VI: 572

VI:- 572

n. Bat. Gen.
VI
572

VOORSCHRIFTEN

BETREFFENDE DE

GEWESTELIJKE VAARTUIGEN.

Vastgesteld bij Beschikking van den Commandant der Zeemacht en Chef van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië van 28 November 1910 No. 12061.

BATAVIA
1911.

VI 572

VOORSCHRIFTEN

BETREFFENDE DE

GEWESTELIJKE VAARTUIGEN.

Vastgesteld bij Beschikking van den Commandant der Zeemacht en Chef van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië van 28 November 1910 No. 12061.

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 2-7-2010
Nomor Induk : 1692/PN/MUSIUM/2010
BIB - ID : 8886060
ITEM - ID : 2121207 86
Asal : Museum Pusat

BATAVIA
1911.

KON. BIBLIOTHEEK VAN K. EN W.

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEWESTELIJKE VAARTUIGEN.

HOOFDSTUK I.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

ART. 1.

De aangelegenheden betreffende de gewestelijke vaartuigen ressorteeren onder den Dienst van Scheepvaart van het Departement der Marine.

De hier volgende voorschriften zijn voornamelijk van toepassing op die vaartuigen, welke worden voortbewogen door mechanische kracht. Voor de andere gewestelijke vaartuigen worden deze voorschriften zooveel mogelijk opgevolgd, met uitzondering echter van Hoofdstuk I art. 7 (3 maandelijksch rapport materieel), art. 10 tot en met 13 (periodieke keuring), art. 17 (reisorderboekjes), Hoofdstuk II art. 2, al. 1 tot en met 4 (devies) enz., benevens uit den aard der zaak al datgene wat op werktuigen en ketels betrekking heeft.

Op 1 Januari van ieder jaar wordt van laatstgenoemde vaartuigen een staat volgens model Bijlage B ingediend aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart. Alle kolommen hiervan moeten worden ingevuld.

ART 2.

De gewestelijke vaartuigen staan ter beschikking van de Hoofden van gewestelijk bestuur, die toezicht op de diensten uitoefenen. Het beheer daarover wordt zoo mogelijk opgedragen aan beroepshavenmeesters of

aan personen, die op dit gebied ook technische kennis bezitten.

Wanneer de beheerder geen beroepshavenmeester is en in het gewest een gouv. stoomschip is gestationneerd, zullen de gezaghebber en 1e machinist daarvan toezicht uitoefenen op het onderhoud van en de zorg voor het vaartuig en de werktuigen en daartoe zoonoodig met het vaartuig varen. Hunne bevindingen en aanwijzingen deelen zij aan den beheerder mede. Voor het uitvoeren van kleine herstellingen verleenen zij hunne medewerking.

ART. 3.

De beheerder is verantwoordelijk voor het goed onderhoud van vaartuig, inventaris, machines en ketel en voor een goed en zuinig beheer van de voor het vaartuig beschikbare fondsen en goederen.

Hij zal zich herhaaldelijk in persoon overtuigen dat de voorschriften voor het onderhoud door het Inlandsch personeel worden opgevolgd; bij twijfel omtrent hetgeen hem te doen staat, zal hij zich laten voorlichten door deskundigen van oorlogsschepen, stoomschepen der Gouvernements Marine of van den Dienst der bebakening en kustverlichting of, zoo deze niet aanwezig zijn, zich wenden tot het Hoofdbureau van Scheepvaart.

Voor een goed onderhoud is het noodig, dat het vaartuig periodiek eenige op elkaar volgende dagen geheel ter beschikking van het personeel wordt gesteld. In den regel zullen 6 dagen voor elk tijdvak van 6 weken voldoende zijn.

ART. 4.

De beheerder regelt de werkzaamheden van het personeel van het vaartuig.

Het verdient aanbeveling den djoeragan de zorg op te dragen voor het geheele schip, met uitzondering van machines of motoren, stoomketels, pompen, kranen, kleppen en waterdichte sluitingen, machine- en ketelruim en de ruimte voor brandstofberging ingericht,

benevens de betrekkelijke inventarisgoederen en voorraden, waarvoor de zorg meer in het bijzomder aan den machinedrijver (motorist) wordt opgedragen.

ART. 5.

De beheerder draagt zorg, dat de voor den dienst en het onderhoud noodige artikelen tijdig worden aangevraagd of aangekocht.

Indien waarlooze machinedeelen zijn ingezet, neemt hij dadelijk maatregelen om nieuwe aan te vragen, of om de tijdelijk onbruikbare deelen te doen herstellen.

Indien de beheerder geen beroepshavenmeester is, roept hij daartoe de hulp in van de personen bedoeld in art. 10, indien verwacht kan worden dat zij spoedig ter plaatse zullen komen.

ART. 6.

Indien het beheer van een gewestelijk vaartuig in andere handen overgaat, wordt door den optredenden beheerder, ten overstaan van eene, door het Hoofd van gewestelijk bestuur te benoemen commissie van twee leden, (indien mogelijk eene commissie als bedoeld in art. 10) van den aftredenden beheerder het vaartuig en de administratie daarvan overgenomen. De toestand, waarin het vaartuig en de inventaris zich bevinden, wordt nagegaan en bij proces-verbaal in tweevoud vastgesteld.

Van dit proces-verbaal wordt het origineel exemplaar aan het Hoofd van gewestelijk bestuur, en het duplicaat door den optredenden beheerder onder schuifband, zonder geleidebrief, rechtstreeks aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart gezonden.

ART. 7.

Door den beheerder wordt op den 1en van elk kwartaal een rapport over het materieel opgemaakt, volgens model Bijlage A.

Alle rubrieken daarvan behooren met nauwgezetheid te worden ingevuld.

Het rapport wordt door tusschenkomst van het Hoofd van gewestelijk bestuur toegezonden aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart.

ART, 8.

De stoomketels der gewestelijke vaartuigen zijn, behoudens de door den Gouverneur-Generaal aan te wijzen uitzonderingen, niet onderworpen aan de bepalingen van het Reglement op het gebruik van stoomketels. (Stbd. 1909 No. 188).

ART. 9.

De stoomketels der gewestelijke vaartuigen zullen eens per jaar inwendig gekeurd moeten worden door een deskundig persoon.

Indien de tijd van keuring aanbreekt of om bijzondere redenen tusschentijdsche keuring noodig wordt geacht en er voorloopig geen uitzicht is, dat zulks door personeel onder het Departement der Marine ressorteerende zal kunnen geschieden, zal de Hoofdinspecteur van Scheepvaart worden gewaarschuwd, die het noodige zal verrichten om eene keuring van den ketel te doen plaats vinden.

Op de in dit artikel bedoelde keuring zijn de volgende voorschriften van dit hoofdstuk, voor zoover toepasselijk, van kracht.

ART. 10.

De gewestelijke vaartuigen zullen minstens één keer per jaar gekeurd worden.

Die keuring kan geschieden:

1°. Door de inspecteerende ambtenaren van Scheepvaart op eigen gezag.

2°. Door personeel der Koninklijke Marine of ambtenaren, daartoe aangewezen door den Commandant der Zeemacht of den Hoofdinspecteur van Scheepvaart.

3°. Op schriftelijke aanvraag van het Hoofd van gewestelijk of plaatselijk bestuur of den beheerder door eene commissie, daartoe aangewezen door den commandant van een oorlogsschip, den gezaghebber van een gouvernements-stoomschip of den gezagvoerder van een schip van den Dienst der bebakening en kustverlichting, wanneer de diensten aan die schepen opgedragen, zulks toelaten.

ART. 11.

Het tijdstip der keuring wordt door den persoon of door de commissie, welke die keuring zal uitvoeren, vastgesteld in overleg met den beheerder. Deze stelt het vaartuig met het personeel ter beschikking en verleent inzage van alle bescheiden op het vaartuig betrekking hebbende.

De beheerder moet steeds de keuring bijwonen. Indien hij in de onmogelijkheid verkeert de keuring bij te wonen, zal hij zich zoo mogelijk door een ambtenaar, die van het beheer op de hoogte is, doen vertegenwoordigen.

De persoon of de commissie, die keurt, is bevoegd het vaartuig onder eigen machinekracht te beproeven. Bij die vaartuigen, welke voortbewogen worden door explosiemotoren, zal de bedrijfszekerheid van den motor worden nagegaan.

Indien de ketel van het vaartuig gedurende de laatste 6 maanden niet op grond van art. 9 inwendig is onderzocht, zal dit onderzoek tevens plaats vinden.

De commissie zal op haar verzoek inzage krijgen van de orderboekjes en overige bescheiden welke op het vaartuig betrekking hebben.

Zoo mogelijk wordt bij de keuring het kompas geverifieerd.

ART. 12.

Van den uitslag der keuring wordt een procesverbaal in drievoud opgemaakt. Een exemplaar hiervan wordt rechtstreeks onder schuifband aan het Hoofd

van gewestelijk bestuur en het tweede exemplaar aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart toegezonden.

Het derde wordt aan den beheerder uitgereikt.

ART. 13.

In het proces-verbaal wordt vermeld:

a. de toestand van romp en betimmering (hierbij aan te geven of het schip droog is gezet en of de huid van het schip in haar geheel is kunnen worden nagezien),

b. de toestand der werktuigen (hierbij aan te geven, of het vaartuig onder eigen machinekracht is beproefd),

c. de toestand der ketels (hierbij aan te geven of de ketel inwendig is onderzocht en of de stoommeters en de belasting der veiligheidskleppen zijn gecontroleerd).

d. de toestand van den inventaris,

e. of herstellingen noodig zijn (daaronder ook te verstaan aanvulling van waarlooze deelen voor machine of ketel).

Indien herstellingen noodig zijn, welke niet met eigen middelen kunnen worden uitgevoerd, dan wordt bij het proces-verbaal een lijst gevoegd, waarop, duidelijk omschreven, de noodig geachte herstellingen en aanvullingen worden vermeld, zoo noodig toegelicht door teekeningen. Tevens wordt aangegeven, of het vaartuig, in verband met zijn ouderdom, de herstellingen waard wordt geacht, alsmede waar deze kunnen worden uitgevoerd.

Indien, in afwachting eener beslissing omtrent herstelling, het noodig is voorloopige maatregelen te te treffen (als bijv. het voorschrijven van een lageren werkdruk voor een ketel), wordt dit op het proces-verbaal aangeteekend. De beheerder is gehouden dergelijke tijdelijke voorschriften op te volgen.

Ingeval bij de keuring bevonden wordt, dat het onderhoud te wenschen heeft overgelaten, behoort dat mede, zonder aanzien der betrokken personen, in het proces-verbaal te worden vermeld.

ART. 14.

