



# HANDBOEK PONTSCHIPPER

STICHTING HARLINGER HEEN & WEER

Het Handboek Pontschipper, bedoeld als studie- en naslagwerk, is gebaseerd op:

1. een theoriecursus geschreven door de Maritieme Academie Harlingen;
2. aanvullingen geschreven door Jouke Vlietstra;
3. aanvullingen gebaseerd op de situatie in de Harlinger haven, geschreven door Henk Jukkema;
3. aanvullingen op de techniek van de Harlinger zonnepont *Jonge Seun*, o.a. geschreven door Geert Hagenouw, Henk Jukkema en Fridus Munniksma.

Het niveau van de informatie is afgestemd op hen die nooit gevaren hebben, maar ervaren schippers zullen er zaken in beschreven zien die zij wellicht niet kennen.

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid en de verzekering eisen van ons dat we een reglement betreffende veiligheid en bedrijfsvoering hebben.

Aan dit handboek zullen regelmatig wijzigingen doorgevoerd worden, het is een 'levend' document.

Gelieve deze uitgave niet te gebruiken voor andere doeleinden.

Copyright:  
Stichting Harlinger Heen & Weer.



## COLOFON

Tekst: Henk Jukkema, Geert Hagenouw,  
Fridus Munniksma, Jouke Vlietstra  
Illustraties en layout: Henk Jukkema  
Foto's: Henk Jukkema, Cor Steenstra,  
Iemke Zeijlemaker, Arja Kastelein e.a.  
Luchtfoto's: Joachim de Ruyter

Editie 27-2-2025

# INHOUD

<b>PONTSCHIPPER WORDEN</b>	4
<b>JE GEREEDSCHAP: DE JONGE SEUN</b>	5
<b>ENKELE TERMEN</b>	7
<b>VAKBEKWAAMHEID, VEILIGHEID EN BEDRIJFSVOERING</b>	8
<b>STEIGERS EN SCHIPPERSKANTOOR</b>	13
<b>LANDVASTEN</b>	17
<b>VAARGEBIED</b>	20
<b>FASE 1, VAREN EN MANOEUVREREN</b>	22
<b>FASE 2, MANOEUVREREN OP DE VIERKANTE METER</b>	27
<b>FASE 3, WEGVAREN EN AANLEGGEN</b>	29
<b>BIJZONDERE SITUATIES</b>	33
<b>WEERLIMIETEN</b>	39
<b>BINNENVAARTPOLITIEREGLEMENT</b>	41
<b>DE MARIFOON / DE GSM</b>	44
<b>SCHEEPVAART IN DE HAVEN</b>	45
<b>GELUIDSSEINEN, DAGLICHTTEKENS, NAVIGATIELICHTEN</b>	50
<b>INKOMSTEN</b>	51
<b>MAN OVER BOORD (MOB)</b>	52
<b>REANIMEREN IN 5 STAPPEN</b>	54
<b>IEMAND WORDT ONWEL</b>	55
<b>PONTTECHNIEK</b>	56
<b>HET ELEKTRISCH SYSTEEM</b>	58
<b>ONDERHOUD</b>	61
<b>CHECKLIST OPSTARTEN</b>	63
<b>CHECKLIST AFSLUITEN</b>	64
<b>STORINGEN</b>	65
<b>TERMEN IN DU &amp; ENG</b>	67
<b>BELANGRIJKE TELEFOONNUMMERS SPONSORS EN LEVERANCIERS</b>	68
<b>BIJLAGEN TARIEVEN EN VAARTIJDEN</b>	69

## PONTSCHIPPER WORDEN

De reden voor het bestaan van de Harlinger pont is het stimuleren van de ontwikkeling van de Willemshaven/-kade. De pont fungeert als aanjager en bindmiddel.

Je dient als vrijwilliger de gemeenschap, passagiers vragen van alles over de pont, de haven en wat er zoal te doen is in de stad. Je bent behalve schipper, ook nog onbetaald PR-medewerker.

Je wordt gedegen opgeleid door instructeurs, want we bieden openbaar vervoer aan maximaal 12 passagiers per vaart en we kunnen ons geen risico's, laat staan ongelukken permitteren.

Da's logisch, maar als het varen zelf niet interessant zou zijn, blijft het maar even leuk. Daarom leren de instructeurs je spelen met de pont.

Pontschipperen doe je als vrijwilliger, maar het werk is zeker niet vrijblijvend. Als pontschipper ben jij verantwoordelijk voor de veiligheid en het welzijn aan boord en voor een goed verloop van je dienst.

Het aantal schippers varieert per seizoen tussen de 40 en 50 schippers.

Naast diensten draaien, zijn er allerlei andere taken die gedaan dienen te worden om tot een goede bedrijfsvoering te komen. Die variëren van de boel schoon houden tot het plegen van onderhoud, van het geven van instructie tot het distribueren van folders, van allerlei bestuurlijk werk tot het doen van de administratie.

Voor de meeste vrijwilligers is pontvaren een welkome afwisseling van de dagelijkse bezigheden. Telkens hetzelfde traject varen langs de drie steigers lijkt saai, maar de passagiers, wind, stroom en het verkeer in de haven zijn elke dienst anders.

Radioverkeer met schepen en de Havendienst zal geen geheimen meer voor je hebben.

**Met andere woorden: je leert een nieuw vak!**

Het vaarseizoen loopt van begin april tot en met oktober. Diensten duren 2½ uur en je vaart altijd met een collega. Het wordt geen sleur met minimaal 10 diensten per seizoen tot maximaal 4 x per week, want je collega's willen ook graag een beurt hebben.

Heb je eerder gevaren, dan zul je merken dat deze pont heel anders manoeuvreert, dan wat je tot dusver gewend was (tenzij je gevaren hebt op schepen met Schottel- of Voight-Schneideraandrijving).

Ons aandrijvings-/besturingssysteem kan meer dan conventionele aandrijving en dat maakt het varen veel leuker. Je wordt vanzelf expert in manoeuvreren, wegvaren en aanleggen en dat wordt je geleerd door meerdere instructeurs. Zij vinden het leuk om je dat te leren, wij hopen dat jij het leuk vindt om het te leren!

Je wordt bekeken, gefotografeerd, gefilmd en men kan er van genieten wanneer je ondanks wind of stroom zeker en handig met de pont omgaat en vlot kunnen wegvaren of aanleggen zonder gebonk. Door ontspannen aan het roer te staan, intussen vragen van passagiers beantwoordend, bouw je aan onze reputatie. Het is dankbaar werk.

Dit handboek ondersteunt de praktijk en het is een handig naslagwerk. De bedrijfsvoering, techniek, het manoeuvreren en de verkeersregels worden uitgebreid beschreven.

**Lees het goed door. Je doet geen theorie-examen, maar we verwachten wel dat je de inhoud kent!**

**Succes en vooral veel plezier!**

Stichting Harlinger Heen & Weer

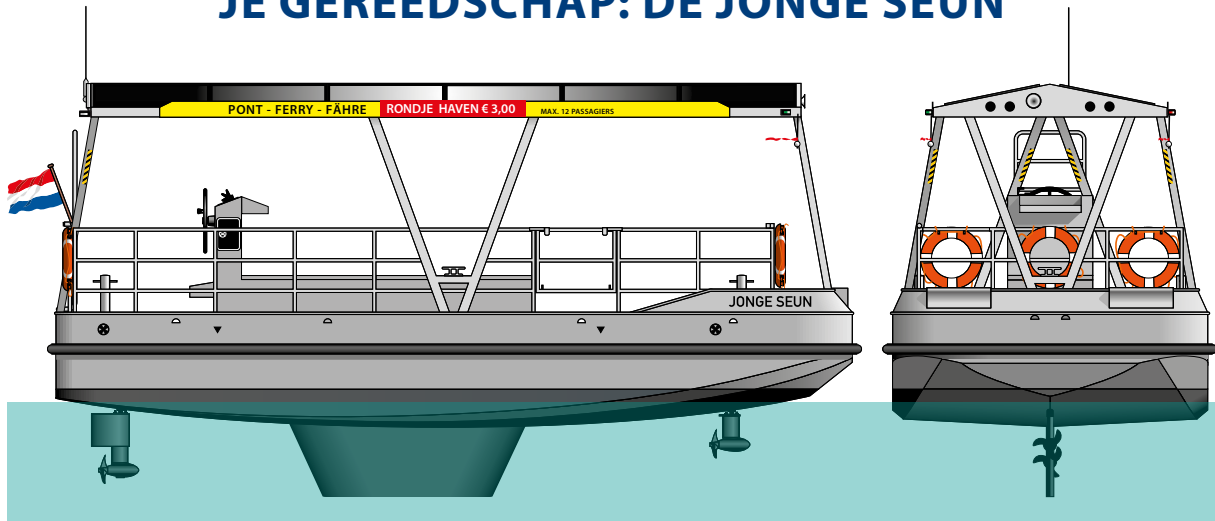
Opgericht in 2015

Tewaterlating Jonge Seun 2017

Eerste dienstjaar 2018



# JE GEREEDSCHAP: DE JONGE SEUN



## ENKELE GEGEVENS

Ontwerp pont Arend Lambrechtsen, Sneek  
 Ontwerp aandrijvings-/ besturingssysteem Henk Jukkema

CE-norm B  
 Radioroepnaam PA4929  
 ATIS-nummer 9244014929  
 GSM pont 0639 670 686

Casco zeewaterbestendig 5 mm dik aluminium

Lengte 8,50 m

Breedte 3,45 m

Diepgang 1,05 m

Gewicht leeg ± 3,5 ton, vol ± 5 ton

Passagiers maximaal 12

Motorisering 2 Torqeedo roerpropellers van 4 kW, elk op hartlijn schip met 'werkschroeven' die veel kracht leveren bij lage toeren

Maximum snelheid 10 km/u

Dwars varend 3,5 km/u

Statische trekkracht

per motor 86 kg  
 Besturing hydraulisch, gekoppeld, tegengesteld sturend met een stuuruitslag van 180°. De achterste roerprop heeft een roertje.

Accu's 2 x Eternity tractie-accupakket 24-7PZS560, 48V, 560Ah/C5, per pakket 450 kg

Zonnecellen 12 x Solar Frontier 170 WP, thin film

Veiligheidsuitrusting marifoon, GSM, luchthoorn, navigatieverlichting, elektrische en handenspomp, pikhaak, MOB-ladder, 3 reddingsboeien, 12 reddingsvesten

Mast uitneembaar, met navigatieverlichting,

Aluminium snijpakket Snijtech, Joure

Bouw en installatie Afdeling Maritieme Techniek van ROC Friese Poort te Sneek

Motoren en accu's De Stille Boot, Heeg  
 Stuurcilinders KBMF, St Annaparochie

Voor meer gegevens, zie hoofdstuk *PONTTECHNIEK*

## UNIEKE AANDRIJVING

Op hartlijn schip zit één roerprop onder de boeg en één onder de kont die gekoppeld tegengesteld sturen. Beide zijn van het merk Torqeedo, type Cruise 4.0 FP.

Stuurt de voorste roerprop 26° naar SB, dan stuurt de achterste 26° naar BB. Het vermogen is per roerprop traploos regelbaar van vol *vooruit* naar vol *achteruit* via de neutrale middenstand.

Ongewoon is de grote stuuruitslag van 90° naar stuurboord en 90° naar bakboord. De kiel dient om af te drijven bij dwarswind tegen te gaan.

Boven de achterste roerprop zit een roertje om de wendbaarheid te vergroten en om bestuurbaar te blijven als je uitdrijft zonder vermogen.

Je kunt om je as draaien of dwars varen en dat lukt niet met een 'gewoon' schip. Dat doen we zonder boeg- of hekschroef en wat er niet opzit, kost niks, kan niet stuk en hoeft niet bediend te worden. We doen dus veel met weinig, tegen een zo laag mogelijk stroomverbruik en dit systeem is ideaal als je veel moet manoeuvreren.

De *Jonge Seun* heeft een topsnelheid van 11 km/u, haalt dwars varend 3 km/u.

## VORMGEVING PONT

Om voldoende stabiliteit te hebben, ook bij ruwer weer, is de pont ongeveer 40 cm breder dan de meeste zoetwaterpontjes en staat de reling meer naar binnen.

De romp is zo geconstrueerd dat hij bestand is tegen



## VERVOLG JE GEREEDSCHAP: DE JONGE SEUN

een significante golfhoogte van 1 m. De ongeballaste kiel voorkomt afdrijven bij dwarswind. De stootlijst rondom beschermt tegen harde schokken als het aanleggen of wegvaren niet helemaal vlekkeloos verloopt.

Omdat een laag zeepokken de pont flink zou vertragen en het stroomverbruik verhogen, zijn het onderwaterschip en de roerprops voorzien van antifouling (aangroeiwerende verf). Elk voorjaar wordt die bijgewerkt voordat de pont het water weer ingaat.

Het oppervlak van het dak is niet groter dan nodig om de 12 Solar Frontier zonnepanelen te dragen. Deze thin film zonnepanelen presteren volgens de fabrikant beter bij bewolkt weer dan gewone zonnepanelen. Ze zijn vastgezet met strips montageklikband dat enige flexibiliteit toelaat. Onder het dak zijn alle kabels van de zonnepanelen aan het oog onttrokken door een 'systeemplafond'. Om te voorkomen dat op hete windstille dagen de ruimte tussen de panelen en het plafond te warm wordt, het als gevolg minder stroomopbrengst, zijn in de voor- en achterkant van het dak koelgaten gemaakt.



De V- en A-dakdragers zijn onvervormbare driehoeken, waar kabels van de zonnepanelen en navigatieverlichting door lopen naar de accu's benedendecks. Het dak is smaller dan de romp, zodat bij deining of als veel passagiers aan één kant staan, het dak niet beschadigt als de pont afgemeerd, gaat rollen naast een hoge damwand of een schip met brede verstaging.

De 4 bolders en 2 kikkers staan hoger dan normaal om vast- en losmaken makkelijker te kunnen doen.

Er kan op de reling gestaan worden, b.v. om de zonnepanelen schoon te spuiten.

## TOEGANG

In de 1 m hoge reling zit aan stuurboord een uitklapbare toegangsklep, waardoor de pont toegankelijk is voor fietsers, wandelwagentjes, rolstoelers en scootmobielers, die aan- en van boord kunnen bij de Sassteiger. Zie pagina 14.

Aan stuurboord in de boeg is de bovenste relingbuis opklapbaar om makkelijk aan en van boord te kunnen.



De uitklapbare man-over-boord ladder tussen de achterste A-dakdrager, maakt deel uit van de reling. Deze is sterk genoeg om een volledig uitgeruste duiker te dragen.

## BERGING

Voor de stuurstand bevindt zich het toegangsluik naar het ruim, waarin zich de elektronica, accu's, het besturingssysteem, stootkussens (fenders), steigerborden en 3 reddingsboeien bevinden.

Het voorste luik sluit de bakskist af. Daarin liggen o.a. sleutels, reddingsvesten, stootkussens, extra landvasten, gereedschap, de gele walstroomkabel en de handleiding voor de roerprops.

Verder een paar fleecjacks voor passagiers die het koud hebben, persoonlijke bagage van dienstdoende schippers.

Met beide luiken dicht wordt dit een zitruimte van 3 x 0,9 m voor ongeveer 12 personen.



## ENKELE TERMEN

Om vlot met je maat, met andere schepen of met de Havendienst te kunnen communiceren is het handig om een paar termen en uitdrukkingen te kennen.

<b>Co</b>	Co-schipper, je maat.
<b>Marifoon</b>	Zender voor contact tussen schepen, bruggen, sluizen en havendiensten.
<b>Bakboord (BB)</b>	Aan het stuur naar de boeg kijkend, de linkerkant van de pont. BB licht = rood.
<b>Stuurboord (SB)</b>	Aan het stuur naar de boeg kijkend, de rechterkant van de pont. SB licht = groen.
<b>Bakboord uit</b>	Linksaf slaan.
<b>Stuurboord uit</b>	Rechtsaf slaan.
<b>Hogerwal</b>	De wal waar de wind vanaf waait.
<b>Lagerwal</b>	De wal waar de wind naar toe waait.
<b>Halve wind</b>	Dwarswind.
<b>Loef(kant)</b>	De zijde van de pont waar de wind op staat.
<b>Lij(kant)</b>	De luwe zijde van de pont.
<b>Verlijeren</b>	Door dwarswind zijdelings afdrijven.
<b>Afgaand tij</b>	Het water stroomt de haven uit, het wordt eb.
<b>Opkomend tij</b>	Het water stroomt de haven in, het wordt vloed.
<b>Dood tij</b>	Korte periode tussen eb en vloed, ook wel 'op de kentering'.
<b>Verhalen</b>	Van ligplaats veranderen, verleggen.
<b>Landvast beleggen</b>	Meerlijn (tros) vastmaken.
<b>Opschieten</b>	Een lijn opschieten, bundelen.
<b>Spring</b>	Lange landvast om voor- en achterwaartse beweging van de pont af te stoppen.
<b>Schavielen</b>	Doorschuren, b.v. van een landvast.
<b>Fender</b>	Stootkussen, stootwil.
<b>Bakskist</b>	Berg-/zitruimte aan dek.
<b>Vrijboord</b>	Afstand bovenkant dek - waterspiegel. Bij de pont is dat $\pm 80$ cm.
<b>Bilge</b>	Bodem van het ruim.

<b>Roerprop</b>	Roerpropeller, bestuurbare schroef in een pod waarvan de pont 2 heeft. Zie illustraties op pagina 5.
<b>Werkschroef</b>	Schroef die veel stuwkracht levert bij lage toeren, die wij gebruiken.
<b>Roerkoning</b>	Roeras tussen de roerprop en het besturingsmechanisme in de pont.
<b>Hennegatskoker</b>	Holle as waarin de roerkoning draait.
<b>Anode</b>	6 Zinkanodes op het onderwaterschip voorkomen op aluminium schepen corrosie van de romp.
<b>Spudpaal</b>	Paal op een (kraan)schip of ponton die in de bodem kan zakken om het vast te leggen.
<b>kW</b>	kiloWatt, 1 kW = 1,362 pk.
<b>Bf (Beaufort)</b>	3 Bf = Windkracht 3.
<b>1 Knoop</b>	1 zeemijl per uur = 1,852 km/u. Snelheidsaanduiding die op zee en in weerberichten gebruikt wordt.
<b>Oploper</b>	Schip dat je gaat inhalen.
<b>Lichtopstand</b>	Paal waarop een licht staat dat de vaarweg markeert.
<b>MOB</b>	Man over boord.
<b>MFS</b>	Multifunctionele steiger aan de Willemskade met ons afmeerbordes.
<b>ZPS</b>	Zuiderpiersteiger.
<b>SS</b>	Sassteiger.
<b>ISPS</b>	International Ship and Port facility Security (ISPS) code, vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 2002.
<b>ISPS-gebied</b>	Kadegebied niet toegankelijk voor publiek als er een zeegeand cruiseschip ligt.

Geboren Harlingers worden (*ouwe*) *seunen* genoemd en spreken elkaar vaak aan met *seun*. Voor de moderne pont was er dus maar één logische naam: *Jonge Seun*.  
**Duitse en Engelse termen op pagina 68.**



# VAKBEKWAAMHEID, VEILIGHEID, BEDRIJFSVOERING

Passagiers rekenen op een veilige overtocht. Het feit dat de schippers vrijwilligers zijn, mag daar geen afbreuk aan doen en van hen mag een professionele houding verwacht worden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid onderscheidt 4 aspecten van veiligheid:

- Vakbekwaamheid schippers;
- Veiligheidseisen voor de pont;
- Veiligheid bemanning aan boord;
- Bedrijfsvoering.

## VAKBEKWAAMHEID SCHIPPERS

De schipper behoort theoretische kennis te hebben over tenminste:

- Voorrangsregels op het water;
- Geluidsignalen en navigatieverlichting;  
Deze 2 punten worden behandeld in het hoofdstuk *BINNENVAARTPOLITIEREGLEMENT*
- Marifoonverkeer, zie hoofdstuk *DE MARIFOON*

## VAREN EN MANOEUVREREN

De schipper behoort over deze praktische vaardigheden te beschikken:

- Afvaren;
- Manoeuvreren;
- Aanleggen;
- Afmeren (landvasten beleggen).

Deze punten worden behandeld in de hoofdstukken *LANDVASTEN* en *VAREN EN MANOEUVREREN*.

## VEILIGHEIDSEISEN VOOR DE PONT

De pont is voorzien van:

- 3 Reddingsboeien;
- Een goedgekeurde brandblusser;
- Een goedgekeurde verbandtrommel;
- Een anker met voldoende houdkracht.
- MOB-trap aan de achterspiegel;
- Pikhaak;
- 12 Schuimvesten voor passagiers.

Elke schipper behoort bij een man-over-boord-situatie te weten hoe hij/zij vervolgens moet handelen. Zie het hoofdstuk *MAN OVER BOORD*.

## VEILIGHEID IN HET RUIM

Daar staan de tractie-accu's die bij normaal gebruik weinig onderhoud behoeven. Als ten gevolge van verkeerd laden en/of kapotte cellen, waterstofgas (H<sub>2</sub>) via een veiligheidsventiel ontsnapt in het ruim, kan dat schadelijk voor de gezondheid zijn. Als het luik open staat zal waterstofgas - lichter dan lucht - ontsnappen. Het ruim wordt overigens continu geventileerd, ook als het luik dicht is.

De pont is uitgerust met meertraps geregelde acculaders, zodat het risico van overladen amper aanwezig is. Zie ook het hoofdstuk *ELEKTROTECHNISCHE EN ELEKTRONISCHE UITRUSTING*.

Laat het toegangsluik open als je in het ruim moet

zijn. Meld je co dat je het ruim ingaat, zodat die alert blijft zolang je beneden bent en kan ingrijpen als je hulp nodig mocht hebben.

## PROCEDURES

Er zijn procedures voor het geven van instructie tot het 's ochtends opstarten en 's avonds afsluiten. Vandaar de checklists achterin dit boek en aan boord.

Er staan ± 50 namen op de schipperslijst, vandaar duidelijke afspraken om het pontbedrijf veilig en vlot te laten verlopen.

## VERANTWOORDELIJKHEDEN

- **Trainee:** ieder die instructie ontvangt.
- **Co-schipper:** bedient de landvasten, opent het toegangshek als de pont voor en achter vastligt, helpt passagiers bij in- en ontschepen, sluit het toegangshek voordat losgegooid wordt, vertelt over haven en stad en rekent af met de passagiers.  
Hij/zij krijgt nog instructie, tenzij hij/zij co-schipper wil blijven en niet wil sturen.
- **Schipper:** beheerst alle facetten van het pont varen en heeft een marifooncertificaat. **Is aan het stuur verantwoordelijk voor alle vaarmanoeuvres.**
- **Dienstdoend team:** is tijdens hun diensturen verantwoordelijk voor de gang van zaken aan boord, op onze steigers en in het kantoor. Zijn 2 schippers een team, dan varen die om de beurt.
- **Instructeur:** is door het instructeurscollege benoemd, leert aspiranten en co-schippers varen.
- **Een trainee/co-schipper, die instructie wil hebben, dient zich altijd in te roosteren bij een instructeur.**
- De instructeur is tijdens instructie geven verantwoordelijk voor alle manoeuvres.
- **Mocht een schipper onverwachts niet meer in staat zijn om te varen, dan moet de co-schipper het overnemen en de pont veilig kunnen afmeren, bij voorkeur aan onze vaste ligplaats bij het kantoor. Daarvoor krijgt hij/zij instructie.**

## FUNCTIES

Het bestuur zoekt en benoemt eventueel nieuwe bestuursleden en bepaalt, na voordracht van werkgroepen als b.v. technici en instructeurs, wie eventueel deel kunnen uitmaken van een werkgroep.

## INSTRUCTIE

- De instructeurs leren je varen volgens dezelfde methode die het snelst resultaat oplevert. De oefeningen staan in *VAREN EN MANOEUVREREN*.
- **Trainees roosteren zich tenminste 2 x per week in voor instructie, in de praktijk is gebleken dat men zo het beste en het snelst schipper wordt.**
- Buiten diensturen en op stille uren kan geoefend worden met instructeurs, zoveel als je wilt.
- Die zijn er voor ieder die instructie wil, op elk niveau,

ook voor schippers die wat aanvullende instructie willen. Voel je daar niet te groot voor!

- **Wil je instructie, neem dan zelf initiatief, wacht niet tot je gebeld wordt, bel of mail de instructeurs die in de schipperslijst staan. Oefen zoveel mogelijk met korte tussenpozen, dan leer je sneller.**
- Rooster je ruim tevoren in! Ga niet op de gok naar de pont omdat er een instructeur ingeroosterd staat. Als die geen namen in het rooster ziet staan op zijn/haar instructie-uren, blijft hij/zij thuis.
- **Onderschat het leren varen niet, er is tot dusver niemand geweest die, ongeacht zijn/haar ervaring, na een uurtje varen, feilloos alles met de pont kon.** Het aandrijvings-/besturingsstelsel is anders dan dat van een conventioneel aangedreven schip.
- Je oefent eerst op ruim water, daarna wegvaren en aanleggen. **Bij elke wind en stroom gaat dat anders!** Je krijgt alle gelegenheid om te oefenen, je voordeelingen geven de instructeurs aan elkaar door.
- Een trainee doet geen praktijkexamen. Als 3 instructeurs vinden dat hij/zij onder allerlei weersomstandigheden en scheepvaartverkeer veilig en vlot kan varen, kan hij/zij schipper worden.
- Als blijkt dat na veel oefenen veilig en vlot varen niet lukt, beslissen de instructeurs dat de trainee uitsluitend kan functioneren als co-schipper. **Met passagiersvervoer nemen wij geen risico's.**
- Je bent zelfstandig schipper als je ook je marifooncertificaat behaald hebt.
- **Is het weer te slecht of is er een storing, dan belt de instructeur je tijdig dat de instructie niet doorgaat.**
- **Heb je je ingeroosterd maar ben je verhinderd, bel dan tijdig de dienstdoende instructeur.** Hij/zij moet soms van ver komen en wil niet tevergeefs zitten wachten omdat je niet komt opdagen. Alle telefoonnummers staan in de schipperslijst.

## BEPERKTE INSTRUCTIE

- **Een ervaren schipper die geen instructeur is, mag zijn co-schipper/trainee beperkt laten varen zonder passagiers aan boord.**
- **Trainees mag hij/zij alleen laten sturen op ruim water in de Willemshaven als er geen andere schepen in de buurt zijn.**
- **Gevorderde trainees mogen alleen wegvaren bij rustig weer en bij weinig scheepvaartverkeer.**
- **Aanleggen gebeurt altijd door de schipper.**
- **De schipper staat altijd rechts naast de stuurstand zodat hij/zij direct kan ingrijpen als dat nodig is.**
- **De schipper vermijdt dat de co-schipper/trainee complex moet manoeuvreren in krappe ruimtes.**
- **De schipper is altijd verantwoordelijk voor alle manoeuvres en voor het radioverkeer.**
- **Met passagiers aan boord stuurt de schipper.**
- **Schippers beoordelen niet of iemand schipper kan worden, dat doen 3 instructeurs.**

## BEDRIJFSVOERING

- **Voor het seizoen begint zijn er invaarweken. Alle schippers - ook instructeurs - kunnen dan hun vaardigheid met de pont opfrissen, zonodig met wat instructie. Niet invaren betekent geen dienst doen als schipper, maar als co-schipper.**
- **Van elke schipper wordt verwacht dat hij/zij ten minste 10 x per seizoen dienst doet om vaardigheid te behouden, zie ook VAARTIJDEN.**
- Een schipper kan zich maximaal 4 x per week inroosteren, collega's willen ook aan de beurt komen.
- In geval van een ongewone of gevaarlijke situatie, is de meest ervaren schipper de baas.
- Beheerst een schipper, het varen toch niet goed, dan heeft hij/zij te accepteren dat een instructeur hem/haar extra instructie aanbiedt.
- Elke instructeur heeft de plicht om een niet goed varende schipper daarop te wijzen en instructie aan te bieden. Zo verbeteren we onze dienstverlening.
- Tijdens de dienst hebben de schippers altijd de GSM en de marifoon (op kanaal 11, Havendienst) aan, de portofoon in het kantoor. De bemanning luistert uit en beantwoordt alle inkomende gesprekken.
- In het schippersteam passen wil zeggen dat je loyaal, collegiaal en hulpvaardig bent naar je collega's.
- Het is ongepast om antipathieën of conflicten met collega's, bestuurders, sponsors of ambtenaren tijdens diensten publiekelijk te ventileren.
- Mocht een schipper zich niet collegiaal opstellen of geen rekening houden met het doel van de exploitatie van de pont, dan behoudt het bestuur zich het recht voor om diegene te weigeren als vrijwilliger.

### Het is niet toegestaan om:

- aan boord te roken.
- dienst te doen onder invloed van drank of drugs of om die tijdens een dienst te gebruiken.
- tijdens diensten politieke of religieuze opvattingen uit te dragen of commerciële activiteiten te bedrijven, anders dan de verkoop van rondvaarten.
- tijdens diensten muziek aan boord af te spelen. Incidenteel kan het bestuur toestemming geven voor live muziek aan boord.
- Klachten van passagiers, andere schepen of de Havendienst over het varen of over gedrag van schippers, bespreekt het bestuur met betrokkene(n). Mochten klachten aanhouden, dan zal het bestuur betrokkene(n) weigeren als vrijwilliger(s).
- **Het heeft veel tijd, arbeid en gemeenschapsgeld gekost om pont, steigers en schipperskantoor te bouwen. Het bestuur verwacht van elke schipper dat hij/zij verantwoordelijk met onze spullen omgaat.**
- Storingen - zie pagina 66 - die je zelf niet kunt oplossen, snel melden. Telefoonnummers op pagina 68.

## PROCEDURES NIET ZOMAAR WIJZIGEN

Op eigen houtje zaken veranderen omdat je het met veel vaarervaring altijd zo doet, maakt een efficiënte bedrijfsvoering heel lastig. Wat voor jou zeer logisch is, hoeft dat voor een ander niet te zijn!

**Niet zelf gaan prutsen aan de techniek, daar zijn de technici voor!**

Bedenk je een betere oplossing voor bepaalde zaken of procedures, meld dat dan eerst aan hen die de bedrijfsvoering bepalen: bestuur, instructeurs en technici. Daar wordt beslist of je idee ingevoerd gaat worden en als dat het geval is, wordt dat bekend gemaakt per email en in dit handboek aangepast.

## WIE EN HOE?

- Wij mogen maximaal 12 personen overzetten. De boete bij overtreding is hoog!
- Kinderen die gedragen worden, mogen gratis mee.
- Honden mogen gratis en aangelijnd mee.
- Wandelwagentjes of fietsen gaan gratis mee.
- Via de Sassteiger kunnen rolstoelers, scootmobielers, kinderwagens en fietsers aan en van boord via de antislip klep. De bemanning helpt daarbij. Het stuk over de gangways naar en van de steiger is ter verantwoording van de rijdende/duwende passagiers.
- Laat kleine kinderen en slecht ter been zijnde passagiers zitten.
- Verbied kinderen om rond te rennen of om op de reling te klimmen, zeg dat desnoods de ouders.
- Passagiers onder invloed van drank of drugs, nemen we niet mee. Zij kunnen de veiligheid aan boord in gevaar brengen.
- De pont is geen hangplek. Abonnementhouders kunnen per dag maximaal **1 rondje per dienst** mee. In de praktijk is dit een *achter-de-hand* regel. Of een passagier gewenst of ongewenst is, wordt door de dienstdoende schippers beoordeeld.
- Ons kantoor is geen wachtruimte voor passagiers. Het toilet is alleen voor de schippers, als zij varen, zijn de afsluitbare kast en het kantoor op slot.

