niet verder op in. Een gyrokompas heeft altijd een moederkompas dat overal in het schip kan staan. Aan het moederkompas zijn ander kompassen (dochterkompassen) verbonden. Die staan bijvoorbeeld in de stuurhut bij het roer of bij de kaartentafel.

Magnetische kompassen

Een draaibaar magneetje wijst overal op aarde naar de (magnetische) noordpool. Dit is de vaste richting van de magneet.



1. **dekglas**
2. **vuldop**
3. **flexibele ruimte (ringvormige expansieruimte)**
4. **kompassen in penhuisje**
5. **drijver met dop**
6. **roos (van kunststof)**
7. **massieve ring ter vergroting stabiliteit ketel**
8. **zeilstreep**
9. **tabbouten voor ophanging ketel in de cardanusring**
10. **tabbouten voor ophanging cardanusring in nachthuis**
11. **ringmagneet binnen de drijver**

In principe bestaat elk vloeistofkompas uit een ketel, gemaakt van materiaal dat niet magnetisch mag zijn. Het dekglas (1) sluit de ketel lucht- en waterdicht af. De vloeistof bestaat uit een mengsel van ongeveer 20% alcohol en 80% water. Het kan niet bevriezen. In verband met het krimpen en uitzetten van de vloeistof door temperatuurwisselingen is een flexibele ring (3) aangebouwd. Hierdoor zijn volumewijzigingen mogelijk.

De kompasroos (6) zit op een luchtdichte drijver (5). Op de bodem van de ketel zit een kompaspen (4). Deze ondersteunt de drijver bij de dop.

Tegenwoordig wordt vaak een ringmagneet (11) gebruikt. Deze magneet zit dan binnen de drijver. Een ringmagneet heeft meer voordelen dan een staafmagneet. Staafmagneten zijn verouderd. In de wand aan de bovenkant van de ketel zit een vuldop (2). Als er in de ketel luchtbelletjes ontstaan, kun je de ketel via deze vuldop bijvullen met gedestilleerd water.

De ketel is cardanisch opgehangen. Hierdoor blijft de kompasroos zo veel mogelijk horizontaal liggen als het schip beweegt in de golven. In de ketel is de zogenaamde zeilstreep aangebracht. Hiermee kan de voorliggende koers van de kompasroos worden afgelezen.

Stalen voorwerpen en elektrische apparaten zijn magnetisch. Als deze voorwerpen te dicht bij het kompas staan, beïnvloeden zij de werking van het kompas. Zet ze dus nooit te dicht bij het kompas.

Magnetische- en gyrokompassen zijn allebei weer onderverdeeld in stuurkompassen en peilkompassen.

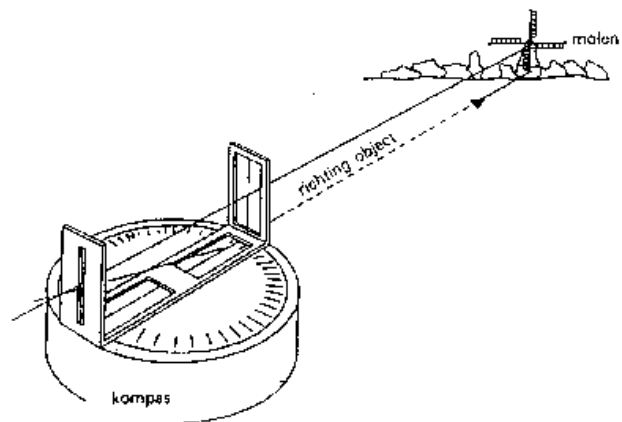
1. Stuurkompassen

De naam zegt het al, dit is het kompas dat het schip in een bepaalde koers stuurt. Het staat vlak bij het roer en is goed zichtbaar voor de roerganger. Vaak is bij de zeilstreep een vergrootglas aangebracht. Zo kun je de koers zo goed aflezen.

2. Peilkompassen

Met het peilkompas kun je bekende punten aan de wal of op het water peilen en in kaart brengen. Vaste peilkompassen staan vaak op de brugvleugels. Op het kompas is een peiltoestel gemonteerd. Hier doorheen kun je naar een bepaald object kijken. De richting kun je op de kompasroos aflezen. Het meest eenvoudige peiltoestel is het 'keep en draadvizier'.

Er zijn ook handpeilkompassen.



Vragen en opdrachten

1. Als de gelegenheid zich voordoet, stuur dan het korpsschip als roerganger.
2. Wat betekent het commando: "Stutten"
3. Welke streek ligt tegenover Noord Oost?
4. Op hoeveel graden ligt: ZW.
5. Noem 4 (moderne) navigatie hulpmiddelen.

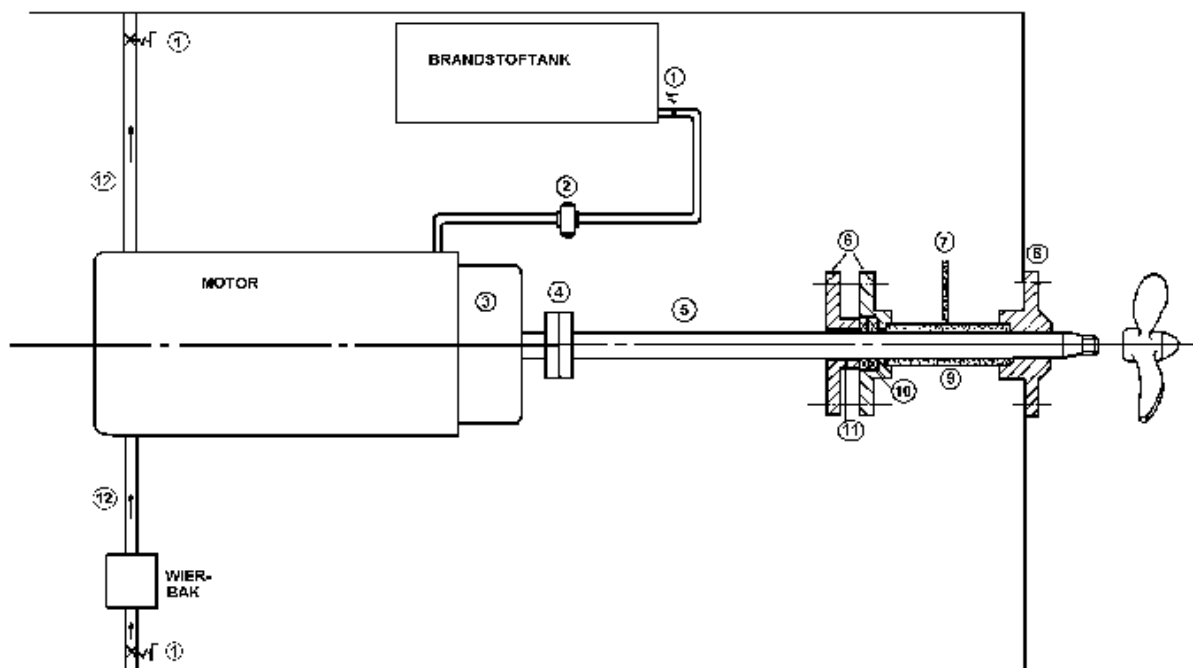
9 Technische dienst

In dit hoofdstuk maak je kennis met de motortechniek in de scheepvaart. Als je echt geïnteresseerd bent in de motortechniek kun je een opleiding tot machinist volgen.

9.1 De voortstuwingsinstallatie

Deze is gebouwd uit:

- brandstoftank
- koelsysteem
- motor
- keerkoppeling
- schroefas
- schroef



- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1. afsluiters | 7. smering |
| 2. brandstoffilter | 8. buitengland |
| 3. keerkoppeling | 9. schroefaskoker |
| 4. flexibele koppeling | 10. pakking |
| 5. schroefas | 11. drukstuk |
| 6. binnengland | 12. koelsysteem |

9.2 De brandstoftank

De brandstoftank is soms direct met de motor verbonden. Ook is het mogelijk dat er tussen de motor en de brandstoftank een dagtank zit. Tussen de (dag)tank en motor is een brandstoffilter geplaatst. De tank heeft een toevoer en een ontluchting. De toevoer eindigt boven de bodem. Hij is bedoeld om tijdens het laden schuimen te voorkomen. Zou de brandstof namelijk vanuit de lucht op een plas brandstof vallen, dan gaat het spetteren en krijg je schuim. De ontluchting zit boven en moet groot genoeg zijn.

Als er geen brandstoftoevoer pomp wordt gebruikt, dan moet de tank boven de carburator of boven de dieseloliepomp staan.

Aan de tank zit een klep om de tank af te sluiten. Achter deze klep zit het brandstoffilter. Dit zorgt ervoor dat er geen vuil in de motor kan komen. Vuil kan de motor namelijk beschadigen.

9.3 Het koelsysteem

Er bestaan:

- a. directe koelingen (open systeem)
- b. interkoelingen (gesloten systeem)
- c. koelsystemen met warmtewisselaar (combinatie a en b)

Bij een open systeem wordt buitenboordwater via een zeef (wierbak) door de motor gepompt. De thermostaat brengt de motor zo snel mogelijk op bedrijfstemperatuur houdt hem op die temperatuur. De afsluiters kunnen de buitenboordgaten afsluiten.

Een nadeel van een open systeem is dat het koelsysteem snel vuil kan worden, waardoor het verstopt kan raken. Bij zoutwater is een open systeem niet aan te raden; zout zet zich af bij 55°C.

Bij het gesloten systeem blijft het koelwater afgesloten. Het loopt door buizen langs de kiel en wordt door het langsstromende water gekoeld.