Indien op het proces-verbaal van keuring van een gewestelijk vaartuig vermeld wordt, dat het onderhoud van het vaartuig of van de inventarisgoederen te wenschen heeft overgelaten, dan wel indien zulks op andere wijze is gebleken, stelt het Hoofd van gewestelijk bestuur een onderzoek in, of door het land schade is geleden en c. q. of dit geheel of ten deele te wijten is aan onrechtmatige handelingen van eenig landsdienaar, dan wel aan het nalaten der zorg, waartoe deze gehouden is; in het bevestigend geval wordt de betrokken landsdienaar daarmede in kennis gesteld.

Tot het bepalen van het bedrag der schade, die door onrechtmatige handelingen of door zorgeloosheid of nalatigheid is ontstaan, kan het Hoofd van gewestelijk bestuur zich laten voorlichten door de commissie of door den persoon, die het vaartuig gekeurd heeft, dan wel door andere personen met voldoende technische kennis. De beheerder zal in de gelegenheid worden gesteld zich schriftelijk te verdedigen tegen het oordeel der commissie alsook tegen het bepaalde bedrag der schade.

Een omstandig rapport van den uitslag van het onderzoek wordt gezonden aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart; bij dit rapport worden alle gegevens verstrekt, die voor de beoordeeling der aangelegenheid kunnen dienen, en waarop c. q. het voorstel tot vervolging kan worden gegrond. De eventueele verdediging van den beheerder wordt mede overgelegd.

Indien de betrokkene zich bereid verklaart het bedrag der schade vrijwillig in 's Lands kas te storten, moet het bovenbedoeld rapport vergezeld worden door de mededeeling dezer bereidverklaring. Het stortingsbewijs wordt eveneens bijgevoegd, dan wel zoo spoedig mogelijk nagezonden.

Zie voorts art. 82 van de comptabiliteitswet en Staatsblad 1904 No. 241.

OPCARD 101 V3

ART. 15.

Het Hoofd van gewestelijk bestuur bepaalt, wie bevoegd zijn reisopdrachten te verstrekken aan de djoeragans van gewestelijke vaartuigen en doet daarvan mededeeling aan den beheerder, die den djoeragan zal instrueeren.

ART. 16.

De djoeragan is verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn vaartuig. In verband met de gesteldheid van het vaarwater en den stand van het water regelt hij koers en vaart en bepaalt hij of er bij duisternis, slecht zicht of hooge zee al dan niet gevaren kan worden.

De beheerder kan, voor zoover dit betreft de behandeling van machines en ketel en het onderhoud van de machinekamer, het ketelruim, de bergplaatsen voor brandstof, benevens den inventaris en de waarlooze deelen, rechtstreeks orders geven aan den machinedrijver.

De personen die bevoegd zijn opdrachten te verstrekken aan den djoeragan, kunnen ingrijpen in de navigatie, zij zullen dit echter alleen doen, wanneer dringende dienstbelangen dit vorderen en zijn verantwoordelijk voor de gevolgen van dit ingrijpen.

Andere passagiers zullen zich nimmer met de navigatie bemoeien en geen bevelen geven aan wien ook der equipage.

ART. 17.

Ten einde een juist overzicht te verkrijgen van de verrichtingen van de gewestelijke vaartuigen in de verschillende gewesten, worden reisorderboekjes verstrekt; bij alle reizen zal de beheerder zorg dragen, dat dit nauwkeurig wordt ingevuld. Op 1 Januari en 1 Juli wordt het reisorderboekje afgesloten en door den beheerder rechtstreeks toegezonden aan het Hoofdbureau van Scheepvaart.

De noodige reisorderboekjes worden jaarlijks door de zorg van genoemd bureau verstrekt.

KON. BAT. GENOOTSCHAP VAN K. EN W.

ART. 18.

Slechts bij uitzondering zal door de gewestelijke vaartuigen worden gevaren tusschen zonsondergang en zonsopkomst.

ART. 19.

Wanneer gebankte of kleine vuren worden gehouden zal minstens anderhalf uur tijd worden gegeven om stoomklaar te maken.

Een stoomvaartuig mag nimmer langer dan een half uur achtereen klaar worden gehouden tot onmiddellijk vertrek.

HOOFDSTUK II.

FONDSEN VOOR ONDERHOUD, VERLICHTING EN SMEERMIDDELEN.

INVENTARISGOEDEREN EN WAARLOOZE DEELEN.

ART. 1.

Voor elk gewestelijk vaartuig is een bedrag vastgesteld, hetwelk jaarlijks besteed mag worden voor gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen.

Onder normale omstandigheden is dit bedrag voldoende voor het aanschaffen van olie voor verlichting en smering, gereedschappen, verf, pakkingstoffen, touwwerk, enz., en voor het bekostigen van kleine herstellingen aan schip en inventaris.

Wanneer door bijzonder drukke diensten of andere buitengewone omstandigheden te voorzien is, dat deze fondsen niet toereikend zullen zijn, vraagt het Hoofd van gewestelijk bestuur machtiging tot overschrijding aan den Commandant der Zeemacht en Chef van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië, onder opgaaf van de reden daarvoor.

De kosten van de aanschaffing van materialen van groote waarde (bijv. nieuwe tenten, anker of sloep)

QPCARD 101 V3

worden niet uit deze fondsen gekweten; voor deze uitgaven is afzonderlijke machtiging van den Commandant der Zeemacht noodig (zie voorts art. 4).

De Hoofden van gewestelijk bestuur zijn gemachtigd tot hetdoen van uitgaven voor het aanschaffen van brandstoffen ten behoeve der gewestelijke vaartuigen. Deze bevoegdheid is een uitvloeisel van het besluit der Regeering, waarbij het vaartuig in dienst is gesteld.

ART. 2.

Aan ieder gewestelijk vaartuig wordt een devies verstrekt, waarin de verschillende gegevens betreffende het schip, die van belang kunnen zijn, in beknopten vorm zijn bijeengebracht en de herstellingen, verricht door het Marine-etablissement of door particulieren, worden vermeld.

Op het Marine-etablisement worden de herstellingen ingevuld van wege die inrichting.

In het devies komt een lijst voor van inventarisgoederen en waarlooze deelen, waarmede het vaartuig is uitgerust en eene opgave van de teekeningen, die bij het schip behooren.

Het devies wordt in Juli van ieder jaar aan het Hoofdbureau van Scheepvaart ingezonden om het daar berustende exemplaar te laten bijwerken.

De beheerder zorgt er voor dat aan de voorschriften in het devies vermeld wordt voldaan.

ART. 3.

De beheerder houdt de navolgende boeken bij:

a. een restantenboek, ingericht volgens het model gegeven onder bijlage C en waarin alleen die artikelen worden vermeld, welke aan een geregeld verbruik onderhevig zijn, en welke dus uit de gelden voor gewoon onderhoud toegestaan, worden aangeschaft of vernieuwd.

b. een aanvragenboek, ingericht volgens het model gegeven onder bijlage D.

c. een boek van dagelijksch verbruik, ingericht volgens het model gegeven onder bijlage E.

ART. 4.

Indien de kosten der vernieuwing niet ten laste van de in art. 1 genoemde fondsen komen, wordt bij de aanvraag tot machtiging voor den aanschaf of aanmaak van nieuwe goederen (c. q. verstrekking uit den voorraad der Marine-magazijnen of aanmaak bij het Marine-etablissement) gevoegd een proces-verbaal, waaruit de onbruikbaarheid of het te loor gaan blijkt. Dit proces-verbaal wordt opgemaakt door eene commissie van 2 leden, aan te wijzen door het Hoofd van gewestelijk of plaatselijk bestuur, ten overstaan van den beheerder, volgens model bijlage F.

Het proces-verbaal wordt in enkelvoud gezonden aan het Hoofdbureau van Scheepvaart, indien het te loor gegane goederen betreft of indien tot vernietiging van afgekeurde goederen wordt geadviseerd, in tweevoud, wanneer tot verkoop van afgekeurde goederen wordt geadviseerd.

Indien geen bedenkingen bestaan, worden de exemplaren van het proces-verbaal gefiatteerd teruggezonden. Met de afgekeurde goederen wordt vervolgens gehandeld als op het proces-verbaal zal zijn aangegeven.

ART. 5.

Wanneer goederen bij particulieren worden aangeschaft, zal steeds worden toegezien, dat de qualiteit goed is en dat de kosten billijk zijn. Smeerolie zal als regel uit 's Lands voorraden (Algemeene pakhuizen te Batavia of Marine-magazijnen te Soerabaja) worden betrokken en niet plaatselijk of elders worden ingekocht, om te voorkomen dat minderwaardige olie wordt gebruikt voor de machines.

Indien de beheerder van het vaartuig geen voldoende technische kennis bezit om hierover te kunnen oordeelen, of indien de goederen niet ter plaatse worden aangeschaft, zal voor dit toezicht gehandeld worden

OPCARD 101 V3

als in hoofdstuk III, art. 8, 9 en 12 is aangegeven.

Indien artikelen, welke urgent noodig zijn niet door plaatselijken inkoop kunnen worden verkregen en niet spoedig van elders ontvangen kunnen worden, zal de hulp van oorlogsschepen of gouv. stoomschepen worden ingeroepen.

Worden op deze wijze artikelen ontvangen, dan zullen reçu's in drievoud worden opgemaakt waarvan één exemplaar wordt gezonden aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart, één exemplaar wordt afgegeven aan hem, die de artikelen afstaat, terwijl het derde exemplaar voor den beheerder is.

ART. 6.

Voor het beheer der fondsen voor gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen diene het volgende als leidraad:

Als algemeene regel geldt, dat de noodige behoeften plaatselijk worden ingekocht, indien de artikelen ter plaatse van de gewenschte qualiteit zijn te verkrijgen en de prijzen zoodanig zijn, dat het geen voordeel voor den lande geeft, ze van elders te betrekken.

ART. 7.

Indien men artikelen uit 's lands magazijnen wenscht te be trekken of bij het Marine-etablissement te doen aanmaken, zoo behoort dit steeds te geschieden door een aanvraag, onder schuifband in te dienen aan het Hoofdbureau van Scheepvaart.

Munitiën en ernstvuurwerken worden op een afzonderlijke aanvraag gebracht.

Kleedingstukken worden eveneens op eene afzonderlijke aanvraag gebracht.

Zeekaarten kunnen tegen betaling worden ontvangen van de beheerders der onderdepôts van zeekaarten. Onderdepôts zijn gevestigd te Tandjong-Priok, Soerabaja, Makasser, Emmahaven, Sabang, Pangkalan-Brandan en Samboe. Een opgaaf der verkrijgbare kaarten en gidsen komt voor in den regeeringsalmanak.

ART. 8.

De aanvragen worden opgemaakt in enkelvoud, volgens model bijlage G. Alle kolommen van de aanvraag worden door den inzender ingevuld.

Bij de benaming der artikelen wordt de marine-prijslijst nauwkeurig gevolgd. Waar bij uitzondering het artikel in de prijslijst niet voorkomt, behoort duidelijk omschreven te worden, wat men verlangt. Bij omvangrijke aanvragen worden binnenvellen ingenaaid.