## VAARTIJDEN

Van april tot eind oktober zijn er elke dag 2 diensten, **van 12:00 tot 14:30 uur en van 14:30 tot 17:00 uur**. Bij veel belangstelling kan 's avonds doorgevaren worden. Start- en slotdata worden per email doorgegeven. Eind seizoen worden de vaartijden geëvalueerd en in het komend seizoen zo nodig aangepast.

## TARIEVEN

We dienen genoeg te verdienen met de kaartverkoop om alle jaarlijkse kosten te kunnen betalen en om te kunnen sparen voor eventuele reparaties of vervangende onderdelen. Omdat de tarieven per seizoen kunnen verschillen, worden die op pagina 70 achterin vermeld. Wij verkopen:

- Een rondje door de haven.
- Een jaarabonnement dat persoonsgebonden is en voorzien van een einddatum.
- Het is niet de bedoeling dat familie en vrienden van schippers gratis mee kunnen.
- Zie voor meer details pagina 52, *INKOMSTEN*.
- Mocht je andere pontjes bezoeken, dan hoeft je zelden te betalen als je zegt collega te zijn. Dat hoeft bij ons dan ook niet.

## COMMUNICATIE

- **Alle mededelingen van het bestuur - nieuwsbrieven, pontmemo's, etc. - gaan via email, niet via de app.**
- Ook de dienstroosters zijn ons communicatiemiddel. Diensten, wijzigingen in diensten, vervangende schippers, etc. altijd in het rooster vermelden.
- De app van de pont dient voor communicatie tussen schippers. Ex-vrijwilligers worden uit de appgroep van de pont verwijderd.
- Ook de dienstroosters zijn ons communicatiemiddel. Diensten, al of niet gewijzigd, vervangende schippers, etc. altijd in het rooster vermelden.

## RICHTLIJN GEBRUIK SCHIPPERSAPP

- De vrijwilligers nemen deel aan deze app, gelet op het belang hiervan voor de dagelijkse dienstverlening.
- De inhoud van de berichten gaat over invulling van het rooster, actuele informatie over de situatie in het vaargebied, technische aanwijzingen, opmerkingen over de pont zelf en mededelingen en/of aankondigingen vanuit het bestuur.
- Wijzigingen in het rooster die via de app zijn afgesproken, worden direct in het rooster verwerkt.
- Alleen reageren met een positieve bijdrage aan een gesignaleerde situatie. Geen persoonlijke meningen en discussies voeren over onderwerpen via deze app.
- Alleen letters, cijfers en leestekens gebruiken, dus geen emoji's of andersoortige afbeeldingen. Alleen foto's toevoegen indien die bijdragen aan de inhoud van het bericht. Foto's of filmpjes van gebeurtenissen die leuk zijn om te delen, horen op de kletsapp.
- Nieuwe deelnemers verwelkomen buiten de schippersapp om: rechtstreeks of via de kletsapp.
- Elke deelnemer stelt zijn of haar app zo in dat de naam van de berichtgever zichtbaar is.
- Schippers die tijdelijk uit de running zijn, blijven in de schippersapp, maar schippers die ons verlaten hebben, worden uit de app verwijderd.
- Suggesties en/of aandachtspunten voor het bestuur worden rechtstreeks aan een bestuurslid of via de email (jongeseun@hotmail.com) geuit en niet via de schippers- of kletsapp.

## RICHTLIJN GEBRUIK KLETSAPP

De normale omgangsvormen hanteren die in onze maatschappij gelden.

## INROOSTEREN VOOR DIENSTEN

- **Diensten van 2½ uur betekent per seizoen ± 390 diensten x 2 schippers.**
- **Elke schipper dient minstens 10, maar veel liever 16 diensten of meer per seizoen te draaien om het rooster vol te krijgen.**
- **Je bent vrijwilliger, maar of er nou veel of weinig passagiers komen, dienst is dienst volgens de aangegeven uren. Men kent onze vaartijden.**
- **Ben je verhinderd of kun je geen volledige dienst draaien, dan zorg je zelf tijdig voor een vervanger!**
- Beheer roosters, zie pagina 68.
- Pensionado's geven werkenden de eerste gelegenheid om weekenddiensten doen.
- Voordat de dienst begint, maken de schippers de pont klaar, hijsen op de 3 steigers dienstvlaggen en hangen route- en belborden aan de relingen van de steigers ten teken dat de pont vaart.
- Bij gestaakte dienst worden pontvlaggen gestreken en alle borden opgehaald.
- We stoppen met varen als door ruw weer de veiligheid in het geding komt. De dienstdoende schippers bepalen of er wel of niet gevaren wordt en stellen het bestuur daar direct van op de hoogte.  
Zie **WEERLIMIETEN** op pagina 39 en 40.
- Als het slecht weer is, maar verbetering verwacht wordt, kun je wachten in het schipperskantoor.
- Mocht je stoppen, bel dan met het volgende team over jullie beslissing.
- **Het volgende team heeft de weersverwachting ook geraadpleegd, beslist zelf of gevaren wordt, ongeacht of het vorige team wel of niet gevaren heeft.**
- Zakt het voltage - zichtbaar op de grijze accuconditiemeter - tijdens het varen onder de 44V, dan stoppen met varen en de pont aan de walstroom leggen.
- Nadat de dienst afgelopen is, worden de vlaggen gestreken en de borden op de steigers weggenomen. In het schipperskantoor wordt de kas opgemaakt. Zie **OPSTARTEN**, **AFSLUITEN** op pagina 63 en 64.
- De schippers laten pont en kantoor schoon achter.

## DAGELIJKE CHECK THUIS

**Als je schipper bent, check je dagelijks:**

- **Je email** met berichten van het bestuur, verwachte bijzonderheden in de haven of storingen;
- **Het rooster.** Wacht niet tot het laatste moment en voer tijdig diensten in. Zie je op korte termijn een open plek en heb je tijd, vul dan die dienst in, zo bereiken we continuïteit van de diensten.
- **De weersverwachting.** Buienradar en windfinder.com > Strand Harlingen > superforecast.

## FONDSENWERVING

- De *Jonge Seun* dient geen collectie varende en windvangende reclameborden te worden, dat wordt door passagiers niet op prijs gesteld.

- Wat er georganiseerd wordt, moet niet botsen met de belangen van onze sponsors of met elkaar.
- Behalve rondvaartverkoop, zijn er geen andere verkoopactiviteiten aan boord toegestaan.
- Het bestuur geeft al of niet toestemming voor het uitvoeren van welk plan/project/actie dan ook.

## CALAMITEIT

**Bij een ongeval aan boord of op een steiger zonodig:**

- de Havendienst oproepen, zij regelen zonodig een ambulance;
- Maak foto's voor de verzekering;
- In geval van schade een bestuurslid bellen. Hun telefoonnummers staan op pagina 68. Zij onderhouden het contact met de verzekering en de media.

## CONTACTEN MET DE PERS

Als er belangstelling van de media is, zeker in het geval van een ongeluk of aanvaring, staat het bestuur de pers te woord. Hun telefoonnummers staan op pagina 68.

## 7 REDENEN OM GEZIEN TE WORDEN

Ook als het weer niet te best is of er weinig passagiers zijn, want:

- Varend worden we op schepen en aan de wal, door allerlei mensen, de Havendienst en de webcams gezien; over ons wordt gepraat.
- Wandelaars gaan misschien niet direct mee, maar hebben de *Jonge Seun* zien varen en doen dat op een later tijdstip misschien wel.
- Blijf, als er veel mensen in de haven lopen, zoveel mogelijk in het zicht van de steigers varen, zodat wachtende passagiers de pont kunnen zien.
- Word je tijdens een rondje gebeld door passagiers die ergens op een steiger staan te wachten, zeg dan hoe lang ze nog moeten wachten (max. 10 minuten).
- **De gemeente is onze belangrijkste sponsor, we hebben steun van de plaatselijke politiek, door zichtbaar te zijn bouwen we goodwill op.**
- **Oefenen bij slecht weer geeft je zelfvertrouwen!**

## GOODWILL

Het heeft ons jaren gekost om goodwill op te bouwen. De passagiers zijn vrijwel altijd enthousiast, maar de Havendienst en andere scheepvaart kijken kritisch tegen die 'deeltijdamateurs' aan die maar door de haven varen.

Wij moeten meer ons best doen dan de professionele scheepvaart, willen we beschouwd worden als een betrouwbare (gespreks)partner. We ruimen drijvende rommel in haven op, helpen kleine schepen met motorpech, bieden zonodig hulp en daar scoren we mee.

Als we niet goed varen, ons niet aan de verkeersregels houden, kunnen we die goodwill snel verliezen. We hebben geen behoefte aan schippers die telkens de grenzen opzoeken van verkeersregels, vaargebieden of werkafspraken.

## VERVOLG BEDRIJFSVOERING

We zijn uiteraard verzekerd, maar roekeloos varen is niet gedekt en een kleine aanvaring waaraan wij schuldig zijn, kost ons € 750 eigen risico.

Incidenten die wij veroorzaakt hebben, spreken zich rond. Vandaar dat we telkens de nadruk leggen op veel oefenen en veel dienst doen.

Als eerder gezegd: je doet dit werk als vrijwilliger, maar het is zeker niet vrijblijvend.

## DE SFEER

We willen een veilig, vriendelijk en soepel pontbedrijf zijn met niet meer regels dan nodig. We zijn amateurs, maar onze dienstverlening dient toch professioneel te zijn. We verwachten deskundigheid, vriendelijkheid en hulpvaardigheid van je, naar passagiers, collega's, naar de Havendienst en naar andere scheepvaart.

We verwachten van je dat je je verantwoordelijk voelt voor een goede dagelijkse gang van zaken en dat verwachten de Havendienst, de andere scheepvaart en onze sponsors ook.

Je zit in een team van bijna 50 mannen en vrouwen. Harde werkers en schippers die al snel vinden dat ze veel doen. Welkom in de wereld der vrijwilligers! We hoeven niet allemaal vrienden van elkaar te worden, zolang we maar verdraagzaam en hulpvaardig naar elkaar blijven.

***Varen wil iedereen wel, maar schoonmaken, ramen zemen, de boel opruimen, de viskist vol opgedregde troep legen, mag door iedereen gedaan worden, ongeacht of je bestuurslid of trainee bent.***

Iedereen maakt wel eens een fout - ongeacht wie of wat je bent - en daar mogen, moeten we soms wat van zeggen, zolang dat maar discreet en met respect gebeurt. Dus niet waar passagiers bij zijn. Zo helpen we elkaar en tillen onze dienstverlening naar een hoger niveau.

Voor passagiers dient een rondje door de haven een feestje te zijn en de bemanning is zeer sfeerbepalend. Reken erop dat je complimenten krijgt als je veilig en vlot vaart.

Elke schipper brengt eigenheid mee, maar het is niet de bedoeling om al te familiair of opdringerig de sfeer aan boord te bepalen. Het publiek ziet je als vertegenwoordiger van de stad, je vertelt wat er zoal te zien is - zelfs als je Duits of Engels niet perfect is. Zie daarvoor pagina 67 *TERMEN IN DU & ENG*.

Het wordt zeer gewaardeerd als je veel vertelt. Dat maakt dienst doen nog leuker, het levert vaak fooi op en onze inkomsten hebben we hard nodig.





## WILLEMSKADE THUISHAVEN (MFS)

Aan het zuidelijke eind van de 180 m lange en 6 m brede multifunctionele steiger (MFS) is ons afmeerplatform gebouwd en hier ligt de pont als er geen dienst is, naast



ons kantoor in het Badhuus en hier meer je altijd aan BB af. Via een trapje gaat men van de 1,5 m hoge MFS naar ons bordes op de hoogte van de pont, 80 cm.

Met een rolstoel of scootmobiel aan en van boord gaan, is hier onmogelijk, dat kan alleen aan de Sassteiger.

De kast naast de hoekpaal biedt aansluitingen voor de walstroomkabel en tuinslang.

Als er een zeegaand cruiseschip aan de MFS ligt, worden er hekken geplaatst om dat deel van de kade af te schermen voor het publiek. Dit zijn internationale ISPS-regels en we kunnen dan geen diensten vanaf de Willemskade draaien. De diensten van de SS naar de ZPS v.v. kunnen altijd doorgaan.

Zie voor meer info over ISPS pagina 50.



## SASSTEIGER (SS)

De SS is vlakbij station Harlingen Haven en de Haven-dienststoren. Aan het begin van de gangway zijn een vlaggenmast en een vaartijdenbord geplaatst.

Aan beide zijden kunnen we aanleggen en blijven hier meestal kort liggen om passagiers te wisselen. Bovenaan en op de SS staan vaak mensen te kijken of te wachten, hier pikken we veel passagiers op.

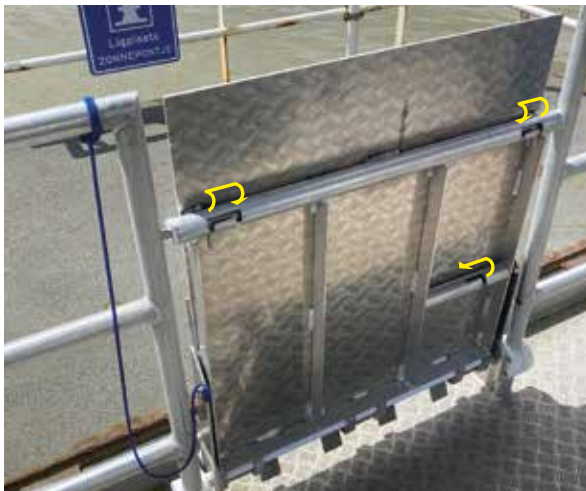
Het verschil tussen pontdek en steiger is 20 cm, dus help stramme ouderen en kleine kinderen met het aan en van boord gaan, zeker als er deining staat.

Snelle waddentaxi's, bergers en reddingsboten, meren aan de noordkant af en soms brengt men een gewonde. Dat hoor je over de marifoon en het is te zien aan de ambulance die bovenaan de SS wacht. Lig je daar op zo'n moment, dan snel wegwezen.

Jachten liggen aan de zuidkant van de SS te wachten om door de Sasbrug te gaan of tot de vloeddeuren open gaan. Als het daar vol raakt als je ligt te wachten, ga je ook weg om ruimte te maken.

In de 1 m hoge reling zit aan SB een uitklapbare toegangsklep, die uit 2 delen bestaat en die met 3 schuifjes te openen is. De lange klep gebruik je aan boord, de korte klep gaat naar de steiger. Zo wordt de pont toegankelijk voor fietsers, wandelwagentjes, rolstoelers en scootmobielers, die aan- en van boord kunnen bij de SS. De fenders moeten er dan tussenuit. Bij veel deining even wachten tot het weer rustig is.

**Let op dat je de schuifjes zó bedient als de gele pijltjes aangeven, om schade aan klep of dek te voorkomen!**



## ZUIDERPIERSTEIGER (ZPS)

De 80 cm hoge steigerponton aan de Zuiderpier gaat op en neer op het tij langs 2 dikke spudpalen. Dat ponton is niet groot en als er veel wachtende passagiers zijn, b.v. tijdens evenementen, dienen die op de grote steiger te wachten.

De steiger die naar de hoofdsteiger leidt en de gangway naar het ponton zijn niet breed, dus is het zaak dat als het druk is, het verkeer van komende en gaande passagiers ordelijk verloopt. Hier kunnen rolstoelers

en scootmobielers aan en van boord. Altijd eerst ontschepen, dan inschepen.

De Zuiderpiersteiger is zeer geschikt om wegvaren en aanleggen te beoefenen. Er is veel ruimte en weinig scheepvaart dan bij de Sassteiger. Zie ook Fase 2: *MANOEUVREREN OP DE VIERKANTE METER*. Tijdens onze diensturen is het niet toegestaan dat andere schepen gebruik maken van onze steigers aan de MFS en de ZPS.



*Aan de Zuiderpier ligt een ponton dat zwaar is uitgevoerd om voldoende stabiliteit te bieden aan op- en afgaande passagiers en het wordt verankerd aan twee spudpalen. Aan het ponton is een buissectie gelast waarop de*

*gangway rust. Voor het ponton staat een dikke paal ter bescherming. De foto boven toont de rij wachtenden tijdens de Tall Ships Races 2018. De borden ophangen als hier afgebeeld.*



## KANTOOR IN HET BADHUUS

Op de noordwest hoek van het Badhuus hebben wij een kantoor en een berging.

Vanuit het kantoor starten we 's ochtends de dienst op. 's Avonds maken hier de kas op en bij slecht weer schuilen we er. Bestuur en commissies vergaderen hier.

Via een cijfercode kun je het sleutelkastje links naast de voordeur - zie pijl - openen. Ben je die vergeten, bel of mail dan een collega. Zie pagina 68 *BELANGRIJKE TELEFOONNUMMERS*.

Afdekkap openen, cijfercode intoetsen, knop rechtsom draaien, klep openen, sleutel eruit en buitendeur openen. Foute code is te herstellen met de resetknop tussen de cijferrijen.

Op het aanrecht het koffiezetapparaat en de waterkoker. In de koelkast ruimte voor frisdrank, lunches, etc. Schoonmaakmiddelen, koffie en thee onder het aanrecht.

In de afsluitbare kast worden in een draagtas de oranje magneetschakelaars, pontsleutels aan gele drijver en de personenteller bewaard. De portofoon (mits gebruikt), GSM en pinapparaat staan hier aan de lader.

In het kluisje - code 8822B - worden de inkomsten, de tas met wisselgeld en de abonnementen bewaard. De parkeervergunningen liggen op de kluis.

Boven in de berging/werkplaats staat een werkbank en er is gereedschap. Verder extra stoelen, fenders, lijnen, reddingsvesten, etc.

Ons kantoor is geen wachtruimte voor passagiers en als we varen is ons kantoor altijd afgesloten. Willen passagiers/wandelaars naar het toilet, dan naar het Badhuus of als dat dicht is naar Brouwdok. Hang de sleutel weer in het kastje, anderen moeten misschien in het kantoor zijn als jullie varen.



Wij houden zelf onze stoepen, ramen en ruimten opgeruimd en schoon.

De laatste die het kantoor verlaat, hangt de sleutel in het sleutelkastje en checkt of de klep ook echt dicht zit! Zie ook *CHECKLISTS* op pagina 64 en 65.

De penningmeester regelt de inkoop van kantoor - en keukenbenodigdheden.

Mocht het nodig zijn om voorraad of materiaal in te kopen, doe dat dan met beleid! Voor bedragen hoger dan € 50,- toestemming vragen aan de penningmeester of een ander bestuurslid.



*Voor je gaat varen dien je te weten hoe je de pont weer vlot en goed aan een steiger knoopt.*

*Goed met lijnen omgaan en steken kunnen leggen behoort tot het standaard zeemanschap.*

Er zijn talloze steken (knopen), maar op de pont heb je maar een paar nodig. De steken die wij gebruiken zijn al eeuwenoud en geniaal in hun eenvoud. Ze hebben zich onder allerlei omstandigheden bewezen en zijn met koude, natte vingers te maken en weer los te krijgen.

Een steek is pas betrouwbaar als je die goed aantrekt, zodat die zich bij harde wind of golven niet los werkt.

*Gebruik de hierna beschreven steken en vermijd amateuristisch geknup! Thuis oefenen!*

Gehannes met landvasten kan niet met passagiers aan boord. Los- en vastmaken moet vlot verlopen, want er zijn situaties denkbaar - bij harde wind, stroom of door zuiging van een passerend schip - waarbij het vlot en goed moet gebeuren.

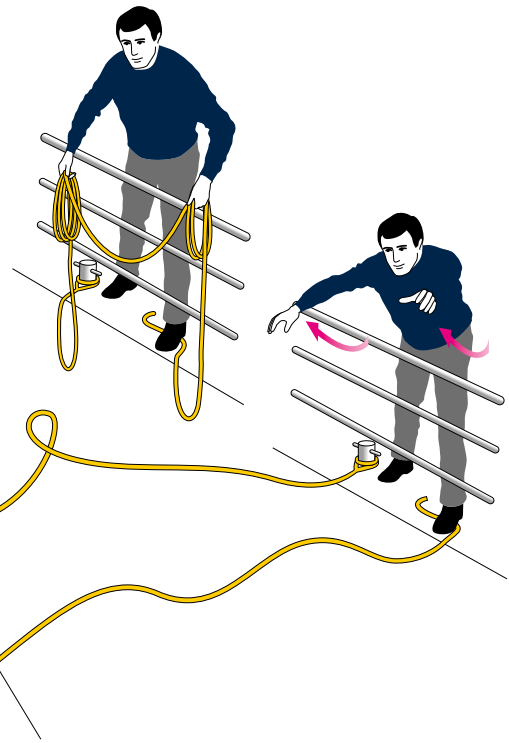
Wij brengen landvasten altijd dubbel uit, zodat je bij vast- en losmaken aan boord kunt blijven. Haal losse einden snel binnen, zodat ze niet in een schroef komen!

## LANDVAST OM EEN BOLDER GOOIEN

Een landvast om een bolder gooien lukt matig als je het nooit gedaan hebt, dus oefenen op stille momenten.

Het luseind van de landvast blijft om de bolder aan boord geslagen. Op het andere eind sta je met je voet, zodat het niet overboord glijdt. Het touw hou je buiten de reling en in je handen lussen met voldoende vrije lijn tussen de lussen en de bolder op de pont. Werp met beide handen de lijn in de richting van de bolder, de lussen ontrollen zich en de lijn valt om de bolder op de steiger. Haal het eind aan waar je op staat en beleg dat.

*Als de pont nog snelheid heeft, een landvast nooit in één keer strak trekken. Slippend afremmen, zodat de pont niet met een ruk stil komt te liggen waardoor passagiers kunnen vallen!*



*Hou rekening met dalend of rijzend waterniveau als je vastmaakt in een sluis of aan de vaste wal! Niet bij weglopen en landvasten tijdig vieren of inkorten!*

## SCHAVIELEN (DOORSCHUREN)

Hou als je afmeert, de trossen vrij van scherpe randen of hoeken, want door deining beginnen ze op zo'n plek te schavielen. Let daar vooral op als je de pont voor langere tijd of voor de nacht afmeert!

## TREKSTERKTE

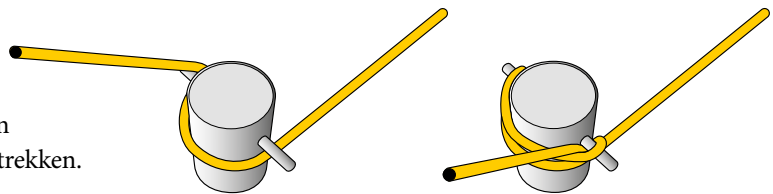
De treksterkte van een landvast kan - afhankelijk van het materiaal - soms wel met 50 % verminderen als er een knoop inkomt. Laat die er dus nooit inzitten.

Nooit te strak en te kort afmeren, de pont moet een beetje kunnen dansen, zodat de landvasten voldoende kunnen rekken om niet te breken. Gebruik de landvasten met de rubber rekkers.

## ENKELE PRAKTISCHE STEKEN

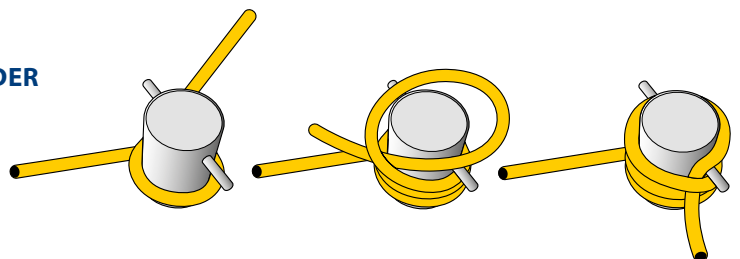
### DUNNE LANDVAST OM EEN BOLDER

Wordt vaak gebruikt. Is onder spanning te beleggen. Eén slag terug om de bolder en daarna met een halve steek om de pen vasttrekken. Omhoog vasttrekken is handiger dan naar beneden trekken.



### DIKKE LANDVAST OM EEN KLEINE BOLDER

Kan onder spanning belegd worden. 2 of 3 slagen om de bolder en boven de pennen vast met een halve steek om de bolder.

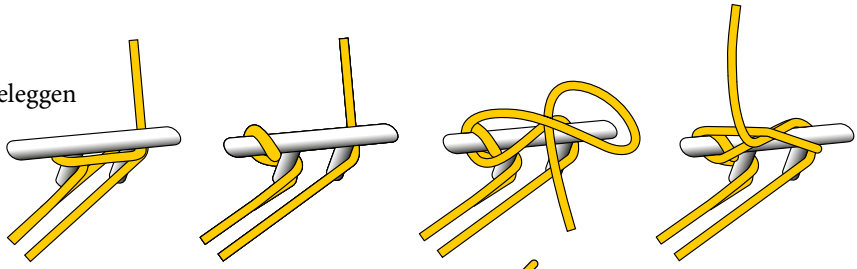


### LANDVAST OM EEN KIKKER

Bij dubbel afmeren luseind zekeren als hier getekend. Andere eind strak trekken en daarna *kruiselings* om de

## VERVOLG LANDVASTEN

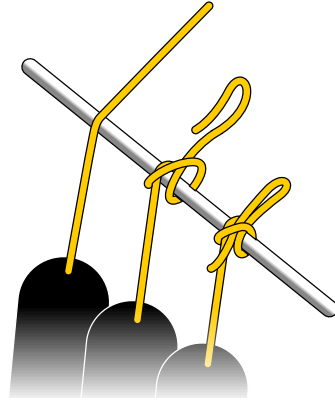
kikker slaan - *niet wikkelen!* - en beleggen met een **kruiselingse** halve steek. Meestal heeft één goed aangetrokken halve steek genoeg houdkracht, maar 2 zijn zekerder. Kruiselings beleggen om een kikker doe je ook bij vlag hijsen.



## MASTWORP MET SLIPSTEEK

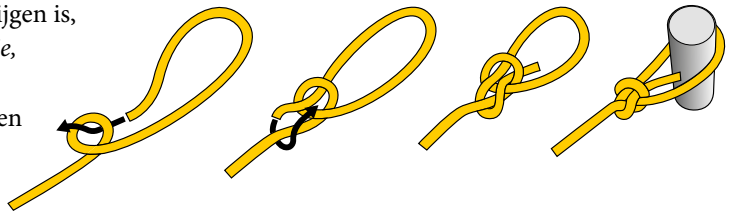
Een fender hang je aan de reling met een mastworp met een slipsteek, die vlot los te trekken is. Doorwikkelen in dezelfde richting en de slipsteek goed vast trekken, anders raakt hij los. Elk seizoen vissen wij altijd wel een paar fenders van jachten op die niet goed vastgeknoopt waren.

Een mastworp om een paal of bolder is niet zo zeker, een paalsteek of werpankersteek is betrouwbaarder.



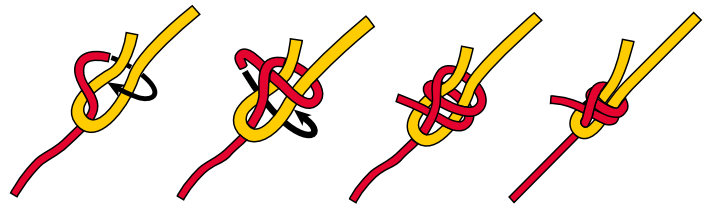
## PAALSTEEK

Betrouwbare lus die niet slipt en vlot los te krijgen is, ook na belasting. Ezelsbruggetje: *maak meertje, slang komt uit meertje, kronkelt om boom en duikt meertje weer in.* Je knoopt een lijn aan een fender met een paalsteek, een hijslijn aan een vlag, maar dat kan ook met een...



## SCHOOTSTEEK MET VOORSLAG

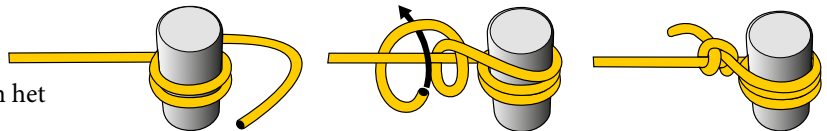
Om 2 lijnen aan elkaar te knopen. Een voorslag (extra slag) biedt meer zekerheid. Als de lijnen van verschillende dikte zijn, maak je de steek met de dunste. Ideaal bij vlaggelijnen.



## WERPANKERSTEEK

Zeer betrouwbaar. Kan onder spanning gelegd worden. 2 slagen om de paal en dan een mastworp om het uitgaande eind.

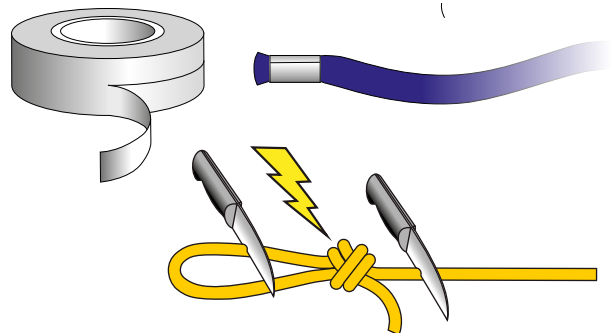
Is na zware belasting vlot los te maken.



## RAFELEND TOUWEIND

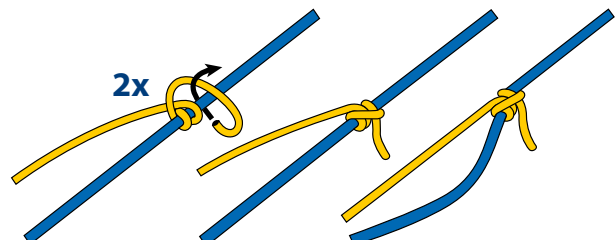
Een knoop erin helpt niet en een takeling leggen vergt tijd en vakmanschap. Scheur een reepje grijs ducttape (ligt in de bakskist) af en wikkel dat strak om het eind.