Een voordeel van een gesloten systeem is dat er geen vervuiling op kan treden en dat het gevuld kan worden met antivries. Nadelen zijn dat het systeem duurder is en dat het kan beschadigen als het schip aan de grond loopt.

Een koelsysteem met warmtewisselaar is een combinatie van a en b. Er is een gesloten systeem. Dit wordt gekoeld door buitenboordwater. Dat water stroomt langs het gesloten systeem door een soort radiator. Het systeem is erg duur.

9.4 De motor

Een motor is een verbrandingswerktuig. Verbrandingswerktuigen zijn in twee groepen te verdelen.

- a. De verbranding vindt buiten de krachtinstallatie plaats (bijv. stoommachine)
- b. De verbranding vindt binnen de krachtinstallatie plaats. Dit zijn verbrandingsmachines. Deze kun je weer onderverdelen in zuigermachines en turbines.
 - Bij de zuigermachines (motoren genoemd) drijven de verbrandingsgassen de zuiger voort.
 - Bij de turbine drijven de gassen zelf de turbine aan (toegepast in vliegtuigen en marineschepen).

Keuze van de motor

Wanneer kies je voor een benzinemotor en wanneer voor een dieselmotor?

Benzinemotor

Deze wordt ook wel Lage Druk of explosiemotor genoemd.

L.D. slaat op de eindcompressie die + 8 bar is.

- voordelen
- goedkoop
 - groot vermogen bij kleine afmeting
 - maakt bijna geen lawaai
- nadelen
- gevoeliger voor vocht, dus meer kans op storingen
 - BRANDGEVAARLIJK

Dieselmotor

Deze wordt ook wel Hoge Drukmotor genoemd.

H.D. slaat op de eindcompressie die +/- 35 bar is.

- voordelen
- beter geschikt voor continu-vermogen, waardoor minder vermogen kan worden geïnstalleerd.
 - weinig storingen
 - goedkoper in brandstofverbruik.
- nadelen
- zwaar, meer lawaai, duur, groot
 - grote ventilatie nodig voor afvoer warme lucht.

9.5 De keerkoppeling

Met een keerkoppeling kun je de draairichting van de schroef omkeren. Het schip kan hierdoor in de standen vooruit, vrij en achteruit worden gezet. De keerkoppeling kan mechanisch bediend worden (met een hendel) of hydraulisch.

9.6 De schroefas

Als de motor, de keerkoppeling, de flexibele koppeling en de schroefas in één lijn staan, geeft dit het hoogste rendement. Dat betekent dat de meeste kracht van de motor gebruikt wordt om te varen. De schroefas loopt door het schip, door een schroefaskoker en een binnen- en buitengland. In de binnengland zit een drukstuk met daarachter een pakking om de schroefas waterdicht af te sluiten.

De schroefas wordt meestal gesmeerd met waterbestendig vet of oliesmering. Om intering of beschadiging van de schroefas te voorkomen is het belangrijk hem regelmatig te smeren.

9.7 De schroef

De schroef is de eigenlijke voortstuwer van het schip. Schroeven kunnen op maat geleverd worden. Er zijn in Nederland een aantal fabrieken die zich gespecialiseerd hebben in het maken van scheepsschroeven, zoals Lips. Zij gieten de schroeven van speciale metaallegeringen, die op brons lijken. De grootte van de schroef hangt af van het doel van het schip.



Sleepboot met roerproPELLERS en straalbuizen

De schroef die aan de roerpropeller zit kan (net als een roer) 360 graden draaien (zie tekening). Hierdoor kan er zeer goed mee worden gemanoeuvreed. Sommige typen roerpropeller kun je uit het water hijsen als je ze niet gebruikt. Het schip heeft dan wat minder weerstand in het water. Vaak hebben roerpropellers een straalbuis om de schroef heen. De schroef levert daardoor meer stuwkracht. Roerpropellers komen voor op schepen die veel manoeuvreren en op schepen die op één bepaalde plek op het water - zonder ankers - stil moeten blijven liggen.

9.8 Controle voor je gaat varen

1. Smeeroliepeil motor controleren.
2. Brandstofpeil controleren.
3. Smeeroliepeil keerkoppeling nazien.
4. Schroefas smeren.
5. Stuurinrichting controleren en smeren.
6. Koelwater controleren.
7. Accu's nazien.
8. Drinkwater controleren op hoeveelheid en versheid.
9. Algemeen onderzoek naar losgelopen moeren etc.

9.9 De elektrische installatie

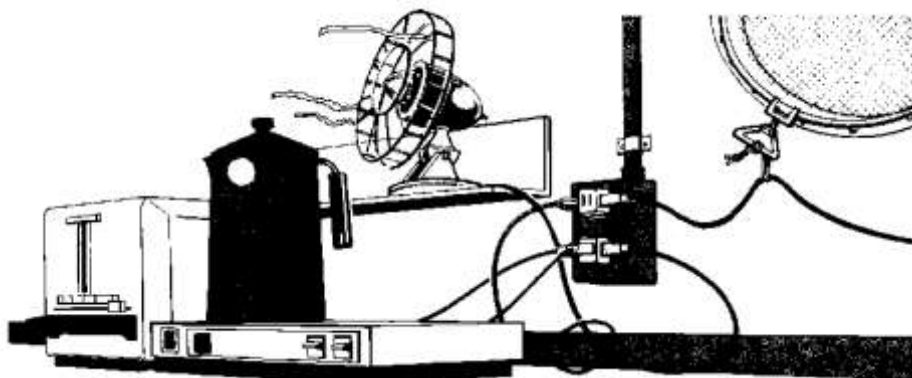
Op de meeste schepen kom je 12V of 24V gelijkstroom en/of 220V / 380V wisselstroom tegen.

ELKE SPANNING IS GEVAARLIJK!

Als je aan een installatie moet werken, let er dan op dat je:

- de accuklem losmaakt of de hoofdschakelaar uitzet
- een bord neerhangt waarop 'niet bijzetten' staat
- de zekeringen op zak steekt.

Zet alle kabels op voldoende plaatsen met beugels vast. De leidingen moeten voorzien zijn van zekeringen (smeltveiligheden) in speciale zekeringkasten. In de kast moet een hoofdschakelaar zitten waarmee je de hele installatie kan uitschakelen.



Gevaarlijke praktijken met elektriciteit

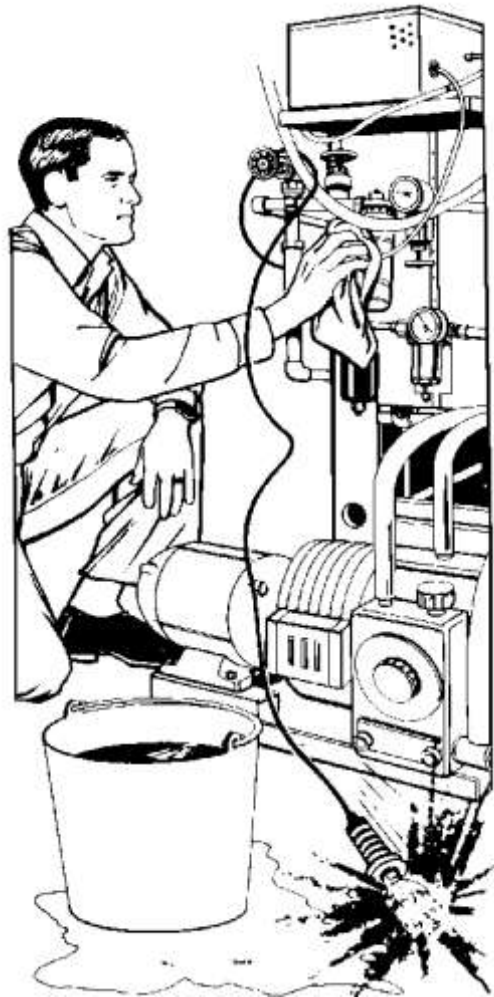
Als iemand onder stroom staat, schakel dan eerst de elektriciteit uit. Lukt dit niet, haal dan zelf het slachtoffer weg maar zorg ervoor dat je niet onder stroom komt te staan. Ga op een droge, geïsoleerde ondergrond staan, bijvoorbeeld een rubberen mat. De elektrische stroom vloeit door je lichaam naar de aarde. Bij het slachtoffer kunnen hierdoor de volgende stoornissen ontstaan:

algemeen

- de dood kan onmiddellijk intreden. Dit heeft niks te maken met de hoogte van de spanning.
- shock, bewusteloosheid of schijndood.

plaatselijk

- stroommerktekens. Dit zijn kleine ronde droge huidplekjes op de plaatsen waar de stroom het lichaam binnenkwam en uitging.
- brandwonden.
- versterf van huid en daaronder gelegen weefsel, zelfs botten en gewrichten.



Pas op bij water en elektriciteit

9.10 De accu

Bij gebruik van een accu is het belangrijk ervoor te zorgen dat:

- a. de accu goed zeevast staat
- b. klemmen en polen zijn ingevet met zuurvrije vaseline
- c. de accu niet aan vorst wordt blootgesteld.

Een vloeistofaccu moet:

- goed worden geventileerd; bij het opladen van een accu ontstaat knalgas
- regelmatig worden gecontroleerd op het vloeistofniveau
- open ontluchtingsgaatjes in de doppen hebben
- nooit te diep ontladen zijn.

De capaciteit van een accu wordt gegeven in Amp/h (ampère per uur); de lading is gegeven over een ontladtijd van 10 uur. Bijvoorbeeld: een 200 Amp/h accu mag gedurende 10 uur met 20 ampère ontladen.

De accu wordt geladen door een dynamo (generator), die wat betreft laadstroom zo groot moet zijn, dat deze minstens 150% geeft van de ontladstroom per uur van de accu.