Het overleggen van teekeningen met ingeschreven maten is noodig voor alle artikelen, die aangemaakt moeten worden, tenzij het betreft een aanvraag van nieuwe tenten en met zekerheid bekend is, dat door het Marine-etablissement reeds tenten voor het vaartuig zijn geleverd of het vaartuig aldaar in reparatie is geweest en daarna niets aan de afmetingen der tenten is veranderd.

Teekeningen van aan te maken tenten moeten de tenten voorstellen wanneer alle rek eruit is; op de zeilmakerij worden dan de afmetingen zooveel noodig verkleind. Indien de tenten geschilderd zullen worden, moet dit op de aanvraag worden vermeld; alsdan wordt bij den aanmaak op minder rek gerekend.

De in te leveren teekeningen moeten op calqueerlinnen met donkerzwarten inkt worden gemaakt, daar dit een vereischte is voor het maken van lichtdrukken, en worden voorzien van den naam van het vaartuig, en nummer (of datum) der aanvraag; voorts worden ze aan de aanvraag gehecht.

ART. 9.

Ten einde onnoodige onkosten te voorkomen, moet met het aanvragen der hoeveelheden rekening worden gehouden met de verpakking, zooals die bij enkele artikelen in de prijslijst is aangegeven.

ART. 10.

Bij aanvragen van pakking moet, behalve de soort,

mede opgegeven worden voor welk machinedeel zij bestemd is en welke de binnen- en buitenwerksche diameters zijn.

Van hutgordijnen en tafelkleeden worden de afmetingen opgegeven.

Voor den aanmaak van roosterijzers voor stoomsloepketels in sloepen van 25', 28' en 30' lengte is geen teekening noodig zooals bij andere aan te maken roosterijzers; eene opgave van marine- en fabrieksnummer van het betreffende vaartuig is in dit geval voldoende. Bij aanvragen van indiarubberringen voor partrijspoorten moet een teekening met ingeschreven maten worden ingediend en vooral ook de verlangde dikte van de ringen worden vermeld.

Bij aanvragen van een sloep moet opgave gedaan worden van den onderlingen afstand van de davits, waarin de sloep moet worden geheschen.

ART. 11.

Van alle wijzigingen door het Hoofdbureau van Scheepvaart in aanvragen aangebracht wordt den betrokken inzenders mededeeling gedaan. Eveneens wordt den aanvrager opgave gezonden van die aangevraagde goederen, welke door gebrek aan voorraad als anderszins niet verstrekt konden worden. In dit geval worden bedoelde goederen nagezonden en behoeven niet voor een tweede maal te worden aangevraagd, daar dat verwarring zou kunnen stichten. Indien aankoop van reeds aangevraagde, doch niet in voorraad zijnde goederen noodig is, wordt zulks onmiddellijk den Hoofdinspecteur van Scheepvaart bericht, met verwijzing naar de desbetreffende aanvraag.

Bestaat het vermoeden, dat de aanvraag in het ongereede is geraakt, zoo kan de inzender zich tot het Hoofdbureau van Scheepvaart wenden om inlichtingen; ter voorkoming van oponthoud kan hierbij een afschrift gevoegd worden van de oorspronkelijke aanvraag: het woord „afschrift" behoort hierop duidelijk te worden vermeld.

ART. 12.

Artikelen, die ten behoeve van de gewestelijke vaartuigen worden verstrekt uit 's lands voorraden, worden bij voorkeur verzonden per rijksgelegenheid; alleen wanneer met het wachten hierop te veel tijd gemoeid zoude zijn of indien de aanvrager zulks verzoekt (zie laatste alinea), worden de goederen per particuliere gelegenheid verscheept.

De beheerders zullen dit laatste echter zooveel mogelijk beperken door de benoodigde artikelen aan te vragen, geruimen tijd vóór de voorraad geheel is uitgeput en voorts door hunne aanvragen op een zoodanig tijdstip in te zenden, dat de goederen kunnen worden medegegeven aan een Gouv. S. S., dat na periodieke dokking naar zijn station terugkeert, of dat het in het betrokken gewest gestationneerd Gouv. S. S. komt vervangen.

Indien de beheerder in een bijzonder geval onmiddellijke toezending wenscht, moet boven de aanvraag het woord „spoed" geplaatst worden.

ART. 13.

Bij verscheping met particuliere gelegenheid is volgens art. 509 van het Wetboek van Koophandel voor Ned.-Indië één exemplaar cognossementfactuur bestemd als verantwoordingsstuk van den afzender (magazijnmeester of beheerder) tegenover den schipper (gezagvoerder) van het overbrengende schip, een tweede wordt bij de ontscheping door den schipper bovengenoemd tot zijn décharge aan den geadresseerde ter teekening aangeboden, terwijl een derde cogn. factuur, vergezeld van de triplicaatbon dan wel van alle bons, naar mate de goederen door het Marine-etablissement dan wel uit de voorraden te Batavia of Sabang worden verzonden, door den afzender rechtstreeks aan den ontvanger wordt toegezonden, welk exemplaar bij den geadresseerde blijft berusten.

Heeft de verscheping met een rijksgelegenheid plaats, dan is de gang van zaken geheel als in het eerste

lid omschreven, behalve dat in de plaats van de cogn. facturen, alsdan afpakkingslijsten komen, waarbij ook kan worden volstaan met opgave van het soort van colli, van de merken der colli, benevens van den aard van den inhoud.

ART. 14.

Wordt bij ontvangst van goederen beschadiging, te kort als anderszins bevonden, dan wordt dit door den beheerder geconstateerd bij proces-verbaal in enkelvoud hetwelk aan het Hoofdbureau van Scheepvaart wordt toegezonden.

Bij vermissing of beschadiging van colli wordt dit proces-verbaal ten overstaan van een gedelegeerde van den bevelhebber of gezagvoerder van het aanbrengende schip opgemaakt en door dezen mede onderteekend.

ART. 15.

De waarde van het uit 's lands voorraden verstrekte voor gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen vermeerderd met de kosten der verzending, komt ten laste der in art. 1 genoemde fondsen.

Indien de verscheping per rijksgelegenheid geschiedt, worden hiervoor geene kosten in rekening gebracht.

Worden uit de reserve-magazijnen artikelen van minder dan de volle waarde verstrekt, dan zal zulks op de factuur worden genoteerd.

ART. 16.

Voor het betrekken van munitiën en ernstvuurwerken uit oorlogsmagazijnen in de buitenbezittingen moeten de plaatselijk vigeerende voorschriften worden gevolgd.

HOOFDSTUK III.

HERSTELLINGEN EN DOKKEN.

ART. 1.

Gebreken aan romp, betimmering, machines, ketels

of inventarisgoederen worden zoo mogelijk met eigen middelen en eigen personeel hersteld. Bij de uitvoering van herstellingen, die door anderen worden verricht, wordt door het personeel aan boord zooveel mogelijk assistentie verleend, tenzij die hulp niet verlangd wordt.

ART. 2.

Zijn de gebreken van dien aard, dat zij met de aan boord aanwezige middelen niet behoorlijk kunnen worden hersteld, dan kan de hulp worden ingeroepen van een in het gewest vertoevend oorlogsschip, Gouv. S. S. of S. S. van den Dienst der bebakening en kustverlichting. Het verzoek daartoe wordt in den regel tot het Hoofd van gewestelijk bestuur gericht; is echter een der genoemde schepen ter plaatse aanwezig, dan kan de beheerder van het gewestelijk vaartuig zich rechtstreeks in verbinding stellen met den commandant, gezaghebber of gezagvoerder.

ART. 3.

Zijn de gebreken zoodanig, dat zij met de aan boord der hiervoren genoemde schepen aanwezige middelen evenmin behoorlijk kunnen worden hersteld, of is een dergelijk schip niet in het gewest aanwezig of spoedig te verwachten, dan kan de hulp van particuliere werklieden worden ingeroepen en kunnen de benoodigde materialen worden ingekocht, of zullen de herstellingen aan eene particuliere of Rijksinrichting worden uitgevoerd.

ART. 4.

In geval het betreft kleine en weinig kostbare herstellingen, welke uit de fondsen voor gewoon onderhoud bestreden worden, is tot het uitvoeren daarvan geen nadere goedkeuring noodig.

In geval de kosten niet uit de fondsen voor gewoon onderhoud behooren te worden gekweten, doch minder dan *f* 200 bedragen, kan het Hoofd van gewestelijk bestuur de herstellingen zonder voorafgaande machtiging

doen uitvoeren en wordt alleen goedkeuring gevraagd op de handeling.

Dit artikel is niet van toepassing op herstellingen, welke op het Marine-etablissement of te Tandjoengpriok worden uitgevoerd.

ART. 5.

Voor herstellingen ten behoeve van gewestelijke vaartuigen, welke op het Marine-etablissement of te Tandjoengpriok zullen worden uitgevoerd, zoomede voor alle herstellingen, waarvan de kosten *f* 200 zullen overschrijden, wordt de machtging van den Commandant der Zeemacht vereischt.

Het Hoofd van gewestelijk bestuur verstrekt, ter verkrijging hiervan, aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart eene opgave der te verrichten herstellingen (zoo mogelijk met voorloopige raming van kosten afzonderlijk voor:

a. romp en betimmering, *b.* werktuigen, *c.* ketels).

Voor het verkrijgen van de noodige gegevens hiertoe zal het vaartuig slechts dan op de helling worden gehaald of in het dok opgenomen, wanneer vermoed wordt, dat de kosten van de herstelling, — welke alleen op een helling of in het dok kunnen worden opgenomen, — aanzienlijk zullen zijn.

In spoedeischende gevallen kan telegraphisch machtiging gevraagd worden; slechts dan wanneer ook hiermede te veel tijd gemoeid zoude zijn, kan onder nadere goedkeuring met de reparatie worden aangevangen.

Onder de herstellingen mag nimmer worden opgenomen aanvulling van inventarisgoederen, welke ten laste behoort te komen van fondsen voor onderhoud, verlichting en smeermiddelen.

Bij herstellingen op het Marine-etablissement of te Tandjoengpriok dient de opgave der te verrichten herstellingen slechts als leidraad en wordt het geheele schip nagezien. Bij herstellingen elders moet alles zooveel mogelijk omschreven worden en zullen algemeenheden in de opgave worden vermeden.

ART. 6.

Voor wijzigingen aan de inrichting van romp of betimmering, zoomede voor belangrijke wijziging der beschildering wordt immer vooraf machtiging gevraagd. Een voorstel hiertoe moet behoorlijk gemotiveerd en toegelicht worden en zoo noodig vergezeld zijn van teekeningen en van gegevens betreffende de te verplaatsen gewichten.

Een stoomleiding, die vernieuwd of hersteld is geworden, mag niet in gebruik worden genomen, alvorens zij beproefd is door persen met koud water tot den dubbelen werkdruk.

ART. 7.