**In landvasten nooit knopen leggen die niet meer los te krijgen zijn en doorgesneden moeten worden!**  
**Leg nooit meer knopen in een lijn dan nodig en haal onnodige knopen eruit.**



## MASTWORP MET VOORSLAG

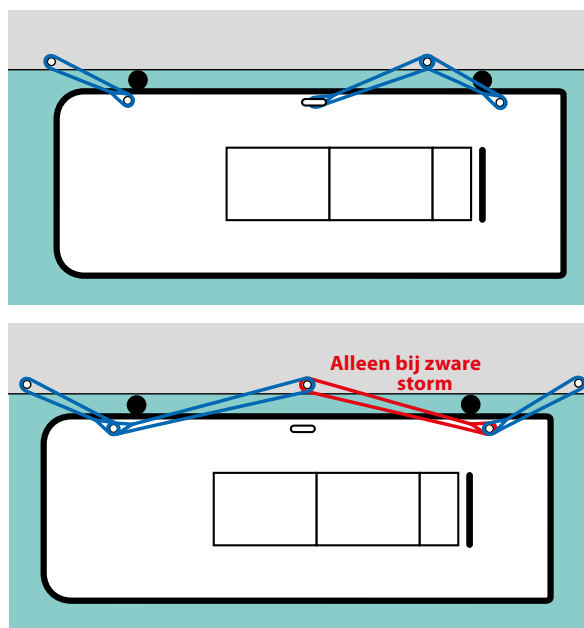
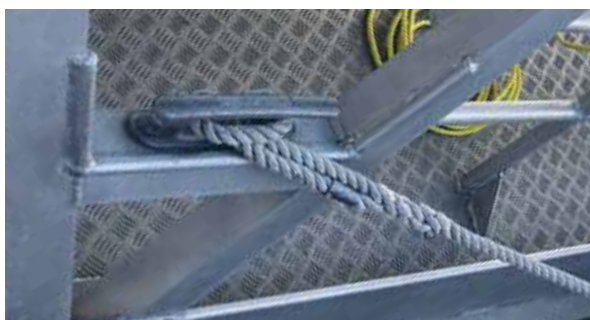
Met een slag meer om de blauwe lijn dan een gewone mastworp - zie werpankersteek - kun je handig de gele lijn aan de blauwe knopen. Mits goed aangetrokken, gaat de gele lijn niet schuiven. Wordt ook toegepast om een landvast of schoot die klem zit, los te krijgen.



## AFMEREN VOOR NACHT OF STORM

Even afmeren kan prima met 2 landvasten, maar met 3 meer je de pont af voor de nacht of als storm op komt is: 2 op de einden en 1 spring. Dat kan op meerdere manieren, zolang de pont maar niet voor of achteruit kan, zie illustratie.

- De blauwe landvasten zijn bij de MFS niet nodig, daar gebruiken we de klaarliggende 3 stroppen.
- Landvasten kunnen breken door voortdurende schokken van golven als de pont te strak afgemeerd is over een te korte afstand tussen bolders waardoor er te weinig rek in zit. Dus zitten er rubber rekkers



tussen, de pont moet aan de steigers enigszins kunnen dansen en hang er daarom altijd fenders tussen!

- 3 goed uitgebrachte en goed vastgetrokken landvasten zijn altijd beter dan veel slecht geknoopte, maar komt zware storm, dan 2 springen uitbrengen.
- Vermijd schavielen van landvasten langs scherpe randen of hoeken zoveel mogelijk.
- Een landvast om een kikker moet goed blijven zitten. Linksboven de minst betrouwbare manier, links-onder de betrouwbaarste: strop door de kikker halen en om beide pennen slaan.

**Zorgvuldig afmeren scheelt slijtage, schade en schande!**



## VLAG HIJSEN

De gehesen vlaggen op de steigers - en de geplaatste steigerborden - tonen dat de diensten begonnen zijn.

Wat kan daar nou bij fout gaan zou je zeggen:

- Rare knopen die los raken;
- De vlag die fier wappert. Op de kop;
- Een vlaggenlijn die, losgelaten, bovenin uit de mast waait, zodat die gestreken moet worden om de lijn er boven weer in te krijgen.



Door het lusje bovenaan de vlag knoop je het ene eind van de hijslijn met een schootsteek met voorslag (2 x er door) of met een paalsteek.

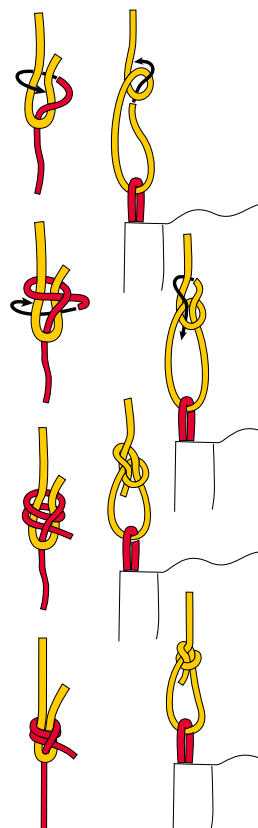
Onderaan het langere touwtje (vaak met een lusje) knoop je het andere eind van de hijslijn vast, weer met

een schootsteek (2 x er door) of paalsteek.

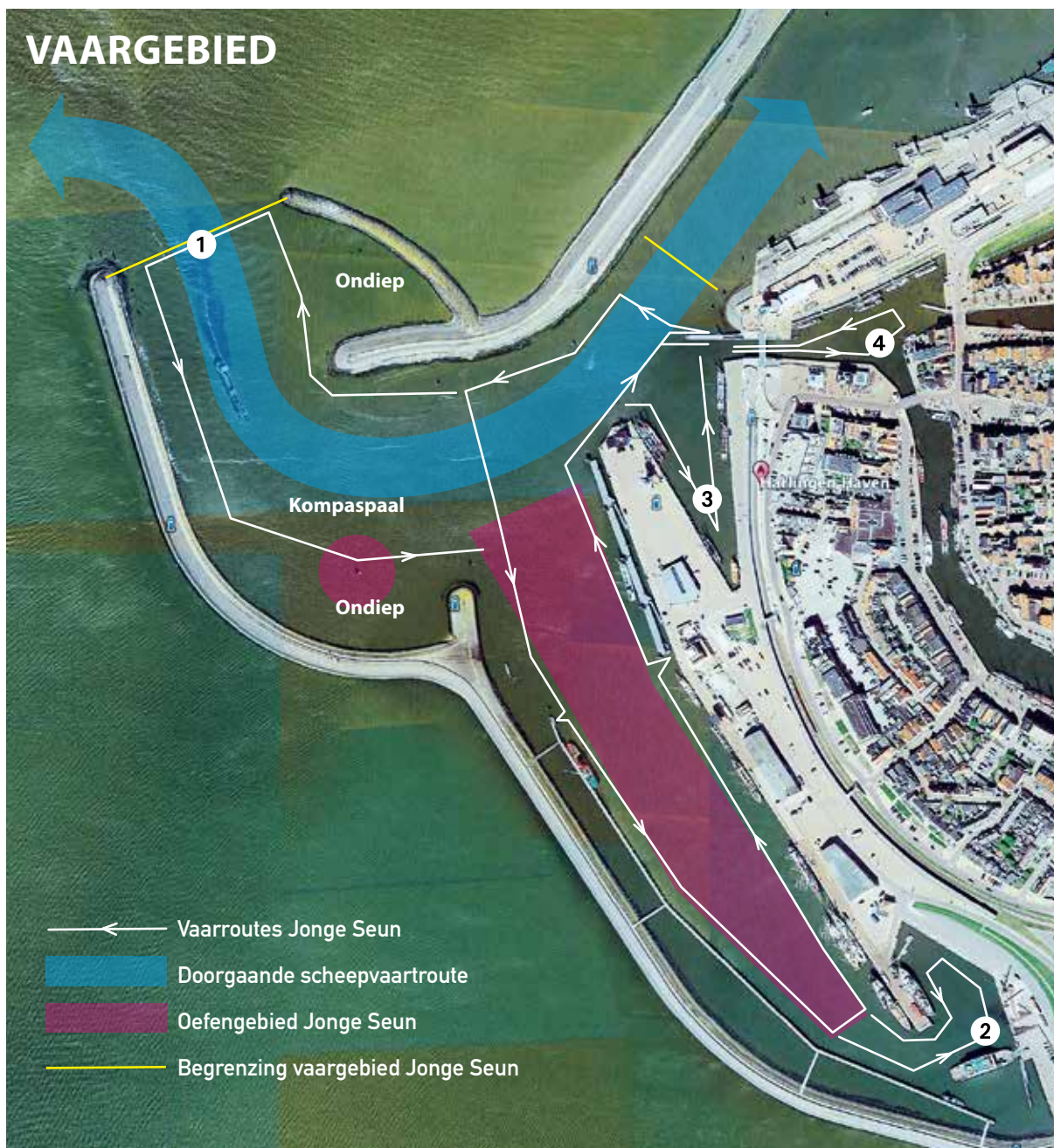
Hou bij het hijsen de goede kant boven. Gehesen, de hijslijnen 2 x om de mast wikkelen om geklapper te voorkomen, dan om de kikker kruiselings vastzetten met 2 halve steken en het losse eind netjes om kikker of mast wikkelen.

Na de dienst de vlaggen strijken en de hijslijn weer 2 x om de mast wikkelen tegen geklapper.

Als vlaggen beginnen te rafelen, hang dan de mooiste bij de steigers waar de meeste mensen komen, da's bij de Sassteiger en de Willemskade.



## VAARGEBIED



- ← Vaarroutes Jonge Seun
- Doorgaande scheepvaartroute
- Oefengebied Jonge Seun
- Begrenzing vaargebied Jonge Seun

### ONZE VAARROUTES

*Wij varen met passagiers rondjes als hierboven aangegeven. Onze stopplaatsen zijn de MFS Willemskade, de ZPS (Zuiderpiersteiger en de SS (Sassteiger)). Oversteken doen we meestal leeg.*

Deze vaarwijze is goed te vergelijken met die van een *hop-on-hop-off* bus op een vlieghaven die langs alle terminals rijdt. Je stapt op, betaalt een vaste prijs en stapt af waar je moet zijn.

De extra trajecten 1, 2, 3 en 4 zijn niet altijd mogelijk:

- 1** doe je niet bij harde NW wind of als er veel schepen in- en uitvaren;
- 2** doe je niet als er veel passagiers staan te wachten;
- 3** doe je niet op wisseldagen met veel manoeuvrerende charterschepen in het Dokje.
- 4** doe je niet als de kom - het Plankenpad - vol ligt met wachtende jachten die door een brug willen of als de vloeddeuren gesloten zijn.

### VERKEERSREGELS

- *Elk ander schip heeft voorrang op de pont!*
- *Onze rondjes zijn tegen de klok in, we houden consequent de stuurboordswal van het vaarwater aan en zijn zo duidelijk voor naderende schepen.*
- *Steek de doorgaande scheepvaartroute haaks over, maar doe dat nooit vlak voor een naderend schip! Zelfs als je dat makkelijk haalt, weet men dat op de brug van het naderende schip niet.*
- *Altijd de marifoon uitluisteren! Berichten tussen vertrekkende of aankomende schepen en de Havendienst kunnen voor ons belangrijk zijn.*
- *Soms verzoekt de Havendienst een gebied vrij te maken vanwege aankomst of vertrek van een groot schip. Dan blijf je liggen tot het schip vertrokken is of vastligt.*
- *Gebruik de marifoon als niet duidelijk is wat een naderend schip wil.*

- Wij mogen aanleggen aan beide kanten van de SS, maar maken aan de noordkant altijd ruimte voor waddentaxi's, reddingsboten of bergers. Moeten er veel jachten wachten aan de zuidkant, dan maken we daar ook ruimte voor.
- Oefenen doe je op ruim water in de Willemshaven of bij de kompaspaal.
- Blijf zoveel mogelijk in het zicht van onze steigers varen. Als de pont nergens te zien is, lopen belangstellenden door, dus als het druk is 2 overslaan.
- Als schipper ben je verantwoordelijk en daar kun je op aangesproken worden. De Havendienst kan klachten krijgen van schepen en webcam beelden opvragen als de *Jonge Seun* zich niet aan de verkeersregels heeft gehouden. Je wordt bekeken!
- Onverantwoord vaargedrag kan consequenties hebben voor onze verzekering.
- Niet 'spelen' (rondraaien, dwars varen, etc.) tussen in- en uitvarende schepen.
- Blijf uit de buurt van manoeuvrerende charter-schepen, vooral tijdens wisseldagen (3).

## SASBRUG

Onder de Sasbrug doorvaren (4) kan, tenzij de vloedeuren dicht zijn. Even een rondje in het kommetje maken, passagiers waarderen dat. Bij de poffertjeskraam, het Havenmantsje en Zeezicht de *Jonge Seun* ziend, kan men op het idee komen om ook eens mee te gaan. Maar:

- Als de rode lichten branden, draait de Sasbrug voor zeiljachten of charterschepen die uit de tegen-gestelde richting komen en mag je er niet door!
- Als groene lichten branden, mag je er door, maar dan zit je tussen meevarende jachten die voorrang hebben en da's ook niet handig.
- **Wacht tot de Sasbrug dicht is en het oranje licht midden op de brug brandt, kijk uit voor lage motorboten en ga pas door de brug als er geen verkeer is.**
- Tenzij voor een speciale reden ga je nooit de Noorder- of Zuiderhaven in.

- Bij de Sassteiger vertrekkend, kun je - alleen als dat echt nodig is - de bakboordwal aanhouden en dicht om de Blauwe Kop (KNRM) de Willemshaven in. Let op tegenvarend verkeer uit de Willemshaven! Daar steek je over om de stuurboordwal weer aan te houden. Dit is hoogst zelden nodig, passagiers hebben vrijwel nooit haast.

## HAVENMOND

De smalle havenmond (1), waar veel scheepvaart door moet, is geen speelterrein! De pieren belemmeren vrij uitzicht, b.v. op een geladen binnenschip of een snel-varende waddentaxi die je pas laat de hoek om ziet komen. Zij weten niet dat je wendbaar bent. Duidelijk tonen dat je uit hun buurt blijft.

- **Let op naderende masten en dekhuisen achter beide pieren en op schepen die naar buiten willen;**
- **Hou de vertrektijden - hoornstoten - van de veerboten in de gaten;**
- **Wegwezen bij nadering van grote schepen;**
- **Hou komend en gaand tussen de pieren altijd de stuurboordkant aan en steek haaks over;**
- **Vaar niet voorbij de denkbeeldige gele lijn tussen de lichten op de pieren, je komt dus niet buitengaats;**
- **Kom daar niet bij harde wind.**

## NOODGEVAL

- Als je vlak bij een noodgeval in de haven bent, verleen je assistentie tot andere hulp komt en het overneemt.
- Bij een acuut noodgeval vlak buiten de pieren, verleen je assistentie als geen andere hulp in de buurt is. Dat kan alleen met rustig weer, met ruim voldoende stroom in de accu's, bij voorkeur zonder passagiers en meld de Havendienst dat je buitengaats hulp gaat verlenen. Zie pagina 36.
- Zodra hulpdiensten arriveren en je assistentie niet meer nodig is, ga je weer naar binnen.



## FASE 1: MANOEUVREREN OP RUIM WATER



In jachthavens en sluisen hebben watersporters nogal eens moeite met wegvaren en aanleggen. Jaarlijks zijn er in Friesland aanvaringen van binnenvaartschepen met bruggen, remmingswerken en sluisdeuren, ook professionals maken fouten. Zie pagina 44.

Incidenten zijn te voorkomen op 3 manieren:

### OEFENEN, OEFENEN EN OEFENEN

- Omdat de pont anders vaart dan een 'gewoon' jacht.
- Omdat wind en stroom vrijwel elke dienst anders zijn en de pont dan ook anders reageert.
- Verwacht niet dat je na een uurtje oefenen de *Jonge Seun* al goed in de vingers hebt.
- Omdat we openbaar vervoer bieden, dienen we onder alle omstandigheden goed en veilig te varen.
- **Vaardige schippers zijn vaardig in het vermijden van situaties die grote vaardigheid vereisen.**
- De *Jonge Seun* wordt bekeken door passagiers, passerende schepen, de Havendienst en via de webcam.
- **Oefenen is zowel leuk als gratis!**

### THEORIE NA PRAKTIJK

De hierna volgende theorie van het varen op de pagina's 22 t/m 32, is vooral bedoeld als ondersteuning en aanvulling nadat je gevaren hebt. De instructeur demonstreert het varen en de manoeuvres, jij doet het na en de theorie onderbouwt wat je gedaan hebt.

Zo leer je spelen met de *Jonge Seun*!

### INSTRUCTIEFILMPJE

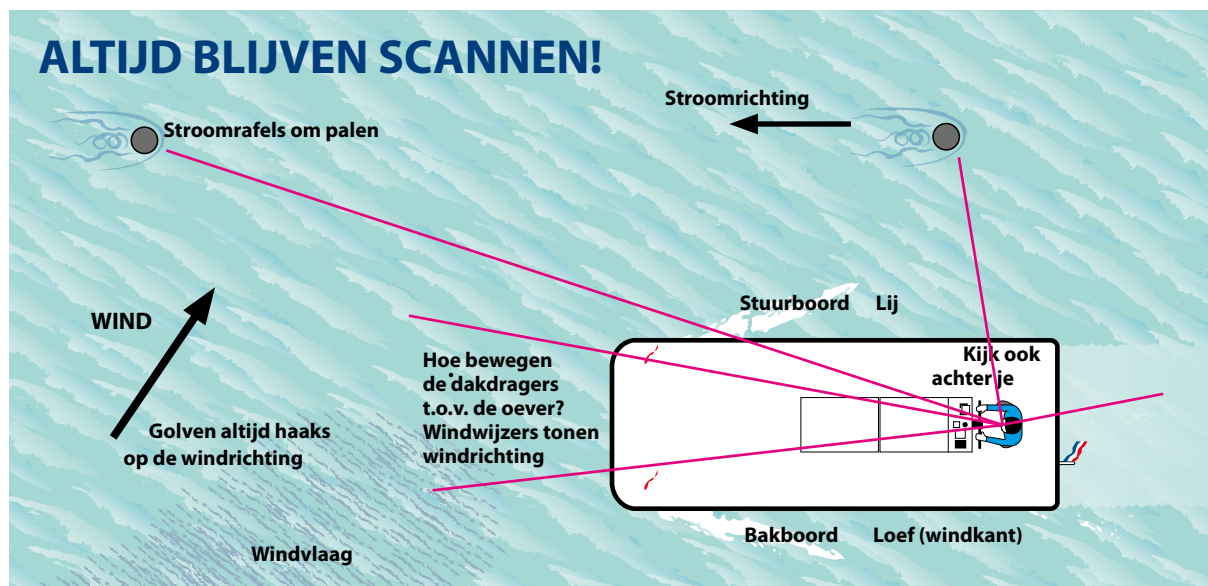
Als je ons instructiefilmpje gezien hebt op Youtube - *Jonge Seun Harlingen* - begrijp je beter wat de pont kan, wat er onder water gebeurt als je de vermogenshendels en het stuurwiel bedient. Waarom om je as draaien of dwars varen zo gemakkelijk gaat.

Achterin dit Handboek staan lijsten die de techniek van de pont en het opstarten en afsluiten van het pontbedrijf beschrijven. Lees die goed door zodat je begrijpt wat de displays van de roerprops je tonen als je vaart.



### HET DASHBOARD

- 1 Lijst met hoornsignalen en marifoonkanalen.
- 2 Schakelpaneel waarop diverse functies als de hoorn, verlichting, bilgepomp, etc. aan- of uit te zetten zijn.
- 3 Marifoon. Gaat aan/uit met hoofdschakelaar.
- 4 Knop voor de hoorn.
- 5 De accuconditiemeter laat de o.a. accuconditie zien in een percentage (hier 100%), hoeveel de zonnepanelen bijladen en het voltage waar je mee vaart.
- 6 De stuurhoekaanwijzer toont de hoeveelheid roeruitslag van de voorste roerprop. De stuurhoek van de achterste is daaraan tegengesteld.
- 7 Control unit roerprops met 2 vermogenshendels. De 2 displays tonen de snelheid, vermogen in W (Watt) en foutcodes. Je kunt goed zien dat als je met volle kracht vaart de nog te varen afstand vlot terugloopt.
- 8 Wegneembare oranje magnetische dodemansknoppen zonder welke de roerprops niet gestart kunnen worden.



### AFSPRAKEN MET DE CO-SCHIPPER

- Werk voor je gaat varen, altijd samen de checklist af die aan boord ligt en op pagina 63 en 64 staat.
- De co moet weten hoe hij/zij landvasten goed vast maakt. Zo nodig oefenen.
- De co helpt passagiers met aan en van boord gaan, hanteert de teller en vertelt over haven en schepen.
- We sturen zoveel mogelijk om de beurt.
- Zowel stuurman als co letten op naderende schepen en drijvende rommel die in de schroeven kan komen.
- Zowel de stuurman als de co blijven de marifoon uitluisteren, er kunnen berichten voor de *Jonge Seun* binnenkomen. Altijd scherp blijven!

### EERST RECHTUIT VAREN

De pont is zeer wendbaar, maar reageert niet zo direct als een auto. Een roer stuurt, een roerprop stuurt duwend en bijna iedereen stuurt in het begin te veel en te laat tegen. Gevolg: een slingerende koers. Schepen die naderen begrijpen dan niet wat je van plan bent, dus dat dien je af te leren.

Bij rechtuit varen kijk je niet op de stuurhoekmeter, maar langs de dakdragers naar een punt in de verte, b.v. de steiger aan de overkant of een paal op de pier en daar vaar je op af. Na wat oefening ga je aanvoelen wanneer je moet gaan tegensturen. Tenslotte draai je het stuurwiel hooguit enkele centimeters heen en weer en vaar je een rechte koers.

Hoe langzamer je vaart, des te meer moet je - vooral bij veel wind - sturen, dus met enige snelheid maak je het jezelf gemakkelijker.

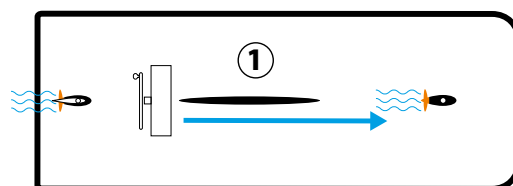
### STUREN

Elke roerprop kan over 360° voorstuwing leveren, 180° vooruit/zijwaarts en 180° achteruit/zijwaarts. Met één roerprop kun je dus alle kanten op. Met 2 roerprops kunnen we veel meer dan een conventioneel schip. Valt een roerprop uit, dan kun je nog steeds overal naar toe. Hiernaast zie je schematisch wat er onder water zit en wat er gebeurt als je aan het stuurwiel draait. Midscheeps

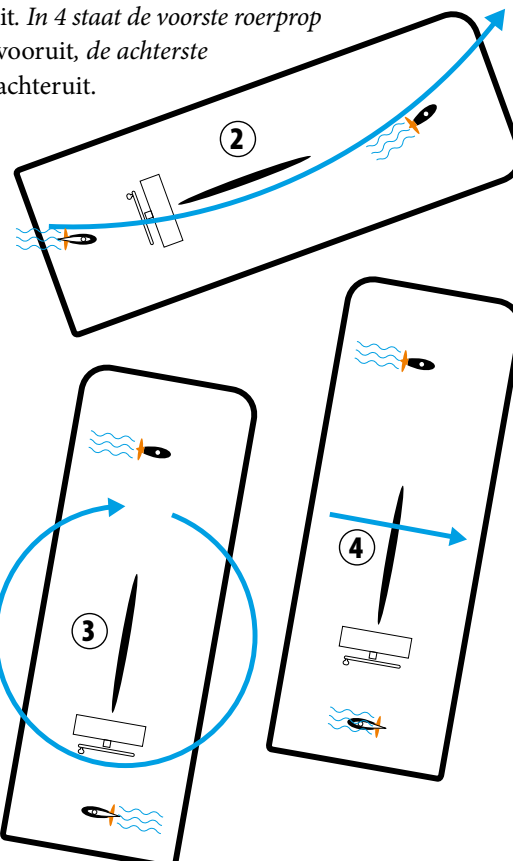
de kiel die voorkomt dat de pont verlijert bij dwarswind en die ook werkt als draaipunt.

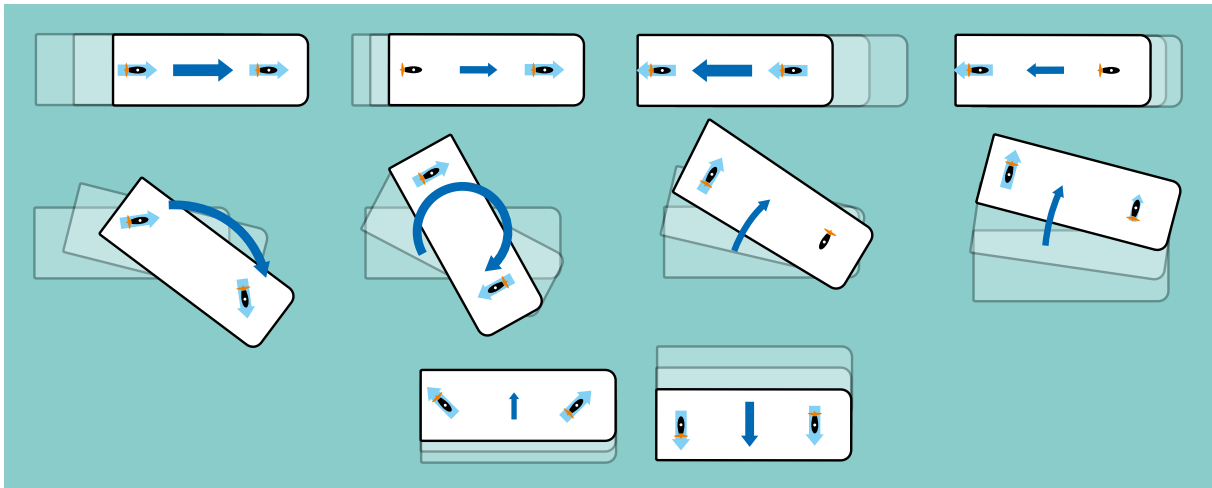
Boven de achterste roerprop het roertje dat het mogelijk maakt om nog enigzins te sturen bij het uitdrijven als je geen vermogen aan de roerprops geeft.

In  $\pm 6$  omwentelingen ga je van 90° BB naar 90° SB, als je terugdraait naar het midden, moet je  $\pm 3 \times$  rond.



In 1, 2 en 3 staan beide roerprops in de vooruit. In 4 staat de voorste roerprop in de vooruit, de achterste in de achteruit.





Van boven gezien enkele manoeuvreermogelijkheden. Er zijn veel meer variaties mogelijk in hoeveelheid vermogen en stuurhoek, maar er zijn ook tussenstanden die we in de praktijk nooit gebruiken. Als je de logica begrijpt van wat

er onder water gebeurt en dat goed oefent, kun je vrijwel alles met de pont en dan wordt varen echt leuk. Lichtblauwe pijlen tonen de stuwrichting van de schroeven. Donkerblauwe pijlen tonen de vaarrichting.

#### 4 MANIEREN VAN STUREN

- 1 Met evenveel vermogen op beide roerprops. Stuur je de boeg naar BB, dan scheert de kont naar SB en omgekeerd. De pont draait om zijn as bij maximale stuuruitslag.
- 2 Alleen vermogen op de voorste roerprop. De kont scheert nu minder uit. Stuurt als een auto die vooruit rijdt.
- 3 Met alleen vermogen op de achterste roerprop. Zo sturen 'gewone' schepen. De kont scheert meer uit. Stuurt als een auto die achteruit rijdt.
- 4 Met maximale stuuruitslag en tegengesteld gericht vermogen op beide roerprops. Nu vaar je dwars.

Om te ervaren hoe de roerprops de pont voortstuw(en), oefen je eerst met de voorste roerprop: eerst rechtuit, dan naar SB en BB. De pont volgt de boeg. Dan alleen de achterste roerprop. Je ziet dat de pont anders reageert, de boeg reageert minder sterk en de kont meer.

Vervolgens gebruik je ze samen om te zien wat er dan gebeurt. De pont reageert direct als je aan het stuurwiel draait, omdat de roerprops voor en achter de pont de bocht omtrekken. Eén omwenteling is al genoeg om een scherpe bocht te maken.

#### MET ÉÉN TREKKENDE ROERPROP

Langzaam vooruit varen met de TREKKENDE voorste roerprop en achteruit varen of afremmen met de achterste TREKKENDE roerprop.

Elk voorbeeld gaat ergens mank en om het simpel te houden vergeet ik even de kiel, maar stel je de pont voor als een plankje met een spijker, die de voorste roerprop symboliseert (A). Trek je met een touwtje aan de spijker, dan volgt het plankje de trekrichting.

Draai je het plankje om zodat de spijker de achterste roerprop wordt (B) en trek je nu, dan heeft het plankje direct de neiging om om te draaien.

#### STILLIGGEN MET DE KOP IN DE WIND

Rustig varen of stilliggen met de kop in de wind met alleen de voorste TREKKENDE roerprop betekent dat de pont mooi in balans is. Stilliggend hoeft je maar weinig corrigerend te sturen en zo maak je het jezelf makkelijk, ook bij harde wind, omdat je als het ware aan de voorste schroef 'hangt'.

#### WAT DOEN WIND EN STROOM?

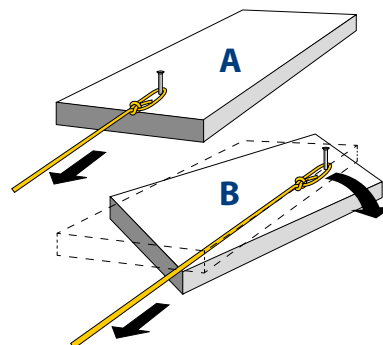
Bij opkomend tij - of een harde noordwester - stroomt water de haven in, bij afgaand tij - of een harde ooster - stroomt het de haven uit.

Je kunt zien hoe de stroom staat bij lichtopstanden en meerpalen. Tijdens een dienst kan de stroom draaien.

Maak gebruik van de wind en let op de windwijzers voor aan de dakrand! Als wind en/of stroom je van de steiger afduwen bij het wegvaren, hoeft je minder vermogen te geven. Wind of stroom in de rug kost minder vermogen en dat kan eerder dicht als je op een steiger afkomt.

Met harde wind op de kop wat langer doorvaren met vermogen, want de wind stopt je snel af. Geef zonodig kleine stuurcorrecties, want als de wind vat op de zijkant krijgt, duwt hij de pont dwars.

Je kunt vrij dicht langs de hoge wal varen, maar hou bij de lage wal meer afstand, zodat de wind je niet tegen de wal of een schip blaast als je te langzaam vaart.



## ANTICIPEREND VAREN

*Ten opzichte van varende beroeps- en pleziervaart heeft de pont geen voorrang.*

*Verplaats je in naderende schepen die niet weten hoe wendbaar de pont is, of je de verkeersregels kent, wat je van plan bent. Reageer tijdig en duidelijk.*

Geef ruimte aan manoeuvrerende schepen en vaar niet in hun blinde hoeken. Hou afstand van een groot schip dat midden in het vaarwater even stilligt of dat met sleepboothulp op het punt van vertrek staat.

Is niet duidelijk wat een naderend schip gaat doen, roep het dan op met de marifoon en vraag het.

Als een veerboot vertrekt hoor je eerst één lange hoornstoot als attentiesein, daarna drie korte bij vertrek. Bij de Sassteiger blijf je liggen tot de veerboot voorbij is.



*Als jij hun stuurhut of brug niet kunt zien, kunnen ze jou ook niet zien!*

De kunst van elegant varen is om de pont vlot alles te laten doen bij zo min mogelijk vermogen, dus bij een zo laag mogelijk stroomverbruik.

Hoge boeg- of hekgolven neem je haaks met weinig snelheid, zo hou je rekening met passagiers.

Soms is het door de wind onvermijdelijk, maar met veel vermogen aankomen en op volle kracht *achteruit* maar net een harde landing voorkomen is geen toonbeeld van vakmanschap en niet klantvriendelijk. De volle pont weegt met 12 passagiers en bemanning wel 5 ton en ruw aanleggen levert extra slijtage of zelfs schade op. Een lege pont is windgevoeliger, een volle pont zet meer door.