Opdrachten

1. Maak een rondleiding mee in de machinekamer.

10. Verbindingsdienst

In dit hoofdstuk maak je kennis met het leggen van verbindingen. Als je hier meer over wilt leren, kun je een opleiding voor het brevet seiner volgen.

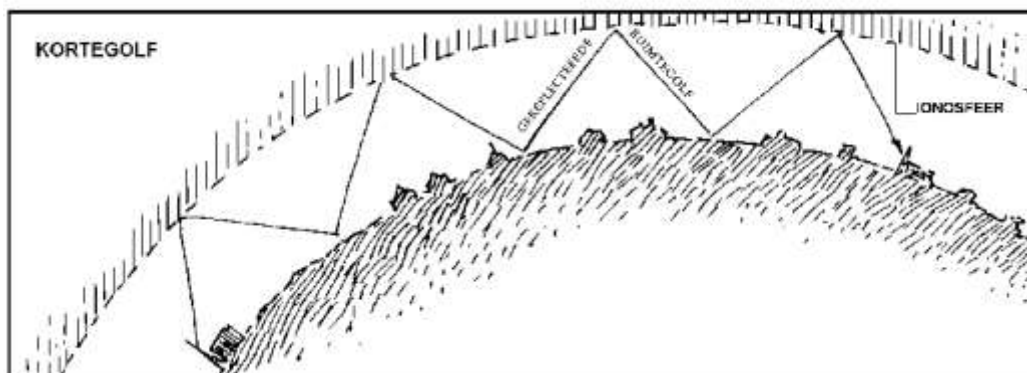
10.1 De belangrijkste seinmiddelen zijn:

1. de radio-installatie
2. lichtseinen
3. vlaggenseinen
4. armseinen (semafoor)
5. grondseinen
6. pyrotechnische seinen

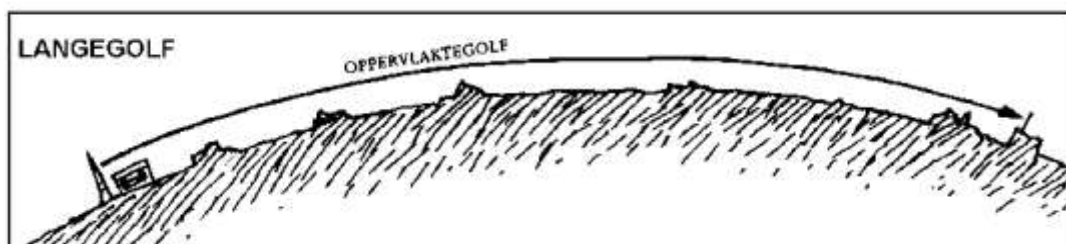


De radio-installatie

Dit is het meest gebruikte verbindingsmiddel. De marifoon en 27Mc zijn algemeen bekend. Als je vertrouwd wilt raken met zenders, ontvangers, radars, satellietcommunicatie, radiopeiltoestellen en andere is in de eerste plaats kennis van de gebruiksaanwijzing, praktijkervaring en enige kennis over elektra nodig.



De talloze reflecties van de ruimte golf tussen de ionosfeer en het aardoppervlak maken via de kortegolf een wereldwijde ontvangst mogelijk.



Een oppervlaktegolf kromt zich om het aardoppervlak en heeft daardoor een bereik van duizenden kilometers.

Lichtseinen

Uiteraard is hiervoor een lamp nodig. De handseinlamp zendt met een gerichte lichtbundel berichten naar de seinontvanger. Voor de berichtgeving wordt gebruik gemaakt van de internationale morsecode.

Vlaggenseinen

Het internationale seinvlaggenstelsel bestaat uit 40 seinvlaggen, te weten:

- 26 lettervlaggen
- 10 nummerwimpels
- 3 vervangers
- 1 antwoordwimpel

Bij het gebruik van seinvlaggen zijn meerdere ontvangers mogelijk. Dit kan zowel voor- als nadelen hebben. Verder zijn enkele duidelijke nadelen: Men is afhankelijk van het weer; bij mist of 's nachts zijn de vlaggen onbruikbaar; de wind moet in de goede richting staan; de vlaggen zijn maar over een kleine afstand zichtbaar.

Om zekerheid te hebben dat de ontvangers van een sein er dezelfde betekenis aan hechten als de seiner heeft bedoeld, zijn alle seinen, codes en te volgen procedures internationaal vastgelegd in het " Internationale Seinboek".

Pyrotechnische seinen

Vuurpijlen, rooksignalen, handstakellichten, valschermsignalen, enzovoort.

Deze seinmiddelen worden noodsignalen gebruikt.



10.2 Marifonie

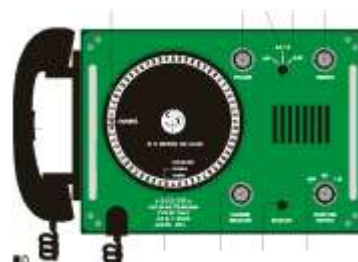
Het woord MARIFOON is samengesteld uit de woorden maritiem en telefoon. De marifoon is een (radio-telefonie)installatie waarmee je kunt zenden en ontvangen. Dit gebeurt op de zeer hoge frequenties (VHF-band) voor maritiem verkeer op korte afstand.

De marifoon is bedoeld om de veiligheid van mensen en schepen te vergroten. De marifoon is daarom verplicht aanwezig op alle zee- en binnenvaartschepen. Eigenaren van jachten schaffen steeds vaker vrijwillig een marifoon aan. Met de marifoon kun je ook deelnemen aan andere soorten radioverkeer.

Op het korpsschip is een marifoon in de stuurhut aanwezig. De officier van de wacht of de commandant bedient tijdens het varen de marifoon.

Als er een marifoon gebruikt wordt, moet er altijd iemand op het schip zijn die een bedieningscertificaat heeft. De machtiginghouder zorgt hiervoor. De commandant of gezagvoerder is verantwoordelijk voor het gebruik van de marifoon. Hij kan toestaan dat iemand die geen bedieningscertificaat heeft de marifoon gebruikt. Dat kan, als dat gebeurt onder toezicht van iemand die dat certificaat wel heeft. Het marifoon-bedieningscertificaat krijg je als je geslaagd bent voor het schriftelijk examen. Dit wordt door de ANWB en enkele watersportbonden afgenomen.

Als er niet wordt gevaren luistert de onderofficier van de wacht of de leerling/seiner van de wacht naar berichten voor je korps. Uitluisteren is heel belangrijk, want al is de marifoon nog zo goed en duur, hij is waardeloos als hij niet aanstaat of het geluid zo zacht staat dat je berichten niet kunt horen.



10.3 Geheimhouding

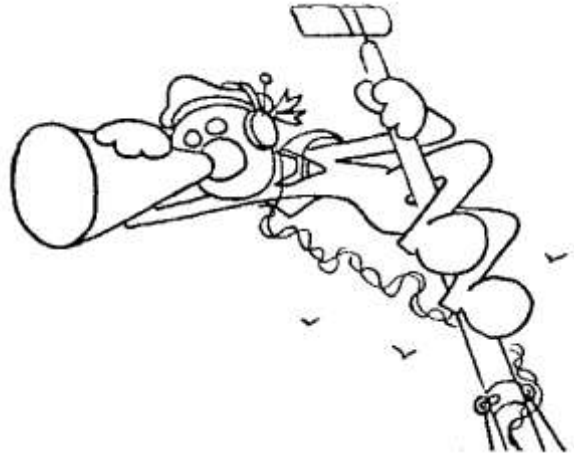
Als je de marifoon bedient, ben je verplicht het geheim te bewaren van alle persoonlijke berichten die door middel van de marifoon worden verzonden of ontvangen en niet voor publicatie bestemd zijn.

Als er berichten binnen komen die niet voor het eigen schip bestemd zijn, leg je deze niet vast en praat je er niet met anderen over.

10.4 Soorten verkeer

We kennen bij marifonie de volgende soorten verkeer:

1. NOOD-, SPOED-, EN VEILIGHEIDSVERKEER
2. NAUTISCH VERKEER
3. HAVENVERKEER
4. OPENBAAR VERKEER
5. BIJZONDER VERKEER.



Voor het uitluisteren zijn 1, 2 en 4 van belang.

1a. Noodverkeer

Het noodverkeer begint met het internationale noodsein "MAYDAY". Dit gebruik je alleen als het schip in gevaar is en onmiddellijke hulp nodig heeft.

1b. Spoedverkeer

Het spoedverkeer begint met het internationale spoedsein "PAN PAN". Dit gebruik je als een schip een heel dringend bericht wil overbrengen, over de veiligheid van een schip, vliegtuig of personen.

1c. Veiligheidsverkeer

Het veiligheidsverkeer begint met het internationale veiligheidssein "SECURITE". Voorbeelden van veiligheidsverkeer zijn ijsbergen, gevaarlijk nieuw wrak, stormwaarschuwingen, drijvende mijnen, losgeslagen mijnen, gedoofde lichten en nog veel meer zaken die de veilige vaart in gevaar zouden kunnen brengen. Denk ook aan weerberichten met een stormwaarschuwing. De Nederlandse kustwacht zendt weerberichten en (herhalingen van) stormwaarschuwingen uit.

Het geven van nood-, spoed- en veiligheidsseinen mag alleen plaatsvinden op directe order van de gezagvoerder. De berichten worden in de Engelse taal verzonden. Misbruik van deze seinen is wettelijk strafbaar.