Bij alle door particulieren te verrichten herstellingen zal deskundig toezicht worden uitgeoefend op de uitvoering en op de in rekening te brengen kosten.

Te Tandjoengpriok wordt dit toezicht geregeld door den Hoofdinspecteur van Scheepvaart; elders in Ned.-Indië door den Hoofdinspecteur van Scheepvaart of door het Hoofd van gewestelijk bestuur. Voor herstellingen die te Singapore worden verricht, is het toezicht opgedragen aan den havenmeester te Samboe.

Voor het houden van toezicht komen in aanmerking:

1e. de beroepshavenmeesters;

2e. personeel van een ter plaatse vertoevend oorlogsschip, Gouv. S. S. of S. S. van den Dienst der bebakening en kustverlichting.

In het geval sub 2 richt het Hoofd van gewestelijk (c. q. van plaatselijk bestuur) een desbetreffend verzoek aan den bevelhebber, welke, in geval zijn opdracht dit toelaat, personeel hiervoor aanwijst.

ART. 8.

Wanneer een vaartuig aan eene Rijks- of particuliere inrichting aankomt om te dokken of herstellingen te ondergaan, geeft de djoeragan daarvan zoo spoedig mogelijk kennis:

a. bij aankomst te Tandjoengpriok aan den havenmeester, die het Hoofdbureau van Scheepvaart waarschuwt;
b. te Soerabaja, aan den Directeur van het Marine-etablissement;
c. elders in Ned.-Indië, aan het Hoofd van plaatselijk bestuur;
d. te Singapore, aan den Consul Generaal der Nederlanden.

De djoeragan overhandigt eene reparatielijst aan den met het toezicht belasten persoon (te Soerabaja aan den Directeur van het Marine-etablissement) en stelt zich met de bemanning van het vaartuig onder diens bevelen.

Met het vaartuig moeten alle waarlooze deelen worden medegezonden, alle inventarisgoederen, en het devies met de bijbehoorende teekeningen.

ART. 9.

De met het toezicht belaste persoon treedt in overleg met den directeur der inrichting (buiten Ned.-Indië door tusschenkomst van den Nederlandschen consulairen ambtenaar) en doet dezen eene gespecificeerde raming van de kosten en van den duur der reparatie opmaken.

In geval reeds eene voorloopige raming werd ingediend en goedgekeurd en de nieuwe raming deze niet noemenswaard te boven gaat, kan daarop met de herstelling worden aangevangen.

Is de raming beduidend hooger dan de voorloopige, of werd nog geen voorloopige raming ingediend, dan geeft de persoon die met het toezicht belast is, den Hoofdinspecteur van Scheepvaart per draad kennis van de geraamde kosten (gesplitst in *a.* romp en betimmering, *b.* werktuigen, *c.* ketels) en vermoedelijken duur der reparatie. Uitgezonderd in spoedeischende gevallen, mag nu niet met de herstellingen worden aangevangen, alvorens daartoe machtiging is verleend.

ART. 10.

Tegen den tijd dat de reparatie af zal loopen, draagt de persoon met het toezicht belast, den djoeragan op de noodige maatregelen te nemen, om het vaartuig voor den dienst gereed te maken; wanneer het vaartuig naar zijn station gesleept zal moeten worden, of daarheen gekonvoieerd, geeft hij den Hoofdinspecteur van Scheepvaart tijdig kennis van den datum van gereedheid.

Na beëindiging der reparatie maakt de persoon met het toezicht belast een rapport op, gesplitst als in art. 9, waaruit duidelijk blijkt, hetgeen verricht is, en waarin tevens een oordeel wordt uitgesproken aangaande de hoedanigheid van het geleverde werk en de daarvoor gerekende kosten. Indien een proeftocht werd gehouden, worden de gegevens daarvan bij het rapport gevoegd.

Het rapport wordt gezonden aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart.

Bovendien verstrekt hij den betrokken beheerder een volledige opgaaf der uitgevoerde werkzaamheden.

ART. 11.

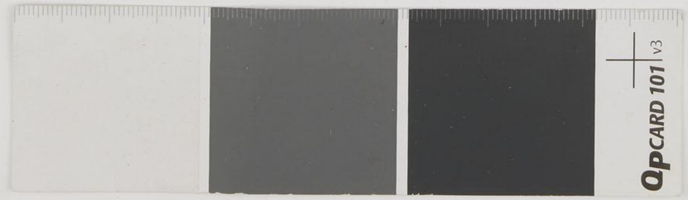
Moet de laatst goedgekeurde raming overschreden worden, indien gedurende het werk of bij het dokken gebreken worden ontdekt, die te voren niet bekend waren, zoo wordt ten opzichte dier overschrijding gehandeld als in art. 9 is aangegeven.

Bij twijfel of het vaartuig de reparatie waard is, wordt zulks in het telegram vermeld.

ART. 12.

Alvorens eenige rekening, betrekking hebbende op herstelling of dokking van een gewestelijk vaartuig betaalbaar wordt gesteld, moet deze door den persoon, met het toezicht belast, worden onderzocht.

Bij in orde bevinding teekent hij de rekening voor „gezien en accoord".



Is de rekening naar zijne meening niet in orde, zoo tracht hij door overleg met den directeur der reparatie-inrichting de verschilpunten op te lossen. Gelukt dit niet, zoo rapporteert hij omtrent een en ander aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart; buiten Ned.-Indië door tusschenkomst van den Nederlandschen consulairen ambtenaar; in het gewest, waar het vaartuig gestationneerd is door tusschenkomst van het Hoofd van gewestelijk bestuur, die het rapport, voorzien van eventueele bemerkingen, doorzendt.

HOOFDSTUK IV.

ONDERHOUD VAN ROMP, INVENTARIS, KETELS EN WERKTUIGEN.

ROMP EN INVENTARIS.

ART. 1.

Zindelijkheid en reinheid moeten steeds worden betracht; men zorge dat zich nergens vuil ophoope.

Het bovendek wordt zoo mogelijk elken ochtend gespoeld. Benedendeks wordt zoo nu en dan, bijv. eenmaal per week, het dek met water gereinigd.

Aangezien de dekken vrij licht zijn, verdient het aanbeveling alleen bij bepaalde noodzakelijkheid met zand te schuren.

Het gedeelte van de huid buiten boord ter hoogte van de waterlijn moet met zorg worden onderhouden. Eenige huidverf voor het zoo noodig bijschilderen, moet steeds aan boord zijn.

Indien zich bij ijzeren of stalen schepen buiten boord, ter hoogte van de waterlijn, putten bevinden, zullen deze na goed roestvrij te zijn gemaakt, gevuld moeten worden met een mengsel bestaande uit Zweedsche teer en menie.

ART. 2.

Een voortdurend droog houden van het vlak van

het schip is, vooral bij ijzeren of stalen vaartuigen, een dringende vereischte voor goed onderhoud. In het bijzonder moet daarbij gelet worden op de onder machines en ketels gelegen gedeelten. Bij stoomsloepen behoort daartoe (en mede voor het onderhoud van den ketel) van tijd tot tijd de ketel gelicht te worden.

Doelmatig schilderen is zeer bevorderlijk voor het onderhoud.

ART. 3.

Zoowel op ijzeren als op houten vaartuigen, dient steeds voor goede ventilatie in het schip te worden gezorgd. Ook de minder toegankelijke gedeelten van het schip moeten geregeld worden gelucht; af en toe, bij droog weder, worden bergplaatsen geopend, vloerplaten, luikjes en binnenbewegering (voor zooverre dit zonder breken uitvoerbaar is) weggenomen en wordt de huid nagezien en zoo noodig schoongemaakt en gemenied.

De oorzaak van ruimstank in het schip moet dadelijk worden weggenomen.

ART. 4.

Bij het schoonmaken van geverfde deelen mag nimmer zeep worden gebruikt, omdat deze de verf zacht maakt.

Roestplekken worden weggenomen door schuren met zand en water, zoo noodig door schrapen, vervolgens gedroogd en ingesmeerd met lijnolie. Nadat deze een paar dagen gedroogd heeft, brengt men de grondverf op en als deze droog is, wordt 2 of 3 maal geschilderd.

Zie verder voor het bereiden en gebruiken van verf, bijlage H.

ART. 5.

Waar in het schip een cementlaag is aangebracht tot bescherming van het ijzer, wordt deze onderhouden. Op plaatsen waar de cementlaag scheuren vertoont of losgewerkt is wordt zij weggebroken en opnieuw aan-

OPCARD 101 V3

gebracht, nadat het blootgekomen ijzer goed roestvrij gemaakt is.

De voor de cementlaag te bezigen specie zal samengesteld worden uit 1 deel portlandcement en 2 deelen scherp rivierzand (bij toepassing van meer zand is de laag niet waterdicht). De cementlaag wordt onmiddellijk op het goed roestvrij gemaakte ijzer aangebracht, aangezien cement zich aan geverfd ijzer niet voldoende hecht.

Het verdient aanbeveling eens in de 4 of 5 jaren de cementlaag in ijzeren of stalen vaartuigen weg te breken en opnieuw aan te brengen, nadat het blootgekomen ijzer goed roestvrij gemaakt is. Ketels waar men niet goed onder kan komen voor onderhoud en inspectie, moeten om de 5 à 6 jaar bij voorkomende gelegenheid, bijv. bij eene groote reparatie, gelicht worden.

ART. 6.

Gekoperde vaartuigen en alle vaartuigen welke uitsluitend of periodiek op rivieren varen, worden om het jaar drooggezet of gedokt, ijzeren of stalen schepen welke alleen op zee varen worden om de 6 maanden drooggezet of gedokt.

Bestaat er reden te onderstellen dat het huidkoper beschadigd is, dan wordt het vaartuig zoo spoedig mogelijk drooggezet en de beschadigde huid hersteld.

De huid wordt, zoodra het schip droog staat, schoongemaakt (door borstelen en zoo noodig door schuren en schrapen). Wanneer zich op de huid een roestlaag bevindt die moeielijk door schuren of schrapen is te verwijderen, zal de huid gebikt moeten worden, zorg dragende, dat met den bikhamer geen putjes worden geslagen. Een ijzeren of stalen huid wordt vervolgens eenmaal met huidverf no. 1 en daarna eenmaal met huidverf no. 2 bestreken.

Het gedeelte van de huid op de waterlijn moet geregeld onderhouden worden, roestige plaatsen worden schoongemaakt, met huidverf No. 1 en daarna met huidverf No. 2. bestreken.

Alle buitenboords kranen en de schroefaswerkbus

worden nagezien, en de laatste zoo noodig opnieuw verpakt; de speling der schroefas in het pokhout wordt opgemeten. Het roer wordt nagezien en de speling in roerhaken en vingerlingen opgenomen.

ART. 7.

Electrische geleidingen behooren goed tegen vocht beschermd te worden.

Wijzigingen, uitbreidingen enz. van de verlichting zijn streng verboden.