Even stilliggen komt vaak voor als je op scheepvaart of bij de walvis moet wachten. Hou de pont met de kop in de wind met de VOORSTE, TREKKENDE roerprop op z'n plek. Als iemand overboord valt, moet je dat ook kunnen.

## CIRKELS EN ACHTJES DRAAIEN

Dat kan *vooruit* en *achteruit*. Zo leer je precies sturen. Met beide roerprops op snelheid of met net genoeg vermogen om een gave acht draaien. Het kan uiteraard ook met één roerprop. Je gaat merken dat je de invloed van de wind sturend moet corrigeren, draaiend tegen de wind in wordt de bocht korter, met de wind mee langer. Hou daar rekening mee!



*Zo 'goed' ziet men ons vanaf een naderend tall ship. Als de pont voorlangs vaart, is hij voor de boeg onzichtbaar.*

## ELEGANT VAREN

Het is leuk om de pont te leren kennen door met vol vermogen te manoeuvreren. Echter, varen met volle kracht is onnodig, want de speciale werkschroeven hebben juist een hoog rendement bij weinig toeren en dan gebruik je veel minder stroom. Ze hebben zóveel power dat als je een rondje vaart op vol vermogen met maximale stuuruitslag, de passagiers zich vast moeten houden. Meer kracht bij lage toeren betekent een lagere topsnelheid, maar niemand heeft haast.

## SCHROEFWERKING ACHTERUIT VAREND

Vaar je *achteruit* met beide roerprops met 0° stuuruitslag, dan maakt de pont toch een bocht naar BB. Dat is schroefwerking en dat vang je op door het stuur in het begin even naar SB te draaien, in de richting waarin de boeg draait. Zodra je snelheid krijgt, stuur weer neutraal.

In het begin heb je de neiging om verkeerd om te sturen en om te veel te corrigeren, je moet er even slag van krijgen.

Achteruitvaren gaat het beste rustig met de achterste roerprop, die trekt je zelfs nog tegen 6 Bf in.



Een sleepbootkapitein vergeleek de Jonge Seun met een moderne havensleper als hierboven. Van een sleper afkomstig met één schroef en één roer achter, moest hij



wennen aan de nieuwe aandrijvingsystemen. Nu wil hij nooit meer anders en conventionele havenslepers worden niet meer gebouwd.

Van volle kracht vooruit zonder pauze naar volle kracht achteruit, heeft 2 fenomenen tot gevolg:

- 1 **Om schade aan de roerprops te voorkomen, zijn er een paar seconden pauze in het systeem gebouwd, er gebeurt dus even niks.**
- 2 Als de roerprops dan op toeren komen, hoor je een bonkend geluid. Dat zijn vacuüm luchtbellens die ontstaan langs de schroefbladen en die imploderen en dan heb je even vrijwel geen stuwkracht.

*Als je respect hebt voor passagiers en materiaal, doe je dit zo weinig mogelijk!*

## VAREN BIJ HARDE WIND

**Oefenen met harde wind geeft je zelfvertrouwen!**

De pont is met de kop of de kont in harde wind prima langzaam te varen, maar bij sterke zijwind moet je vaart hebben om afdrijven te voorkomen, zonder vermogen op de roerprops is de pont in harde wind stuurloos. Je zult merken dat harde wind ook in je voordeel werkt bij wegvaren en aanleggen.

Hoge golven neem je met de pont haaks op de golven en langzaam. Waarschuw dat men gaat zitten en zich vasthoudt. Stampen is voor passagiers veiliger dan rollen.

De pont is zelfs met windkracht 7 nog goed te varen, maar de marges tussen veilig en onveilig varen krimpen, dus dat doen we niet.

## DWARS VAREN

De Jonge Seun kan dus dwars varen (side stepping) met een grote stuuruitslag, de voorste roerprop in de vooruit en de achterste in de achteruit. Dat is handig bij aanleggen en wegvaren. Oefen dat eerst op ruim water en doe het altijd op dezelfde manier:

- **Maximale stuuruitslag en de voorste roerprop in de vooruit en de achterste roerprop in de achteruit. Zo voorkom je verwarring met de vermogenshendels.**
- **Met het vermogen van de voorste roerprop constant en zonder het stuur aan te raken, kun je in elke richting dwars varen door met het vermogen van de achterste te spelen. Dosereren is hier de kunst, dus voorzichtig met vermogen. Kan ook andersom.**
- **Indien nodig afremmen door even tegengesteld vermogen te geven.**

Je kunt zelfs tegen 7 Bf dwars wegvaren. De roerprop in de achteruit levert minder topvermogen dan de roerprop in de vooruit omdat de schroefbladen zo gevormd zijn, dat ze vooruit de meeste stuwkracht leveren. De voorste roerprop dus iets minder vermogen geven dan de achterste als je precies dwars wilt varen.

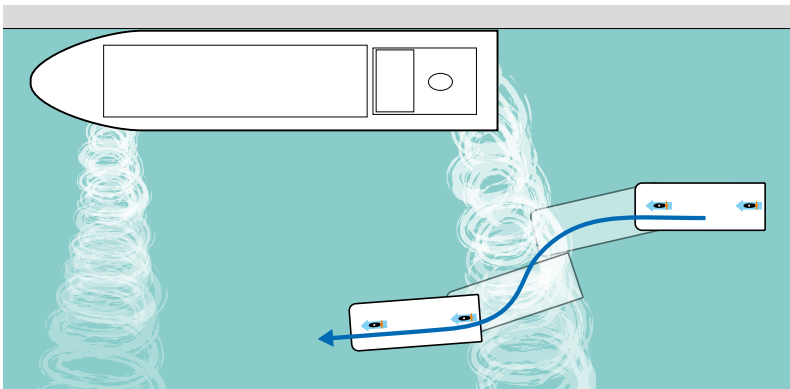
## WERVELEND SCHROEFWATER

Regelmatig heb je de keus om al of niet door wervelend schroefwater van een groot schip te varen als je er vlak achterlangs wilt of als een schip met draaiende motor 'op een spring' tegen de kant ligt.

**Als je dat doet, gebeurt wat je in de illustratie hiernaast ziet!**

Schroefwater van boeg- of hekschroeven van grote schepen is zó sterk dat de pont opzij weggedrukt wordt.

**Dat kan als je de ruimte hebt en andere scheepvaart niet hindert. Stoppen voordat je erin zit of er met snelheid doorheen varen.**

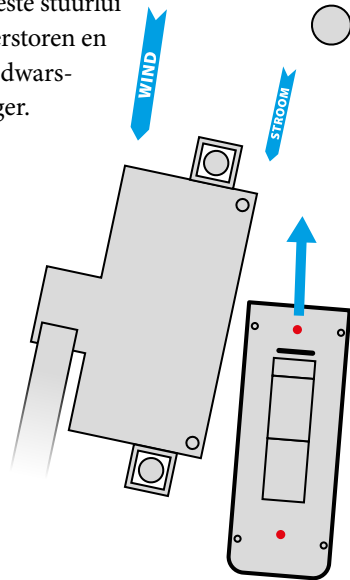


## FASE 2: MANOEVREREN OP DE VIERKANTE METER

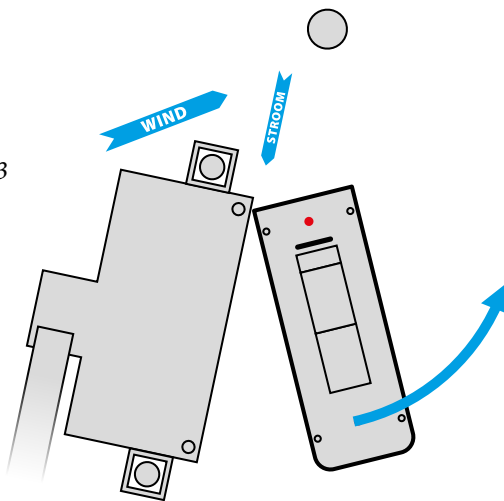
Als je de manoeuvres op ruim water beheerst, ga je dat nu doen op een paar vierkante meter, bij de Zuiderpier. Op ruim water maakt veel of weinig vermogen en meer of minder stuurhoek niks uit, vlak naast een steiger zijn de effecten direct zichtbaar, ook die van stroom en wind. Nu komt het aan op precisie!

Hier heb je vrijwel nooit hinder van passerende schepen, niet van de beste stuurlui aan wal of in de verkeerstoren en geen gebonk tegen de dwars-houten van de Sassteiger.

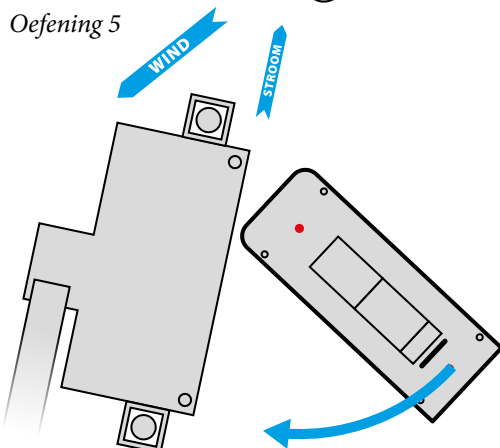
Oefening 2



Oefening 3



Oefening 5



*Deze oefenvorm is erop gericht om zo simpel mogelijk boat handling te trainen vanuit 2 aanvaarrichtungen, bij allerlei windsterktes, windrichtingen, opkomend en afgaand water, dus is veel variatie mogelijk.*

*Op een speelse manier ervaar je wat welke roerprop met de pont doet. Door nauwkeurig stuurhoek en vermogen te doseren, leer je precies manoeuvreren en dat is toepasbaar bij elke aanlegplaats en in elke situatie. Je ervaart dat je de pont overal heen kunt sturen, ook als er niet veel ruimte is, ook als het hard waait.*

*Behalve dwars varend, zijn deze verrichtingen alle te doen met één trekkende roerprop en dat is de bedoeling van deze oefeningen.*

Je dient je te leren redden met één trekkende achterste of voorste roerprop.

De 7 oefeningen bestrijken vrijwel het hele manoeuvreerspectrum (niet het hele varen), wind en stroom maken het lastiger, zijn elke dag anders en dan zul je het weer anders moeten doen.

Net zo lang oefenen tot het instinctief gaat en even simpel is geworden als achteruit inparkeren van je auto.

**Herhalen maakt handiger en varen leuker!**

### DE 7 OEFENINGEN

- 1 Vooruit varend aanleggen met de voorste trekkende roerprop, eventueel remmen met de achterste.
- 2 Achteruit varend aanleggen met de achterste trekkende roerprop, eventueel remmen met de voorste.
- 3 Aangelegd aan SB, de pont 180° draaien met de voorste roerprop en nu aanleggen aan BB.
- 4 Aangelegd aan BB, de pont 180° draaien met de achterste roerprop en nu aanleggen aan SB.
- 5 Aangelegd aan SB, de pont 180° draaien met de achterste roerprop en nu aanleggen aan BB.
- 6 Aangelegd aan BB, de pont 180° draaien met de voorste roerprop en nu aanleggen aan SB.

Deze 4 manieren van draaien zijn vanwege wind en stroom nogal verschillend. Daarom moet halverwege vaak gewisseld worden tussen de achterste en voorste roerprop.

- 7 Dwars wegvaren, parallel aan de steiger,  $\pm 10$  m er vanaf, dan één roerprop uit, 180° omdraaien, tweede roerprop er weer bij, dwars terugvaren, parallel aan de steiger uitkomen. Door wind en stroom, moet je bedenken wat het voordeligst is: draaien met de voorste of achterste roerprop. Precies doseren en het roer altijd in de middenstand als je nog voor- of achteruit wilt.

Voor of achter vast maken met één tros en boeg of kont erbij trekken met één roerprop volgens de binnenvaartmethode: op een spring liggen, zie pagina 30.

## PAAR SPELREGELS

- Alle handelingen doe je dus consequent met één trekkende roerprop, vooruit de voorste, achteruit de achterste en je mag wisselen.
- Sturen met één hand aan de knop van het stuurwiel en de andere bij de vermogenshendels.
- Je mag bij oefeningen 3, 4, 5, 6 en 7 geen 'uitvluchtrondjes' varen.
- Oefening 7, dwars varen met 2 roerprops, maar voor- of achteruit met één roerprop.
- De kunst is natuurlijk om alles met zo min mogelijk handelingen, in zo weinig mogelijk ruimte in zo weinig mogelijk tijd en zonder gebonk te doen!

Je hebt al gemerkt dat de instructeurs geen kopieën van elkaar zijn, ze hebben in Fase 1 en 3 elk hun favoriete oefeningen en stijl van instructie geven. Je wordt dus breed opgeleid, maar de 7 basisverrichtingen in Fase 2 leren ze je op dezelfde manier aan.

Je hebt ervaart nu dat varen met een trekkende roerprop de voorspelbaarste stuurreactie geeft.

*Als je dit goed beheerst, kun je beginnen met wegvaren en aanleggen bij onze steigers. Uiteindelijk dien je je overal, bij elke steiger of sluis te kunnen redden, ongeacht wind of stroom en de 7 basisverrichtingen zijn daar het begin van.*

*Als je de Fase 2 oefeningen na veel oefenen toch niet onder de knie krijgt, kun je beter co-schipper blijven, die hebben we ook hard nodig.*

## ZELF OEFENEN

*De 7 Fase 2 basisverrichtingen zijn voor iedereen ook te doen als warming up voor je dienst begint. Je doet ze in hooguit een kwartier.*

*Het kan best zonder instructeur aan boord en op stille momenten tijdens diensten of tijdens het jaarlijkse invaren om weer even het juiste gevoel te krijgen.*

*Er is niks op tegen als je zelf ook leuke oefeningen bedenkt, zolang je vaardigheid spelenderwijs maar toeneemt.*

Ook als je al schipper bent, maar bepaalde manoeuvres lukken je niet goed, dan kun je altijd om wat instructie vragen, instructeurs zijn er om je te helpen.

Elke schipper ontwikkelt op den duur een eigen vaarstijl, die kan afwijken van hoe je het is aangeleerd. Dan kan, zolang het maar veilig en vlot gebeurt, niet lomp, maar bij voorkeur elegant!



*Bij guur, regenachtig weer zijn er weinig passagiers en dat zijn juist de ideale omstandigheden om te oefenen. Koffie drinken in het kantoor kan daarna wel en die smaakt beter als je, ondanks harde wind, de Jonge Seun toch helemaal in je macht had en daar wordt het varen leuker van!*



### LANGZAAM MET ÉÉN TREKKENDE ROERPROP ALS GEOEFEND IN FASE 2

- *We hebben 3 aanlegsteigers, maar door wind en stroom zijn er meer dan 3 manieren van aanleggen, die variëren per omstandigheid.*
- *Bij nadering of wegvaren van een steiger, gebruik je vrijwel altijd één trekkende roerprop, behalve als je de eerste of laatste meters dwars varend doet.*
- *Vooruit de voorste, achteruit de achterste roerprop, zo is de Jonge Seun het beste bestuurbaar omdat de pont niet tegelijkertijd voor en achter in een draai getrokken wordt en controleerbaarder blijft.*
- *Met één trekkende roerprop vaar je minder snel en heb je meer tijd om koerscorrecties uit te voeren.*
- *Om af te remmen gebruik je vrijwel altijd de achterste roerprop. Zeker met harde wind op de kont. Die roerprop is sterk genoeg om je achteruit nog tegen windkracht 6 in te trekken. Lukt dat niet meer, dan staat er windkracht 7 en staken we de dienst.*

### RUIMTE IN METERS EN SECONDEN

*Heb je ruimte in meters en seconden, dan kun je zien wat wind en stroom doen met de pont en kun je ruim van tevoren bedenken hoe je gaat aanleggen.*

Als je wegvaart, zorg dan voor zoveel ruimte, dat als een roerprop mocht haperen of uitvallen, je tijd genoeg hebt om een aanvaring en/of schade te voorkomen. Die zorgvuldigheid is niet overdreven, we hebben al eens een net in de schroef en een motorstoring gehad.

*Vaar nooit te dicht langs schepen, kaden of ondiepe oevers, aan lagerwal bij harde wind. Zou je opeens moeten stoppen, dan is de kans groot dat de wind je er tegenaan drukt.*

### NIET JOJO-EN!

*Hoe het niet moet:* een steiger naderend en - b.v. gewend aan een zwaar schip - denk je dat het te hard gaat, je stopt de roerprops voordat je er bent. Dan duwen wind en stroom de lichte pont niet de kant op die jij wilt want de kiel werkt amper bij nul snelheid. Je stuurt bij om te corrigeren en geeft vermogen met beide roerprops. Die reageren nooit direct, je eerste reactie is dan nog meer vermogen of het stuur nog verder draaien. Gevolg: een sterke overreactie. Je reageert nu snel de andere kant op, maar ook weer te sterk.

*Dit is jojo-en! Door al dat overreageren kom je slecht uit bij de steiger en ben je de pont kwijt.*

Was je met alleen de voorste trekkende roerprop rustig de steiger genaderd met net genoeg snelheid om wind en stroom de baas te zijn, had je wat gecorrigeerd met het stuur en op de laatste meters geleidelijk vermogen verminderd, dan had je mooi aangelegd.

*Vaar dus rustig en constant, maar niet te langzaam, zodat de pont geen speelbal van wind en stroom wordt en goed bestuurbaar blijft.*

Bij nadering van een steiger met harde wind op de kont, gebruik je de achterste motor als geleidelijke rem.

Voorkom een harde klap door op tijd vermogen achteruit te geven. Mocht je niet helemaal goed uitkomen, zorg dan altijd voor een 'zachte landing'.

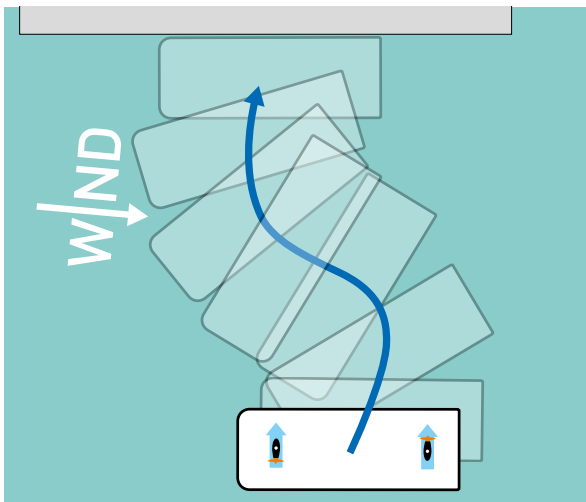
*Oefenen met harde wind verbreedt je vaardigheid. Soms zijn de omstandigheden ongunstig en moet je afzien van je gebruikelijke manoeuvres, dan moet het anders en daarom heb je dat geoefend in Fase 2.*

*Vaardige schippers zijn vaardig in het vermijden van situaties die grote vaardigheid vereisen.*



### DWARS AANLEGGEN MET HARDE WIND

Staat er veel wind van voren of van achteren en leg je de pont stil voor je dwars gaat varen, dan kun je verkeerd uitkomen op de steiger als je met maximale stuuruitslag dwars vaart met gelijk vermogen. Toch kun je nog 'sturen' door met het vermogen van de roerprops te spelen.



Voorbeeld: voorste roerprop even geen vermogen, tot de pont gedraaid is. Dan voor vermogen opvoeren, even stukje dwars naar voren varen, achterste vermogen minderen, zodat je weer netjes parallel aan de steiger uitkomt. Goed doseren en rustig varen!

**Aan hogerwal** langer vermogen blijven geven, even wat minder om een harde landing te voorkomen, maar dan weer vermogen zodat je tegen de steiger gedrukt blijft en rustig vast kunt maken.

**Aan lagerwal** bij harde dwarswind is het nodig om tegen de wind in af te remmen om een klap te vermijden. Dit kan mooi gedoseerd, maar oefen dit eerst op ruim water.

### FOUTEN BIJ DWARS VAREN

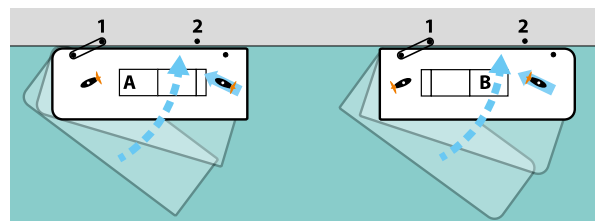
- Voortdurend met beide hendels vermogen variëren, vaak met te grote uitslagen.  
**Rustig varen, zo lang mogelijk trimmen met één roerprop!**
- Bij dwars aanvaren niet goed uitkomen door wind en/of stroom. Dan beide vermogenshendels snel in de voor- of achteruit om dat te corrigeren zonder het roer eerst in de middenstand te zetten. Resultaat: een snelle draai en een harde klap.  
**Eerst stuurhoek, dan vermogen!**

### EVEN 'OP EEN SPRING' LIGGEN

Als je kort ergens ligt, kun je *op een spring* liggen, omdat de zijkant vlak is. Binnenvaartschepen doen dat vaak.

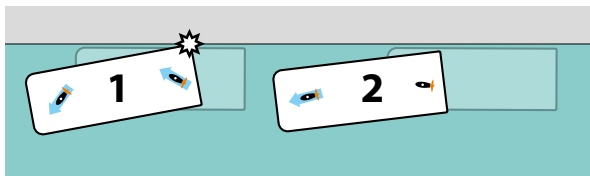
- Met de kop in de wind. Maak voor vast (1) en laat de achterste roerprop zachtjes *vooruit* draaien, enigszins naar de wal gericht zodat de kont naar de kant komt en er tegenaan gedrukt wordt en de tros voor (1) strak blijft. Daarna achter vastmaken (2).
- Andersom kan ook met de kont in de wind: achter vastmaken (1) en de voorste roerprop in de *achteruit*. Daarna voor vastmaken (2).

Hoe groter de afstand tussen de vastgemaakte tros en de werkende roerprop, des te beter gaat het (kracht x arm). Beide landvasten straks en tegengesteld gericht, maakt afstappen voor passagiers makkelijker.



## WEGVAREN, NIET DWARS VAREND

Doe je dat met beide roerprops, dan klappt de kont tegen de kant (1). Heel geleidelijk met een flauwe bocht wegvaren, alleen met de VOORSTE roerprop (2). Kijk achter je, dan kun je zien of de kont vrijblijft van de steiger.



Achteruit varend, ook met een flauwe bocht wegvaren, maar dan alleen met de ACHTERSTE roerprop. Dit lukt niet van lagerwal, dan dus dwars wegvaren.

## WEGVAREN EN AANLEGGEN BIJ ONZE 3 STEIGERS

Je moet overal kunnen wegvaren en aanleggen, omdat je Fase 2 basisverrichtingen geoefend hebt.

### MFS WILLEMSKADE WEGVAREN

*Kijk voor je vertrekt of een (charter)schip bezig is om aan te leggen of te vertrekken. Zie je activiteit bij de burens, roep ze dan op, vraag of je kunt vertrekken of even moet wachten. Goede communicatie met andere havengebruikers bevordert goede verhoudingen.*

Geef bij veel wind op de kont vermogen achteruit zodat je co de trossen makkelijk los kan maken.

Zelfs tegen 6 Bf zuidwest - wind precies op de kont - heeft de achterste trekkende roerprop genoeg vol vermogen om je tegen de wind in eruit te trekken. Wil dat met één roerprop niet meer, dan zijn de marges bij de andere steigers te klein om altijd netjes aan te kunnen leggen. Dan stoppen met varen.

Vooraf met harde noorden- en zuidwestenwind, opkomend water en schepen die vlak naast ons liggen, is het lastig om achteruit weg te varen. Dat lukt alleen met genoeg snelheid, zodat je er niet tegenaan gedrukt wordt. Overleg vooraf met je co hoe je het gaat doen en vraag of hij/zij aan stuurboord wil kijken of het goed gaat en eventueel wil afhouden.

Als je het niet vertrouwt, vraag dan of men het schip een paar meter wil verhalen, bel daar desnoods de Havendienst over (niet over de marifoon).



*Vaar goed vrij van met schepen met een boegspriet met een dolphin striker (Spaanse ruiter) zodat het dak of een zonnepaneel niet beschadigd wordt!*

## MFS WILLEMSKADE AANLEGGEN

Er is geen keus tussen aanleggen aan hoger of lager wal en zelden met de kop in de wind. Nader met de voorste roerprop, neem de tijd om te zien wat wind en stroom doen. Minder langzaam vaart met net genoeg snelheid om geen speelbal van wind en stroom te worden. Blijf sturen met kleine correcties, zo gaat het gecontroleerd. Afremmen met de achterste roerprop met de stuurhoek in de middenstand.

Als voor vastgemaakt is, de kont naar de kant brengen met de achterste roerprop in de vooruit en sturend alsof je een stuurboord bocht maakt. Zie illustratie pagina 30.

### LASTIG BIJ 6 BF OP DE KONT

Kies voor een lange nadering, vooruit varend met de achterste roerprop in de achteruit als rem. Je hebt nu ruimte en tijd om te zien hoe de pont reageert op stuurbewegingen.

De kans dat je precies goed uitkomt naast de steiger is niet groot en als voor vastgemaakt wordt, duwt de wind de pont direct om, eerst achter vastmaken is beter.

Kom je te ver van de steiger uit, zorg dan dat de pont de damwand zacht raakt door stevig af te remmen met de achterste roerprop en dan voorzichtig krabsgewijs met de achterste trekkende motor de steiger naderen.

Je kunt ook dwars varend aankomen omdat de wind je vooruit duwt. Meer of minder vermogen bepaalt hoe snel en waar je de steiger nadert.

***Herhaal dit tot je het helemaal beheerst!***

## ZUIDERPIER AANLEGGEN

Dit heb je al geoefend in Fase 2. Als voor vastgemaakt is, de kont met de achterste roerprop naar de kant sturen in de vooruit alsof je een bocht van de steiger af maakt. De steiger naderend, geleidelijk de stuurhoek verkleinen. Dan achter vastmaken. Zie illustratie pagina 30.

## ZUIDERPIER WEGVAREN

Snel genoeg dwars wegvaren, zodat wind en stroom je niet tegen een schip of tegen de dikke paal voor de steiger duwen.

## SASSTEIGER AANLEGGEN

We mogen aan beide zijden aanleggen, de noordzijde is ook voor watertaxi's of reddingsboten, die voorrang hebben op ons. Ligt het vol met jachten, dan hebben we er ook niks te zoeken. Het kan er hard waaien, maar aanleggen kan gecontroleerd. Let bij nadering van de SS op stroming die haaks op de steiger kan staan, zowel in- als uitgaand.

***Bij voorkeur dwars varend aanleggen. Dan is de kans op een harde klap het kleinst, want onze stootlijst valt precies tussen de wrijfhouten. Fenders ertussen!***

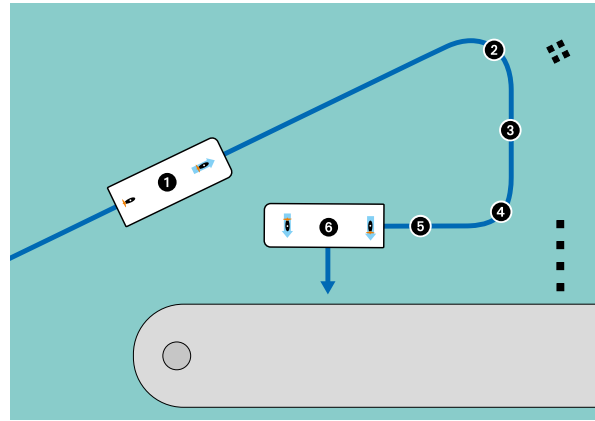
Bij golven van passerende schepen wil de *Jonge Seun* soms best rollen. Wacht dan even met in- en ontschepen.

## ZUIDZIJDE, HOGERWAL

Let op verkeer door de Sasbrug, dat heeft voorrang. Parallel aan de steiger er een paar meter vanaf stoppen en overgaan op dwars varen. Vooraf inschatten wat de wind doet! Dwars varend tijdig vermogen minderen zodat je een zachte landing maakt en vastmaken.

## NOORDZIJDE, HOGERWAL

Je kunt hier op allerlei manieren aanleggen, maar passagiers die zelf varen, waarden deze manier! Naderen met de voorste trekkende roerprop (1). Voor de palen draaien (2), klein stukje rechtuit naar de steiger (3), weer draaien (4) zodat je weer evenwijdig naast de steiger vaart (5). Scherpe bochten maken lukt het beste met even wat meer vermogen. Om goed uit te komen, met



tegenwind iets verder doorvaren, met rugwind niet.

Parallel aan de steiger liggend, overgaan op dwars varen (6) en geleidelijk vermogen minderen voor een zachte landing.

Voor- of achteruit als er een paal tegenover het toegangshekje staat en dan eerst stuur in de middenstand!

## AANLEGGEN, LAGERWAL BIJ VEEL WIND

Dwars varend (6) vermogen - tegen de wind in - geven, dus afremmend, zodat je voorzichtig tegen de steiger komt te liggen.

## WEGVAREN, LAGERWAL

Dat kan dwars varend, ook bij harde wind. Zorg voor voldoende afstand van de steiger, voordat je overgaat op *vooruit!* Doe dat met voldoende vermogen, zodat je niet alsnog tegen de steiger gedrukt wordt.

## SAMENGEVAT

- ***Snappen wat er onder water gebeurt, maakt varen voorspelbaar, veilig en leuk!***
- ***Neem ruimte in afstand en tijd en vaar rustig.***
- ***Rechtuit varend, vooruit kijken naar een punt in de verte en de rand van het stuurwiel gebruiken.***
- ***Manoeuvrerend kijk je op de stuurhoekmeter en gebruik je de knop op het stuurwiel.***
- ***Eerst de juiste stuurhoek, daarna vermogen geven.***
- ***Liggen wachten is het simpelst met de kop in de wind en de voorste roerprop voorzichtig trekkend.***
- ***Langzaam varend een steiger naderen: vooruit met de voorste trekkend, achteruit of remmend met de achterste trekkend voor maximaal stuurgemak.***
- ***Een steiger naderen met steeds lagere snelheid, net genoeg om wind en stroom de baas te blijven en om corrigerend te kunnen sturen.***
- ***Niet jojo-en met abrupte vermogensstoten.***
- ***Met harde wind op de kont bij nadering van een steiger alleen de achterste roerprop gebruiken als rem: mooi gedoseerd vermogen achteruit geven.***
- ***Dwars varend altijd met maximale stuuruitslag, de voorste roerprop in de vooruit, de achterste in de achteruit en voorzichtig corrigeren.***
- ***Herhalen maakt handiger en varen leuker!***

## WAT IS COMFORT AAN BOORD?

- Als je slecht ter been zijnde passagiers of kleine kinderen aan boord helpt.
- Als de passagiers zich niet opeens moeten vastgrijpen of zelfs vallen bij het manoeuvreren of aanleggen.
- Als de passagiers droog blijven bij harde tegenwind.
- Als passagiers niet angstig zien hoe je vlak langs grote schepen scheert.
- Als ouderen en kinderen kunnen zitten.
- Als passagiers kunnen genieten van wat ze zien, van je vakmanschap en van wat ze verteld wordt!