Het kanaal voor nood- en spoedverkeer is de internationale noodfrequentie op kanaal 16 (156,8 Mhz). Kanaal 16 is op de meeste marifoons speciaal aangegeven door 16 in rood aan te geven. Soms is er een speciale knop aanwezig om direct naar dit kanaal over te schakelen. Nadat de hulpverlening op gang is gekomen, kun je van het Rescue Coördination Centre (RCC), dit is meestal de kustwacht, de opdracht krijgen om over te schakelen naar een ander kanaal. Dit werkkanaal maakt kanaal 16 zo vrij voor nieuwe noodgevallen.

Op de binnenwateren kun je kanaal 10 gebruiken om schepen in de buurt te benaderen voor spoed- en veiligheidsverkeer. Als je in een gebied vaart waar een luisterplicht geldt, gebruik je dit verplichte kanaal.

Als je tijdens de wacht een nood- of een spoedsein hoort, doe je het volgende:

1. noteer het bericht;
2. waarschuw de Officier van de Wacht of de Verbindingsofficier;
3. blijf het radioverkeer volgen.

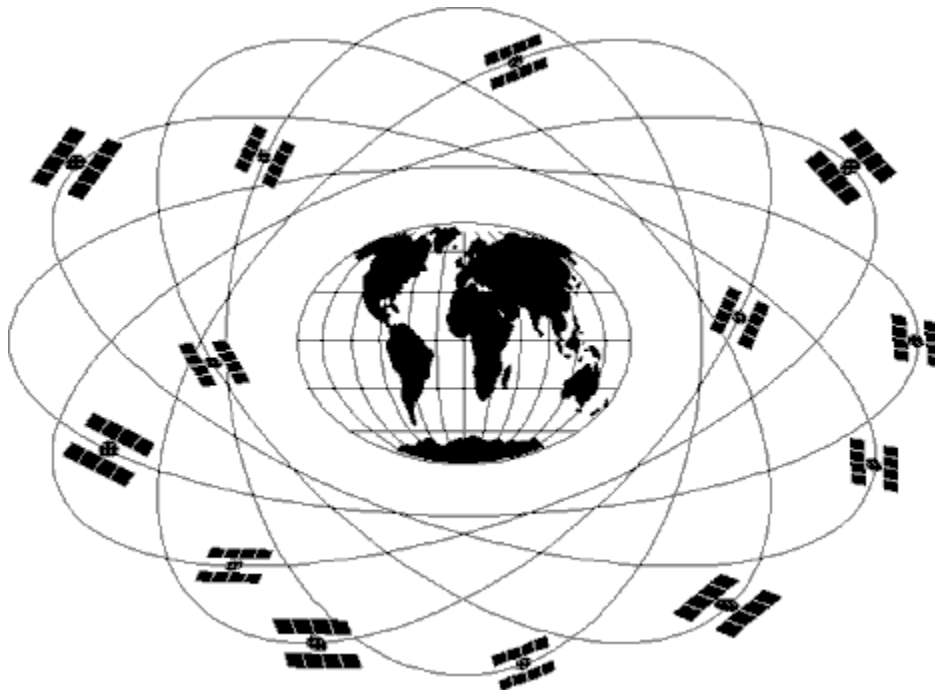
Als je bijvoorbeeld op het Grevelingenmeer noodverkeer van ergens op de Noordzee ontvangt, wacht dan eerst even of anderen op de Noordzee reageren.

Bij ontvangst van een veiligheidssein doe je het volgende:

1. noteer het bericht;
2. maak de Officier van de Wacht of de Verbindingsofficier er op attent dat er een bericht is binnen gekomen en leg het daarna op een goed zichtbare plaats op de brug neer.

4. *Openbaar verkeer*

Openbaar verkeer is radioverkeer tussen schepen en abonnees aan de wal of andersom. Dit verkeer bestaat in het algemeen uit telefoongesprekken. Ook telegrammen, of faxberichten zijn mogelijk. Het openbaar verkeer wordt via een satelliet afgehandeld. Via de satelliet kan een schip met abonnees over de hele wereld worden verbonden.



5. *Bijzonder verkeer*

Het kanaal voor dit verkeer is 77. Binnenvaartschepen en de watersport mogen van dit kanaal gebruik maken voor onderlinge gesprekken als ze niet in strijd zijn met de openbare orde. Dit kanaal is over het algemeen erg druk bezet; houdt het gesprek dus kort.

10.5 Internationaal fonetisch spellingsalfabet

Letter	Codewoord	Uitspraak	Letter	Codewoord	Uitspraak
A	Alfa	AL-fa	N	November	No-VEM-ber
B	Bravo	BRA-vo	O	Oscar	OS-kar
C	Charlie	TSJAR-li	P	Papa	PAH-pah
D	Delta	DEL-ta	Q	Quebec	KWIE-bek
E	Echo	EK-ko	R	Romeo	RO-mi-o
F	Foxtrot	FOKS-trot	S	Sierra	Sie-ER-ra
G	Golf	Golf	T	Tango	TANG-go
H	Hotel	HO-tel	U	Uniform	JOE-ni-form
I	India	IN-di-ah	V	Victor	VIK-tor
J	Juliett	DZJOE-li-et	W	Whiskey	WIS-kie
K	Kilo	KIE-lo	X	X-ray	EKS-ree
L	Lima	LIE-ma	Y	Yankee	JENG-kie
M	Mike	Maik	Z	Zulu	ZOE-loe

De klemtoon ligt op de in hoofdletters gedrukte lettergreep.

Bij het spellen spreek je eerst het woord gewoon uit. Dan spel je het.
RIGEL, ik spel Romeo India Golf Echo Lima

Het internationaal fonetisch spellingsalfabet gebruik je bij het spellen van allerlei moeilijke woorden en namen waarbij snel vergissingen kunnen ontstaan. Een M kan bijvoorbeeld makkelijk verward worden met een N, of een A met een H. Dit spellingsalfabet wordt ook gebruikt bij de luchtvaart en bij de NAVO. Bij het examen voor het bedieningscertificaat moet je de letters uit je hoofd kennen; het is examenstof.

10.6 Gouden regels bij het marifoon gebruik

1. Houd de uitzending zo kort mogelijk. Maak vooraf, als dat nodig is, aantekeningen op bijvoorbeeld een blaadje. Bedenk zoveel mogelijk van te voren wat je gaat zeggen.
2. Luister voor het zenden eerst of er niemand anders op hetzelfde kanaal bezig is. Als dat wel zo is wacht dan even tot het andere gesprek beëindigd is. Je kunt elkaar dan beter verstaan en je stoort de ander niet.
3. Spreek niet te hard en spreek rustig en duidelijk.
4. Houd de berichten kort en zakelijk.
5. Stop de eigen uitzending met als laatste woord "OVER" voordat naar het andere station geluisterd gaat worden.
6. Als een bericht ontvangen is, meld dan "RECEIVED" of "ONTVANGEN". Als een bericht ontvangen en begrepen is, meld dan "RECEIVED UNDERSTOOD" of "ONTVANGEN EN BEGREPEN".
7. Als het gesprek afgelopen is eindig dan met "OUT" of "UIT". Het gesprek is afgelopen als beide stations het gesprek beëindigd hebben.
8. De uitdrukking "OVER EN UIT" is niet juist. Het is óf "OVER" óf "UIT".
9. Als er van kanaal gewisseld moet worden bepaalt het station dat oproept het nieuwe kanaal. Wacht met overschakelen tot het andere station het nieuwe kanaal heeft bevestigd.

10.7 Techniek

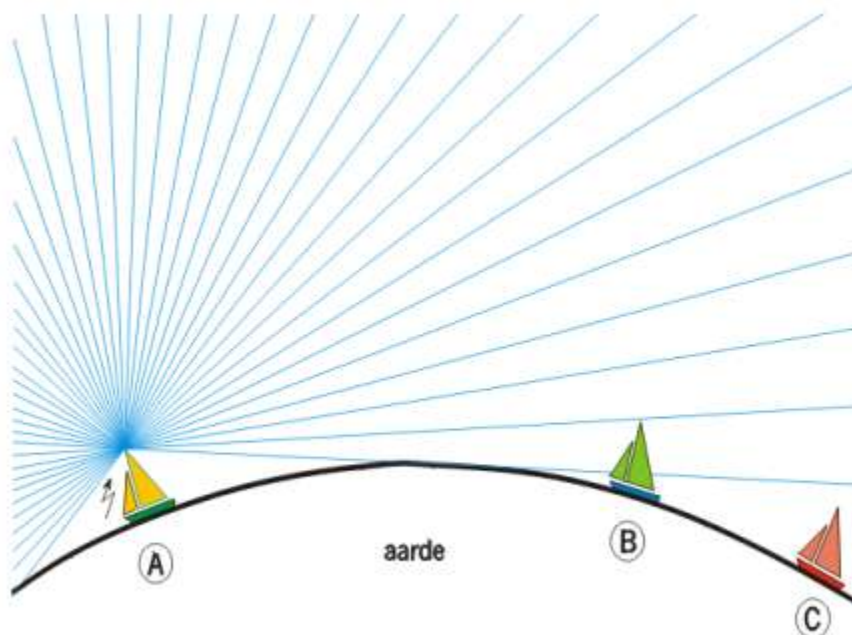
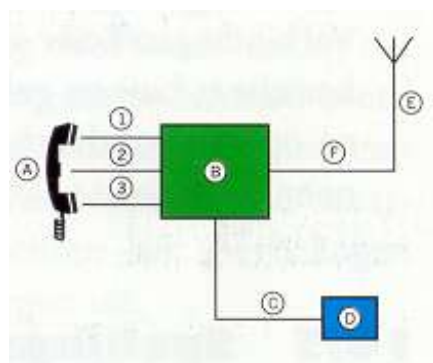
De volgende drie tekeningen gaan over de techniek van de marifoon. In tekening 1 is vooral de voedingsbron belangrijk. Dit is meestal een accu. Deze moet goed opgeladen zijn.