De zekeringen die in de leiding behooren, moeten gebruikt worden, nooit zwaardere. Smelt eene zekering en de opnieuw ingezette eveneens, dan moet de oorzaak worden opgespoord.

Lampen moeten geregeld vernieuwd worden. Lampen waarvan de lichtsterkte verminderd is, mogen nog eenigen tijd gebruikt worden op plaatsen waar zelden licht noodig is. De collectoren der dynamo's moeten goed onderhouden worden (glaspapier); zijn de borstels ingeloopen dan moeten zij worden versteld. Dit moet ook geschieden als de borstels veel vonken geven.

De dynamo moet goed stofvrij worden gehouden. Het slaan of tikken op volt- en ampèremeters is verboden.

De dynamo mag niet op hooger spanning draaien dan op het merkplaatje is aangegeven. Het gebruik van lampen van meerdere kaarsensterkte is streng verboden.

In het algemeen wake men tegen kortsluitingen.

Aan onder spanning staande leidingen mag nooit gewerkt worden.

ART. 8.

De in de takels hangende of ingezette sloepen moeten dagelijks worden genat om het uitdrogen van het hout te voorkomen.

Sloepen, welke langen tijd te water liggen, behooren zoo nu en dan te worden geheschen, om ze onder de lastlijn schoon te maken. De loopers der sloeptakels

moeten eenmaal in het halfjaar gekeerd en eens per jaar vernieuwd worden.

ART. 9.

De stuurinrichting wordt dagelijks van den middenstand naar de beide uiterste standen gedraaid en weder in middenstand teruggebracht.

Alle onderdeelen der stuurinrichting worden veelvuldigd nagezien en zoo noodig uiteengenomen en met olie onderhouden. Schijven en rollen, waarover de stuurreep loopt, worden goed draaibaar gehouden.

Stuurreepen van staaldraadtouw worden goed droog en schoon gehouden en ingesmeerd met ongekookte lijnolie.

Zijn van dergelijke stuurreepen meerdere draden door roest verteerd, zoo behooren zij vernieuwd te worden. Een stel waarlooze reepen moet steeds gereed worden gehouden.

ART. 10.

Alle pompen moeten steeds in orde zijn; bijaldien er iets aan hapert, worden de zuigers uitgenomen en nagezien. Ook moet gezorgd worden, dat de flesschen der zuigbuizen niet verstopt zijn.

Kranen, kleppen of schuiven, die de verschillende afdeelingen van het schip met elkaar in gemeenschap stellen, worden goed gangbaar gehouden.

ART. 11.

Beweegbare deelen, als spillen of lieren, ankerknippen, draaibare sloepsdavits, verhaalklampen met rollen, scharnierende poorten, enz. worden gangbaar gehouden en zoo noodig geschraapt en met olie ingesmeerd.

Over het algemeen moet alles wat draaibaar is, minstens eenmaal per week goed draaien.

Poortjes mogen niet meer dan handstijf worden aangezet; door meerdere kracht te gebruiken ontzetten de lijsten en zouden door de ongelijke spanning de glazen kunnen springen.

ART. 12.

Het blanke ijzerwerk wordt onderhouden met olie en indien het in langen tijd niet gebruikt wordt, geheel roestvrij gemaakt en ingesmeerd met vet of een mengsel van vet en loodwit.

ART. 13.

Het tuig, voor zooverre dit aanwezig is, moet steeds in goeden staat verkeeren en goed onderhouden worden.

Zeilen en tenten, ook die, welke in de bergplaats zijn opgeborgen, worden van tijd tot tijd gelucht; natte zeilen en kleppen worden losgegooid en gedroogd.

Touwwerk, dat zich aan dek bevindt, wordt bij het dekspoelen opgehangen.

ART. 14.

Het ankertuig moet steeds voor gebruik gereed zijn. Twee keer per jaar worden de kettingen aan dek gehaald, schoongemaakt en nauwkeurig onderzocht, waarna het eind ketting aan het anker wordt afgesloten en achteraan gezet. De stokken worden daarbij uit de ankers genomen, schoongemaakt en weer ingezet.

Bij het onderzoek is vooral te letten op harpen en roerings en op den duivelstoejager (de bevestiging van den ketting in den bak).

Einden ankerketting worden als onbruikbaar afgekeurd, wanneer zich in die einden schalmen bevinden, welke 18% of meer van de oorspronkelijke dikte hebben verloren.

Wrijfstoppers mogen nimmer worden gesmeerd.

ART. 15.

De donderleider moet steeds in goeden staat verkeeren en geleidend opgesloten zijn aan het daartoe op de huid bevestigd oog.

ART. 16.

Brandbluschmiddelen, voor zooverre aan boord aanwezig, moeten immer tot gebruik gereed zijn en daarom

vaak beproefd worden. Natte slangen worden behoorlijk gedroogd.

ART. 17.

De boord-, top- en ankerlantarens, zoomede de verlichtingsmiddelen, moeten steeds tot gebruik gereed zijn.

ART. 18.

Bevinden zich kolen in de ruimen, dan wordt dagelijks nagegaan of de temperatuur normaal is.

ART. 19.

In kolenruimen is dikwijls, in petroleum- of benzinetanks, welke gevuld zijn geweest en niet werden schoongemaakt, bijna steeds een ontplofbaar gasmengsel aanwezig.

Het is ten strengste verboden in zulke ruimten met open licht te werken.

ART. 20.

IJzeren ketels voor drinkwaterberging en mandibakken worden inwendig gecementeerd; de cementlaag wordt wanneer noodig en anders eenmaal 's jaars vernieuwd, goed met natte lappen afgenomen of de bak met water gevuld om die daarna weer te laten leegloopen.

STOOMKETELS.

ART. 21.

Voor een goed onderhoud der stoomketels (waarmede ook de veiligheid bij het gebruik ten nauwste verband houdt) is het opvolgen der hieronder aangegeven voorschriften een dringende eisch.

ART. 22.

Stook steeds de stoomspanning die voor den ketel is aangegeven.

Deze spanning moet door een duidelijk merk (roode streep) zijn aangebracht op de schaal van een rechtstreeks aan den ketel verbonden manometer (stoommeter).

Een lagere stoomdruk mag alleen dan gebezigd worden, wanneer dit bij keuring van den ketel in het proces-verbaal werd aangegeven (zie hoofdstuk I art. 13) of tijdelijk, wanneer twijfel is gerezen omtrent de deugdelijkheid van den ketel. In het laatste geval behoort echter dadelijk keuring te worden aangevraagd.

De stoommeters moeten zoo mogelijk elk jaar gecontroleerd worden.

ART. 23.

Bij ontstoken vuren mag het waterpeil in den ketel nimmer dalen beneden de merken op de peilglazen en op den ketelwand, welke den laagst geoorloofden waterstand aangeven.

ART. 24.

De kranen der peilglazen mogen nimmer worden vastgezet, noch de buizen met een prop gesloten.

ART. 25.

Alvorens onder stoom te gaan en ook na het eindigen van het stoomen, worden de kranen der peilglazen en de proefkranen doorgeblazen.

Lekkages aan peilglazen moeten zoo spoedig mogelijk worden verholpen, omdat een onjuist waterpeil hiervan het gevolg is. Minstens drie waarlooze peilglazen moeten steeds ter vervanging aan boord aanwezig zijn.

ART. 26.

De belasting der veiligheidskleppen moet zoodanig geregeld zijn, dat de kleppen den stoom laten ontsnappen, zoodra de drukking in den ketel grooter wordt dan voor het gebruik van den ketel is toegestaan.

De veiligheidskleppen mogen nimmer worden vastgezet; ook heeft men te waken, dat op de ketels geen goederen geborgen worden, waardoor de werking der kleppen kan worden belemmerd of gevaar voor brand kan ontstaan.

Één keer per half jaar worden de veiligheidskleppen met de daarbij behoorende deelen uit elkaar genomen en goed schoongemaakt. Zoodra weder stoom wordt gestookt, wordt de belasting opnieuw gecontroleerd of geregeld.

ART. 27.

Snelle en daardoor ongelijkmatige verwarming of afkoeling is zeer nadeelig voor de ketels. Om dit te vermijden zal men:

a. langzaam stoom opstoken; is de ketel koud dan moet naar gelang van de grootte van den ketel, hiervoor 4 tot 8 uur genomen worden.

b. bij het stoomstoken de circulatie van het ketelwater bevorderen door doorpompen; is hiertoe geen inrichting aanwezig, dan laat men bij het op peil vloeien, het water tot boven in het glas loopen, welk overtollig water wordt verwijderd door de spuikraan aan den ketel, zoodra het water boven de vuren verwarmd is.

c. de vuurdeur zoo kort mogelijk openhouden, wanneer brandstof wordt opgegooid of de vuren worden schoongemaakt, en nimmer vuurdeuren openzetten om de stoomvorming te verminderen; is dit laatste noodig dan hange men bij gesloten vuurdeuren de dempers voor de aschplaatsen.

d. het vegen der plampijpen onder stoom zooveel mogelijk vermijden en dit eerst doen als de ketel reeds wat is afgekoeld.
Moet het toch onder het stoomen geschieden, dan late men eerst een vuur afbranden, sluite de vuurdeur en hange den demper voor de aschplaats, om daarna de daarboven gelegen vlamdeur te openen en de pijpen zoo spoedig mogelijk te vegen.

e. Na het stoomen:
1e. nimmer de vuren uithalen, doch deze langzaam laten afbranden door de vuurdeuren en dempers te sluiten;
2e. zoo spoedig mogelijk den schoorsteendemper sluiten of den schoorsteen dekken;
3e. geen water of slechts zeer langzaam water bijpompen;
4e. geen water uit den ketel verwijderen alvorens deze voldoende is afgekoeld, dus den ketel niet leeg spuien (met stoomdruk wegpersen), doch leegpompen of het ketelwater in het schip laten loopen. Slechts in dringende gevallen mag met een stoomdruk van ten hoogste 15 tot 20 lbs [1]) worden leeggespuid.

ART. 28.

Zeer nadeelig voor een ketel zijn olie en vet, die bij machines, welke met condensatie werken, in fijn verdeelden toestand door het voedingwater worden meegevoerd. De olie vormt, al dan niet vermengd met ketelsteen, op de platen een laagje, dat de warmte zeer slecht geleid, waardoor plaatselijk zoodanige oververhitting ontstaat, dat het metaal daar geen voldoenden weerstand meer biedt aan den stoomdruk [2]).

Men heeft er dus voor te zorgen, dat zoo weinig mogelijk olie in den ketel komt, en de olie, die toch binnendrong, tijdig verwijderd wordt.

Geregeld den ketel inwendig nazien is daarom noodzakelijk. De plekken, waar zich olie heeft afgezet, worden bestreken met een mengsel van water en krijt (krijtpap) dat na opdrogen, door afwasschen met water verwijderd kan worden. Mits men zeer voorzichtig zij, (zie art. 19) kan ook petroleum als oplosmiddel gebruikt worden.