## ZEEMANSCHAP = PLAN A, B OF C

***Nogmaals: vaardige schippers zijn vaardig in het vermijden van situaties die grote vaardigheid vereisen.***

Manoeuvrer je niet in een situatie waarin geen ruimte is voor plan B of C.

Risico's nemen kan een dure grap zijn en draagt niet bij aan onze goodwill.

Ben je niet helemaal zeker als het om manoeuvreren gaat, oefen dan de 7 Fase 2 basisverrichtingen. Die zijn ook prima te doen zonder instructeur.

***Goed varen met de Jonge Seun is een vak, maar wel een heel leuk vak!***

## BIJZONDERE SITUATIES

### WANNEER ZIJN DE ACCU'S TE LEEG?

Hou er altijd rekening mee dat de collega's na jullie dienst graag met zo vol mogelijke accu's willen beginnen.

De stroom in de accu's, de opbrengst van de zonnepanelen, verbruik en voltage kun je op de grijze Victron meter zien door op de plus- of minknop te drukken.

*Als het stroompercentage in voor- of najaar (lage zonnestand) 's avonds lager is dan 75% dan de pont aan de gele walstroomkabel leggen.*

*Als het voltage lager wordt dan 44 V, direct stoppen met varen om de (dure) accu's niet te beschadigen. De pont aan de walstroomkabel leggen.*

Dat enkele minuten doen is zinloos, dat dien je minstens een uur achtereen te doen.

Zie pagina 65 WALSTROOM/AARDLEKSCHAKE-LAARS.

### WEGVAREN & AANLEGGEN IN JE EENTJE

Kan ooit nodig zijn. Wegvaren gaat meestal goed, afmeren aan de hoge wal met harde wind is lastiger. Als je aankomt en vaart mindert, drijft de pont van de steiger weg en is er geen tijd om een lijn om een bolder te gooien.

Vaar de pont normaal dwars, voorzichtig tegen de steiger. Hou dan met meer vermogen de pont tegen de kant gedrukt. Je hebt nu alle tijd om vast te maken.

Je kunt het ook zo doen: haaks naar de steiger varen, de pont met de boeg **voorzichtig** tegen de steiger vlijen. Hou met vermogen van de voorste roerprop de pont tegen de kant gedrukt. Je hebt nu alle tijd om vast te maken. Daarna de kont tegen de kant draaien.

Dit is heel goed te oefenen bij de Zuiderpiersteiger.

### EEN ROERPROP VALT UIT

Een roerprop kan uitvallen en dan varen we met één. Als dat tijdens het varen gebeurt, spreek dan af met je co hoe je gaat aanleggen.

Varen op één roerprop gaat best bij rustig weer. Wegvaren is het simpelst, aanleggen kan lastiger zijn. Of je eerst met de kop of kont bij de steiger aankomt is niet zo belangrijk, zolang het maar niet ruw gebeurt. Twee variaties:

- 1 Voorste roerprop kapot: bij aanleggen eerst voor vastmaken. Met de achterste roerprop de kont naar de kant duwen.
- 2 Achterste roerprop kapot: bij aanleggen eerst achter vastmaken. Met de voorste roerprop de boeg naar de kant duwen.

Als de storing in een van de displays verschijnt met een foutnummer - b.v. E23 - raadpleeg dan de Torqeedo manual voor een oplossing. Lukt dat niet, bel dan een technicus.

Zie voor de werking van de hydraulische installatie pagina 56 en 57 PONTTECHNIEK.

### OEFENING MAN OVER BOORD (MOB)

Er wordt een reddingsboei overboord gegooid. Stel je de boei voor als een drenkeling met spartelende benen die uit de buurt van draaiende schroeven moeten blijven!

Pont direct stoppen en zo manoeuvreren, dat hij met de kop in de wind en met de achtersteven naar de boei/drenkeling ligt. De co-schipper geeft je aanwijzingen en klapt de MOB-ladder uit.

Hou er rekening mee dat de pont windgevoeliger is dan een dobberende drenkeling, daarom is met de kop in de wind stilliggen belangrijk! Hou de pont in positie met de voorste trekkende roerprop en met kleine stuurcorrecties. De co-schipper pikt de boei aan de achtersteven op met de pikhaak.

Het zo snel mogelijk in positie komen te liggen, zo vaak trainen, dat je het vrijwel instinctmatig kunt.

Zie hoofdstuk MAN OVER BOORD, pagina 53.



De MOB-ladder aan de achtersteven.

### SCHADE AL OF NIET DOOR EEN AANVARING

Maak direct foto's of een filmpje van de situatie en de ontstane schade. Als het een aanvaring betreft met een ander schip, noteer dan de naam van het schip, de schipper en zijn telefoonnummer en bel het bestuur.

Als het ernstige schade betreft, licht dan ook de Havendienst in.

### OEFENING PONT MAAKT WATER

De kans dat we ooit dreigen te zinken door inkomend water is uiterst klein, maar mocht dat gebeuren, dan moet je een plan hebben. De te volgen procedure is beschreven op pagina 67 PONT MAAKT WATER.

Op elke procedure zijn uitzonderingen en nood-situaties verlopen zelden volgens plan. Blijf kalm en logisch denken, want je zult waarschijnlijk moeten improviseren. Toch helpt oefenen. De laatste stap, de pont aan de grond zetten, doe je uiteraard niet.

## ER ZIT IETS IN EEN SCHROEF!

*Vaar altijd om in het water drijvende voorwerpen als plastic zakken, stukken net of hout heen of drijfer over heen zonder vermogen!*

*Vooral tijdens en direct na baggeren drijft er meer rommel in de haven!*

*Landvasten die overboord hangen kunnen in een roerprop komen. Controleer tijdens het varen regelmatig of er niks overboord hangt.*

*Vis drijvende plastic zakken, touw en stukken hout uit het water met het schepnet.*

Als een tros of een onder water zwevende plastic zak in een schroef komt, hoor en voel je dat door trillingen en door verlies van snelheid. Test welke roerprop trilt.

Zijn het lichte trillingen, dan de betreffende roerprop een paar keer kort vol vermogen voor- en achteruit geven. Mogelijk komt de schroef zo weer vrij. Zo niet, dan die roerprop niet gebruiken! Lang doorvaren met vibraties veroorzaakt dure schade! Zeer waarschijnlijk toont de display van de betreffende motor dan fout E07 of E05.



Soms voel je amper dat er wat in een schroef zit. Dan kan het voorkomen dat de betreffende roerprop stopt als je vol vermogen geeft. In de display komt dan fout E07 te staan en toont de display van de betreffende roerprop links onderin een thermometer icoontje ten teken dat die te heet wordt. Dat icoontje is veel kleiner dan afgebeeld, zodat je het makkelijk over het hoofd ziet, maar wees er scherp op! De Torqeedo manual zegt dan dat de roerprop het te veel aan stroom niet kan verwerken, bij hoog vermogen stopt en alleen gebruikt mag worden met gering vermogen. Dat geldt voor een boot met één roerprop die nog naar de kant moet, maar wij hebben er twee.

***Krijg je melding E07 of zie je het thermometer icoontje, dan alleen de roerprop gebruiken die normaal functioneert. Doe je dat niet dan kan de roerprop met de fout duur beschadigd raken!***

Zo voorkom je doorbranden van de roerprop door te hoge weerstand of het doorsnijden van een rubber keerring, b.v. door dun nylondraad dat zich tussen het motorhuis en de schroef wurmt. Als een keerring beschadigd raakt of doorgesneden wordt, loopt de motor - à € 1500 - vol water en is total loss.

***Zijn het heftige trillingen, dan stopt de roerprop ook uit veiligheid en zie je in de display de foutmelding E05: schroef geblokkeerd.***



*Slierten worteldoek of vissnoer tussen de schroef en het motorhuis kunnen leiden tot een verbrande motor. Om die goed te verwijderen moet de pont uit het water.*



*Een dik stuk net is er onder water wel uit te snijden, maar dat is in voor- of najaar een erg koude klus.*

Vaar bij deze storingen op één roerprop naar de MFS steiger en bel een technicus die gaat regelen wanneer je bij Jachtwerf Atlantic uit het water kan.

Bij fout E07 is het nodig om de schroeven er af te halen om fijne rommel tussen schroef en motorhuis te verwijderen en dat is onderwater met slecht zicht haast niet te doen zonder dat er iets naar de bodem zinkt. Dan moet de pont op één motor naar Jachtwerf Atlantic gevaren worden. Uit het water gehesen met de botenlift, kunnen schroeven verwijderd en ontdaan worden van rommel.

Omdat dit probleem zich regelmatig voordoet, hijst sponsor Atlantic de Jonge Seun per seizoen een beperkt aantal keren gratis op.

Zie ook pagina 67 en 68 **STORINGEN**.

## GEWONDE AAN BOORD

Mocht een passagier of bemanning letsel oplopen, dan ligt er een verbandtrommel in de bakskist.

Ernstige verwondingen waar medische assistentie bij nodig is, meld je als volgt aan de Havendienst:

- We hebben een gewonde op de *Jonge Seun* bij (omschrijf de locatie zo nauwkeurig mogelijk).
- Aard van de verwonding;
- De geschatte leeftijd;
- Geslacht, man of vrouw;
- Bij kennis of bewusteloos;
- GSM pont: 0639 670 686 of GSM schipper.

## TOTALE STROOMUITVAL TIJDENS VAREN: ANKEREN

Willen we aan de gestelde CE norm voldoen, dan dienen we een anker te hebben en dat moet je ook weten te bedienen, maar de kans dat situaties waarbij dat nodig is, zich ooit voordoen is heel klein.

Naderen schepen, terwijl je totaal geen stroom meer hebt, dan is je eerste belang een aanvaring te voorkomen!



In de ankerbak een Brittany anker en 25 m loodlijn.

De scheepshoorn en marifoon doen het niet, trek dan de aandacht door met je armen of de vlag te zwaaien.

Is er geen scheepvaart in de buurt die kan helpen, dan kan het zijn dat wind en stroom de pont naar een pier duwen met een oplopend talud, met grote kans op schade aan de roerprops.

Kijk vooruit, als je nergens kunt afmeren, moet je tijdig ankeren, zodat je niet alsnog op de stenen terecht komt bij het vieren van de ankerlijn. Ankeren mag niet in de haven, maar nood breekt wet.

Gooi **buiten het hoofdvaarwater** - dat veerboten en vrachtschepen gebruiken - het anker uit met voldoende ankerlijn, ongeveer 4 x de waterdiepte. Als de haven 5 m diep is, is dat dus 20 m lijn. Als je te weinig uitviert, gaat het anker krabben en dat voel je aan rukjes in de ankerlijn. Laat je co de ankerlijn grijpen en voelen of het anker krabt.

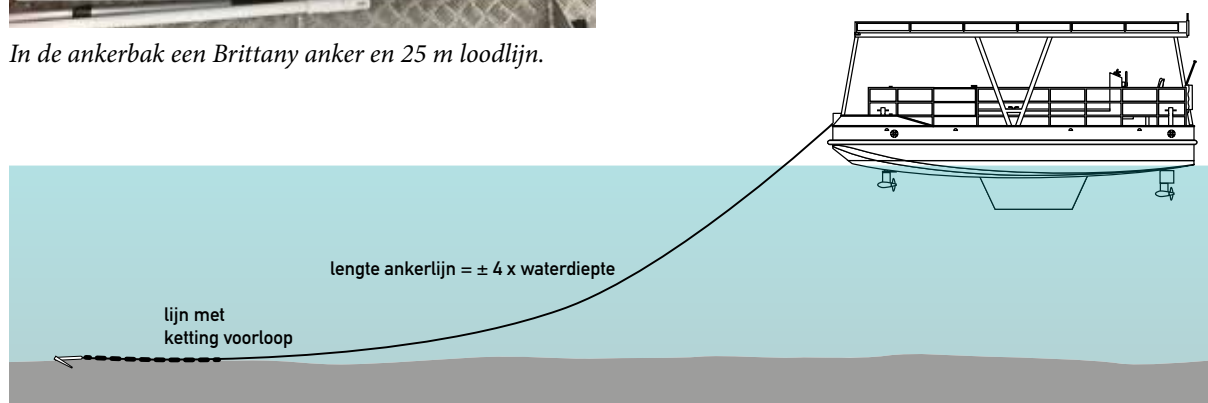
Bel direct de Havendienst dat je geankerd hebt wegens een stroom/motorstoring.

Let op: als de wind of stroom draaien, draait de pont om zijn anker mee en kan het ook gaan krabben.

**Het is de bedoeling dat je zo kort mogelijk in de haven voor anker blijft liggen.**

**Als je geen sleepje van een passerend jacht of ander vaartuig kunt krijgen, bel dan Jachtwerf Atlantic - 0517 417 658 of 0654 722 811.**

**Hun hulp is noodzakelijk als de pont naar de werf moet. Zij komen vanuit hun jachthaven door de Industriebrug en de Tjerk Hiddessluis en voor ze bij je zijn, ben je zomaar een uur verder. Zoek een andere oplossing als je maar 100 m gesleept hoeft te worden.**



Ankeren in de haven mag niet maar nood breekt wet. Meld het aan de Havendienst en anker zo kort mogelijk. Ankeren is gewoon te oefenen achterin de Willemshaven op een stil moment.

**Zie je een bijzonder schip of een unieke situatie, fotografeer het! Goede foto's zijn altijd te gebruiken in dit handboek, in de folder, in de website en bij verzekeringskwesities! Vrijwel alle foto's in dit Handboek zijn gemaakt met een gewone iPhone. Altijd versturen in hoge resolutie (veel Mb's) voor maximale scherpte bij vergroting.**

## SLEPEN NA STROOMUITVAL

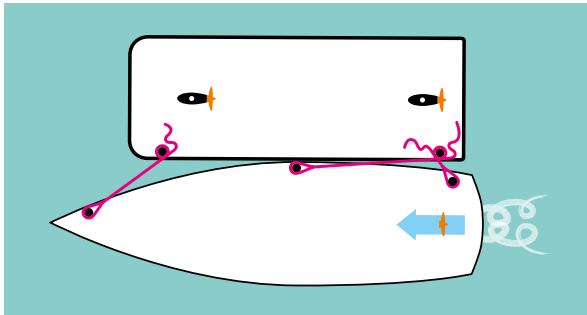
Verwacht dat niet van een groot schip, maar als een jacht nadert, vraag dan om een sleepje. Het is het handigst dat je dan naar onze steiger aan de Willemskade gesleept wordt, bij ons schipperskantoor waar we gereedschap en stroom hebben.

Watersporters zijn slepen lang niet altijd gewend, vertel eventueel hoe dat het beste kan gebeuren.

**Zorg voor veel fenders en jullie moeten vaardig met lijnen zijn. Zorg dat sleeplijnen niet in schroeven komen! Voordat gesleept wordt, het anker ophalen!**

Een handige schipper die hulp biedt, neemt je langszij dus moet je het manoeuvreren aan hem overlaten.

**Slepen gebeurt nooit met geweld, altijd rustig aan.**



Je gebruikt 3 landvasten, 2 achter en 1 voor. De voorste dient om de boegen bij elkaar te houden (die gooi je het eerst weer los, zodat de pont bij aankomst uitscheert naar de kant).

Als hij wil trekken, gebruik dan de langste landvast aan boord en geef het eind met de **lus** aan de sleper, zodat hij vlot vast kan maken en niet hoeft te knopen (daar misschien niet goed in is). Zo heb je ook meer controle over de lengte van de sleeplijn.

Zorg dat de passagiers niet in de weg staan en zich vasthouden, laat de sleeplijn geleidelijk vieren zodat die niet met een ruk strak gaat staan.

Met het roer van de achterste roerprop valt nog wel wat te sturen. Bij het aanleggen staan schipper en co klaar met fenders en landvasten.



Een zeiljacht met motorstoring wordt door ons gesleept op verzoek van de assisterende havendienstmedewerker.

## ASSISTENTIE VERLENEN

Goed zeemanschap is hulp bieden aan een schip in nood. Het komt soms voor dat een jacht of ander klein vaartuig in de haven pech krijgt met de motor omdat die ermee stopt of omdat er iets in de schroef is gekomen.

**We zijn weliswaar niet verzekerd voor schade aan het te slepen vaartuig, maar hulp bieden staat altijd op nummer één.**

De meeste schippers hebben weinig ervaring met slepen, dus dat moet geoefend worden. Er zijn uiteraard limieten aan de maat en het gewicht van een pechboot en wind en stroom spelen ook een belangrijke rol.

De 18,5 m lange sleepboot van 60 ton met motorpech - zie foto onder - kan echt niet langszij genomen worden als je tegen 5 Bf in moet varen, maar met weinig wind kon die van midden uit het vaarwater het Dokje in gemanoeuvreed worden, waar men de motor weer aan de praat kreeg. Zo'n situatie is uitzonderlijk.

Langszij nemen in de beperkte ruimte van de haven is vaak praktischer dan slepen aan een lijn over de achtersteven.

Een boot die vlak voor de havenmond pech krijgt, kunnen we helpen als het niet te hard waait en er geen andere schepen in de buurt zijn, maar we gaan de Waddenzee niet op en slepen een pechboot niet verder dan nodig is. Als het kan, de boot ergens in de Willemshaven of in het Dokje afmeren. De Havendienst heeft liever dat de Sassteiger vrij blijft.

Het is niet de bedoeling dat we met een pechboot de Noorder- of Zuiderhaven ingaan, tenzij de Havendienst dat vraagt.

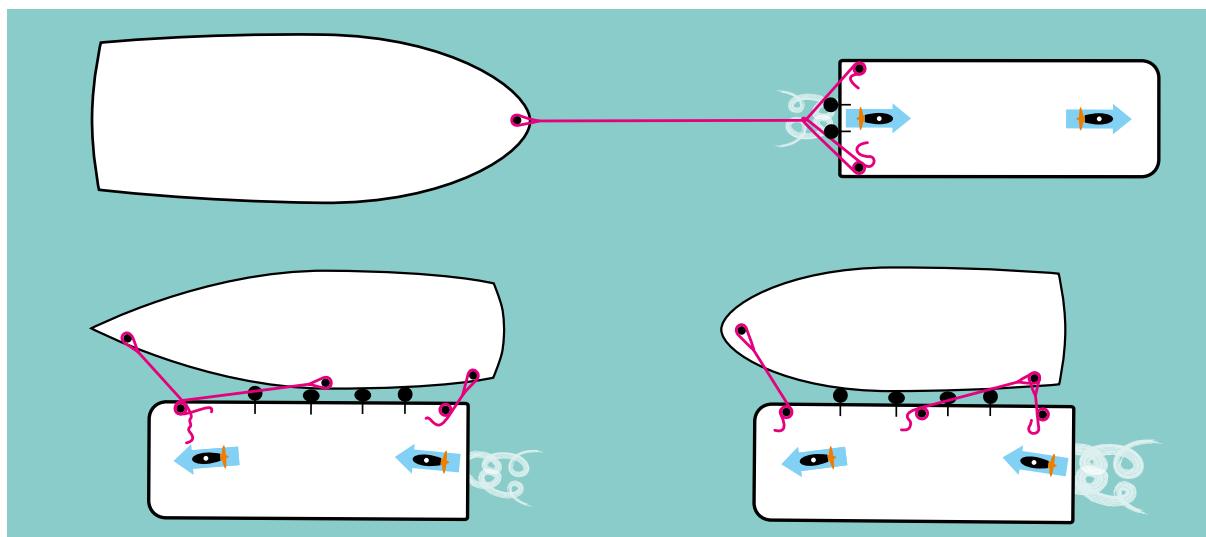
Moet een pechboot uit het water, laat ze jachtwerf Atlantic (sponsor) bellen die daar een speciale boot voor heeft: 0517 417 658 of 0654 722 811.

Als het een schip van meer dan 20 ton is dat bijvoorbeeld naar de werf in de Industriehaven moet, laat ze André Borsch (sponsor) bellen, 0517 420 021.

**Ga nooit ondoordacht heldhaftig doen, twee nood-situaties zijn erger dan één!**



Een 60 tons sleepboot is alleen langszij te nemen bij weinig wind als het echt noodzakelijk is en over een kort stukje.



## SLEEPPROCEDURE

- 1 De meest ervaren schipper heeft de leiding.
  - Goed inschatten waar onze limieten liggen qua maat pechboot en wind. Voordat je vastmaakt:
  - De bemanning van de pechboot moet om onze hulp vragen. We helpen, maar zijn niet verzekerd voor schade die ontstaat door slepen. We sturen geen rekening, maar hebben wel een fooienpot.
  - Onze trekkacht (bollard pull) is ongeveer 160 kg.
  - Vertel je maat en de pechboot wat je gaat doen.
  - Laat passagiers zitten of zet ze af als daar tijd voor is. Je wilt niet dat zij zich ermee bemoeien.
  - Zorg voor voldoende fenders en extra landvasten.
  - Waarschuw de Havendienst, vertel wat je van plan bent. Vraag hulp als het te zwaar voor ons is.
- 2 Langszij nemen is bijna altijd praktischer dan slepen. Misschien heeft men op de pechboot daar geen ervaring mee, is men paniekerig of spreekt geen Nederlands. Blijf rustig en geef duidelijk instructie.
- 3 Kom langszij. Eén tros voor, één achter en één spring. Geef altijd het luseind of *dubbel* aan de pechboot, je weet niet hoe handig ze met lijnen zijn en wij moeten voor en achter kunnen trimmen. Vermijd lijnen in de schroef, denk om vingers en voeten.
- 4 Controleer of de schepen zo evenwijdig mogelijk naast elkaar liggen, dat scheelt trekkracht.
- 5 Zorg dat je zó vastmaakt dat ook vlot los te gooien is.
- 6 Voer de snelheid heel geleidelijk op, het is beter te langzaam dan te snel te varen. Hou rekening met wind en stroom, want bij nadering van een steiger moet je 2 boten afremmen!
- 7 Blijf langszij tot men aangelegd, meld je af bij de Havendienst is en neem onze lijnen en fenders in.

## ANDERE HULP

- Door een tros over te brengen van de pechboot naar een kade.
- Een gewonde aan boord nemen en overzetten.
- Er is een verbandtrommel aan boord.

## OEFENEN MET SLEPEN VAN EEN BOOT

- Slepen doe je als een schip al tegen een pier of aan de grond ligt. Niet langszij komen maar de langste tros overgooien.
- Zorg dat je bij zwaar trekken eerst een spruit aan legt over de sleeptros, anders is haast niet te sturen.
- De sleeplijn niet te kort, want de gesleepte boot kan niet remmen! Fenders klaar en afhouden!
- Sleep zo kort mogelijk en neem de pechboot daarna langszij zodra dit kan.

## OEFENEN MET EEN BOOT LANGSZIJ

- Vastmaken terwijl de pechboot op de ruimte drijft.
- Eerst wegvaren, rechtuit varen en gecontroleerd stoppen zonder bochten te maken.
- Achtje varen met de pechboot langszij.
- Achteruit varen en gecontroleerd stoppen zonder te grote draaien te maken.
- Aanleggen zonder dwars varen. Wind en stroom zijn een belangrijke factor!
- Aanleggen door dwars te varen. Een diep stekend schip heeft veel zijwaartse weerstand!



Een zeiljacht met een fokkeschoot in de schroef nemen we langszij.

## ANDERE DIENSTEN, ELDERS VAREN

Tijdens de opening van het vaarseizoen voor de chartervloot begin april, vaart de *Jonge Seun* heen en weer in de Zuiderhaven.

We hebben in Franeker tijdens een Open Bedrijvendag over het Van Harinxmakanaal gevaren.

De pont wordt een paar keer per seizoen van en naar jachtwerf Atlantic gevaren, soms met één roerprop omdat er rommel in de andere zit.

De *Jonge Seun* was start- en finishschip tijdens zeezwemwedstrijden en fungeerde als taxi voor schepelingen van zeeschepen.

Verder brengen en halen we soms groepen zeevaartschoolleerlingen van de Sassteiger naar de Damen scheepswerf voor een excursie.

De pont wordt zo af en toe gebruikt als stabiel platform voor het maken van tv-opnamen.

Toen er een dolfijn door de haven zwom werd de pont gebruikt als fotoboot door de Stichting SOS Dolfijn.

Friese zonnepontjes doen buiten het seizoen soms dienst voor Provinciale Waterstaat of voor aannemers als elders in Fryslân bruggen wegens onderhoud voor verkeer gesloten zijn. Dat zijn lucratieve klussen!

***Het is van belang dat je goed kunt wegvaren en aanleggen in situaties die afwijken van wat je gewend bent.***





## BEAUFORTSCHAAL

Bft	Benaming	Gemiddelde windsnelheid			Kenmerken
		m/s	knopen	km/u	
0	Windstil	< 0,2	< 1	< 1	Rook stijgt recht omhoog Water spiegelglad
1	Zwak	0,3 - 1,5	1 - 3	1 - 5	Rookpluimen geven richting aan Lichte rimpels op het water
2	Zwak	1,6 - 3,3	4 - 6	6 - 11	Bladeren ritselen Kleine golven zonder brekende koppen
3	Matig	3,4 - 5,4	7 - 10	12 - 19	Bladeren en twijgen voortdurend in beweging Kleine golven met hier en daar brekende koppen
4	Matig	5,5 - 7,9	11 - 16	20 - 28	Stof en papier dwarrelen op Vrij veel schuimkoppen
5	Vrij krachtig	8,0 - 10,7	17 - 21	29 - 38	Takken maken zwaaiende bewegingen Matige golven, overal brekende koppen
6	Krachtig	10,8 - 13,8	22 - 27	39 - 49	Grote takken bewegen Grote golven met veel grote koppen
7	Hard	13,9 - 17,1	28 - 33	50 - 61	Bomen bewegen Schuimsporen in de windrichting
8	Stormachtig	17,2 - 20,7	34 - 40	62 - 74	Twijgen breken af Hoge golven met afwaaiende koppen
9	Storm	20,8 - 24,4	41 - 47	75 - 88	Takken breken af, dakpannen waaien weg Lopende rollers, zware schuimstrepen
10	Zware storm	24,5 - 28,4	48 - 55	89 - 102	Bomen worden ontworteld Lopende rollers met verwaaiende koppen
11	Zeer zware storm	28,5 - 32,6	56 - 63	102 - 117	Uitgebreide schade aan bossen en gebouwen Lopende rollers met totaal verwaaiende koppen
12	Orkaan	> 32,6	> 63	> 117	Niets blijft meer overeind Lucht gevuld met schuim en verwaaid water

## KLEED JE GOED AAN!

Dit lijkt een open deur, maar toch zien we schippers die totaal niet gekleed zijn op het weer.

- Het waait in de haven altijd harder dan thuis en dan is het kouder aan boord, ook omdat je veel stilstaat.
- Een schipper die nat en koud is, vaart slechter dan een schipper die zich op het weer gekleed heeft.
- Bij regen lijkt je aan boord overdekt te staan, maar met een beetje wind waait de regen onder het dak door.
- Bij koud weer is de eerste laag lang thermisch ondergoed.
- De tweede laag een winddichte gevoerde broek en een fleece jack waar het winddichte blauwe schippersjack nog overheen past.
- De derde laag als regen verwacht wordt: een waterdicht fiets- of zeilpak.
- Handschoenen en een muts zijn in voor- en najaar geen overbodige luxe.
- In het voor- en najaar staat de zon laag en dan is een zonnebril met polariserende glazen ideaal omdat die veel schittering in het water wegneemt.

**Belangrijkste regels voor ons:**

- Elk varend schip heeft voorrang op de *Jonge Seun*;
- In een vaarwater houden we varend zoveel mogelijk de stuurboordswal aan;
- Vaarwaters steken we zoveel mogelijk haaks over.

Hierna een sterk ingekorte selectie uit het Binnenvaartpolitiereglement met regels die voor ons van belang zijn.

**Artikelnummers zijn vaak niet opeenvolgend omdat veel weggelaten is.**

Sommige definities lijken open deuren of zijn omslachtig beschreven, maar dat is juridische taal. Mis je toch belangrijke artikelen? Het BPR is te downloaden en biedt ongetwijfeld veel leesplezier.

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2017-01-01>

## ARTIKEL 1.01. BETEKENIS VAN ENKELE UITDRUKKINGEN

### A TYPEN SCHEPEN

- 1 Schip:** elk vaartuig, geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water;
- 2 Motorschip:** schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging;
- 3 Groot schip:** schip niet zijnde een klein schip;
- 4 Klein schip:** schip kleiner dan 20 m, dat is de lengte van de boeg tot de achterstevan, zonder boegspriet, papegaaistok of trimvlak;
- 11 Veerpont:** schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangemerkt;
- 12 Zeilschip:** schip dat door middel van zeilen wordt voortbewogen. Een schip dat onder zeil- en motorcracht vaart, is een motorschip;

### B SAMENSTELLEN

#### 1 Samenstel:

##### 1a Sleep;

##### 1b Duwstel;

##### 1c Gekoppeld samenstel;

##### 1d Samenstel van een of meer motorschepen en een alleenvarend motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat door deze motorschepen wordt geassisteerd;

**2 Sleep:** samenstel van een of meer motorschepen en een of meer op tros daaraan verbonden andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of inrichtingen, waarbij de motorschepen dienen voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen;

**3 Duwstel:** hecht samenstel van een of meer duwbotten en een of meer andersoortige schepen, waarvan er tenminste één is geplaatst voor een der duwbotten;

**4 Gekoppeld samenstel:** samenstel van langszij aan elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst voor het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel;

**5 Assisteren:** bijstaan door een of meer motorschepen van een alleenvarend motorschip dan wel van een duwstel of van een gekoppeld samenstel bij het zich voortbewegen en bij het sturen of bij één van deze handelingen;

### C LICHTEN EN GELUIDSSEINEN

Zie pagina 51.

### D OVERIGE BEGRIPPEN

**3 Stilliggend:** hetzij ten anker, hetzij gemeerd liggend;

**4 Varend:** niet ten anker of gemeerd liggend noch vastgevaaren;

**5 Vaarweg:** elk voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water;

**6 Vaarwater:** gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt;

**7 Exploitant:** eigenaar, bevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip;

## ARTIKEL 1.02. VERANTWOORDELIJKHEID VOOR DE NALEVING VAN HET REGLEMENT

**1** Een schip, met uitzondering van een duwbak en een samenstel moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die het schip of het samenstel voert. Deze persoon wordt hierna aangeduid als schipper. Onder schipper wordt tevens verstaan degene die de leiding heeft over een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting.

**2** De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.

## ARTIKEL 1.04. VOORZORGSMAATREGELEN

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, om met name te voorkomen dat:

- a het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

## ARTIKEL 1.05. AFWIJKING VAN HET REGLEMENT

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, volgens goed zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement.