Tekening 2 laat zien dat het bereik (= reikwijdte) van de marifoon afhankelijk is van de kromming van de aarde. De antenne moet zo hoog mogelijk gemonteerd zijn. Dan heb je een zo groot mogelijk bereik.

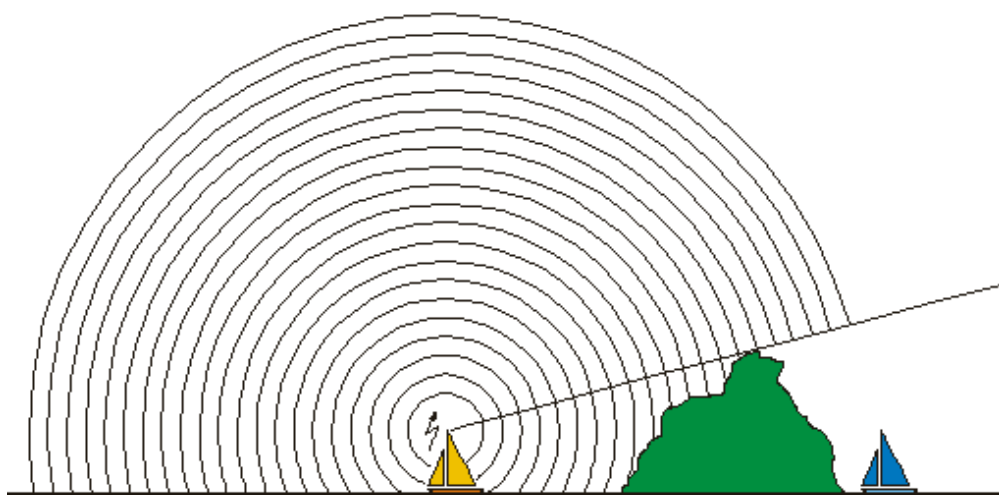
Het eiland in tekening 3 kan ook een ander obstakel zijn, bijvoorbeeld een dijk, een groot schip of een hoog gebouw. Het bereik van de marifoon is normaal gesproken ± 30 km.

De marifoon installatie bestaat uit:

- A. telemicrofoon
- B. marifoon
- C. voedingskabel
- D. voedingsbron
- E. marifoonantenne
- F. antennekabel
- 1. telefoon (luisteren)
- 2. zend-/ ontvangknop
- 3. microfoon (spreken)



De reikwijdte van VHF-zenders, dus ook van marifoon, is beperkt tot de horizon van de zendantenne. Het is daardoor niet mogelijk om te communiceren met schepen die zich achter de horizon bevinden. Jacht A heeft wel verbinding met jacht B, maar kan jacht C niet rechtstreeks bereiken. Verbinding tussen de jachten B en C is wel mogelijk.



A

B

De jachten A en B hoewel ruim binnen VHF bereik hebben geen verbinding met elkaar als gevolg van een obstakel tussen beide schepen.

10.8 Vlaggenkennis

1. De Koninkrijks Vlag

De koninkrijks vlag wordt aan boord van schepen gevoerd:

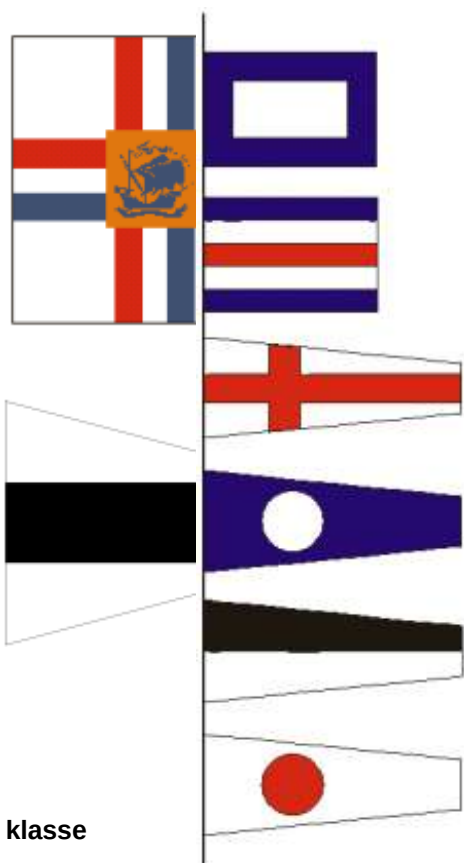
- in de havens aan de vlaggenstok
- op zee in de achtermast
- tijdens de vaart en voor anker liggend dag en nacht
- in de haven van vlaggenparade (09.00u) tot zonsondergang.



De meeste landen hebben ook een koopvaardijvlag en een oorlogsvlag.

2. De Korpsvlag

Deze wordt gevoerd aan bakboord in de ra van de voormast. Op de korpsvlag staat het koggeschip. Bij de koopvaardij heet deze vlag de Maatschappij vlag. Hierop staat het logo van de rederij of de eigenaar van het schip.



3. De Derde Vervangwimpel

De Derde Vervangwimpel voer je als de Commandant van boord is. Er is geen richtlijn in welke ra deze vlag hangt. Dit is afhankelijk van de andere gehesen vlaggen.

4. Seinvlaggen

Dit zijn internationaal vastgestelde vlaggen die allemaal een eigen betekenis hebben. Ook combinaties van twee of drie vlaggen hebben een eigen betekenis. Die betekenissen staan in het Internationale Seinboek (ISB).

Met de seinvlaggen worden ook de naamseinen van schepen gevormd. Het naamsein is een unieke combinatie van vier letters en/of cijfers. Voor MS Rigel is dit naamsein PC 8261. Het naamsein voer je in de bakboordra van de voormast bij het vertrek of aankomst in een haven of riviermonding.

Hoe ga je om met vlaggen?

- Normaal gesproken worden vlaggen neergehaald. Vlaggen worden gestreken indien een land zich in oorlogstijd overgeeft.
- Het klaarmaken om te hijsen van een vlag heet een vlag aanslaan.
- De broeking van de vlag is het versterkte linnen langs de kant waar het lusje en het touwtje zit.
- Het lusje zit altijd aan de bovenzijde van de vlag.
- Vlaggen sla je altijd aan met dubbele schootsteken.
- Bij slecht weer, harde wind of op zee gebruik je oudere vlaggen in verband met slijtage.
- Bij speciale gebeurtenissen of buitenlands bezoek gebruik je de mooiste en schoonste vlaggen.
- Vlaggen mogen het dek of de grond niet raken.
- Vlaggen vouw je altijd netjes op. Nederlandse vlag: blauw naar buiten.
- Natte vlaggen moeten te drogen worden gehangen.

Opdrachten

1. Laat je voorlichten over de verbindingssystemen aan boord.
2. Noem het Internationaal fonetisch spellingsalfabet op.
3. Vouw de Nederlandse vlag volgens de regels op.

11 *Logistieke dienst*

Het hoofdstuk Logistieke dienst is bedoeld als kennismaking met het vak hofmeester / kok. De onderofficier van de logistieke dienst regelt de algemene gang van zaken voor de hofmeester. Hij is hiervoor rechtstreeks verantwoording verschuldigd aan de officier logistieke dienst (Hoofd Logistieke Dienst).

11.1 Taken van de hofmeester zijn:

1. zorgen voor een goede hygiëne
2. koffie, thee enz. zetten
3. tokobeheer
4. gasten, instructeurs en het kader bedienen
5. eenvoudige maaltijden bereiden
6. deze maaltijden serveren.

11.2 Het zeuntje

Een 'zeuntje' assisteert de hofmeester en is onervaren. Het is niet de bedoeling dat hij alle 'rot-klusjes' doet. Het werk wordt samen gedaan.

Taken van het zeuntje zijn:

1. een half uur voor het eten ketels water opzetten en de tafel dekken
2. de hofmeester v/d wacht helpen bij de broodmaaltijden
3. assisteren bij het uitdelen van het avondeten
4. eventueel afwassen tijdens het klaarmaken van het avondeten

11.3 De dagindeling

De hofmeester volgt een strak tijdschema. Hij heeft maar weinig ruimte om hiervan af te wijken. De tijden voor ontbijt, middageten en avondeten bepalen voor een groot deel de indeling van zijn dag.