---

[1]) Engelsche ponden per vierkanten Engelschen duim; 14.7 lbs = 1 atmosfeer = 1.0334 K. G. per vierkanten c. M.

[2]) Het indrukken van vuurhaard en vlamkast is hiervan het gevolg; ketelontploffing is daarbij meermalen voorgekomen.

Indien olie in den ketel werd aangetroffen, wordt als voorzorgsmaatregel bij de daarop volgende vulling (en ook later van tijd tot tijd) fijn verdeeld krijt bij het ketelwater gevoegd.

Hiertoe wordt fijn gemalen krijt in een emmer met water omgeroerd; men laat het mengsel bezinken, schenkt het met fijn krijt vermengde water af en voegt dit bij het ketelwater. Per 1000 L. ketelwater wordt ongeveer 0.25 K. G. krijt gebruikt.

Een beter en eenvoudiger methode is echter het krijt langs chemischen weg te bereiden. Hiertoe brengt men in een tank voor het uit den condensor gepompte water een afgemeten hoeveelheid, bijv. 500 of 1000 L. zeewater, voegt daaraan soda toe [1]) en pompt deze oplossing naar den ketel. Per 1000 L. zeewater (geen brak water) gebruikt men 7 K. G. gecalcineerde (watervrije) of 21 K. G. gekristalliseerde soda. In den regel kan volstaan worden met 500 L. aldus gepreparеerd zeewater voor 200 stoomuren.

ART. 29.

Bij voorkeur wordt in den ketel zoet water gebruikt. Moet bij gebrek aan zoet water met zout of brak water worden gevoed dan wordt als volgt gehandeld:

Bij een condenseerende machine wordt soda toegevoegd (7 K. G. gecalcineerde of 21 K. G. gekristalliseerde soda per 1000 L. zeewater).

Bij een niet condenseerende machine laat men onmiddellijk den stoomdruk zakken tot 40 lbs. Om geen te hoog zoutgehalte te krijgen, wordt herhaaldelijk gebreind en gespuid, terwijl na beeindiging van het gebruik van zout water, of indien dit langer tijd duurt, elke maand de ketel inwendig wordt schoongemaakt.

Iedere 6 weken, wanneer het vaartuig ter beschikking van het personeel wordt gesteld voor onderhoud, wordt de ketel ledig en schoongemaakt, waarbij ook

[1]) De soda vormt met het in het zeewater aanwezige gips, krijt en glauberzout.

de voedingkleppen en de kranen aan de ketels worden nagezien.

ART. 30.

Bij condenseerende machines kan ook bij voeding met zoet water, door lekken in den condensor, zeewater in den ketel komen.

Als het vaartuig in zout of brak water vaart, zorgt men daarom, dat het ketelwater steeds een weinig soda bevat. Hiertoe wordt per 1000 L. water, die voor eerste vulling of als suppletie naar den ketel wordt gepompt, 0.5 K. G. gecalcineerde of 1. 5 K. G. gekristalliseerde soda gevoegd.

Na elke drie stoomdagen wordt onderzocht of het ketelwater nog voldoende soda bevat, door een weinig van dit water af te tappen in een glazen reageerbuisje en 2 tot 3 druppels phenolphtaline [1]) bij te voegen.

Hierdoor moet een rose verkleuring ontstaan.

Is deze verkleuring te zwak, zoo wordt soda bij het voedingwater gevoegd, totdat bij het onderzoek de gewenschte verkleuring wordt verkregen.

Moet telkenmale veel soda worden toegevoegd, of vermoedt men om andere redenen dat betrekkelijk veel zeewater in den ketel komt, dan onderzoekt men het voedingwater op zoutgehalte.

Neem daartoe een reageerbuisje met voedingwater en voeg daarbij een paar druppels 5% oplossing van zilvernitraat [2]). Wordt een wit, vlokkig neerslag gevormd, dan is zeewater in het voedigwater aanwezig, en behoort het lek in den condensor zoo spoedig mogelijk te worden opgespoord en verholpen.

ART. 31.

Op het ketelwater drijvend vuil, vet enz., wordt

[1]) Kan worden aangevraagd, indien niet in een apotheek verkrijgbaar; de phenolphtaline is een 1% oplossing in spiritus van 70%.

[2]) Kan worden aangevraagd, indien niet in een apotheek verkrijgbaar.

OPCARD 101 V3

verwijderd door breinen; bezinksel door een weinig te spuien, en voorts door af en toe als het schip voor eenige dagen stil ligt, den ketel te openen en schoon te maken.

Dit breinen en spuien moet geschieden, telkens voordat opnieuw krijt (of geprepareerd zeewater, zie art. 28) aan het ketelwater wordt toegevoegd, en ook wanneer de ketels met vuil of zanderig water worden gevoed.

De beste wijze van spuien is, de spuikraan bij tusschenpoozen van ± 1 uur te openen en telkens een geringe hoeveelheid water weg te spuien. Er bestaat dan kans, dat het slib in die tusschenpoozen weder in de nabijheid van de spuipijp bezinkt.

Men spuit alleen bij geringen stoomdruk.

ART. 32.

Aangezien de ketelplaten sneller wegroesten wanneer zij in vochtigen toestand aan de lucht zijn blootgesteld, dan wanneer zij in aanraking zijn met ketelwater, houde men de ketels op peil, als te voorzien is, dat spoedig weder van de werktuigen gebruik zal worden gemaakt.

ART. 33.

De ketelbekleeding moet steeds in goeden staat zijn en het inwateren van het dek voorkomen worden. Onbekleede ketels behooren immer met een laag menie-verf bedekt te zijn.

ART. 34.

Bij het blusschen van vuur, asch of sintels mag nimmer het ketelfront verontreinigd worden; zoo verontreiniging van het ketelfront moeilijk te ontgaan is, wordt een schermplaat aangebracht, om den ketel tegen het spatten te beveiligen.

ART. 35.

Waar hout als brandstof dient, zie men toe dat dit

behoorlijk droog aan boord komt; bakauhout moet van de schors ontdaan zijn, daar hierin stoffen aanwezig zijn, die het ijzer sterk aantasten.

ART. 36.

De tubeplaten, aschplaatsen, ketelfronten en ketelbodems worden steeds met zorg drooggemaakt. In lekken aan vlampijpen, ketelnaden, flenzen en appendages wordt zoodra mogelijk voorzien.

STOOMWERKTUIGEN.

ART. 37.

Alle machinedeelen moeten zorgvuldig voor roest worden gevrijwaard.

ART. 38.

Bij stilliggend schip worden de machines dagelijks bewogen; aftapkranen aan cylinders, stoomschuifkasten, enz. zijn daarbij geopend om het achtergebleven water te verwijderen.

Is het stilliggen van eenigen duur dan wordt bijzondere zorg gedragen voor de cylinders, stoomschuiven, zuiger- en stoomschuifstangen. De binnenwanden der cylinders en de stoomschuifspiegels worden schoongemaakt en ingesmeerd, evenzoo de stangen die uit de werkbussen komen. De pakkingen worden uit de werkbussen gehaald, goed ingesmeerd en daarna weder ingebracht.

ART. 39.

Wanneer gedurende het stoomen op een der metalen water ter afkoeling is gebruikt, dan wordt dit metaal na het stoomen zoo spoedig mogelijk losgenomen, het water verwijderd, alles met olie ingesmeerd en het metaal weder aangekoppeld. Het gebruik van water moet echter zooveel mogelijk worden vermeden.

ART. 40.

Kleine lekkages en andere gebreken worden zoo

spoedig mogelijk hersteld, gebroken splitpennen verwisseld, borgboutjes en contramoeren nagezien, lekke werkbussen aangezet of verpakt en de slijtage uit de metalen bijgewerkt door de metalen of draaipunten opnieuw pas te maken (om stooten te voorkomen).

Bij stoommachines, die met condensatie werken, worden zuigers en stoomschuiven alleen bij bepaalde noodzakelijkheid gesmeerd.

In den regel wordt reeds voldoende smering verkregen door het water, dat zich in cylinders en schuifkasten uit den stoom vormt.

Zuiger- en stoomschuifstangen worden zoo spaarzaam mogelijk gesmeerd. Hierdoor voorkomt men dat olie in belangrijke hoeveelheden met den stoom naar den condensor en van daar met het voedingwater naar den ketel wordt gevoerd (zie art. 28).

De machinedeelen worden zooveel mogelijk met minerale olie gesmeerd. Het gebruik van dierlijke en plantaardige oliën en vetten als compound en vacuum olie zal als regel niet plaats vinden. Zuiger-en stoomschuifstangen en zoo noodig ook cylinders worden uitsluitend gesmeerd met cylinder-olie.

ART. 41.

De condensordeksels worden elk half jaar afgenomen, deksels en circulatieruimte schoongemaakt en opnieuw geschilderd, de pijpjes zoo noodig doorgestoken.

De moertjes der condensorpijpjes worden gangbaar gehouden door ze zoo nu en dan los te nemen en met zware minerale olie schoon te maken.

De pijpjes worden (bij gedeelten) uitgenomen, wanneer zij ongeveer 3 jaren in den condensor hebben gezeten, schoongemaakt en op nieuw verpakt.

ART. 42.

Alvorens cylinders, stoomschuifkasten en stoomketels worden dichtgemaakt, moet er bijzonder op gelet worden, dat geen gereedschap of andere niet daarin behoorende deelen zijn achtergebleven.

ART. 43.

Elke 3 maanden worden cylinders en stoomschuifkasten geopend en alles goed onderzocht. De zuigers worden als regel niet losgenomen. Is deskundig Europeesch toezicht of een bekwaam bankwerker beschikbaar, dan worden de zuigers elk half jaar van de stangen genomen.

Bij het weder aanbrengen wordt het conische gedeelte van den zuigerstang, dat in den zuiger komt te zitten, ingesmeerd met droog potlood.

Daarbij wordt ook onderzocht of de zuigerveeren en hulpveeren in goeden staat zijn, of borgen voldoende zekerheid geven tegen loswerken, en of de moeren en schroefdraden niet te veel zijn versleten.

ART. 44.

Elke 3 maanden worden de lucht- en circulatie-pompen, elke maand de voeding- en lenspompen geopend en nagezien en de kleppen zoo noodig gekeerd of verwisseld.

ART. 45.

Caoutchouc voorwerpen worden bewaard op een donkere, vochtige, matig warme plaats.

Overzicht der bescheiden, in te zenden aan den Hoofdinspecteur van Scheepvaart, Chef van den dienst.

