Bat. Gen.
VI.
68

Reglement
op de inwendige dienst van de
Gouvernements stoomvaartuigen.

20 Hal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 29 - 06 - 2010
Nomor Induk : 599/PN-MUSEUM/10
BIB - ID : 0010-29652160
ITEM - ID : 0109052023
Asal : Museum Pusat

VI, 68.

REGLEMENT

OP DE

INWENDIGE DIENST

VAN DE

GOUVERNEMENTS STOOMVAARTUIGEN.

Orde en regel is het beginsel van eene goede uitvoering der verschillende diensten van gezaghebber, stuurlieden, machinisten en mindere schepelingen aan boord der gouvernements vaartuigen.

Geen vaartuig kan goed onderhouden worden en nuttige diensten doen, indien niet elke schepeling volgens bepaalde voorschriften zijne dienst doet; ijver en pligtsbetrachting van ieder afzonderlijk en de behartiging van alles, wat het schip aangaat, zijn daarbij vereischten.

De stuurlieden en machinisten behooren van deze noodzakelijkheid doordrongen te zijn, en er hunne eer in te stellen om door onvoorwaardelijke en dadelijke gehoorzaamheid aan de gegevene bevelen, heilzamen invloed uit te oefenen op de discipline, dadelijk bij te dragen tot den goeden geest en orde aan boord van het schip, waarop zij dienen, om op hunne beurt bij opklimming in rang, dezelfde gehoorzaamheid van hunne minderen te kunnen vorderen.

Hoezeer de gezaghebbers verpligt zijn zich geheel te gedragen overeenkomstig de bepalingen, die in dit reglement zijn vervat, zoo kan echter een stuurman, machinist of minder schepeling zich nimmer daarop beroepen, om zich aan de ontvangene bevelen te onttrekken.

Die bevelen moeten immer opgevolgd worden; maar men

BAT. GENOOTSCHAP VAN KENW

kan naderhand op dit reglement zijne bescheidene klagten en vertoogen gronden, bij vermeende onbillijke behandeling.

De pligt en het regt van bestraffing is alleen aan den gezaghebber opgedragen.

Ieder stuurman, machinist of mindere schepeling is van het oogenblik zijner aanboordkomst, tot op dat zijner overplaatsing onafgebroken in dienst, zoodat men in den eigenlijken zin aan boord der gouvernements vaartuigen nimmer kan zeggen vrij van dienst te zijn.

EERSTE AFDEELING.

Zedelijkheid.

Art. 1. Daar de godsdienst de grondslag is van waren moed en zedelijke gedragingen, en van oudsher het kenmerk was van den Nederlandschen zeeman, zoo is dan ook de betrachting daarvan, als eerste pligt, den gezaghebber en verder personeel aanbevolen.

Art. 2. Goddeloosheid, vloeken, uitdrukkingen en handelingen, welke de zedelijkheid kwetsen, moeten met kracht worden tegengegaan.

Art. 3. Misbruik van sterken drank of andere bedwelmende middelen, is onbestaanbaar met de goede orde en veiligheid aan boord; wie zich daaraan schuldig maakt, wordt gesuspendeerd of ontslagen uit de dienst.

Art. 4. De Europesche opvarenden zullen voorgaan in goed gedrag en beschaafde manieren, en door hun voorbeeld van meer invloed zijn op het moreel der equipage, dan alle voorschriften, die men geven kan.

Art. 5. De stuurlieden en machinisten zullen elkander achting betoonen, en in hunne onderlinge gesprekken altijd indachtig zijn, dat gezegden, die de strekking kunnen hebben om het respect ten aanzien van superieuren schadelijk te zijn, verboden worden.

Art. 6. Niets is ongepaster, dan de mindere schepelingen vernederend te behandelen. Wie zulks doet, vernedert zich zelven, en zondigt tegen de wet. Integendeel moet men trachten, door opwekking van het eergevoel en besef van eigenwaarde, hen tot orde en pligt te houden. Hoe zwak ook het

vonkje van eer aanvankelijk moge glimmen, hetzelve kan aangewakkerd en daardoor meer verkregen worden, dan men anders alleen door vrees voor straf erlangt.

Art. 7. De stuurlieden en machinisten behooren in de scheepsdienst steeds de rangsopvolging in acht te nemen; zij zullen zooveel mogelijk trachten te vermijden in elkanders zaken te bemoeijen, of de wederzijdsch onder hunne bevelen dienende schepelingen dadelijk orders of teregtwijzingen te geven.

TWEEDE AFDEELING.

Kleeding.

Art. 8. De gezaghebber, stuurlieden en machinisten zullen, elk aan hunne minderen het voorbeeld geven van netheid en behoorlijke kleeding.

Art. 9. De voorgeschreven kleeding behoort in dienst, aan boord van de stoomschepen der gouvernements marine, altijd gedragen te worden. Door den gezaghebber zal echter worden toegestaan, dat bij slecht weder, het kolenladen of andere dergelijke werkzaamheden, een opperkleed of werkpak wordt gedragen.