Taken van de hofmeester van de wacht op normale korpszaterdagen (in volgorde):

- koffie zetten
- koffie brengen naar de kaderleden
- koffie brengen naar lesgevers
- opnemen van de bestellijst
- controleren of de ontvangstruimte voor gasten (longroom) netjes is
- alles klaarmaken wat verwarmd moet worden voor de verkoop
- bestellingen rondbrengen
- tokoverkoop
- longroom globaal opruimen en de thermoskannen ophalen
- afwassen (eventueel 1 thermoskan koffie bewaren)
- toko opruimen
- longroom controleren en geld van de bestellingen ophalen
- inventariseren tokoverkoop
- afdracht geld uit toko aan het Hoofd Logistieke Dienst
- einde werkzaamheden

Taken van de hofmeester van de wacht tijdens kampen:

- ½ uur voor overal: - opstaan, ketels water opzetten, alles voor het ontbijt klaar zetten
 - als één van de ketels kookt, thee zetten. De thee daarna niet meer laten koken.
- Na overal: - als het dagverblijf is opgeruimd
 - tafel dekken
- Ontbijt: - met thee, suiker, en/of melk rond gaan
 - er steeds voor zorgen dat er genoeg brood, boter e.d. op tafel staat
 - vast koffiezetten om tijdens corvee rond te brengen
- Tijdens corvee: - bij officieren en onderofficieren. koffie rondbrengen
 - alles van de maaltijd opruimen
 - kombuis opruimen
- Na corvee: - Vrij tot een half uur voor het middageten; zorg er wel voor dat je bereikbaar bent (denk aan de tokoverkopen)
- ½ uur voor middag
maaltijd - water opzetten voor thee en afwas
 - tafel dekken
- Middagmaaltijd: - zie ontbijt
- Tijdens en na corvee - zie hierboven
- Voor avondmaaltijd: - assisteren bij het klaarmaken van de maaltijd
 - zoveel mogelijk voor het eten afwassen en opruimen
 - water opzetten voor de afwas
 - tafel dekken
- Avondmaaltijd: - Officieren en onderofficieren bedienen (met uitzondering van kwartiermeesters)
 - Eten opscheppen voor de zeekadetten
- Tijdens corvee: - zie hierboven
- 's avonds: - tokoverkoop; na de laatste verkoop inventariseren
 - tokogeld afdragen aan het Hoofd Logistieke Dienst
 - toko opruimen en afsluiten (denk aan het gas).
-

11.4 Tokobeheer

1. Zorg ervoor dat je op tijd klaar staat (voordat de verkoop start).
2. Zet alles zo neer dat iedereen kan zien wat er te koop is.
3. Maak reclame voor speciale producten.
4. Zorg ervoor dat niemand bij de geldkist kan komen.
5. Laat tijdens de verkopen geen mensen die je niet kent in de toko.
6. Verlaat de toko pas als alles weer achter slot staat.
7. Help ieder op zijn beurt en trek niemand voor.
8. Wees beleefd en correct tegen je klanten.
9. Leer zoveel mogelijk de prijzen uit het hoofd. Dat is erg handig.
10. Ruim de toko na de verkoop op.

Inventariseren

Het is belangrijk de administratie van de toko goed bij te houden. Dit doe je volgens de verkoopprijsmethode. Iedere verkoopdag tel je 's ochtends en 's avonds. De verschillen worden met de verkoopprijs per artikel vermenigvuldigd en het totaal moet gelijk zijn aan de dagontvangsten.

11.5 Hygiëne

Eten bereid je altijd op een hygiënische manier. Dit doe je om ziekten te voorkomen. Als je in de kombuis werkt, houd je hier, net als thuis, rekening mee.

Over het onderwerp hygiëne zijn boeken vol geschreven. We geven hier een paar tips.

- Rauwe producten en voedingsmiddelen komen vaak al besmet de kombuis in. Niet alleen vlees, maar ook kip, kalkoen, groente en fruit kunnen besmet zijn. Door deze rauwe producten met je handen aan te raken en vervolgens de handen niet te wassen, hebben de bacteriën in de hele keuken vrij spel.
- Darmbacteriën kunnen op je handen komen doordat je je handen niet goed wast na het toiletbezoek en door het aanraken van rauw vlees. Was daarom je handen goed. Doe dit minimaal 20 seconden. Ook na het snuiten van je neus en het niezen is het belangrijk je handen te wassen.
- Bereide gerechten zijn meestal vrij van bacteriën. Zorg ervoor dat rauwe en bereide producten niet met elkaar in aanraking komen. Zo voorkom je nabesmetting.
- Tussen het einde van de bereiding en het opeten mag maximaal een uur zitten.
- Wettelijk is het verplicht alle koude gerechten onder een temperatuur van 7°C te bewaren. Zet koude gerechten (ook rauwkost) afgedekt in de koelkast.
- Bacteriën voelen zich het lekkerst bij een temperatuur tussen de 10 en 55°C; ze vermeerderen zich dan razendsnel. Wettelijk is het verplicht gerechten boven de 55°C warm te houden.
- Het afdekken van gerechten maakt de kans op besmetting kleiner.



11.6 Het opdekken

Eerst maak je de tafel 'serveerklaar'. Dit heet in vaktaal 'mise en place' maken. Dat wil zeggen: als je de gerechten op tafel zet, moet de gast meteen kunnen eten. Hij hoeft dan niet te wachten op bestek, servet, peper en zout en bijvoorbeeld mosterd of ketchup.

1. Het servet leg je midden voor de gast op tafel. Als er iets op het servet staat, moet dat goed leesbaar zijn. Meestal worden servetten niet gevouwen.

2. Rechts van het bord komt het grote mes te liggen, met de snijkant naar binnen en aan de rand van de tafel.

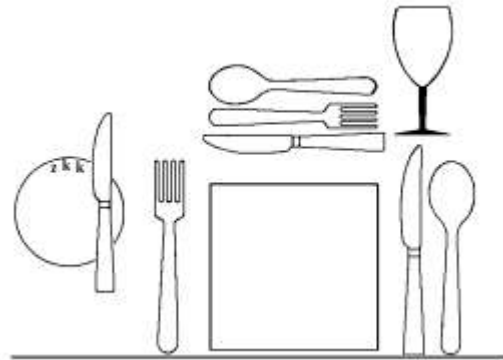
3. De lepel komt naast het mes te liggen, weer aan de rand van de tafel met de bolle kant op tafel.

4. Links van het bord komt de grote vork te liggen, ook aan de rand van de tafel, met de tanden omhoog.

5. Het toastbordje voor soepbrood staat links naast de vork. De bovenste rand van het bordje staat gelijk met de punten van de vork. Let op dat het eventuele vignet op het bordje bovenaan in het midden staat.

6. Het wijnglas zet je recht boven de punt van het mes neer.

7. Aan de bovenkant van het bord of servet komt het bestek voor het nagerecht (het zogenaamde kopbestek). Mes en lepel leg je met het heft naar rechts en de vork met het heft naar links. Zo kan de gast het bestek gemakkelijk pakken.



11.7 Het serveren

Hieronder staan drie serveertips.

- Je serveert alles met je rechterhand. Je draagt alles met links.
- Iets neerzetten voor of rechts van de gast doe je langs de rechterkant.
- Iets uitserveren (van schaal naar bord) gebeurt langs de linkerkant.

Gedragsregels:

- Onderbreek gesprekken van gasten niet, tenzij het niet anders kan.
- Werk rustig op de achtergrond.
- Serveer vrouwen eerst, ouderen voor jongeren, de gastheer het laatst.
- Luister niet naar gesprekken aan tafel.
- Toon mooi opgemaakte schalen vóór het serveren aan de gasten.
- Schep borden niet te vol.
- Blijf altijd vriendelijk.
- Een diendoek gebruik je niet om kruimels van de tafel te vegen, je gezicht mee af te vegen en/of borden, bestek of glaswerk mee op te wrijven. De diendoek is voor het aanpakken van warme materialen en ter bescherming van kleding.

11.8 Algemene wijnregels

- Schenk altijd eerst de eenvoudige wijnen, daarna de wijnen van hogere klasse.
- Schenk droge witte wijnen voor droge rode wijnen.
- Schenk witte droge wijnen bij koude voorgerechten en visgerechten. Schenk rode wijnen bij vlees-, gevogelte-, en kaasgerechten.
- Schenk zoete witte wijnen bij zoete nagerechten.
- Schenk eenvoudige dranken bij eenvoudige spijzen.
- Schenk bij voorkeur geen goede, dure wijnen bij sterk gekruide spijzen. De kruidensmaak overheerst meestal. Dit doet afbreuk aan de goede smaak van de wijn.

Overzicht van het volledige menuschema en de daarbij behorende wijntypen.

a. VOOR- GERECHTEN	Koude voorgerechten *	Droge witte wijnen
	soep *	
	warm voorgerecht -----	
b. HOOFD- EN TUSSEN- SCHOTELS	Hoofdschotel vis *	-----
	Hoofdschotel van slachtvlees *	Lichte rode wijnen
	Warme tussenschotel *	
	Koude tussenschotel *	
	(pauze) - sorbet *	-----
c. NAGERECHTEN	Kop soep *	Volle rode wijnen
	Gebraad -----	
	Kaasgerecht *	-----
	Warm zoet nagerecht *	
	Koud zoet nagerecht *	Zoete witte wijnen
	Gebak / vruchten * dessert	

11.9 Het juiste soort voedsel

Het is niet alleen belangrijk wat je eet, maar ook *hoeveel*.