*Goed zeemanschap is dat het je plicht is om af te wijken van het reglement als de veiligheid in het geding komt of als om je hulp gevraagd wordt.*



*Een duwstel bestaande uit een duwboot en duwbakken.*



*Een gekoppeld samenstel van twee binnenschepen.*



*Ponten verlenen voorrang aan doorgaande schepen.*



*Een drijvend voorwerp is b.v. een ponton die het vaarwater markeert. Passeren aan de kant met het roodwitte teken, niet aan de kant met het rode teken.*



*Een drijvend werktuig is een schip voorzien van werktuigen, die zijn bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt.*



*Sorry collega/brugwachter, dat ging niet helemaal goed (helemaal niet goed). Plezierjachten, maar ook beroepsschepen kunnen uit de bocht of aan de grond lopen, de stuurhut eraf varen tegen een brug, in botsing komen met remmingswerken, sluisdeuren of met elkaar.*



*Ongelukken ontstaan vaak door meerdere factoren die de stuurman afleiden: het is mistig, hij is moe, wordt gebeld en de motor loopt niet goed, er komt hem een schip tegemoet en hij vergeet achterom te kijken. Laat je niet afleiden en blijf om je heen kijken!*

**ARTIKEL 1.06. GEBRUIK VAN DE VAARWEG**

Een schip of een samenstel mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien de lengte, breedte, hoogte boven water, diepgang, manoeuvreerbaarheid en snelheid van dit schip of dit samenstel niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en met de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken.

*Een kunstwerk is, in bouwkundige zin, een meestal niet voor bewoning bestemd bouwwerk. De term wordt voorbehouden aan onderdelen van infrastructuur als bruggen, sluisen, dijken en steigers.*

**ARTIKEL 1.09. STUREN VAN EEN SCHIP**

**1** Een schip mag niet varen, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam persoon. Voor deze persoon geldt:

- 1b** een minimum leeftijd van 16 jaar;
- 3** voor het sturen van een klein motorschip niet zijnde een snelle motorboot en niet zijnde een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid ten opzichte van het water niet meer is dan 13 km/u, en

**ARTIKEL 1.11. REGLEMENT AAN BOORD**

- 1** Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van het geldige Binnenvaartpolitie-reglement aanwezig zijn.
- 2** Dit artikel is niet van toepassing op een groot schip zonder bemanningsverblijf noch op een klein open schip.

**ARTIKEL 1.13. BESCHERMING VAN VERKEERS-TEKENS**

- 1** Een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting mag geen boeien of lichtopstanden gebruiken om daaraan af te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt voor hun bestemming maken.
- 2** Indien een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting een verkeersteken heeft verplaatst of beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.
- 3** In het algemeen genomen, is de schipper verplicht het in het ongereede of beschadigd zijn van verkeers-tekens onverwijld ter kennis van de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te brengen.

**ARTIKEL 1.14. BESCHADIGING VAN KUNSTWERKEN**

Indien een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting een kunstwerk heeft beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de Provinciale Waterstaat (*in ons geval de Havendienst*).

**ARTIKEL 1.15. VERBOD TOT HET TE WATER DOEN GERAKEN VAN VOORWERPEN OF STOFFEN**

- 1** Het is verboden van een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting af voorwerpen of stoffen die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen te water te doen geraken.
- 2** Indien zodanige voorwerpen of stoffen van een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting af bij ongeluk te water geraken of dreigen te water te geraken, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk opgeven de aard van deze voorwerpen of stoffen en de plaats waar zij te water zijn geraakt of zij dreigen te water te geraken.

**ARTIKEL 1.19. VERKEERSAANWIJZINGEN**

De schipper is verplicht aan een verkeersaanwijzing gevolg te geven.

**ARTIKEL 1.20. VERLENEN VAN MEDEWERKING AAN AMBTENAREN**

De schipper moet aan de bevoegde autoriteit de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van deze vergemakkelijken, teneinde deze in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.

**ARTIKEL 6.14. VERTREK**

- 3** Een klein schip moet bij het vertrekken voorrang verlenen aan een groot schip.

**ARTIKEL 6.16. UIT- EN INVAREN VAN HAVENS EN NEVENVAARWATEREN EN HET DAARBIJ INVAREN OF OVERSTEKEN VAN EEN HOOFDVAARWATER**

Een klein schip mag bij het uitvaren van een haven of een nevenvaarwater en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater dan wel bij het invaren van een haven of een nevenvaarwater medewerking verlangen van een ander klein schip.

## DE MARIFOON PA 4929

Met de marifoon (Engels VHF - Very High Frequency) onderhoud je contact met de Havendienst en andere schepen via afgesproken kanalen.

Om de marifoon te mogen gebruiken, dien je een examen marifonie af te leggen. Voor ons doel is het Basiscertificaat Marifonie voldoende. Ben je geslaagd, dan krijg je een pasje dat je bij je dient te hebben als je dienst hebt.



Marifoonkanalen zijn 'open', elk schip dat afgestemd is op kanaal 11 - Havendienst - kan gesprekken volgen.

Onze marifoon en portofoon staan altijd afgestemd op kanaal 11 voor Havendienst- en schip-schipverkeer.

Als je dienst begint of eindigt, meld je dat altijd aan de Havendienst, maar voor je gaat zenden, eerst luisteren of je een ander gesprek op 11 niet stoort.

Marifoonverkeer is kort en zakelijk en kanaal 11 is niet bestemd voor privé-gesprekken. Als de havendienst-medewerker die je antwoordt, een goede vriend is, gebruik je geen namen.

Is niet duidelijk wat een naderend schip van plan is, roep het dan even op en vraag het. Soms hoor je dan b.v. *stuurboord-stuurboord*. Elkaar naderende schepen houden dan beide de stuurboordswal aan.

Soms vraagt de Havendienst ons of we een jacht even willen zeggen op 11 uit te luisteren. Wij melden bijzonderheden zoals b.v. een olievlek. Zo helpen we elkaar.

Er zijn meer afgesproken kanalen, zoals het internationale oproepkanaal 16 waarmee schepen op zee elkaar kort oproepen, waarna overgeschakeld wordt naar een ander kanaal. Kanaal 16 moet open blijven, want het is het internationale noodkanaal.

Informele gesprekken met andere schepen: kanaal 77.

Voorbeeld van een gesprek:

*Havendienst - Jonge Seun.*

*Jonge Seun - Havendienst, goeiemorgen.*

*Goeiemorgen Havendienst, we zijn onze dienst begonnen.*

*Jonge Seun, er wordt gebaggerd in de Willemshaven en om 11 uur komt de Henri Dunant aan de cruiseschepen steiger liggen, verder geen bijzonderheden.*

Vermijd toevoegingen die niet van belang zijn. Over wordt tijdens gesprekken met de Havendienst en schepen vrijwel nooit gebruikt.

Overleg met de Havendienst over zaken die niet rechtstreeks het varen betreffen, doe je per telefoon.



***De marifoon gaat aan/uit als je de hoofdschakelaar aan/uitzet. Als de hoofdschakelaar aanstaat en de marifoon uit, is die ook aan te zetten door de grote volumeknop bovenop in te drukken.***

Druk daarna de knop CLEAR 2 x kort in, zodat je kunt zenden. De squelch (ruisonderdrukker) is te vinden in MENU en die dient zo laag mogelijk te staan en staat standaard altijd goed ingesteld.

Soms hoor je een bericht maar half. Dat komt omdat VHF radiogolven in *line of sight* werken en gebouwen bij laag water soms zenden en ontvangen belemmeren. Wat verder varen en je hebt weer goede ontvangst. Het kan ook zijn dat een zendend schip nog te ver weg is en je alleen het antwoord van de Havendienst hoort.

***Draai het volume zeker niet te laag, luister altijd scherp uit en vermijd situaties die oproepen van andere schepen aan ons nodig maken.***

***Als je de afdekkap sluit, zorg dan dat de marifoonkabel er niet tussen komt.***

Uitluisteren tijdens een pauze in het kantoor kan met de portofoon, er kan een oproep of een medeling voor ons binnenkomen. Uitzetten als er niemand is.

## DE GSM 0639 670 686

Die gaat aan als de dienst begint. Op de steigerborden en in de flyer staat het GSM-nummer van de pont. Wij worden regelmatig gebeld door wachtende passagiers, dan zijn we er - meestal - binnen 10 minuten. Neem daarom de GSM altijd mee als je naar het kantoor gaat.

We hebben een goedkoop abonnement, omdat de GSM vooral gebruikt wordt voor inkomende gesprekken.

***Omdat op elk moment passagiers kunnen bellen, is de pont-GSM niet bedoeld voor privé-gesprekken!***

Buienradar en Windfinder.com > locatie Harlingen Strand > Superforecast, kun je met de GSM raadplegen. Walstroom schakel je in met de app Connect4Shore.

Je hebt een schipperslijst gekregen met de telefoonnummers van alle collega's met hun functies.

Met de app Connect4Shore wordt de walstroom ingeschakeld, zie daarvoor pagina 64.

Zie voor een lijst met belangrijke telefoonnummers pagina 68.

***Zet de GSM na de laatste dienst altijd uit en aan de batterijlader in de afsluitbare kast in het kantoor!***





*In de verkeerstoren regelt men het havenverkeer. Alle scheepsbewegingen worden gevolgd, ook die van de pont.*

## HAVENDIENST EN MARIFOON

Het woord zegt het al: de Havendienst dient de scheepvaart in de haven en daar horen wij ook bij. Indien nodig geeft de havenwachter per marifoon aanwijzingen door om de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen.

Als de pontdienst begint of eindigt, meld je dat per marifoon op kanaal 11 aan de Havendienst en daar blijf je op uitluisteren. Op andere kanalen uitluisteren is zinloos. Soms is er een mededeling voor het havenverkeer. Opdrachten van de Havendienst dien je op te volgen (artikel 1.19 op pagina 43).

Gebruik de marifoon niet voor elke afvaart en alleen als het nodig is. Zie hoofdstuk *DE MARIFOON*.

Geef zo min mogelijk aanleiding tot klachten, blijf beleefd en begeef je niet in situaties met veel schepen of jachten in een beperkte ruimte.

## HOE ZIEN ANDEREN ONS?

De beroepsvaart, Havendienst en charterschepen zien ons als amateurs. Dat zijn we ook, wij verdienen ons brood niet met pontvaren. Al doen we ons best om iedereen zo goed mogelijk op te leiden, anderen kunnen ons onvoorspelbaar vinden. Men weet niet dat de *Jonge Seun* zo wendbaar is en vaak zijn we niet duidelijk onderweg van de ene naar de andere steiger, men weet dan niet wat we van plan zijn.

Nogmaals: vaar anticiperend, laat duidelijk en ruim van te voren zien wat je van plan bent. Roep een schip op als niet duidelijk is wat men gaat doen. Met de charterschepen is afgesproken dat we ze even oproepen in geval van onduidelijkheid over manoeuvres.



## NEEM GEEN RISICO

Passerende schepen en jachten hebben voorrang. Nadert een groot schip of een combinatie van schepen en twijfel je of je van wal kunt steken, wacht dan even.

Veel vrachtschepen hebben naar voren een grote dode hoek, kunnen niet snel stoppen en maar zeer beperkt uitwijken. Als je de ramen van de stuurhut goed kunt zien, kan men jou ook zien.

Je hoort aan de sloophoorns wanneer veerboten vertrekken of binnenlopen en op vrijdag en zaterdag kunnen zowel veel charterschepen aankomen als uitvaren en viskotters binnenlopen.

Als je weet hoe veerboten in- en uitvaren, weet je waar je niet moet zijn. Veerboten en andere grote schepen willen nog wel eens omdraaien in de havenkom. Achter een groot schip kan een kleiner schip tevoorschijn komen, dat je niet kan zien.

Tijdens weekends, Harlingen-Terschelling Races voor zeiljachten of roeisloepen, evenementen voor charterschepen of vakanties, is het druk in de haven.

De pont is het makkelijkst te manoeuvreren vaartuig, jij kunt sneller ruimte maken of omvaren dan een roeisloop of een charterklipper. Passagiers hebben bijna nooit haast, het is niet erg als de oversteek wat langer duurt.



*Vaak kun je achter de pier of kade al zien of er schepen aankomen.*



*De veerboot Willem Barentsz komt aan. Als je varende ligt te wachten, hou dan afstand en blijf uit zijn dode hoek, zodat men je op de brug kan zien. Midden achter het schip liggend, zelfs op behoorlijke afstand, ben je onzichtbaar.*

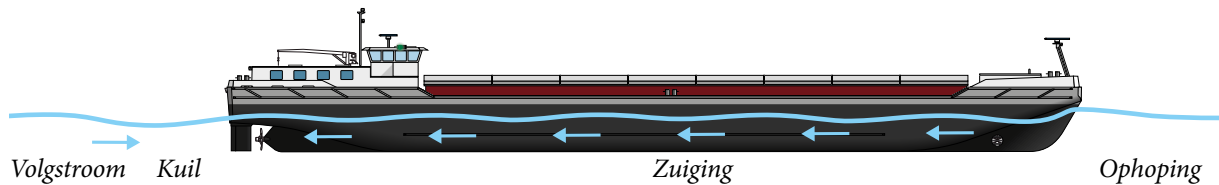


*Aan de SS wachten totdat de Kommandor Orca met sleepboot voorbij is. Zorg voor fenders i.v.m. golfslag van viskotters!*

### **HINDERLIJKE WATERBEWEGINGEN**

Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging, waardoor schade aan een varende of een stilliggend schip of drijvend voorwerp of aan een werk zou kunnen worden veroorzaakt, wordt vermeden. Het moet tijdig snelheid minderen, maar niet langzamer varen dan nodig is voor om veilig te kunnen sturen:

- voor een havenmond;
- in de nabijheid van een schip dat afgemeerd is aan de oever om te laden of te lossen;
- in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt;
- in de nabijheid van een veerpont die dienst doet.



### ZUIGING

Een groot varend schip veroorzaakt zuiging. In de haven heb je daar weinig last van omdat hier niet snel gevaren mag worden en het vaarwater vrij breed is, maar het is goed om er wat van te weten:

- voor de boeg ontstaat een ophoping van water;
  - langs beide zijden van het schip staat een stroming die tegengesteld is aan de vaarrichting;
  - achter het schip ontstaat een kuil en een volgstroom.
- Als je op gepaste afstand van het langsvarende schip blijft, heb je weinig last van zuiging.

### REGELS VOOR OPLOPERS

- Duidelijk vaart minderen als je wordt ingehaald;
- Aan de oploper zoveel mogelijk ruimte geven;
- Het oplopende schip moet zoveel mogelijk ruimte tussen beide schepen laten.
- Hou tijdens het varen zoveel mogelijk de stuurboordswal, zodat oplopers niet tussen de pont en de wal door kunnen varen.

### WATERSPORTERS

Watersporters zijn niet altijd op de hoogte van de regels. Mocht een jacht opeens hinderlijke manoeuvres gaan uitvoeren zonder je op te merken, gebruik dan de sloopshoorn. Schelden doen we niet.

### HINDER

Hinder onder geen beding schepen bezig met handhavings-, reddings-, bergings- of ambulance-operaties en vertrek direct van de SS als daarom gevraagd wordt.

Mocht het geval zich voordoen dat je bij het aanleggen of wegvaren telkens hinder ondervindt van een schip dat bij het wegvaren of aanleggen in de weg ligt bij ons platform aan de MFS of ZPS, vraag dan eerst of men het schip wil verhalen. Weigert men dat, ga dan niet klagen over de marifoon maar **bel** dan de Havendienst, 0517 412 512.



Allerlei grote en kleine schepen varen - vooral tijdens evenementen - in en uit de haven. De regel is simpel: ze hebben allemaal voorrang.



*Even wachten achter de kompaspaal totdat de Yed Prior met aan de achtersteven de uitscherende sleepboot voorbij is.*



*Altijd ruimte geven aan baggerschepen in de haven. Het zwarte bol-ruit-bol daglichtteken op de stuurhut betekent beperkt manoeuvreerbaar en dat voert de ploegboot ook.*

## BAGGEREN

De haven moet regelmatig op diepte gehouden worden door baggerschepen. Vooraf aan baggerwerk vaart vaak een meetvaartuigje met GPS-antennes en schrijvende dieptemeters ogenschijnlijk kriskras door de haven. Baggerschepen varen continu heen en weer en in en uit om hun lading op het Wad te dumpen.



Dan vaart er ook een zogenaamde ploegboot heen en weer over het uitgebaggerde gebied om de bodem te egaliseren. Uiteraard mogen wij deze vaartuigen niet hinderen bij hun werk. Roep ze desnoods even op als niet duidelijk is wat men wil gaan doen.

***Tijdens baggeren komt er veel troep van de bodem omhoog die in een schroef kan komen. Kijk juist dan extra goed uit en vaar om rommel heen!***

## CONTROLE

Soms komt een boot van Rijkswaterstaat langs om onze marifoonvergunning met roepletters - een geplastificeerd A4 geplakt tegen het ruimluik - te controleren.

Tenminste één van de dienstdoende schippers dient zijn/haar marifooncertificaat bij zich te hebben om dat desgevraagd te kunnen tonen. Heb je dat niet bij je, dan kun je een flinke bekeuring krijgen.

## ISPS GEBIED

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in 2002 de International Ship and Port facility Security (ISPS) code ingesteld voor een betere beveiliging van havenfaciliteiten en zeeschepen. Wanneer er een groot zeegaand cruiseschip aan de MFS ligt, wordt een deel van de Willemskade grenzend aan deze steigers ISPS-gebied en afgesloten voor publiek.

Dienstdoende schippers hebben alleen toegang tot het ISPS-gebied en ons platform met de pont als zij vooraf hun paspoort- of rijbewijsgegevens doorgegeven hebben aan het Port of Harlingen kantoor.

Ons kantoor is te gebruiken, maar je kunt alleen naar en van onze steiger via de hoofdingang van het Entrepotgebouw waar je je identiteitsbewijs moet tonen. Sta je niet op de lijst van personen met toestemming om het ISPS gebied in te gaan, dan kom je niet verder. Vanaf onze steiger aan de MFS kunnen we dan geen passagiers meenemen. We varen tijdens een ISPS periode alleen heen en weer tussen de Sassteiger en de Zuiderpiersteiger. Reken op aardig wat passagiers die het grote schip willen zien!



Tijdens het binnenvaren, aanleggen en wegvaren van een groot cruiseschip - meestal met hulp van 2 sleepboten - wordt een deel van het vaarwater in de haven gesloten voor het overige scheepvaartverkeer. Dat deelt de Havendienst mee via de marifoon. Hou je daaraan!

*Zie je een bijzonder schip of een unieke situatie, fotografeer het! Goede foto's zijn altijd te gebruiken in dit handboek, in de folder en in de website! Al deze foto's zijn gemaakt met een gewone iPhone. Altijd versturen in hoge resolutie (veel Mb's).*





# INKOMSTEN

We hanteren één prijs, ongeacht waar men op- of afstapt. Er kan contant, per pin of QR code betaald worden.

**Ook als men met het geld in de hand aan boord komt, eerst varen dan afrekenen levert meer tip op.**

Passagiers tellen met een personenteller: één klik per passagier, maar abonnementshouders en schippers die langskomen en meevaren niet meetellen.

Zie voor prijzen **TARIEVEN EN VAARTIJDEN** op pagina 71.

## PINBETALINGEN

- 1 PIN-apparaat eerst aanzetten;
- 2 Bedrag invullen in de app op het scherm dat meteen tevoorschijn komt als je de app opent;
- 3 De klant houdt zijn pinpas op het pinapparaat en er wordt betaald;
- 4 Checken op pinapparaat of het bedrag is voldaan.
- 5 Indien nodig het pinapparaat na de dienst aan de lader in de afsluitbare kast.

## QR CODE

Die staat op een geplastificeerde A4 die aan boord is. Laat de passagier de QR code scannen en noem het bedrag dat betaald moet worden.

## ABONNEMENTEN

De aanschaf wordt afgehandeld in het kantoor. Het is persoonsgebonden is en hij/zij kan elke dag mee;

- 1 Hij/zij betaalt;
- 2 Zet de lamineermachine aan, het duurt even voor die warm is en het lampje READY brandt;
- 3 Pak een abonnement, noteer daar zijn/haar naam en datum op in duidelijke blokletters;
- 4 Pak een lamineerhoesje, leg het abonnement er zó tussen dat het rondom dichtgelamineerd kan worden.

De aanvrager kan het bedrag ook storten op rekeningnummer NL11 RABO 0305 0952 18 van de Stichting Harlinger Heen & Weer, onder vermelding van AB JS en het abonnement **na betaling** ophalen.

## VRIJKAARTJES

Het bestuur deelt hier en daar vrijkaarten uit, b.v. aan sponsors. Een vrijkaart is geldig voor 1 rondje en dient bij het aan boord komen, ingenomen te worden.

## GROEPEN

Groepen kunnen een afspraak maken voor een rondje haven, liefst na vijven. Contact opnemen met een bestuurslid, telefoonnummers op pagina 68.

**Per half uur:** ons standaard rondje.

**Per uur:** standaard rondje inclusief Industriehaven.

Tevoren melden bij de Havendienst dat je dat gaat doen. Als er meer dan 12 personen mee willen, varen we 2 x. Men kan contant aan boord afrekenen of het is geregeld dat Martha een factuur stuurt.

Men kan zelf dranken en simpele hapjes mee aan boord nemen, maar aan boord kan niet afgewassen worden en er zijn geen warmhoud- of koelvoorzieningen.

Goed afspreken hoe laat en waar men wil opstappen.

## DAGINKOMSTEN

Na de middagdienst vul je de dagkasstaat in, die doe je met de daginkomsten in een plastic enveloppe in de kluis en zorgt dat er weer € 50,- aan wisselgeld in de geldtas komt die ook in het kluisje - code 8822B - moet.

**Ons simpele administratiesysteem werkt alleen als iedereen de aantallen passagiers goed bijhoudt en de dagkasstaten consequent ingevuld worden.**



**DAGKASSTAAT**

► Check voor de eerste dienst of er € 50 aan wisselgeld in de tas zit.  
► Indien weinig muntgeld, vragen of Jan Hoekstra wat kan wisselen.  
► Personenteller, PIN-apparaat en QR code meenemen. Dagkasstaat hoeft niet mee.  
► Uitsluitend betalende passagiers tellen.  
► Aangeboden vrijkaartjes innemen.  
► Zoveel mogelijk vlak voor aankomst afrekenen.  
► Haal bij de kasopmaak de dagopbrengst eruit en zorg dat er weer € 50 aan wisselgeld in de tas zit.  
► Zet de personenteller weer op 0 nadat je het aantal passagiers hieronder vermeld hebt.  
► Tel de dagopbrengst, stop die incl. deze dagkasstaat in een plastic zakje met de geldtas in de kluis.

DATUM 21 / 12 / 2022

1e TEAM Piet Pietersen en Klaas Klaassen

2e TEAM Jantine Jansen en Erika Eriks

**TOTAAL AANTAL BETALENDE PASSAGIERS** 25

**INKOMSTEN**

Stap-op-stap-af rondje à € 2,50

Contant € 52,50

Abonnementen à € 25,- € 50,-

**TOTAAL** € 102,50

De PIN en QR code betalingen worden door de penningmeester op het betalingsoverzicht van de bank gecontroleerd.

**OPMERKINGEN**

Er is een handtas vergeten, die ligt in het kantoor

Penningmeester Martha Wierda, 0650 888 825, marthawierda@gmail.com  
Banknummer: NL11 RABO 030 509 5218

**ABONNEMENTEN EN VRIJKAARTEN BEWAREN IN DE AFSLUITBARE KAST! DAGINKOMSTEN EN GELDTAS ALTIJD BEWAREN IN HET KLUISJE!**

# MAN OVER BOORD (MOB)

*Man-over-boord = MOB, hij/zij = hij, hem/haar = hem.*

In Nederland worden per jaar ± 6.000 mensen uit het water gehaald, ± 700 worden in het ziekenhuis opgenomen en ± 90 verdrinken, vooral kinderen. Bovendien zijn er jaarlijks veel meer gevallen van bijna-verdrinking.

De kans dat het ooit gebeurt is erg klein, maar we zijn openbaar vervoer en dan dienen we er rekening mee te houden dat het ooit kan gebeuren. Dan moeten we doelgericht handelen en dat niet overlaten aan passagiers!

Omdat veel schippers misschien nooit gekleed reddend zwemmen beoefend hebben, is het van groot belang dat MOB-procedures zo simpel en zo instinctief mogelijk zijn met een zo groot mogelijke kans op succes.

***Voorkom situaties waarbij iemand overboord kan vallen, zeker speelse kinderen die kunstjes bij een reling willen doen! Spreek de ouders erop aan! Laat passagiers zoveel mogelijk zitten!***

***We nemen personen onder invloed van alcohol en/of drugs niet mee!***

Noodsituaties verlopen zelden volgens plan, reacties van een drenkeling of passagiers zijn niet te voorspellen. Ouders kunnen zonder nadenken achter een kind aanspringen en dan heb je opeens 2 drenkelingen.

Dat kun je afraden, maar niet verbieden. Zeg dat men in zo'n geval zijn schoenen of een dikke jas uitdoet en reik een reddingsboei aan.

Alleen door procedures te oefenen, ook als die simpel zijn, leer je hoe zo effectief mogelijk te handelen.

Er kunnen zich echter situaties voordoen waarin je weinig kunt doen, zeker als er geen hulp in de buurt is. Er kan iemand te water raken bij de steiger waar je nog heen moet varen.

Een zwaar bewusteloos persoon is met 1 of 2 man haast niet uit het water te krijgen, zelfs niet bij een zwemtrapje.

Reken op chaotische reacties van passagiers, dus duidelijk en resoluut instructies geven.

***De ervarenste schipper staat aan het roer en hij heeft de leiding, zegt duidelijk wat er moet gebeuren.***

***Een slachtoffer van een bijna-verdrinkingsongeval, MOET, ongeacht zijn toestand na redding, altijd voor onderzoek naar een ziekenhuis!***

***Iemand kan na gered te zijn nog steeds verdrinken ten gevolge van 'second drowning' omdat zijn longen vol water zitten.***

***Bel dus altijd 112!***

## 1. DRENKELING BIJ EEN STEIGER

### DRENKELING AANSPREEKBAAR, KAN ZWEMMEN EN HANDELEN

- 1 Zodra de pont dichtbij is, werpt de co de drenkeling een reddingsboei toe.
- 2 Op het moment dat de drenkeling de boei gepakt heeft, aangeven bij welke trap hij de kant op kan. Dat kan ook de MOB-ladder van de pont zijn.
- 3 Help de drenkeling met uit het water klimmen. Aanwezig op de steiger kunnen ook hulp bieden.
- 4 **Voorkom onderkoeling zoveel mogelijk!** Er liggen zilverkleurige reddingsdekens in doosjes in de bakskist.
- 5 Breng de drenkeling naar het kantoor of een andere locatie dichtbij om hem daar verder te verzorgen.
- 6 Regel koffie of thee, zet hem zo nodig in het kantoor en laat hem familie bellen om droge kleren en om hem af te halen.

### DRENKELING NIET AANSPREEKBAAR, MOGELIJK ONDER WATER.

***Dit is een ernstig dilemma. Zeer weinigen hebben de vaardigheid om reddend te kunnen zwemmen, maar niks doen en iemand voor je ogen laten verdrinken is ook niet te verdragen.***

- ***Geef iemand opdracht om naar de drenkeling te blijven wijzen.***
- ***Te water gaat alleen 1 geoefende reddend zwemmer met een reddingsboei!***

### ACTIE NIET ZONDER RISICO! VOORKOM 2 DRENKELINGEN!

***Laat je teammaat de Havendienst oproepen:***

- We hebben een drenkeling bij:  
*omschrijf de locatie zo nauwkeurig mogelijk.*
- Die:
  - we op de wal gekregen hebben;
  - we niet op de wal kunnen krijgen;
  - veel water binnen heeft gekregen;
- De geschatte leeftijd;
- Geslacht, man of vrouw;
- Toestand:
  - bij kennis;
  - bewusteloos;
- GSM pont: 0639 670 686

***Voorkom onderkoeling!*** Er liggen zilverkleurige reddingsdekens in doosjes in de bakskist. Wikkel die om drenkeling en redder.

Zie pagina 56 **REANIMEREN IN 5 STAPPEN.**

## 2. MAN OVERBOORD TIJDENS VAREN

Hoe meer mensen op de pont, hoe meer geschreeuw en onrust er zal zijn.

- *De ervarenste schipper staat aan het roer en heeft de leiding, zegt luid en duidelijk wat er moet gebeuren.*
- *Geef iemand opdracht om naar de drenkeling te blijven wijzen.*
- *Zorg dat niemand in de weg staat zodat de stuurman goed zicht heeft en de co kan handelen.*
- *Nadert er scheepvaart en geef het ATTENTIE hoornsignaal (2 lange stoten).*
- *Geef het direct door aan de Havendienst, want mogelijk heb je extra hulp nodig.*

### DRENKELING AANSPREEKBAAR, KAN ZWEMMEN EN HANDELEN

- 1 Leg de pont direct stil met de kop in de wind.
- 2 Werp hem de reddingsboei toe, hou de werplijn vast en zorg dat die zich vrij kan afwikkelen.
- 3 Vier de MOB-ladder aan de achtersteven.
- 4 De stuurman geeft de niet bij de hulp ingeschakelde passagiers opdracht om niet in de weg te lopen en uit zijn zichtlijn te gaan staan.
- 5 Meld de Havendienst man over boord en leg de situatie uit: hij kan zwemmen.
- 6 Met voorzichtig vermogen zorg je dat de pont met de **voorste** roerprop met de kop in de wind nauwelijks voor- of achteruit vaart en **voor** de drenkeling blijft, die zo makkelijk bij de MOB-ladder kan.
- 7 De co helpt de drenkeling bij het aan boord te klimmen.
- 8 **Voorkom onderkoeling zoveel mogelijk!** Er liggen zilverkleurige reddingsdekens in doosjes in de bakskist. Wikkel die om de drenkeling.
- 9 Meld de Havendienst dat de drenkeling aan boord is en naar het kantoor gaat.
- 10 Regel koffie of thee en laat hem familie bellen om droge kleren en om hem af te halen.

**Voorkom onderkoeling!** Er liggen zilverkleurige reddingsdekens in doosjes in de bakskist. Wikkel die om drenkeling en redder.

Zie pagina 56 *REANIMEREN IN 5 STAPPEN*.

### DRENKELING BEWUSTELOOS, HEEFT FYSIEKE HULP NODIG

*Dit is een ernstig dilemma. Zeer weinigen hebben de vaardigheid om reddend te kunnen zwemmen, maar niks doen en iemand voor je ogen laten verdrinken is ook niet te verdragen.*

- *Wijs iemand aan die naar de drenkeling blijft wijzen.*
- *Te water gaat alleen 1 geoefende reddend zwemmer met een reddingsboei!*

### ACTIE NIET ZONDER RISICO! VOORKOM 2 DRENKELINGEN!

*Laat je teammaat de Havendienst oproepen:*

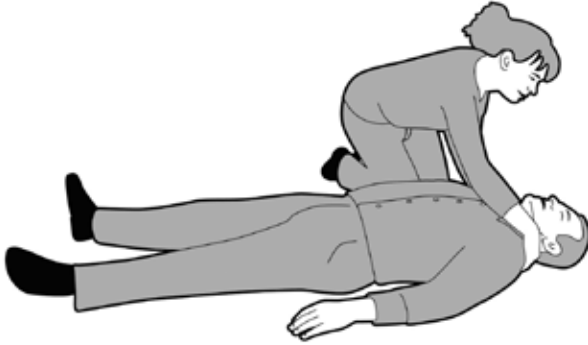
- We hebben een drenkeling bij:  
*omschrijf de locatie zo nauwkeurig mogelijk.*
- Die:
  - we op de wal gekregen hebben;
  - we niet op de wal kunnen krijgen;
  - veel water binnen heeft gekregen;
- De geschatte leeftijd;
- Geslacht, man of vrouw;
- Toestand:
  - bij kennis;
  - bewusteloos;
- GSM pont: 0639 670 686

**Voorkom onderkoeling!** Er liggen zilverkleurige reddingsdekens in doosjes in de bakskist. Wikkel die om drenkeling en redder.