Art. 10. Met verlof aan den wal gaande, zullen de Europesche opvarenden, òf in particuliere kleeding òf geheel in het bepaalde of nog te bepalen tenue, gekleed moeten zijn.

Art. 11. Elken morgen, na den afloop van 't schoonschip maken, houdt de gezaghebber of de hem opvolgende stuurman zindelijkheids-parade.

Art. 12. Met verlof naar wal gaande, behoort de inlandsche bemanning in de voorgeschreven uniform gekleed te zijn; zindelijkheid en netheid worden daarbij in het oog gehouden.

Art. 13. Ter bevordering van zindelijkheid en het onderhoud der kleeding, zoo noodig voor de gezondheid en opgeruimdheid der equipage, zal elke week, des Maandags en Donderdags, minstens twee uren, wasch- en versteltijd gegeven worden. Des Zaturdags houdt de gezaghebber, bijgestaan door de stuurlieden en machinisten, plunje-parade voor alle inlandsche schepelingen. Bij die gelegenheid zullen ook de

daartoe aanleiding gevende 3e stuurlieden en machinist-leerlingen hunne plunje aan de inspectie moeten onderwerpen.

Art. 14. Bij de plunje-parade onderzoekt men of de kleeding zindelijk gewasschen en goed versteld, en of een voldoend getal kleedingstukken aanwezig is.

Art. 15. Bij verhindering, wegens dienstverrigtingen, kan de gezaghebber het bij art. 13 bepaalde op andere tijden laten doen, mits het bepaalde getal uren in de week tot het wasschen en verstellen worde aangewezen.

Art. 16. Het toezigt omtrent het behoorlijk opbergen, bewaren en droogen der kleedingstukken van de inlandsche bemanning wordt, voor zooveel betreft het stuurboords-kwartier, opgedragen aan den 2den stuurman, en voor zooveel aangaat het bakboords-kwartier aan den 3den stuurman; nopens een en ander rapporteren zij bij plunje-parade aan den gezaghebber.

Art. 17. Wanneer een schepeling naar het hospitaal gezonden wordt, zal de stuurman, die het toezigt over de plunje heeft, op de keerzijde van het hospitaal-billet aanteekenen de kleedingstukken, die de schepeling medeneemt, en overigens zorg dragen, dat de achterblijvende plunjes en andere zaken met eene naauwkeurige lijst bij den gezaghebber in bewaring worden gegeven.

Art. 18. Ten opzigte van de vuurstokers, kan het bepaalde bij art. 11, 13 en 16, op verzoek van den 1sten machinist, door den gezaghebber gewijzigd worden.

DERDE AFDEELING.

Verblijf en Voeding.

Art. 19. De kajuit aan boord van de stoomschepen der gouvernements marine is ten dienste van den gezaghebber, en eene hut in de kajuit zijn speciaal verblijf.

Art. 20. Den 1sten en 2den stuurman, 1sten en 2den machinist worden vaste en met hunne rangen gekenmerkte hutten aangewezen. De overige hutten der longroom worden toegestaan aan de 3e stuurlieden en machinist-leerlingen, indien hun gedrag geen aanleiding geeft hun die gunst te onthouden of tijdelijk te ontzeggen.

Art. 21. De stuurlieden en machinisten zijn verantwoor-

delijk voor de hutten, die zij bewonen, en zorgen dat dezelve steeds rein en in orde zijn, en behoorlijk gelucht worden.

Art. 22. De 3e stuurlieden en machinist-leerlingen, aan wien geene hut is toegekend, bekomen op aanwijzing van den gezaghebber eene andere plaats voor verblijf; zij zorgen zelve voor de zindelijkheid en netheid daarvan, en indien zij in de longroom opgenomen zijn, is het hunne taak dezelve net en zindelijk te houden.

Art. 23. Het logies der inlandsche equipage zal nimmer tot berging van lading mogen dienen; men zal hetzelve rein en zindelijk houden, alle wanorde daaruit weren, en zooveel mogelijk versche lucht daar binnen toelaten. Het toezigt daarover is speciaal aan den 1sten stuurman opgedragen.

Art. 24. De gezaghebber houdt desverkiezende voor zich alleen tafel, behoudens het bepaalde bij staatsblad 1861, no. 67.

Art. 25. Door de overige Europesche opvarenden moet eene gamelle worden tezamengesteld, waaraan zij allen moeten deelnemen.

Art. 26. Het deelgenootschap moet op billijke verdeeling der onkosten gegrond worden.

Art. 27. Tot het doen van inkoopen voor de gamelle, zal men zooveel mogelijk van voorkomende gelegenheden gebruik maken; slechts dan wanneer het schip eene reis gaat doen, vermag de chef der gamelle tot dat doel eene sloep vragen.