I, art. 1	Januari	Overzicht gew. vaart., welke niet door mechanische kracht worden voortbewogen.
I, art. 7	1 Jan., 1 April 1 Juli, 1 Oct.	Rapport materieel.
I, art. 17	1 Jan., 1 Juli	Reisorderboekje.
II, art.	2 Juli.	Devies.
I, art. 6	bij overgave beheer	Proces-verbaal van overgave
I, art. 9	na ketelkeuring	Proces-verbaal van keuring
I, art. 12	„ keuring vaartuig	„ „ „
II, art. 4	vernieuwing, niet ten laste van gewoon onderhoud	„
II, art. 8	naar behoefte	Aanvraag tot aanvulling inventaris

Bijlage A.

Driemaandelijksch rapport (.....kwartaal 19.....)

STOOM- OF MOTORVAARTUIGEN

van het Gewestelijk Vaartuig .....

gestationneerd te.....

in het gewest .....

onder beheer van.....

TOELICHTING: Naar een vorig rapport mag niet verwezen worden.
Onder kruisband verzenden aan het Hoofdbureau van Scheepvaart, (Departement der Marine).

Driemaandelijksch rapport van het Gew. vaartui

Toestand van — en opmerkingen over	Romp	
	Waterdichte schotten	
	Roer en stuurinrichtingen	
	Ankers en ankerkettingen	
	Tenten	
	Bewapening	
	Bodem, inwendig	
	Ketel (ook vermelden indien met verminderden druk gestoomd wordt)	
	Machines	
	Hulpwerktuigen	
Datum waarop het ketelwater het laatst is ververscht en bevinding		
Datum van laatste onderzoek van- en opmerkingen over	Veiligheidskleppen	
	Stoommeters	

..... over het ..... kwartaal 19.....

Datum van laatste onderzoek van—en opmerkingen over	Cylinders	
	Stoomschuiven	
	Condensor	
	Buitenboordskleppen	
Datum waarop het vaartuig het laatst gedokt is		
Toestand bij dokking van	De huidplaten, kiel en stevens	
	Het roer met pennen en vingerlingen	
	Den voortstuwer	
	De schroefas (hierbij vermelden hoeveel de speling van het pokhout bedroeg in mM. en sedert wanneer de schroefas in gebruik is)	
	De huidverf (hierbij tevens vermelden waarmede het vaartuig geschilderd is en of het vlak van het schip mede is kunnen worden nagezien, schoongemaakt en geschilderd)	
Verrichtingen aan ketel en machines in de laatste drie maanden		
Datum van laatste inspectie van het schip, de machines en den inwendigen ketel en door wien geinspecteerd		

De laatste herstelling aan eene reparatieinrichting had plaats	
Soort en kwaliteit van de brandstof	
Algemeene opmerkingen	
Over het geheele kwartaal — Brandstofverbruik	
Over het geheele kwartaal — Aantal stoomuren	
Over het geheele kwartaal — Aantal uren met gebankte vuren	

De Beheerder,

BIJLAGE B.

Overzicht der gewestelijke vaartuigen die niet door mechanische kracht worden voortbewogen in het gewest ..... op 1 Januari 19.....

Soort en naam.	Lengte in M.	Breedte in M.	Wordt voortbewogen middels:	Jaartal van aanschaffing (verstrekking).	Toestand waarin het vaartuig verkeert.	Deed in het afgeloopen jaar dienst voor	Als beheerder is aangewezen (functie)	Personeel dat in het afgeloopen jaar in dienst was, en bezoldiging daarvan	Onderhoudsfondsen per jaar.	Ingevolge:

BIJLAGE C.

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdbureau van Scheepvaart).

Restantenboek der inventarisgoederen van het

Gewestelijk Vaartuig .....

Over de jaren 19.....tot en met 19.....

Dit boek houdt in.....folio's

.....*den*.....*19* .

De Beheerder,

Afdeeling, hoofdstuk en nummer Marine prijslijst. [1]).	INGENOMEN.				UITGAAF.												
	BENAMING.	Datum.	Hoeveelheden.	Jaartallen.	Januari.	Februari.	Maart.	April.	Mei.	Juni.	Juli.	Augustus.	Septemb.	October.	Novemb.	Decemb.	Totaal.	Restant op ult°. December.
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														
				19														

[1]) Alleen in te vullen als het betrokken art. uit 's Lands voorraden wordt ontvangen.

BIJLAGE D.

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdbureau van Scheepvaart)

Aanvragenboek betreffende aanvragen tot ontvangst van inventarisgoederen ten behoeve van het Gewestelijk Vaartuig .....

Dit boek houdt in ..... folio's

..... den ..... 19.....

De Beheerder,

AANGEVRAAGDE ARTIKELEN.			Geldswaarde.	Toelichtingen.
Afdeeling, hoofdstuk en nummer.	Benaming.	Hoeveelheid met opgave van eenheidsmaat.		
Aanvraag ddo. ..... 19 ..... tot ontvangst van:				

BIJLAGE E.

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdbureau van Scheepvaart)

Boek van dagelijksch verbruik van inventarisgoederen van het Gewestelijk Vaartuig .....

Dit boek houdt in ..... folio's

..... den ..... 19 .....

De Beheerder,

VERBRUIKTE ARTIKELEN.				Tot welk einde verbruikt.
Datum.	Afdeeling, hoofdstuk en nummer.	Benaming.	Hoeveelheid met opgave van eenheidsmaat.	

..... den ..... 19.....

De Beheerder,

BIJLAGE F.

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdbureau van Scheepvaart)

.....

PROCES-VERBAAL.

Op heden, den ..... 19..... hebben wij ondergeteekenden ..... en ..... beiden dienende in onze kwaliteiten van .....
en ..... $\frac{\text{te}}{\text{aan boord van}}$ .....
ons op uitnoodiging van ..... in commissie begeven, ten einde te constateeren $\frac{\text{de onbruikbaarheid}}{\text{het te loor gaan}}$ van inventarisgoederen van bovengenoemden tak van dienst.

En hebben wij bevonden en stellen voor als volgt:

Afd., hoofdst. en no. marine prijslijst.	Benaming.	Hoeveelheid met opgave van eenheidsmaat.	Waarde (nieuw).	Sedert wanneer in gebruik.	Bevinding der commissie.	De commissie stelt voor:

Hiervan is door ons naar waarheid opgemaakt dit proces-verbaal in ..... voud.

Ten overstaan van mij:
De .....

Afgegeven voor .....
De commissie,

Fiat .....
De Hoofdinspecteur van Scheepvaart,
Chef van den dienst,

Voor de ontvangst
De .....

De vernietiging
heeft in onze tegenwoordigheid plaats gehad.
De commissie,

BIJLAGE G.

DEPARTEMENT DER MARINE

(Hoofdbureau van Scheepvaart)

No.....

Aanvraag tot ontvangst .....

.....

Gewestelijk Vaartuig .....

gestationneerd te ..... gewest .....

Afdeeling, hoofdstuk en nummer der Marine prijslijst (1).	Benaming.	Hoeveelheid met opgave van eenheidsmaat.	Geldswaarde.		Toelichtingen (2).
	Totaal . .		.....	.....	

Te ..... den ..... 19.....

De .....

Fiat

Namens den Commandant der Zeemacht en Chef van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië.

(1) Hoofdstuk en nummer worden in één getal geschreven, waarvan de eerste twee cijfers het hoofdstuk aanduiden (de hoofdstukken van 1 t/m 9 door 01, 02 enz).

(2) Indien de goederen niet komen ten laste der jaarlijksche fondsen voor gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen, wordt dit in de kolom Toelichtingen vermeld.

QPCARD 101 v3

Voorschrift tot het mengen, bereiden en gebruiken van diverse verven.

Zorg voor schoone kwasten en verfpotten. Oude, met oordeel gebruikte kwasten, zijn meestentijds beter dan nieuwe, mits zij vooraf zorgvuldig zijn uitgewasschen.

Is oude verf in de kwasten gedroogd, dan steekt men ze eerst eenigen tijd in terpentijnolie (terpentijn), wascht ze daarin zoo goed mogelijk uit, om ze daarna zorgvuldig met zoetwater en groene zeep na te wasschen.

De aldus gebruikte terpentijnolie is daarna nog zeer bruikbaar tot het afdunnen van grondverf voor ruw werk.

Men kan de verharde kwasten ook eenigen tijd in groene zeep steken, totdat ze zacht geworden zijn en ze daarna duchtig met zeep en zoetwater nawasschen.

Na het wasschen moeten de kwasten vóór het gebruik goed gedroogd worden.

Ook is het goed nieuwe kwasten vóór het gebruik gedurrende een uur in water te weeken, uit te spoelen en daarna te drogen.

Nimmer eenig oppervlak te schilderen, dat niet vooraf zorgvuldig is schoongemaakt. Houtwerk en ijzerwerk, waarop nog een goede grondlaag zit, moeten afgewasschen worden met zeepsop en zoo mogelijk met zoetwater nagespoeld. Het te schilderen oppervlak moet volstrekt droog zijn vóór met schilderen wordt aangevangen. Ongeschilderd ijzerwerk moet zorgvuldig van roest, teer, vet enz. ontdaan zijn, desnoods door wasschen met eene slappe caustic soda oplossing en naspoelen met zoetwater, vóór de eerste verflaag wordt aangebracht.

Is de oude verflaag te dik, zoodat onooglijke barsten en scheuren daarin zijn ontstaan, dan wordt deze door afbranden en daarna schrapen het snelst verwijderd. Laat de aard van het voorwerp het branden niet toe,

dan bestrijke men het met eene vrij sterke caustic soda oplossing in zoetwater en houde deze laag, met de oplossing zoo lang vochtig, totdat de verf zich met een schraper of mes laat afnemen. Daarna weder afspoelen met zoetwater.

Aan het reinigen der te beschilderen oppervlakken kan niet te veel zorg besteed worden.

Nooit een volgende laag verf aan te brengen, voordat de voorgaande goed droog is.

Zorg voor goeden aanmaak der verf. Meet of weeg de samenstellende bestanddeelen zorgvuldig af en maak de voor zeker doel benoodigde hoeveelheid verf in éénmaal aan.

Dit laatste is minder noodzakelijk bij onvermengde verven; bij met elkaar gemengde verven als parelgrijs, appelbloesem, nanking onz. is dit, met het oog op gelijkmatigheid van tint, zeker noodzakelijk.

Van menie (loodmenie) nooit grooter hoeveelheid in eens aan te maken dan voor het doel noodig is. Aangemaakte menie kan niet bewaard worden, zij bezinkt, wordt hard en onbruikbaar. Andere aangemaakte verven kunnen vrij lang en goed bewaard worden door er eene laag water op te gieten. Vóór deze verf dan weder gebruikt wordt, moet al het water worden afgegoten, waarmede natuurlijk een gedeelte van de olie, die boven is komen drijven, verloren gaat. Is daardoor de verf te dik geworden, dan wordt ze met een weinig terpentijn afgedund.

Volstrekt noodig is iedere laag verf en vooral de lijvig aangemaakte deklagen zoo schraal mogelijk uit te strijken. Daardoor verkrijgt men de beste dekking en het fraaiste en duurzaamste werk, wat nooit bereikt wordt door dun aangemaakte verf in eene dikke laag op te brengen.