Zie pagina 56 *REANIMEREN IN 5 STAPPEN*.

*GEWONDE AAN BOORD*, zie pagina 36.

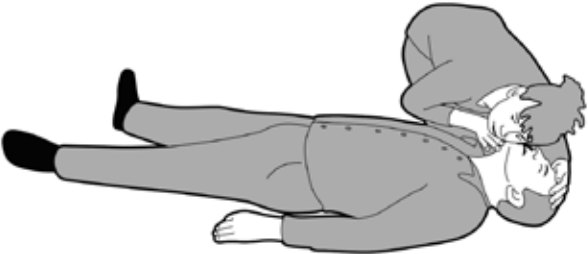
# REANIMEREN IN 5 STAPPEN



## 1. Controleer het bewustzijn

Schud voorzichtig aan de schouders en vraag: 'Gaat het?'

Geen reactie? Het slachtoffer is bewusteloos. Blijf bij het slachtoffer. Roep om hulp.

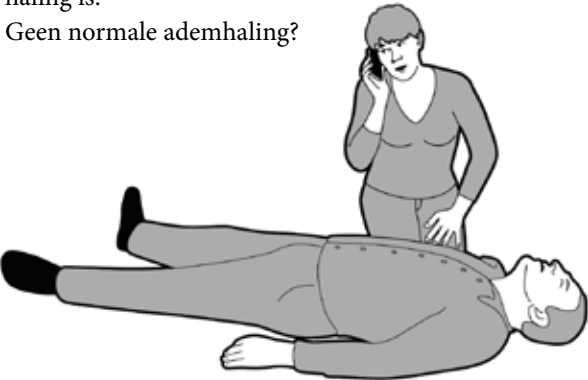


## 2. Controleer ademhaling

Leg een hand op het voorhoofd en kantel het hoofd voorzichtig naar achteren om de luchtweg te openen. Til de kin op met 2 vingertoppen van de andere hand (kinlift).

Kijk, luister en voel maximaal 10 seconden of er ademhaling is.

Geen normale ademhaling?



## 3. Bel direct 112 (of laat bellen)

- We hebben een bewusteloze drenkeling:
  - aan de Willemskade in Harlingen, aan de zeekant waar de pontvlag wappert;
  - op de SS bij de witte Havendiensttoren;
- De persoon:
  - is bij kennis;
  - is niet bij kennis;
- Geschatte leeftijd;
- Geslacht, man of vrouw;
- GSM pont: 0639 670 686  
of GSM schipper van dienst.



## 4. Start direct met 30 borstcompressies

Zet uw handen midden op de borstkas.

Duw het borstbeen 5 à 6 cm in.

Doe dit 30 keer in een tempo van tenminste 100 keer per minuut (maximaal 120 per minuut).

Duw niet met de vingers op de ribben, om te voorkomen dat er ribben breken.



## 5. Beadem 2 keer

Doe de kinlift (zie stap 2).

Kantel het hoofd naar achteren.

Knijp de neus dicht.

Pas mond-op-mondbeademing toe.

Beadem 1 seconde zó dat de borstkas omhoog komt (kijk naar de borstkas).

Laat het slachtoffer uitademen.

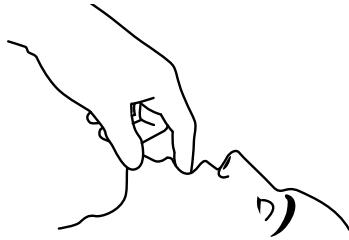
Beadem in totaal 2 keer.

Ga door met reanimatie 30:2 (30 borstcompressies afwisselen met 2 beademingen).

Als er een 2e hulpverlener is: wissel elke 2 minuten. Onderbreek de reanimatie altijd zo kort mogelijk.

# IEMAND WORDT ONWEL

Het is een hete dag, iemand arriveert bezweet bij de pont, voelt zich niet goed en wordt onwel. Wat moet je in elk geval doen als er iemand onwel wordt en in elkaar zakt ?

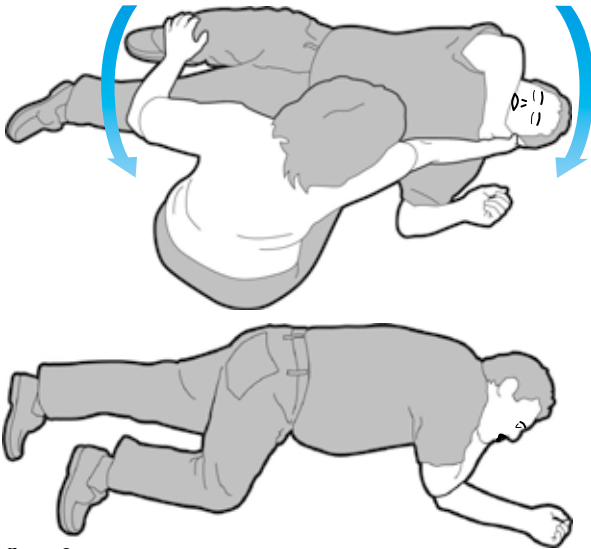


### Stap 1

Controleer de luchtwegen, zijn ze vrij? (gebruik zonnodig je vingers om mond en keelgat vrij te maken van kauwgum, kunstgebit e.d.).

### Stap 2

Stop een eventuele bloeding.



### Stap 3

Plaats het slachtoffer in de correcte positie (b.v. bij bewusteloosheid: in stabiele zijligging en bij flauwte: liggend met de onderbenen iets hoger).

### Stap 4

#### Laat iemand 112 bellen:

- We hebben iemand die onwel is geworden:
  - aan de Willemskade in Harlingen, aan de zee kant waar de pontvlag wappert;
  - in ons kantoor in het Badhuus;
  - op de SS bij de witte Havendiensttoren;
- De persoon:
  - is bij kennis;
  - is niet bij kennis;
- Geschatte leeftijd;
- Geslacht, man of vrouw;
- GSM pont: 0639 670 686 of GSM schipper van dienst.

### Stap 5

Warm houden (bedekken, b.v. met een jas of deken, maar geen extra warmte toevoegen).

### Stap 6

Verminder zoveel mogelijk het ongemak. Probeer de patiënt gerust te stellen.

### Stap 7

Bedek de aanwezige wonden met pleister of snelverband.

### Stap 8

Geef niets te eten of te drinken

(tenzij de patiënt dit zelf tot zich kan nemen)

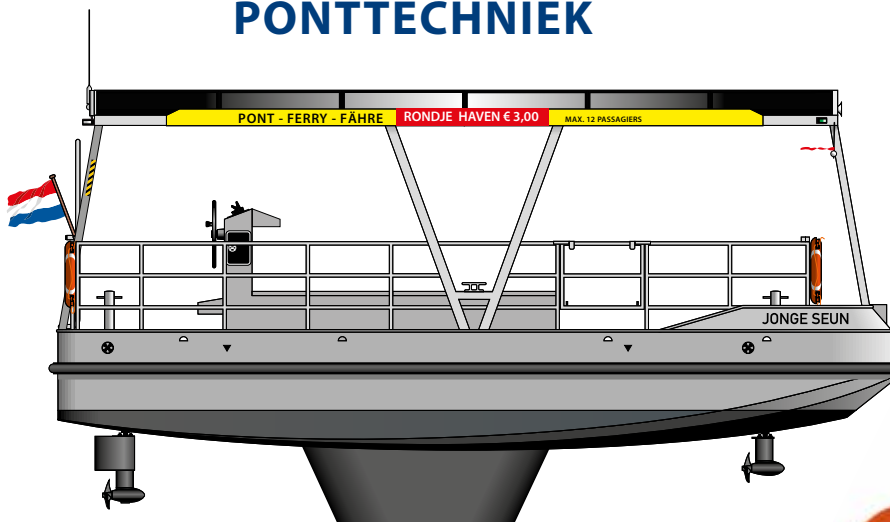
Als je deze regels in acht neemt, doe je datgene wat in deze eerste fase van je gevraagd wordt.

Zie ook pagina 55 *REANIMEREN IN 5 STAPPEN*

Gebeurt het bij de ZPS, vaar dan de patiënt naar de MFS of de SS waar een brancard over de gangway kan, i.v.m. de betere bereikbaarheid voor de ambulance.



De brandweer oefent het van boord halen van een patiënt van de Jonge Seun.



## ROERPROPS

De motoren van de z.g. pod-aandrijvingen (onder de romp van de pont op de hartlijn) zitten in de torpedo-achtige vormen voor de schroeven. Het zijn 48 Volt onderhoudsvrije driefasen a-synchrone wisselstroommotoren met een asvermogen van 4 KW.

De driefasen wisselspanning wordt elektronisch opgewekt in de boordcomputer. Door de frequentie van deze driefasen spanning te regelen wordt de snelheid van de aandrijfmotor geregeld en door de faserelaties te wijzigen wordt de draairichting geregeld.

De aandrijving is robuust, zeewaterbestendig en d.m.v. de gekoppelde GPS-systemen wordt de snelheid t.o.v. de grond gemeten en op het display van de motorregelaar aangegeven.

2 x Torqeedo podmotor type Cruise 4.0 FP

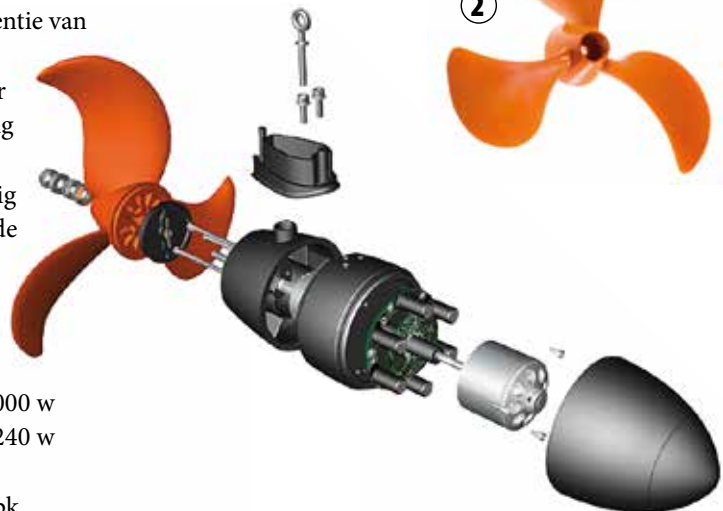
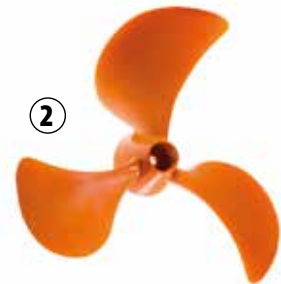
Vermogen in watt	4.000 w
Stuwkracht in watt	2.240 w
Stuwkracht vergelijkbare benzine buitenboordmotor	8 pk
Trekkracht vergelijkbare benzine buitenboordmotor	9,9 pk
Maximum overall efficiency	56%
Statische trekkracht (per motor)	86 kg
Nominaal voltage	48 v
Gewicht	15,8 kg
Maximum schroefsneldheid	1.300 t/m
Diameter schroeven	30 cm

De roerprops hebben kunststof werkschroeven (2) type v13/p4000 (v = snelheid in km/u bij p = kracht in watt) Een werkschroef levert tegen minder snelheid meer kracht bij lage toeren dan een standaard schroef (1) met dezelfde diameter (afgebeeld aan de roerprop).



De schroef is vastgezet met een moer en een anode en onder de roerprop is nog een anode gemonteerd.

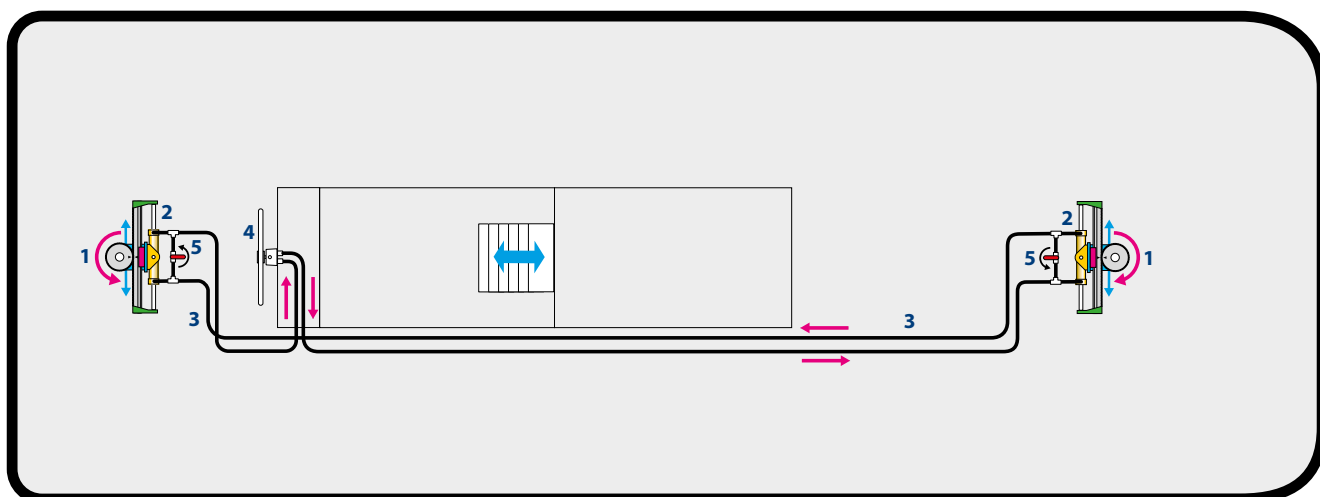
**Anodes mogen nooit geschilderd worden, dan werken ze niet!**



Control box (afstandbediening) op dashboard, 1 magneetschakelaar (oranje) per motor. Met de rood omrande knopjes rechts onder de displays, worden de motoren aangezet. Traploos regelbare voor- en achteruit, geïntegreerde on-boardcomputer die o.a. snelheid, verbruik in kW en storingen in een letter/cijfercode aangeeft.

Zie ook pagina 65 en 66 STORINGEN.

## TECHNIEK BESTURING

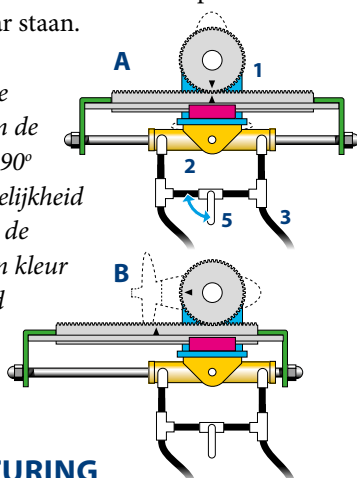


De roerprops sturen gekoppeld tegengesteld met een stuuruitslag van 180° d.m.v. een tandwiel/tandheugel systeem (1) en dubbelwerkende hydraulische cilinders (2) met tweezijdige trekstangen.

De hydraulische leidingen (3) lopen van de 2 cilinders (2) naar de stuurpomp en het stuurwiel (4).

De roerprops dienen precies uitgelijnd te staan. Dat is benedendeks te zien aan merkstreepjes op het tandwiel en de tandheugel. Ze moeten beide precies in de 0° stand tegenover elkaar staan.

*Roerprop A staat in de 0° stand, roerprop B in de maximale stuurhoek, 90° naar SB. Voor de duidelijkheid in de tekening hebben de diverse onderdelen een kleur die ze in werkelijkheid niet hebben.*



### CHECK DE BESTURING

Vaar rechtuit bij geen wind of precies tegen de wind in, alleen op de voorste roerprop. Geef dan ook de achterste vermogen. Als de pont nu een bocht gaat maken, zit er een afwijking in het systeem.

Dan alleen vermogen op de achterste roerprop, daarna de voorste erbij. De bocht is nu de andere kant op als de afwijking constant is. Het stuursysteem dient dan opnieuw uitgelijnd te worden.

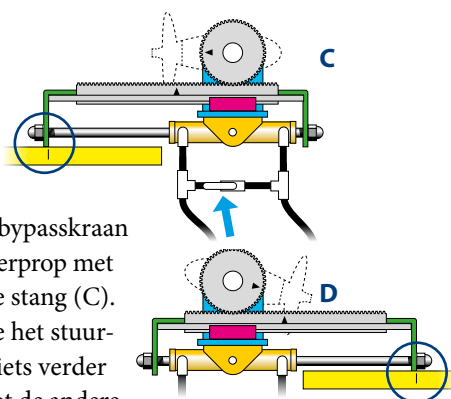
### ONTLUCHTEN EN UITLIJNEN BESTURING

Misschien zitten er luchtbelllen in de hydraulische leidingen. Dat voel je door een te grote vrije slag in het stuur. De oorzaak kan een lek in een leiding of een lekkende stuurpomp zijn. Olie is niet samendrukbaar, luchtbelllen wel en die moeten eruit als de lekkage hersteld is. Voor het uitlijnen hoef je geen technicus te zijn, maar volg

precies de procedure en doe dat met z'n tweeën: één draait aan het stuurwiel, de ander werkt benedendeks aan de stuursystemen voor en achter.

### PROCEDURE

- 1 Zet benedendeks de bypass kranen (5) van beide stuursystemen open. Het stuurwiel is nu rond te draaien zonder dat de roerprops meedraaien. Doe dat *rustig* 10 x waardoor alle luchtbelllen in de leidingen via de stuurpomp uit het systeem raken.
- 2 Sluit de bypasskranen en draai de roerprops nu in de uiterste stand, b.v. voorste roerprop naar SB (C). Goed uitgelijnd zal de achterste roerprop dan in de tegengestelde, uiterste BB-stand (D) staan.
- 3 Meet de lengte van de trekstangen van de cilinders. Niet goed uitgelijnd: de langste stang staat goed, de kortste niet.



- 4 Open de bypasskraan van de roerprop met de langste stang (C).
- 5 Nu kun je het stuurwiel nog iets verder draaien tot de andere roerprop (D) ook tegen zijn begrenzing- een plunjer in de cilinder - stoot.
- 6 Sluit de geopende bypasskraan (C) weer. Nu staan beide roerprops - tegengesteld - weer goed.
- 7 Test het uitlijnen door te varen als beschreven in *CHECK DE BESTURING*. Herhaal de procedure desnoods nog een keer de andere kant op.

Lukt de uitlijning niet of blijft de afwijking, dan een technicus bellen, telefoonnummers op pagina 68.

## HET ELEKTRISCH SYSTEEM



Op het dak zijn 12 Solar Frontier SF170-S thinfilm zonnepanelen gemonteerd. Die leveren met 170 Watt piekvermogen stroom per paneel aan de accu's. Ze onderscheiden zich door CIS technologie in plaats van de gebruikelijke poly- en monokristallijne zonnepanelen en presteren daarom beter bij enigszins bewolkt weer. Zonnepanelen regelmatig schoon houden.

### INSTALLATIEPANEEL

Via de dakstaanders lopen de kabels van de zonnepanelen benedendeks naar de:

- 1 Verdeelkast** met zekeringen en aardlekschakelaars. Is één van de aardlekschakelaars uitgeschakeld, dan kun je die terugzetten door het klepje te openen. Als de walstroomkabel aangesloten is, brandt in de verdeelkast een rood lampje (pijl) ten teken dat de verbinding tussen de kast op de wal en de pont in orde is. Om walstroomkosten te sparen, wordt dan nog niet geladen, dat gebeurt pas nadat de tijdsklok de rode Zenith acculader er onder inschakelt.



- 2 Scheidingstransformator Victron 3600 Watt** die elektrolytische corrosie voorkomt en zorgt voor een veilig elektrisch systeem. Ringkern transformatoren zorgen voor een 'stille' werking en hoge efficiency. Softstart is standaard en zorgt ervoor dat de stroom geleidelijk wordt ingeschakeld waardoor de walzekerings niet overbelast wordt. Spanning in/uit: 115/230 VAC, frequentie in/uit: 50/60 Hz, maximum vermogen 32/16 A.

- 3 Zenith acculader ZHF4855PFC** Met deze volautomatische acculader worden de accu's geladen door middel van de walstroomkabel. Deze lader wordt dus gevoed vanuit het 230 VAC 50/60 Hz en levert een gecontroleerde uitgangsspanning waarmee 48 Volt accu's geladen kunnen worden.

De maximale uitgangsstroom is 55 Ampère. Het is een hoogfrequente acculader die overgaat in druppellading wanneer de accu's volledig geladen zijn, waardoor schade aan de accu's voorkomen wordt. De acculader is voorzien van een temperatuur geregelde koelventilator en gekoppeld aan de walstroom aansluiting via een aardlekschakelaar.

**Rood lampje**, laden vindt plaats.

**Groen lampje**, de accu's zijn vol.

- 4 Victron Isolated DC/DC converter Orion-TR 48 I 12-20**

Deze DC/DC converter transformeert de accu spanning van 48 Volt naar een gestabiliseerde (regelbare) spanning van 12 Volt met een maximale uitgangsstroom van 20 Ampère.

Deze gestabiliseerde spanning wordt gebruikt door diverse 12 Volt componenten, zoals boordverlichting, bilge pomp, hoorn, etc.

De gestabiliseerde spanning van 12 Volt is nodig om een goede werking van de 12 volt componenten te borgen en te voorkomen dat bijvoorbeeld de verlichting gaat fluctueren als de roerprops meer vermogen vragen.

De uitgangsspanning is beveiligd tegen kortsluiting en overbelasting.

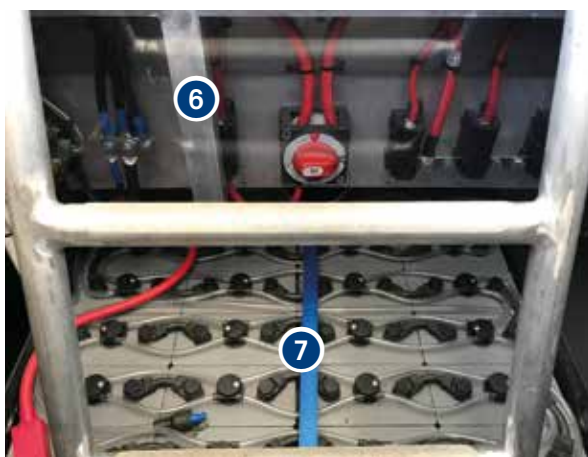
- 5 Blue Solar MPPT150/35 charge controllers** verzorgen de elektrische koppeling tussen de zonnepanelen en het 48 V tractie-accupakket (5). Ze ver-

zorgen het continue en optimale laden van de accu's. In het elektrisch circuit van de *Jonge Seun* zijn 2 charge controllers opgenomen. De 6 parallel geschakelde zonnepanelen aan de stuurboordzijde zijn gekoppeld aan een charge controller en de 6 zonnepanelen aan de bakboordzijde zijn gekoppeld aan de andere charge controller.

MPPT betekent: Maximum Power Point Tracking, dit is een geavanceerde methode om een optimale energie overdracht te kunnen realiseren.

De uitgangsstroom is maximaal 35 A.

- 6 Op het paneel** boven de accu's (6) bevinden zich aansluitingen met zekeringen en de rode hoofdstroomschakelaar. Uitgeschakeld staat de schakelaar rechtop. In dienst staat hij een kwartslag naar rechts.



- 7 2 x Eternity tractie-accupakket 24-7PZS560, 48V, 690Ah/C20, totaal gewicht 850 kg** en kunnen, vergeleken met andere typen accu's, dieper ontladen worden tot 30% zonder beschadiging.

Voorwaarde is wel dat het gedestilleerd water in de accu's regelmatig gecontroleerd en bijgevuld wordt. **Die taak hebben de technici op zich genomen, dus afblijven!**

## TORQEEDO ELECTRONICS BOX

De accu's zijn via een electronics box verbonden met de control box voor de roerprops. De electronics box bevat printplaten en verbindingen die allerlei zaken regelen zoals een geleidelijke overgang naar vol vermogen. Van daaruit gaan signalen naar de control box displays.



## TORQEEDO CONTROL BOX

Door de knopjes rechtsonder 1 seconde in te drukken, schakel je de roerprops in (en uit).



Er zijn 2 vakjes belangrijk: de bovenste geeft de spanning V (Volt) en de onderste het vermogen W (Watt) van de roerprops weer. De hoeveelheid vermogen van de roerprops is maximaal iets hoger dan 4000 kW. Met zoveel vermogen vaar je maar kort omdat de accu's dan snel leeg zijn.

In het tweede vakje zie je de nog te varen afstand, die is oninteressant omdat de *Jonge Seun* korte afstanden vaart en ook voortdurend (even) stilligt. Het derde vakje zou de snelheid kunnen tonen, maar de GPS is uitgeschakeld.

*Het accupercentage lees je af op de accumonitor.*

## ACCUMONITOR BMV-702

Door op de - en de + knopjes te drukken, toont de grijze Victron meter allerlei gegevens. De toestand van de accu's, de opbrengst van de zonnepanelen, het verbruik in Ampère (A) en het voltage (V) zijn de belangrijkste, die voor dagelijks gebruik voldoende zijn. In de uitgebreide handleiding (in het kantoor) is meer te vinden.

Voor je gaat varen 's morgens vroeg om 10:00 uur check je altijd de toestand van de accu's op de accumonitor. Bij aanvang van de dienst om 10:00 uur zijn de accu's vrijwel altijd voor 100% vol en dat geeft het batterijsymbooltje rechts onderin ook aan.



Als de pont 's nachts aan de walstroom is geweest, zijn de accu's 's morgens ook vol. Is dat niet het geval, dan kan in de laadkast op de steiger of in de verdeelkast een aardlekschakelaar doorgeslagen zijn, zie pagina 64.

Tijdens het varen selecteer je V door op de + of - knopjes te drukken (Voltage, foto rechts). Dat daalt als je met meer vermogen vaart en stijgt als je vermogen vermindert. Naarmate de accu's leger worden, daalt het ook. Selecteer je A, dan verschijnt een + of - A als er verbruikt of bijgeladen wordt.

De accumonitor wordt regelmatig automatisch met de accu en de lader gesynchroniseerd voor een betrouw-

## VERVOLG HET ELEKTRISCH SYSTEEM

bare uitlezing van de laadstatus van de accu's en die moeten 's morgensvroeg dan vol zijn zijn. Als de lader zich in de 'float'-fase (continue fase) bevindt, beschouwt de accumulator de accu's als vol.

### HOEVEEL VERBRUIKEN WE EIGENLIJK?

Als je rustig vaart en niet langer dan nodig met vol vermogen, moet je onder normale omstandigheden gemakkelijk een hele dag zonder walstroom toekunnen. In voor- en najaar als de zon lager staat en er vaker meer bewolking is, zal de pont na een vaardag wellicht wat vaker aan de walstroom moeten.

### DISPLAYS TONEN OOK STORINGEN

Is er iets met de stroomvoorziening of met een roerprop aan de hand, dan tonen de betreffende display een cijfercode die begint met een E (error) en daarachter volgen 2 cijfers.

Voorbeeld: E05 staat voor een geblokkeerde motor/propeller.

Wordt een roerprop te warm, omdat de draaiende schroef weerstand moet overwinnen, dan verschijnt er links onderin een thermometersymbooltje.

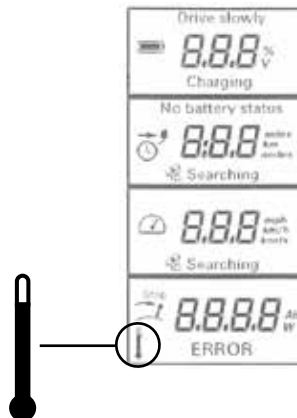
In het hoofdstuk *STORINGEN* op pagina 65 (één lijst aan boord, één in het kantoor) staat welke actie je bij welke foutcode moet ondernemen.



Wees scherp op codes die duiden op rommel in een schroef. Slierten nylon en vissnoer hebben ons tot dusver de meeste schade - en kosten - opgeleverd. Stop dan met gebruik van de betreffende roerprop.

## SAMENGEVAT

- *Het ochtendteam dient er wat het verbruik betreft, rekening mee te houden dat er 's middags meestal meer passagiers zijn en er juist dan stroom nodig is. Vaar zuinig en gebruik alleen vol vermogen als het nodig is.*
- *Hou tijdens het varen altijd het voltage op de accu-conditiemeter in de gaten, dat mag niet onder de 44 V komen, dat is belangrijker dan het stroompercentage en dus leidend.*
- *Nadert het de 44 V, dan vermogen terug nemen om beschadiging van de accu's te voorkomen, de pont aan de gele walstroomkabel leggen. Zie pagina 64 WALSTROOM/AARDLEKSCHAKELAARS*
- *Volg foutcodes altijd op om dure schade te vermijden! Foutcodes opzoeken in de witte Torqeedo handleiding in de bakskist.*
- *Ga niet zelf aan de accu's of het elektronisch systeem prutsen als er iets mee is, waarschuw een technicus, telefoonnummers op pagina 68.*





## KLEIN ONDERHOUD

Voor het dagelijks onderhoud zijn we met z'n allen verantwoordelijk. Pont en kantoor dienen schoon en representatief te zijn. Ook de stoep en de ramen.

Met het schepnet vissen we drijvende rommel uit de haven. Zo beschermen we het milieu, onszelf en anderen tegen rommel in een schroef en eventuele schade.



Als de prullenbak in het kantoor of de oranje viskist in de boeg vol rommel is, loop je met de kist naar buurman Jan Hoekstra, hij heeft de sepkey van de vuilcontainer.

Hou de bakskist schoon, kleffe folders kun je weggooiden en de fleec jack's voor kleumende passagiers dienen niet klam te zijn. Je kunt ze laten wassen bij het Badhuus.

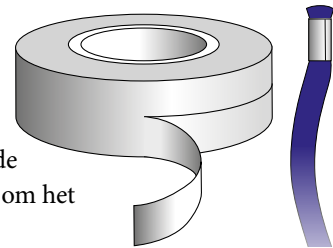
Uitrusting die niet gebruikt wordt, kan naar onze berging. De gereedschapskist altijd in de bakskist laten.

In het ruim ligt een waterslang met een koppeling die past op de elektriciteits-/waterkast op de steiger en in de boeg ligt een schrobber. Spuit dek en ankerbak schoon en om het water beter weg te laten lopen, is het handig om dat met z'n tweeën te doen, aan één kant staand. Neem de aluminium koppeling mee als je de waterslang weer van de kast haalt!

Schone zonnepanelen leveren meer stroom, een regenbui is meestal voldoende, maar veel meeuwenpoep verwijder je met water en een zachte doek. Als er plaats vrij is, kun je het staand vanaf de grote steiger doen. Draai de pont om de panelen op de andere dakhelft ook schoon te maken.

**Zonnepanelen nooit schoon spuiten met koud water in erg warm weer, daardoor kunnen ze barsten!** Schoonmaken dus 's ochtends vroeg of 's avonds laat.