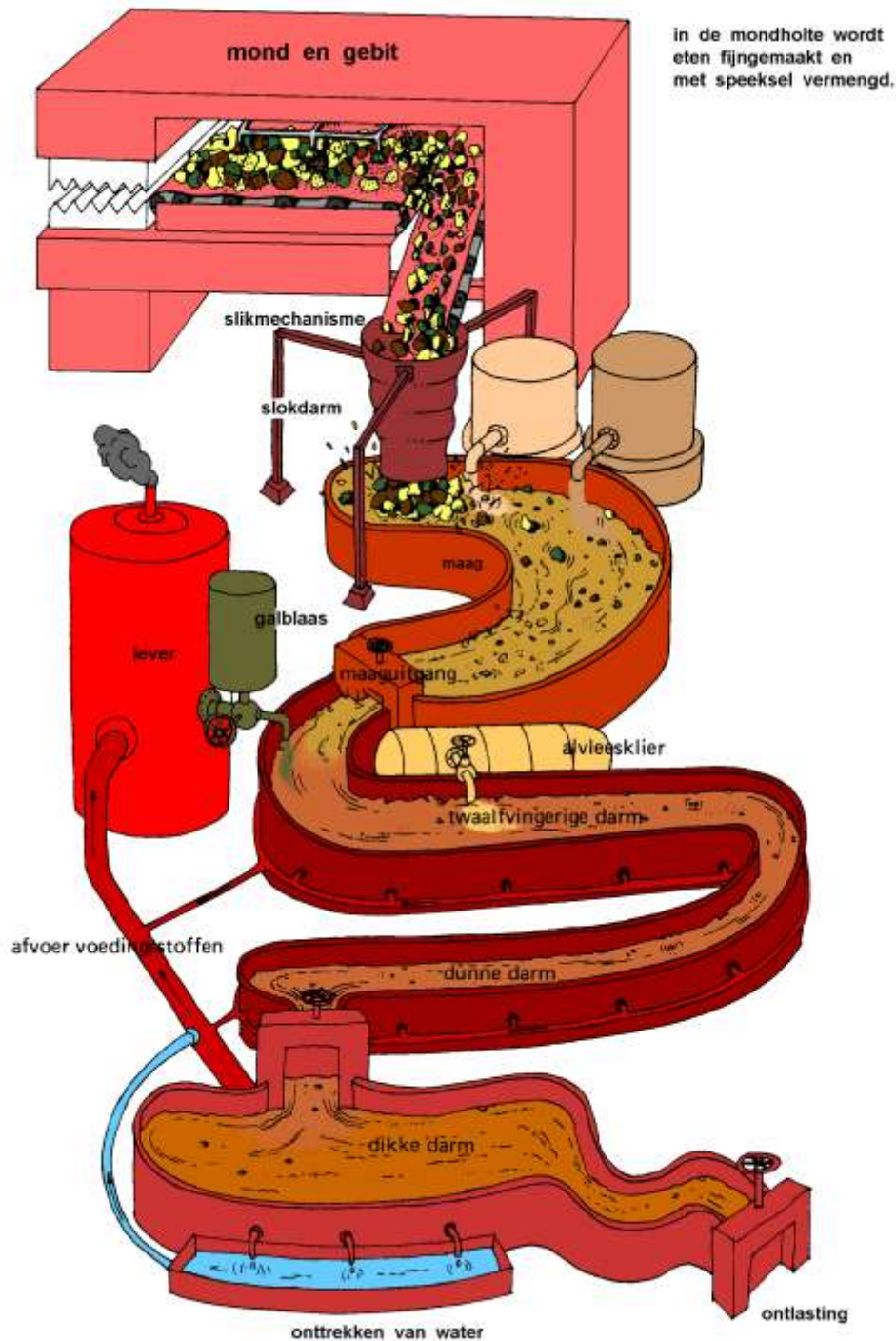
Elke maaltijd iets uit ieder vak als basis voor een goede voeding. Omdat het niet alleen belangrijk is wat je eet, maar ook hoeveel.	
	brood aardappelen*
	groente** fruit
	melk of melkprodukten kaas vlees, kip, ei, vleeswaren
	halvarine, margarine, boter, bak- en braadprodukten

- * in plaats van aardappelen kan worden genomen: macaroni, rijst of peulvruchten
- ** een deel van de groente kan ook als broodbeleg

De twee grote vakken zijn zo groot om aan te geven dat het belangrijk is veel plantaardige producten zoals aardappelen, rijst, groeten en fruit te eten. Die bevatten veel koolhydraten en ook plantaardig eiwit en voedingsvezel. Voedingsvezel is belangrijk voor de werking van de darmen.

Twee vakken van de maaltijdschijf zijn klein. Dat is niet voor niets. De producten uit die vakken heb je wel nodig maar met mate. Wees matig met dierlijke producten en vet.

De weg van het voedsel



Opdrachten

1. Loop tijdens een kamp een keer als zeuntje een dag mee.

12 *Omgangsvormen*

In elk land gaan mensen anders met elkaar om. Deze omgangsvormen hebben vaak met tradities te maken. Dat betekent niet dat omgangsvormen ouderwets zijn. Elke generatie gaat er op een eigen manier mee om. Zo doen wij in Nederland anders tegen elkaar dan 100 jaar geleden.

Wat wij in Nederland beleefd vinden, kan in China heel onbeleefd zijn. Het is zelfs al zo dat mensen in een stad anders met elkaar omgaan dan in een dorp.

Als je de gewoontes kent van de plaats of het land waar je bent, is het veel makkelijker en leuker om contact te maken met de mensen die daar wonen. Je kunt achter hun gewoontes komen door bijvoorbeeld van te voren een reisgids te lezen. Zo voorkom je dat je dingen doet of zegt die de mensen kunnen kwetsen.

Goede omgangsvormen zijn heel belangrijk! Maar wat zijn nou precies goede omgangsvormen? Er zijn er zoveel. Toch hoeft je maar één regel te onthouden. Waar het om gaat is dat je de ander respecteert en in zijn waarde laat. Natuurlijk weet je zelf wel hoe je met mensen om moet gaan. En toch is daar ook wel iets over te leren. In dit hoofdstuk krijg je daarom een aantal handige tips.

TIP 1 Wees niet al te nieuwsgierig!

Nieuwsgierigheid is eigenlijk een hele goede eigenschap. Als je veel wilt weten, is nieuwsgierigheid een goede basis om dingen te leren. Maar als je te nieuwsgierig bent, loop je al snel het gevaar dat iemand vindt dat je te opdringerig bent. Het is niet zo moeilijk om hier rekening mee te houden.

- Kijk bijvoorbeeld niet in brieven of documenten van anderen.
- Natuurlijk luister je ook geen gesprekken af. Als dat mogelijk is, trek je je terug.

TIP 2 Schendt geen vertrouwen!

In de scheepvaart, maar ook daarbuiten is het erg belangrijk dat je elkaar vertrouwt. Zonder vertrouwen kun je niet goed samenwerken. Je komt betrouwbaar over als je bijvoorbeeld:

- geleende spullen zo snel mogelijk weer teruggeeft
- vertrouwelijke mededelingen niet doorvertelt.

TIP 3 Zorg dat je er verzorgd uitziet!

Natuurlijk kun je niet altijd in nieuwe kleren lopen, maar zorg er voor dat de kleren die je aan hebt er verzorgd uitzien. Je ziet er verzorgd uit als je kleren schoon en gestreken zijn en je schoenen gepoetst zijn. Uiterlijke verzorging heeft niet alleen met kleren te maken, maar ook met hoe je er verder uitziet.

Zo kun je jezelf de volgende vragen stellen:

- ziet mijn haar er verzorgd uit?
- heb ik me geschoren?
- zien mijn nagels en handen er schoon uit?



TIP 4 Toon een geïnteresseerde houding!

Voor de TV is het lekker om onderuitgezakt te zitten in een stoel. Maar als je echt geïnteresseerd bent in iemand ga je natuurlijk niet zo zitten. En wat voor zitten geldt, geldt ook voor andere houdingen. Je past je houding dus aan andere mensen aan. Zo vinden anderen het vaak prettig, als je:

- niet onderuitgezakt zit
- je handen niet in je broekzakken hebt zitten
- de ander aankijkt bij het praten
- niet ergens tegenaan hangt bij het staan.

TIP 5 Wees beleefd als je gaat logeren!

Als zeekadet kom je overal. Het zal regelmatig voorkomen dat je ergens blijft logeren. Het spreekt voor zich dat je dan extra je best doet om beleefd te zijn. Waar kun je dan bijvoorbeeld aan denken?

- Een goed humeur is belangrijk. Het is voor de gasten niet prettig als je chagrijnig rond loopt.
- Bedenk van tevoren goed wat je allemaal mee moet nemen. Het is vervelend om van alles en nog wat te moeten lenen.
- Neem iets leuks mee voor de mensen waarbij je logeert. Het is immers niet zo vanzelfsprekend dat iemand zo gastvrij is.
- Natuurlijk houd je je kamer netjes, en houd je je aan de regels van het huis.

TIP 6 Let op je tafelmanieren!

Over tafelmanieren zijn boeken vol geschreven. Eigenlijk zijn er maar heel weinig mensen die precies volgens een boekje eten. En misschien is dat maar goed ook, want eten is natuurlijk vooral gezellig. Waar het omgaat bij het eten is dat je er verzorgd uitziet, en dat je je netjes gedraagt. Hoe je er verzorgd uit kunt zien lees je bij TIP 3.

- Houd je aan de tijd

Als je met anderen gaat eten spreek je meestal een tijd af. Als je niet op tijd komt is dat heel erg vervelend voor de anderen. Dus zorg er voor dat je altijd op tijd bent.

- Help anderen

Soms heeft iemand hulp nodig bij het gaan zitten. Denk maar eens aan invalide mensen of ouderen. Het spreekt voor zich dat je deze mensen dan helpt. Let erop dat diegene die je geholpen hebt, ook moeite heeft met het opstaan.

- Loop tijdens het eten niet weg

Als je éénmaal zit blijf je zitten tot het eind van de maaltijd. Het is onbeleefd om zonder reden tussendoor weg te lopen. Als je toch iets dringends moet doen, zeg het dan tegen degenen waarmee je eet.

- Leg het servet op je schoot

Waarschijnlijk doe je dit thuis nooit, maar als je met anderen eet is dat heel gebruikelijk. Gebruik je servet alleen om je mond en handen af te vegen. Het is handig om voordat je iets gaat drinken je mond af te vegen. Zo komen er geen vetrandjes op je glas.

- Ga goed zitten. Achterover leunen en over de tafel hangen is onbeleefd. Als je alleen met je rechterhand eet, laat je de linkerhand naast het bord rusten.



- Mensen vinden het vaak heel vervelend als je met een open mond eet of als je steeds kunt horen dat je aan het eten bent. Probeer dus bij het eten zo weinig mogelijk geluid te maken, bijvoorbeeld door kleine hapjes te nemen.

- Natuurlijk praat je niet met een volle mond.