De verf voor de eerste laag (grondlaag) voor ongeschilderd hout moet dun, die voor de dekkende laag lijvig zijn aangemaakt. Voor het schilderen van

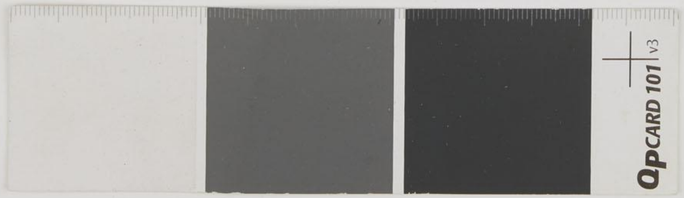
ijzer verdient lijvig aangemaakte verf in ieder geval de voorkeur.

De hieronder gegeven verhoudigen van droge verf en olie hebben betrekking op verf voor deklagen.

Het aanmaken van verf. De hieronder aangegeven hoeveelheden der samenstellende bestanddeelen zijn niet volstrekt juist, doch zoo na mogelijk aan de waarheid om goede resultaten te geven. Het zal dus in vele gevallen noodig zijn van het eene bestanddeel wat meer, van het andere wat minder te nemen, dan is aangegeven. Dit komt omdat de eene bezending gekookte lijnolie meer of minder dik vloeibaar is dan de andere, omdat de eene bezending oker donkerder of lichter van kleur is dan de andere, enz. Onder deze beperking hebben de hieronder gegeven hoeveelheden betrekking op aangemaakte verf voor dekkende lagen. Voor grondverf op ongeschilderd hout voege men dan bij de gemalen verfbrij nog zooveel olie toe, in de aangegeven verhouding van gekookte of ongekookte lijnolie, als noodig is om een verf van de verlangde consistentie te krijgen.

Na de samenstellende deelen der verlangde verf te hebben afgemeten of gewogen, doet men de droge verf (b.v. loodwit en zinkwit of loodwit en oker) in eenig vat, roere de gekookte en ongekookte lijnolie goed door elkaar en voege van dit oliemengsel zooveel bij de droge verf, dat men een zeer dikke brij verkrijgt; deze brij roere men zoo goed mokelijk dooreen en maalt ze daarna in den verfmolen. Is de verf gemalen, dan roere men de rest van het oliemengsel er door, en is de verf tot gebruik gereed.

Voor zeer lichte kleuren als appelbloesem of parelgrijs is het beter eerst de witte verf gereed te maken, als boven is omschreven en afzonderlijk wat Berlijnsch blauw of vermiljoen met olie dun af te wrijven, om daarna deze laatste kleurende bestanddeelen door de aangemaakte witte verf te roeren totdat de gewenschte kleur verkregen is.



Witte verf. Voor witschilderen gebruikt men een mengsel van lood- en zinkwit ieder voor de helft. Dus bij 1 KG. droog loodwit, 1 KG. droog zinkwit met $1^1/_2$ L. lijnolie, voor de helft gekookte, voor de helft ongekookte.

Is deze witte verf op de bovenomschreven wijze aangemaakt, dan is het goed, ten einde geel opdrogen te voorkomen, er een paar druppels dun aangewreven Berlijnsch blauw of desnoods zwart, doorheen te roeren.

Voor oppervlakken, die aan zon of zeelucht zijn blootgesteld, gebruike men uitsluitend zinkwit met ongekookte lijnolie en een weinig Berlijnsch blauw.

Menie. Is gezifte menie. Voor het meniën van ijzer neemt men op 1 KG. droge menie $^1/_4$ L. gekookte lijnolie, voor het meniën van nieuw hout, op 1 KG. droge menie $^1/_2$ L. gekookte lijnolie.

Nanking. Bestaat voor binnenwerk uit 3 KG. gele oker, 10 KG. loodwit en 6 L. lijnolie voor de helft gekookte, voor de helft ongekookte. Voor rondhout neemt men 5 KG. gele oker en 6 KG. loodwit met 4,7 L. lijnolie, voor de helft gekookte, voor de helf ongekookte.

Voor de buitenste laag verf en voor oppervlakken, die aan de zon of zeelucht zijn blootgesteld, ook voor de andere lagen, gebruike men uitsluitend zinkwit, aangemaakt met ongekookte lijnolie en een weinig best Berlijnsch Blauw.

Zwart. Zwarte verf wordt gewoonlijk dik aangemaakt, (gedempt) verstrekt. Voor gebruik wordt deze brij door den verfmolen gedraaid en verdund met gekookte lijnolie, daarbij zorg dragende dat de verf eenigszins lijvig blijft. De hoeveelheid toe te voegen gekookte lijnolie is niet op te geven, daar deze afhangt van de consistentie van het gedempte zwartsel. Daar deze verf zich zeer gemakkelijk laat uitstrijken, zorge men ze ook daarom niet te zeer af te dunnen.

Bruin. Is donker Engelsch bruin, 1 KG. droge verf op $^1/_2$ L. gekookte lijnolie.

Appelbloesem. Is de hiervoor aangegeven witte verf waardoor een weinig Chineesch vermiljoen is gemengd tot de verlangde tint verkregen is.

Parelgrijs. Is de hiervoor aangegeven witte verf waardoor een weinig Berlijnsch blauw en Chineesch vermiljoen is gemengd, tot de verlangde tint is verkregen.

Geel. Is chromaatgeel met gekookte lijnolie tot verlangde lijvigheid aangemaakt, of een mengsel van 4 KG. oker gele gemalen, 10 KG. zinkwit, 0.1 KG. olie stand gewone, 0.1 KG. olie droog, 0.1 KG. petroleum en een geringe hoeveelheid menie gezifte aangemaakt met een hoeveelheid gekookte lijnolie, totdat de verf de voldoende dikte heeft;

of een mengsel van 3,2 KG. oker gele gemalen, 4 KG. brij en 0.54 KG. lijm welke heet wordt bijgevoegd, aangelengd met water tot een geschikt mengsel verkregen is.

Groen. Is chromaatgroen, of een mengsel van chromaatgeel en Berlijnsch blauw met gekookte lijnolie tot verlangde tint en lijvigheid aangemaakt.

Rood. Is enkel menie (loodmenie).

Rose. Bestaat uit 1 KG. loodwit met 0.15 KG. menie aangemaakt met gekookte lijnolie. De droge verven kunnen gemengd met wat lijnolie door den molen gedraaid worden.

Het schilderen van dekkleeden. Deze worden vooraf met water door en door nat gemaakt; men laat ze even uitdruipen, waarna zij tweemaal geschilderd worden, de eerste maal met dun aangemaakte, de tweede maal met verf van lijviger consistentie. De grijze verf hiervoor bestaat uit 1 KG. gedempt zwartsel en 4 KG. loodwit, waarbij de noodige hoeveelheid gekookte

lijnolie wordt gevoegd. In de verf voor dekkleeden mag nimmer terpentijnolie gebruikt worden.

Grondverf. Voor ijzer is menie de grondverf wat ook de dekkende kleur zij.

Voor hout kan als grondverf gebruikt worden ieder restant aangemaakte verf, dat met lijnolie is aangelengd tot eene dunne verf. Men kan voor dit aanlengen ook wat terpentijn benutten. Voor lichte dekkende kleuren gebruikt men een licht getinte grondverf, voor donkere dekkende lagen, kan men een donkere grondverf benutten.

Heeft men geen restant aangemaakte verf, die voor grondverf kan benut worden, dan kan men eene grondverf aanmaken van loodwit en zwartsel.

De hoeveelheid zwartsel grooter of kleiner naar gelang van de meer of minder donkere kleur der dekkende lagen.

Na het grondverven gaat men over tot het stoppen van spijkergaten enz., met een deeg bereid uit 1 KG. gemalen krijt, 0.05 L. gekookte en 0.05 L. ongekookte lijnolie. Is het stopwerk goed droog, dan wordt eenmaal overgeschilderd en de ruwe gedeelten van het oppervlak met puimsteen glad geschuurd, terwijl de laag verf nog nat is. Dadelijk na het schuren wordt de verf weer over de geschuurde deelen met den kwast gelijk gestrekken. Is deze verflaag goed droog dan wordt in de verlangde kleur overgeschilderd.

Op reeds vroeger geschilderde oppervlakken kan met een gedeelte der bovenbeschreven bewerking volstaan worden.

Vernissen van koekoeken en ander blank houtwerk. Is de oude laag vernis dik, dan doet men goed deze in te smeren met ammoniakwater, daarna schoon te schrapen met een schraper of een stuk glas vervolgens te schuren met droog puimsteen of schuurlinnen, totdat de oppervlakte zoo glad mogelijk is. Is de oude vernislaag niet te dik, dan kan de behandeling met ammoniakwater achterwege blijven en het oppervlak met water bevochtigd worden om te beletten dat het schrapsel overal heen waait. Is het oppervlak goed schoon, droog en glad, dan gaat men tot het vernissen over, waartoe men blanke barnsteen lakvernis gebruikt. Men bezigt hiertoe een niet te kleine gewone verfkwast, liefst een vroeger meermalen benutte, die goed is schoongemaakt.

De vernis wordt met een volle kwast opgebracht, snel en gelijkmatig uitgestreken, daarbij zorg dragende niet voor een tweede maal vernis te strijken over punten waarop reeds de vernis aangebracht en eenigermate gedroogd is.

Een eenmaal aangevangen stuk werk moet dus achter elkaar afgevernist worden. 't Is ook zaak dit werk in de schaduw te verrichten en geen oppervlakken te bewerken, die a.o. door de zon verwarmd zijn.

Voor het eenmaal schilderen van een oppervlak van 100 M² is de hieronder aangegeven hoeveelheid aangemaakte verf noodig:

		op hout.		op ijzer.
Menie		22 KG.		18 KG.
Gele nangking verf	1e laag	17 KG.	1e laag	12 KG.
	2e „	11 „	2e „	14 KG.
Gele verf voor schoorsteenen				14 „
Zwarte verf	1e „	9 „	1e „	7 „
	2e „	7 „	2e „	7 „
Bruine verf	1e „	16 „	1e „	12 „
	2e „	11 „	2e „	12 „
Grijze- en Witte verf	1e „	18 „	1e „	13 „
	2e „	12 „	2e „	15 „
Grondverf		16 „	is menie.	
Smit's huidverf no. I		—		26 KG.
„ „ „ II		—		22 „
Davidson's huidverf op ijzer		—		
of oude Davidson's verf.		—		32 „
				voor 2 lagen.

Toelichting. Uit den aard der zaak moet boven-

staande opgaaf als globaal worden opgevat, omdat de aard van het te schilderen oppervlak, de lijvigheid en het uitstrijken van de verf van grooten invloed op het verfverbruik zijn. Vooral het zeer fijn wrijven of malen van de verf, geeft eene aanmerkelijke vermindering van benoodigde verfstof.