Rafelende landvasten en vlaggenlijnen zijn een ergernis. Pak een rol ducttape, scheur die doormidden en wikkel de tape een paar keer strak om het rafelende eind.



## ACCU'S

Tractie-accu's moeten regelmatig gecontroleerd worden op het accuwaterniveau en dat wordt zonodig bijgevuld.

In het ruim bevindt zich een tank met gedemineraliseerd water die met een slang verboden is met het vulsysteem van de accu's.

**Het is niet de bedoeling dat iedereen maar accu's bijvult, want dat steekt heel nauw.**

**Ondeskundig bijvullen kan leiden tot dure schade, dus daarvoor zijn technici aangewezen.**

## JONGE SEUN UIT HET WATER

Als de *Jonge Seun* uit het water moet voor onderhoud aan de roerprops of omdat er rommel in een schroef zit, gebeurt dat bij jachtwerf Atlantic. Dan gaat er altijd een schipper mee die dit vaker gedaan heeft.

## VERVOLG ONDERHOUD

Vooraf Atlantic bellen dat de *Jonge Seun* eraan komt om uit het water gehesen te worden en of ze - indien nodig - een box vrij hebben. Meestal brengen we de pont na de middagdienst en wordt hij de volgende morgen om 8 uur uit het water gehesen.



Om het hijsen goed en veilig te laten verlopen zijn er 4 overbemeten sterke hijsogen aan weerszijden op de romp geplaatst waaraan met harpsluitingen 4 korte hijsbanden gekoppeld worden, die aan de 4 takels van de botenlift gehangen worden. De hijsbanden worden in het ruim bewaard.

Als de *Jonge Seun* na het seizoen de kant opgaat, wordt hij helemaal schoon gespoten.

De kunststof schroeven worden verwijderd en geïnspecteerd op dunne snoeren en draden die zich tussen schroef en motorhuis om de schroefas wikkelen. De gesteldheid van de anodes op de schroefassen wordt geïnspecteerd. Tandkranen in de schroefnaven worden gecontroleerd. De foto toont dat vrijwel alle tanden in de schroef afgebroken zijn door botsingen met harde drijvende voorwerpen, zoals stukken hout. Een schroef die er van binnen zo uitziet moet vervangen worden en dat doen we zelf. Er is een reserveschroef.



gecontroleerd. De foto toont dat vrijwel alle tanden in de schroef afgebroken zijn door botsingen met harde drijvende voorwerpen, zoals stukken hout. Een schroef die er van binnen zo uitziet moet vervangen worden en dat doen we zelf. Er is een reserveschroef.

## GROOT ONDERHOUD

Dat gebeurt altijd bij jachtwerf Atlantic en wordt zowel gedaan door onze technici als door externe bedrijven, zoals De Stille Boot, die de roerprops geleverd heeft. Om de 700 vaaruren dienen de keerringen in de roerprops vervangen te worden en dat doen onze technici. Deze 700-uren beurt voorkomt hoge kosten door verbrande of lekkende motoren.

Voordat de *Jonge Seun* in het voorjaar te water gaat,



krijgen de roerprops ongeveer dezelfde servicebeurt als mid-seizoen.

Wij worden door fabrikant Torqeedo beschouwd als professionele gebruikers, want de *Jonge Seun* wordt zeer intensief gebruikt, veel manoeuvres tijdens vele draaiuren door vele vrijwilligers.



's Winters worden door onze technici eventuele herstelwerkzaamheden of verbeteringen of doorgevoerd, vaak met hulp van meerdere vrijwilligers.



Eventuele versleten roerlagers worden vervangen door nieuwe die onze technici zelf gedraaid hebben.

Weer en wind laten 's winters sporen na op aluminium, die zijn te verwijderen met een vloeibaar schuurmiddel en gewone pannensponsen, zodat de pont in het voorjaar weer spic en span aan de diensten kan beginnen.

## ANTIFOULING

Een laag aangroei van zeepokken en zakpijpen verhoogt de waterweerstand en het stroomverbruik. Na het seizoen spuiten we het onderwaterschip schoon. De anodes op de romp, in en onder de roerprops functioneren alleen als ze van aangroei ontdaan zijn en ze mogen nooit geschilderd worden.

In het voorjaar voorzien we het onderwaterschip en de schroeven weer van een nieuwe laag antifouling (aangroeiwerende verf).

Met de *Jonge Seun* die er schoon en goed onderhouden uitziet, is het prettiger varen en als dat door een deskundige bemanning gedaan wordt, levert dat ons vertrouwen en goodwill op.

## SCHIPPERSKANTOOR

- **De sleutelkastje cijfercode: 1852**  
Codewijzigingen worden aangekondigd via de mail.
- De beschermkap van het kastje openen, toets de cijfercode in, open de klep met de draaiknop en haal de 2 sleutels eruit.  
Een foute code wissen met de reset schuifknop tussen de 2 rijen cijfers.



- Open de deur en de afsluitbare kast.
- Indien nodig: leg een parkeervergunning in je auto.
- Algehele check buiten/binnen op rommel of schade;
- Haal uit de afsluitbare kast de marifoon, personenteller, GSM, het PIN-apparaat, uit het kluisje - cijfercode 8822B - de geldtas en de draagtas.
- Check of er een nieuwe dagkasstaat op tafel ligt en vul jullie namen in met datum.
- Zit er € 50,- aan wisselgeld in de geldtas?
- Tas meenemen waarin: marifoon, GSM, geldtas, pontsleutels aan gele drijver, personenteller, QR-code en oranje magneetschakelaars.
- Het steigerbord meenemen en ophangen aan trapje.
- **Sluit de kast en het kantoor als je naar de pont gaat, hang de sleutel in het kastje en sluit die goed af.**

## NAAR DE PONT

- Hang het steigerbord aan de MFS en bind het achter vast (tegen klapperen als het waait).
- Open de bakskist en de afdekkap van het dashboard met de sleutels aan de gele drijver.
- Sleutel voor het ruim hangt in de bakskist aan een rode drijver.
- **Indien nodig: verwijder de walstroomkabel door aan de stekker te trekken en niet aan de kabel!**
- Zet achter de trap de hoofdstroomschakelaar aan, een kwartslag met de klok mee.
- Check het accupeil op de Victron accuconditiemeter. Die horen 's morgens voor 100% vol te zijn. Indien minder 70%, dan de pont aan de walstroom leggen. Gebruik het blauwe stopcontact linksboven op de stroomkast op de steiger.
- In het ruim liggen 2 steigerborden en 3 reddingsboeien.
- Hang de reddingsboeien aan de reling.
- In de bakskist liggen de pontvlaggen, 3 belbordjes en de landsvlag.

- Hijs de pontvlag aan de vlaggenmast op de steiger, hang het belbordje aan de reling en plaats de landsvlag achterop.
- Plaats de oranje magneetschakelaars en druk op het rechter knopje op beide displays van de control unit. Nu zijn de roerprops ingeschakeld en dat controleer je door even vermogen te geven met de hendels.
- Zet de roerstandaanwijzer en de luchthoorn aan op het schakelpaneel links.
- Meld de Havendienst (kanaal 11) dat de dienst begonnen is.
- Check of de GSM - met geluid! - aanstaat.
- Maak los en vaar naar de ZPS en check onderweg of de roerprops en de stuurinrichting goed werken.

## ZPS

- Algehele check van ponton en steiger op eventuele schade of andere onregelmatigheden.
- Hijs de pontvlag aan de vlaggenmast en hang het belbordje aan de reling op het ponton.
- Hang het steigerbord bovenaan het trapje van de pier naar de gangway met de leesbare kant naar de kop van de pier.

## SS

- Hijs de pontvlag aan de vlaggenmast en plaats het steigerbord bovenaan de gangway.

## TIJDENS DIENST

- Zakt het voltage, zichtbaar op de Victron, tijdens het varen onder de 44V, dan stoppen en de pont aan de walstroom leggen. Zie pagina 64.
- Tijdens een dienst en/of pauze nooit even bijladen, de laadtijd is veel te kort en schadelijk.

## BIJ SCHADE

- Is er schade aan pont of steigers, fotografeer die dan met de GSM en rapporteer dat op de dagkasstaat.
- Bel zonodig een bestuurslid of technicus, telefoonnummers op pagina 68.

## STORING ROERPROP

Een storing in een roerprop is zichtbaar in het betreffende display met een foutcode, b.v. E02. Zie daarvoor de geplastificeerde lijst *STORINGEN*, waarvan één aan boord en één in het kantoor ligt.

In de bakskist (of in het kantoor) ligt in een witte klapper de manual van Torqeedo roerprops. Daarin staat ook een lijst met foutcodes. Volg de instructie die bij de betreffende foutcode staat. Daar niet naar handelen kan dure schade tot gevolg hebben!

Kun je het niet oplossen, bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.

## CHECKLIST AFSLUITEN

- Haal de bordes en vlaggen weg bij de Sassteiger en de Zuiderpiersteiger.
- Zorg dat de fenders goed tussen pont en ons platform hangen en meer de pont af met de 3 dikke stroppen.
- Per marifoon afmelden bij de Havendienst.
- Leg alle blauwe landvasten in de bakskist.
- Doe de oranje magneetschakelaars in de draagtas.
- Draai de hoofdschakelaar uit, een kwartslag tegen de klok in.
- Leg de reddingsboeien en de steigerbordes in het ruim.
- **De steigerbordes niet met de beugels op elkaar zodat er geen krassen op de dure stickers komen!**
- Strijk de pontvlag op de MFS en de landsvlag en leg die in de bakskist met de belbordjes.
- Check of alles opgeborgen is en sluit de dashboardkap, het ruim en de bakskist af.
- Meenemen in de draagtas naar het kantoor: GSM, marifoon, geldtas, pontsleutels aan de gele drijver, personenteller en oranje magneetschakelaars.
- MFS-steigerbord meenemen naar het kantoor.
- Kas opmaken en € 50,- aan wisselgeld in de geldtas laten.
- Verdiensten noteren in dagkasstaat en die met de omzet in een plastic tasje in de kluis leggen.
- PIN-apparaat en GSM aan hun laders.
- Eventuele parkeervergunningen uit de auto's op de kluis leggen.
- De draagtas met pontsleutels aan gele drijver, de oranje magneetschakelaars in de kast zetten en die op slot doen.
- De volgende dagkasstaat klaarleggen, eventueel met opmerkingen van de afgelopen dienst(en).
- Kopjes afwassen, binnen en zonodig buiten opruimen.
- Laat geen kostbare dingen in het zicht liggen.
- Als de prullenbak vol is, dient die geleegd te worden in de afsluitbare achter het Badhuus;
- Deur op slot en de sleutels terughangen in het sleutelkastje en dat goed afsluiten.

### WALSTROOM / AARDLEKSchakelaars

- Geeft de Victron accumeter minder dan 75% aan, sluit dan de gele walstroomkabel aan. Gebruik het blauwe stopcontact **8171** linksboven op de walkast.
- Als je de kabel aangelegd hebt, dien je op de pont-telefoon de stroomtoevoer te activeren met de app **Connect4Shore** en stopcontact 8171 en *Jonge Seun* te selecteren.
- Als het **groene** lampje op de walkast boven stopcontact 8171 en het **rode** lampje op de rode Zenith acculaderkast in het ruim brandt, is de verbinding met de walkast in orde en wordt stroom geladen.
- Brandt het groene lampje op de walkast boven stopcontact 8171 niet, gebruik dan een ander stopcontact.
- Brandt het rode lampje op de acculaderkast niet, controleer dan of er een aardlekschakelaar uitgeschakeld is. Die kun je zelf terugzetten.
- Er zijn er twee kastjes met aardlekschakelaars, één op de zijkant van de walkast (1) en één aan boord in de verdeelkast (2) in het ruim.



Spring een aardlekschakelaar weer terug, dan is er zeer waarschijnlijk iets aan de hand met de walstroomkabel. Ga niet prutsen aan de kabel, maar bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.

**Verwijder de walstroomkabel altijd uit stopcontacten door aan de stekker te trekken en nooit aan de kabel waardoor in de stekker slechte verbindingen kunnen ontstaan.**

## STORINGEN

### LEK HYDRAULIEK STUURSYSTEEM

*Sturen gaat opeens veel lichter, koers houden wordt lastig.*

- 1 Controleer benedendecks of ergens hydraulische olie lekt. Snelle actie voordat alle olie uit de leidingen lekt en de pont vrijwel onbestuurbaar wordt!
- 2 Zorg dat je het lek zo goed mogelijk onder controle krijgt, door een lap strak om de leiding te wikkelen;
- 3 Vaar bij voorkeur naar de MFS waar we de beste reparatiemogelijkheden hebben;
- 4 De pont stuurt nu slechter, waarschijnlijk het beste op 1 roerprop. Vaar niet te snel!
- 5 Bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.

### LEKKE STUURPOMP

*De vrije slag in het stuur wordt (steeds) groter. Je kunt het stuur gemakkelijk door de uiterste stand draaien, koers houden wordt lastig.*

Snelle actie voordat de pomp het helemaal begeeft!

- 1 Vaar naar de MFS;
- 2 Bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.

### HYDRAULISCH SYSTEEM ONTLUCHTEN

Zie pagina 59.

### VIBRATIES

Check welke roerprop vibreert. Er zit er waarschijnlijk iets in de schroef. Lang doorvaren met vibraties kan dure schade tot gevolg hebben!

- Door een paar keer kort flink voor- en achteruit vermogen te geven kan de schroef weer vrij raken, maar forceer niks!
- Als de schroef vrij maken niet lukt, zit er niets anders op dan op 1 roerprop naar de MFS te varen.
- Bel Henk Jukkema, 0651 350 348

Zie hiernaast **FOUTMELDINGEN IN De display**.

### SCHADE AL OF NIET DOOR AANVARING

- Maak foto's of een filmpje van de situatie en schade.
- Bij een aanvaring met een schip, noteer je de naam van het schip, de schipper en zijn telefoonnummer.
- Bel Harry Verdegaal, 0642 966 257.
- Betreft het ernstige schade, meldt die dan ook aan de Havendienst.

### STORINGEN ROERPROPS

*Roerprops reageren niet bij aanvang dienst.*

- Staat de hoofdschakelaar aan?
- Zijn de 2 oranje mageneetschakelaars geplaatst?
- Staan beide displays in de control box aan?
- Welk % geeft de Victron accuconditiemeter aan?

Hierna de belangrijkste storingen. De overige staan in de Torqeedo Manual en die ligt aan boord, zit in de witte klapper.

*Roerprop stopt plotseling tijdens het varen.*

- Is de betreffende oranje magneetschakelaar nog geplaatst?
- Heb je per ongeluk de roerprop uitgezet met het rechter ronde knopje? Dan is de betreffende display blank.

### SCHROEF VERLOREN

- *Het vermogen van een roerprop komt niet boven de 400 à 500 Watt, loopt netjes zonder vibraties, wordt niet heet, de display geeft geen storing aan en er is geen schroefwater te zien.*
- Dan ben je een schroef verloren.  
Bel Henk Jukkema, 0651 350 348.
- Stop de dienst, de pont moet bij Jachtwerf Atlantic uit het water om er een nieuwe schroef op te zetten.

### ER ZIT IETS IN EEN SCHROEF!

*Niks forceren! Zie pagina 34!*

### FOUTMELDINGEN IN DE DISPLAY

**E02 Roerprop oververhit.** Waarschijnlijk zit er iets in de schroef. Let op thermometersymbooltje links onderin de display.

- Die roerprop niet gebruiken en op de andere roerprop naar de MFS varen.

**E05 Roerprop geblokkeerd.** Er zit iets in de schroef.

- Kort veel vermogen in tegengestelde richting geven, mogelijk komt de schroef vrij.
- Zoniet, dan op één roerprop naar MFS varen.

**E43 Voltage in de roerprops te laag.** Wanneer het voltage onder 44 V komt - dat geeft de Victron accuconditiemeter aan - dan stoppen met varen.

- Pont direct aan de walstroomkabel leggen.

**E07 Roerprop krijgt te veel stroom,** kan het vermogen niet kwijt. Waarschijnlijk zit er iets in de schroef.

- Let op thermometersymbooltje rechts onderin het display.
- Die roerprop niet gebruiken en op de andere roerprop naar de MFS varen.

*Ga niet zelf prutsen aan de techniek, maar bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.*

### BELANGRIJK!

*In de Torqeedo manual staat bij sommige storingen dat je met weinig vermogen kunt doorvaren (bedoeld voor boten met 1 roerprop die naar de kant moeten). Wij hebben 2 en gebruiken die met de foutmelding niet meer, dat voorkomt dure schade.*

## VERVOLG STORINGEN

### E21 *Calibratie control box ontregeld.*

Opnieuw calibreren:

- 1 Hou de **cal.** knop 10 sec. ingedrukt;
- 2 De display toont **cal up**: duw de hendel vooruit op vol vermogen en druk de **cal.** knop in;
- 3 De display toont **cal stp**: duw de hendel terug in de middenstand en druk de **cal.** knop in;
- 4 De display toont **cal dn**: duw de hendel achteruit op vol vermogen en druk de **cal.** knop in.

### E22 *Magnetische sensor defect.*

- Opnieuw calibreren, zie voor procedure E21.

### E23 *Vermogensbereik hendel klopt niet.*

- Opnieuw calibreren, zie voor procedure E21.

### E30 *Verbinding roerprop - electronics box faalt.*

- Check de stekkerverbindingen, de kabel ook op schade.

### E32 *Verbinding control box faalt.*

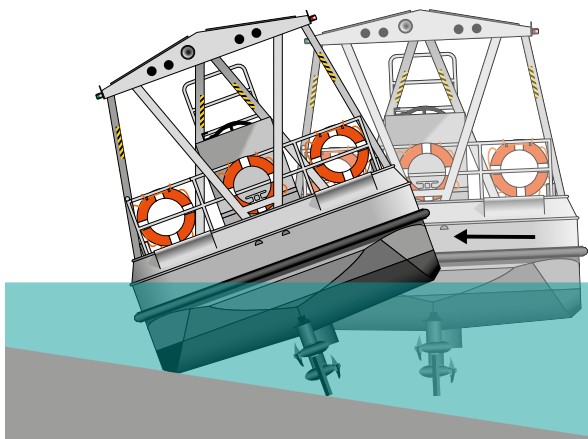
- Check de stekkerverbindingen, de kabel ook op schade.

### E33 *Algehele communicatiefout.*

- Check alle stekkerverbindingen en kabels op schade. Schakel de roerprops uit en start weer op.

*Als je er niet uitkomt, bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.*

Als de foutcode hier niet vermeld wordt, raadpleeg dan de Torqeedo Manual in de witte klapper.



## PONT MAAKT WATER

- 1 Check of de bilgepomp aangezet is op het schakelpaneel (links op het dashboard) en werkt. De bilgepomp - benedendeks onder het installatiepaneel - begint te werken zodra een vlotter door inkomend water omhooggeduwd wordt.
- 2 De co probeert benedendeks het lek te vinden en af te stoppen, b.v. met een fleec jack en legt daar een zak ballastgrint (25 kg) op.
- 3 Als de elektrische pomp het instromende water niet bijhoudt, gebruik dan ook de handpomp links in de zijwand van het luik naar beneden. De hendel bevindt zich in de luikopening aan de linkerkant naast de pomp.
- 4 Als beide pompen instromende water niet bijhouden, waarschuwt de stuurman de Havendienst, legt de toestand uit - we maken veel water - en zegt **wat** jullie **waar** gaan doen.
- 5 De co laat de passagiers reddingsvesten uit de bakskist pakken en zorgt dat ze rustig blijven. Als het water snel instroomt, is het geen optie om de pont aan een steiger te binden, passagiers te laten afstappen en hopen dat de landvasten de pont boven water houden, tenzij er direct een grote motorpomp op de kant klaar staat.
- 6 **Zinken is geen optie, zeker niet met passagiers aan boord! De veiligheid staat voorop! Zet de pont aan de grond!**  
Vaar de pont zo snel mogelijk naar de dichtstbijzijnde zanderige ondiepte bij een van de pieren (aan hogewal, rustig water) of naar de trailerhelling helemaal achterin de Willemshaven en draai parallel aan de pier of trailerhelling.
- 7 Laat de passagiers aan de pier-/hellingkant staan en zet de pont daar **dwars varend** en voorzichtig aan de grond, waarna de pont richting pier kantelt.
- 8 Zodra de pont goed aan de grond ligt, zet je de hoofdschakelaar uit om kortsluiting te voorkomen.
- 9 Stel de passagiers gerust. Als je veilig ligt, is van boord gaan door ouderen of kinderen nu niet aan te raden, men kan vallen of iets breken.
- 10 Als de Havendienst dat nog niet gedaan heeft, bel dan BDS Harlingen (André Borsch) 0651 571 616 of 0517 420 021 voor assistentie.
- 11 Zorg dat de pont niet van zijn plek drijft en wacht op assistentie.
- 12 Bel een technicus, telefoonnummers op pagina 68.

*Op elke procedure zijn uitzonderingen en noodsituaties verlopen zelden volgens plan. Het gaat er vooral om dat je kalm blijft, logisch en praktisch handelt.*

*Geen schipper belt zelf de media, dat doet een bestuurslid, telefoonnummers op pagina 68.*

We krijgen regelmatig buitenlandse toeristen aan boord die ook van alles over de haven willen weten, vandaar deze lijst met de meest voorkomende termen.

Duitsers noemen de zee (vaak) *Meer* en een meer *See* en een *binnenschip* is geen *Innenschiff* maar een *Lastkahn*.

Heb je het tegen een Brit over een *seadog*, dan denkt hij dat je het over een *zeeman* hebt, terwijl je waarschijnlijk een *seal* bedoelt. Een *marifoon* is geen ding om Mary mee te bellen. Hij kent wel de *VHF*(radio) en waarom de Britten een *potvis* een *sperm whale* noemen? Walvisvaarders dachten vroeger dat de grote holte in de kop van een potvis (± 2000 liter) sperma bevatte...

	<b>DU</b>	<b>ENG</b>
Aalschover	Kormoran	Cormorant
Accu	Batterie	Battery
Achtersteven	Stern	Stern
Achterruit	Zurück	Back
Antimagnetisch	Antimagnetisch	Antimagnetic
Baggeren	Baggern	Dredging
Baggerschip	Bagger	Dredger
Bakboord	Backbord	Port
Bemannig	Besatzung	Crew
Bergingsleepboot	Bergungsschlepper	Salvage tug
Binnenschip	Lastkahn	Barge
Boeg	Bug	Bow
Boei	Boje	Buoy
Bolder	Poller	Bollard
Breedte (v.e. schip)	Breite	Beam
Brouwerij	Brauerei	Brewery
Bruine vloot	Braune Flotte	Charter fleet
Bruinvis	Tümmeler	Porpoise
Co-schipper	Co-Skipper	Co-skipper
Dienst	Dienst	Shift
Diepgang 1,05 m	Tiefgang 1,05 m	Draught 3,44 ft
Eb	Ebbe	Ebb
Fontein	Springbrunnen	Fountain
Fooi	Tipp	Tip
Geleidelichten	Leading lights	Führungslichter
Gemeente	Gemeinde	Municipality
Getij	Tide	Tide
Geul	Schlucht	Channel
Havendienst	Hafendienst	Port service
Havenmeester	Hafenkapitän	Harbourmaster
Havensleepboot	Hafenschlepper	Harbour tug
Hoofdschakelaar	Hauptschalter	Main switch
Jonge Seun	Junger Sohn	Young Son
Kade	Kai	Quay
Kanaal	Kanal	Canal
Kanaal (radio)	Kanal	Channel
Klipper	Clipper	Clipper
Kotter	Kutter	Cutter
Kustvaarder	Küstenfrachter	Coaster
Landvast	Festmacher	Mooring line
Lengte	Länge	Length

Lichtschip	Feuerschiff	Lightship
LNG	Flüssiggas	LNG
Loodsboot	Lotsenboot	Pilot boat
Luik	Luke	Hatch
Marifoon	UKW-Radio	VHF
Meeuw	Möwe	Seagull
Mosselboot	Muschelboot	Mussel boat
Mijnveger	Minensuchboot	Minesweeper
Passagier	Passagier	Passenger
Pier	Pier	Pier
PIN-betaling	PIN-Zahlung	PIN payment
Plattegrond	Karte	Map
Ponton	Ponton	Pontoon
Potvis	Pottwahl	Sperm whale
Reddingsboot	Rettingsboot	Lifeboat
Reling	Seereling	Guard rail
Roerpropeller	Ruderpropeller	Steerable pod drive
Rondje haven	Hafenrunde	Harbour round trip
Ruim	Raum	Hold
Silo	Silo	Silo
Sleepboot	Schlepper	Tugboat
Sluis	Schleuse	Lock
Snelheid	Geschwindigkeit	Speed
Steiger	Mole	Jetty
Stichting	Stiftung	Foundation
Stroming	Strom	Current
Stuurboord	Steuerbord	Starboard
Stuurwiel	Lenkrad	Steering wheel, helm
Tarief	Bewertung	Rate
Toegangshek	Eingangstor	Entrance gate
Tros	Trosse	Hawser
Veerboot	Fähre	Ferry
Vloed	Flut	Flood
Vloeddeur	Hochwassertür	Flood door
Voorrang	Vorrang	Right of way
Vooruit	Voraus	Ahead
Vrijwilliger	Freiwillige	Volunteer
Vuurtoren	Leuchtturm	Lighthouse
Waddenzee	Wattenmeer	Wadden Sea
Walrus	Walross	Walrus
Weerbericht	Wettervorhersage	Weatherforecast
Windkracht 5	Windstärke 5	(Wind)force 5
Zandbank	Sandbank	Sandbar
Zandzuiger	Sandbagger	Suction dredger
Zeehond	Seehund	Seal
Zonnepaneel	Solarmodul, 12 x	Solar panel, 12 x
Zwaard	Seitenschwert	Leeboard

1 kW = 1,362 pk

1 km/u = 0,5399 knots, 1 km = 0,5399 zeemijl

Pont lengte x breedte 8,5 x 3,45 m

Waterverplaatsing ± 3,5 ton

Max. snelheid pont 11 km/u, dwars varend 3,5 km/u

2 x Torqeedo podmotor type Cruise 4.0 FP met werkschroeven

Accu capaciteit 2 x tractie-accupakket, 48V, 690Ah/C20, totaal 850 kg

Zonnepanelen 12 x Solar Frontier thinfilm, 170 Watt

## BELANGRIJKE TELEFOONNUMMERS

### BESTUUR

#### STICHTING HARLINGER HEEN & WEER

Lammert Brouwer, voorzitter

Ale Ypma, secretaris

Martha Wierda, penningmeester

### BETREFFENDE DE DAGELIJKSE DIENST :

Lammert Brouwer, 0654 352 103, l.brouwer@lefman.nl

- Contact met Havendienst, gemeente en media;
- Sponsoring.
- Calamiteiten.

Martha Wierda, 0650 888 825, marthawierda@gmail.com

- Voor administratieve zaken;
- Doorgeven omzet, bonnen en facturen;
- Inkoop huishouding.

Ale Ypma, 0655 358 188, ale.ypma57@gmail.com

- Zaken betreffende Badhuus kantoor;
- Bijzondere passagiers zoals gasten op uitnodiging van gemeente of provincie;
- Groepen die (buiten diensturen) met de pont meeewillen.

### COÖRDINATOR SCHIPPERSZAKEN

Liesbeth Buijs, 0610 884 817 of e.h.w.buijs@gmail.com

- Opgave nieuwe schippers;
- Problemen arbeidsverhoudingen.

### COMMUNICATIE, EXTERN/INTERN

Lammert Brouwer, 0654 352 103

Lex Vergnes, 0615 004 008

### ROOSTERS

Kees Ditzel, 0620 977 355 of kditzel@hotmail.nl

- Invoeren nieuwe namen;
- Uitleg over de roosters.

De schipperslijst met telefoonnummers, emailadressen en roosters is je toegestuurd. De instructeurs in de lijst zijn **vet** gedrukt.

### INSTRUCTEURS

**Kees Ditzel**, 0620 977 355

**Jouke Frieswijk**, 0621 230 269

**John Grotenboer**, 0625 443 827

**Henk Jukkema**, 0651 350 348

**Arjen van der Pol**, 0637 270 666

**Joppe Westerbeek**, 0624 280 602

### TECHNICI

**Algemeen:** **Henk Jukkema**, 0651 350 348

**Elektronica/accu's:** **Fridus Munniksma**, 0654 995 446

**Wim van der Meer**, 0683 490 981

**Mechaniek:** **Ate Enwerda**, 0653 925 424

**Piet Helfrich**, 0612 774 649

### INITIATIEFNEMER JONGE SEUN PROJECT

**Henk Jukkema**, 0651 350 348, info@jukkema.nl

- Samensteller/schrijver handboek.

### HAVENDIENST

Kanaal 11, 0653 752 587, Post 0517 412 512

### POLITIE, AMBULANCE, BRANDWEER

112, kan ook via de Havendienst - kanaal 11

## SPONSORS EN LEVERANCIERS

#### ANWB Donatiefonds

De Boer & De Groot Civiele Werken

BijRinus, Harlingen

Gemeente Harlingen

Flevodruk Harlingen

Iepen Mienskip Fûns, Provincie Fryslân

Jachtwerf Atlantic, Harlingen

Lijnema Accu's, Roodeschool

Arend Lambrechtsen Naval Engineering, Sneek

Maritieme Academie, Harlingen

RABO Coöperatiefonds NW Fryslân

ROC Friese Poort, Sneek

Snijtech, Joure

De Stille Boot, Heeg

Vereniging Vrienden van Voetveren

Waddenvereniging

#### ONTWERP CASCO

Arend Lambrechtsen Naval Engineering, Sneek

#### BOUWER

ROC Friese Poort, afdeling Maritieme Techniek, Sneek

#### ALUMINIUM SNIJPAKKET

Snijtech, Joure

#### ROERPROPELLERS, ZONNEPANELEN

De Stille Boot, Heeg

#### ACCU'S

Lijnema Accu's, Roodeschool

#### STUURCILINDERS

KBMF, St. Annaparochie

#### DRUKWERK

Flevodruk Harlingen

# BIJLAGE TARIEVEN EN VAARTIJDEN 2023

Omdat de tarieven en vaartijden per seizoen soms veranderen, worden die in deze bijlage vermeld.

## TARIEVEN

Prijs voor een geheel of gedeeltelijk rondje € 3,00.  
Oversteken voor € 1,00 bestaan niet meer.

Abonnement: € 30,-

Groepenuur: per half uur € 50,-  
per uur € 90,-

Boekje de Harlinger Haven: € 10,-

## INVAREN

Voor de diensten in april beginnen, dient elke schipper in te varen, om weer het manoeuvreergevoel op te doen van een paar maanden geleden.

## INSTRUCTIE

Voor en na diensten en op stille uren tijdens diensten.

## VAARTIJDEN ALS VERMELD IN HET ROOSTER

*Alle dagen: 12:00 - 14:30 uur en 14:30 - 17:00 uur*

Eerste vaardag: opening van het vaarseizoen van de bruine vloot, begin april.

Laatste vaardag: eind herfstvakantie, tenzij het langer mooi weer blijft.

Precieze data worden per email doorgegeven en kunnen, afhankelijk van het weer, variëren.

Tijdens evenementen kan het zijn dat 's avonds langer doorgevaren wordt.