Schep kleine hoeveelheden op. Zo krijg je altijd je bord leeg. Je bord leeg eten is beleefd. Maar dit hoeft je natuurlijk niet tot het uiterste door te voeren. Als je bijvoorbeeld soep eet, hoeft je dat niet te doen tot de laatste druppel. Als je teveel eten opschept staat dat hebbertig en blijft er voor de andere eters misschien niet genoeg over. Als je opschept, leg je de opscheplepels netjes terug, zodat anderen ook makkelijk kunnen opscheppen. Neem nooit zoveel van de schotel, dat er voor de anderen niet genoeg over blijft.

- Thuis pak je misschien weleens een soepkom op om het laatste restje leeg te drinken. Dat is makkelijk maar niet beleefd als je met anderen eet.

- Je hebt vast weleens iets gegeten waar een pitje in zit. Bijvoorbeeld fruit of olijven. Wat doe je met pitjes als je met anderen eet? Je gaat ze natuurlijk niet uit beleefdheid opeten.

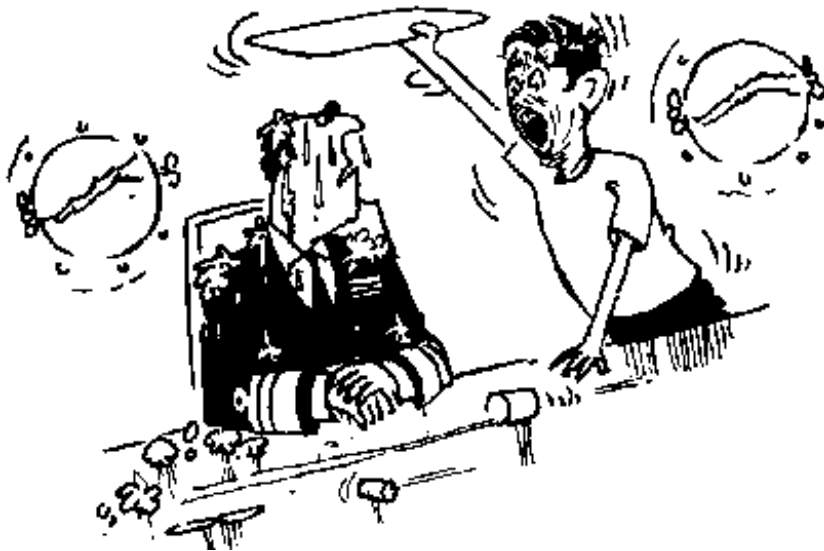
Je doet je hand voor je mond en daar spuug je netjes je pitjes in. Deze leg je dan op de rand van je bord, of op een apart schoteltje. Soms heb je graatjes of botjes in je mond, die je er niet zo makkelijk uitkrijgt. Ook dan doe je een hand voor je mond, en verwijder je ze onopvallend mogelijk.

- Het makkelijkste is als je je vlees of vis vooraan het bord legt. Je kunt er dan goed bij als je het moet snijden. Snij van het vlees steeds een klein stukje af, als je echt op gaat eten. Dus niet van tevoren het vlees klein snijden, of het eten gaan prakken.

- In grote gezelschappen is het vaak de gewoonte dat iemand gaat toosten met een speech. Als je denkt dat dat gaat gebeuren, wacht je met drinken en eten totdat dat gebeurd is.

- Roken is tegenwoordig niet meer vanzelfsprekend. Als je na het eten aan tafel wilt roken, vraag je eerst of iemand er bezwaar tegen heeft. Als dat zo is, dan rook je niet.

- Als je helemaal klaar bent met het eten kun je bijvoorbeeld zeggen dat het goed gesmaakt heeft. Je zegt in ieder geval niet dat je niet meer kunt of "vol zit".



- Het is de gewoonte om het mes met je rechterhand vast te houden. Je houdt het mes een beetje bovenaan vast. Gebruik het mes alleen om te snijden, of om eten op je vork schuiven.

- Omdat je de vork altijd samen met het mes gebruikt, moet je je vork wel met de linkerhand vasthouden. Als je het eten kan prikken, dan moet je het prikken met je vork. En anders gebruik je je vork als lepel, bijvoorbeeld bij rijst.

- Omdat je een lepel niet samen met een mes gebruikt, kun je deze vasthouden met je rechterhand.

- Ben je nog niet klaar met eten, maar pauzeer je even, dan leg je het bestek kruiselings aan de bovenzijde van je bord. De vork links met de tanden over het mes, het mes rechts met de snijkant naar de onderzijde van het bord gericht.

- Ben je klaar met eten, dan het mes en vork naast elkaar schuin op het bord leggen, met het heft en de steel naar rechts gericht. Het mes ligt boven de vork met de snijzijde naar de vork toe.

TIP 7 Leer van het volkslied het 1e en 6e couplet!

Als zeekadet ga je weleens naar een internationaal evenement. Heel vaak wordt dan het volkslied gespeeld. Het is dan de bedoeling dat je meezingt. Het staat voor de gasten een beetje sullig als ze merken dat jij de tekst niet kent. Je hebt vast weleens van het Nederlandse volkslied gehoord. Het heet "Wilhelmus van Nassouwe". Het is heel oud en het bestaat uit maar liefst 15 coupletten. Omdat 15 coupletten zingen een beetje teveel van het goede is, wordt vaak alleen het 1e en het 6e couplet gezongen. Als je die uit het hoofd leert, kun je in ieder geval meezingen.

1. Wil - hel - mus van Nas - sau - en
ben ik van duit - schen bloed,
het va - der - land ge - trou - we
blijf ik tot in den dood.
Een prin - ce van O - ran - je
ben ik vrij on - ver - veerd,
den ko - - - ning van His - pan - je
heb ik al - tijd ge - eerd.

1e couplet

Wilhelmus van Nassouwe
Ben ik van Duitsen bloed;
Den Vaderland getrouwe
Blijf ik tot in den dood.
Een prince van Oranje
Ben ik vrij onverveerd.
De Koning van Hispanje
Heb ik altijd geëerd.

6e couplet

Mijn schild ende betrouwen
Zijt Gij, o God, mijn Heer;
Op U zo wil ik bouwen,
Verlaat mij nimmer meer;
Dat ik toch vroom mag blijven
Uw dienaar 't aller stond.
De tirannie verdrijven,
Die mij mijn hart doorwondt.

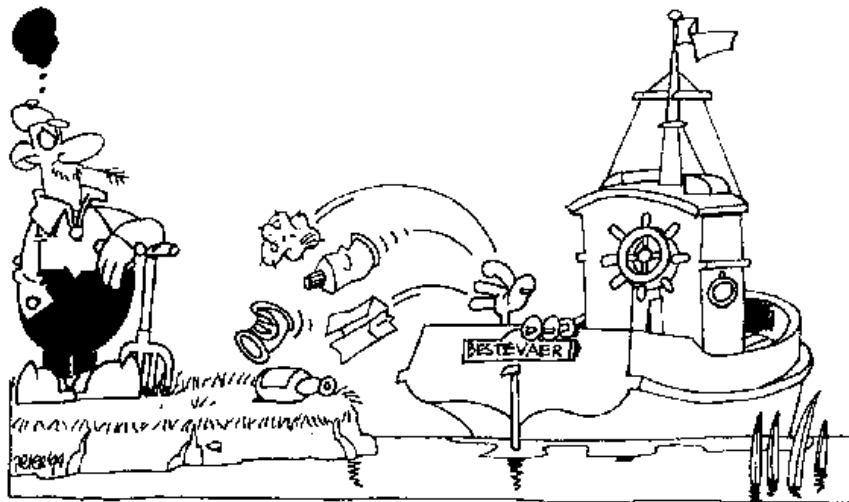
TIP 8 Roep om hulp als je lastig gevallen wordt!

Helaas komt het soms voor dat iemand je lastig valt. In het ergste geval wordt je geslagen of betast (seksuele intimidatie). Laat duidelijk merken dat je dit niet wilt. Als dat niet helpt, roep dan hard om hulp. Dit vergroot de kans dat de persoon stopt en dat er hulp voor je komt opdagen.

Het spreekt voor zich dat slaan en betasten aan boord niet is toegestaan. Als je ziet dat iemand anders lastig gevallen wordt, geef je dat door aan iemand die je vertrouwt. Dat kan bijvoorbeeld iemand van de leiding zijn. Het belangrijkste is dat het lastig vallen zo snel mogelijk ophoudt.

Opdracht

1. Gedraag je.



Op kamp

Wat mee te nemen op een kamp

1. burgerbroek en een overhemd (als reserve)
- b. zakdoeken
- c. kousen
- d. petkapjes
- e. onderbroeken (richtlijn één per kampdag)
- f. sportwitjes (richtlijn één per kampdag)
- g. zonnebrand
- h. cacaoboterstift
- i. zwembroek
- j. trui
- k. handdoeken
- l. zeep
- m. tandenborstel
- n. tandpasta
- o. kam
- p. naaigerei
- q. eventueel pyjama
- r. zaklantaarn
- s. bord, mok en bestek
- t. werkpak
- u. gymschoenen
- v. plastic zak voor vuile kleding
- w. slaapzak en evt. kussensloop
- x. postzegels
- y. legitimatiebewijs
- z. zakgeld (richtlijn 25% van het kampgeld)

Dit kan tevens de volgorde zijn om het in de tas te stoppen.

Een koffer aan boord is onpraktisch, doe het daarom in een weekendtas of plunjezak.

Handig voor de zeiler:

1. zeilpak (oranje of geel van kleur)
2. zakmes met priem
3. reserve harpje
4. schiemansgaren

Tenue in de kleine vaartuigen is normaal gesproken: werktenu met gymschoenen.