Art. 28. De 1ste stuurman handhaaft de welvoegelijkheid en orde aan tafel met waardigheid, en heeft het regt om diegene, welke zich daartegen gedraagt, te gelasten om zich zoolang van tafel te verwijderen, welke order onmiddelijk moet opgevolgd worden.

Art. 29. In alle verschillen en verdeeldheid onder de leden der gamelle zal men den gezaghebber raadplegen, die elke onbillijkheid en ook alle ongegronde ontevredenheid, welke de goede harmonie verstoren en daardoor het doel dezer instelling tegenwerken, zal verbieden en doen ophouden.

Art. 30. De stuurlieden en machinisten komen overeen omtrent de uren dat zij schaften, waarin geene verandering gemaakt wordt; zoodat zij nimmer buiten den bepaalden tijd, waarop de gezaghebber rekent, mogen maaltijden. Ten be-

hoeve van de leden der gamelle, die wegens dienstzaken op het bepaalde uur niet aan tafel kunnen zijn, zal de voorzitter der tafel behoorlijk ketelaar doen houden.

Art. 31. Bij aan boord komst van een nieuw lid der gamelle, betaalt deze voor het komaliewant als eersten inzet, wat daarvoor door den chef der gamelle op billijke berekening bepaald wordt.

Art. 32. De chef der gamelle ontvangt elke maand de bijdragen van de andere leden, en mag geene achterstallige schulden dulden; dezelve komen voor zijne risico.

Hij doet elke maand rekening en verantwoording, en bepaalt dan tevens wat ter voorziening van komaliewant op algemeene rekening moet worden aangeschaft.

Art. 33. Wanneer er eenig deel van het komaliewant door onhandigheid of baldadigheid is onbruikbaar gemaakt, wordt zulks vergoed door den delinquent.

Art. 34. De rantsoenen zijn ten dienste van de gamelle.

Art. 35. Bij ontstentenis van den 1sten stuurman, treedt de 1ste machinist als voorzitter aan tafel op, en bij ontstentenis van beiden, de 2e stuurman.

Art. 36. De scheepskok is in de eerste plaats bestemd voor het groote gedeelte der equipage, in de tweede plaats voor de tafel van den gezaghebber en ten laatste, voor de gamelle.

Art. 37. Aan de kajuit en voor de gamelle wordt een geschikt matroos als bediende of hofmeester toegestaan.

Art. 38. Het uitdeelen van rantsoenen geschiedt door den 3den stuurman, onder wiens toezigt de victualie gesteld is.

De kok ontvangt de rantsoenen volgens tarief, en aan den stuurman van de wacht, bijgestaan door den 1sten mandoer, is opgedragen te zorgen, dat het eten behoorlijk verdeeld wordt; — de laatste ziet toe dat de kok op gepasten tijd de vuren aanmaakt en uitdooft, en het eten voor de equipage op bepaalden tijd gereed is.

Art. 39. De inlandsche bemanning wordt in bakken verdeeld, en aan dezelve de noodige bakskleedjes en verder komaliewant verstrekt.

Driemaal daags wordt er geschaft: des morgens na overal, des middags ten 12 ure en na afloop der werkzaamheden, in den regel des avonds ten 5 ure. De uitdeeling der koffij wordt op de doelmatigste tijdstippen door den gezaghebber geregeld.

In het algemeen zal men vermijden, om gedurende het schaften de manschappen tot het doen van niet onmiddelijk noodzakelijke bezigheden op te roepen.

VIERDE AFDEELING.

Verantwoordelijkheid van scheeps-inventaris.

Art. 40. De gezaghebber is altijd verantwoordelijk voor alles, wat aan boord is. Hij kan zich echter, behoudens nader onderzoek door den chef der gouvernements marine, beroepen op de schuld van hem, die oorzaak is dat scheepsgoederen bedorven of verloren zijn geraakt.

Art. 41. Wanneer goederen van den scheeps-inventaris zijn verwaarloosd en daardoor onbruikbaar geworden of verloren gegaan, komt zulks ten laste van den schuldige, van wiens tractement het bedrag van het verloren gouvernements eigendom, onder nadere bepaling van den chef der gouvernements vaartuigen, zal worden afgekort.

Art. 42. De 1e stuurman heeft het toezigt over alle scheepsbehoeften, met uitzondering van die, welke aan de machinisten zijn aangewezen. Hij is daarover verantwoordelijk aan den gezaghebber.

Art. 43. De 1ste machinist heeft onder zijne verantwoording alle behoeften welke tot de machine-kamer behooren, en welke door den gezaghebber aan hem worden toevertrouwd.

Art. 44. De 2de stuurman is belast met het toezigt over en de verzorging van alles wat tot de scheepsartillerie, de zeilen, pompen en sloepen behoort.

Art. 45. De 3de stuurman wordt onder toezigt en leiding van den 1sten stuurman opgedragen, de verzorging en bewaring van alles wat tot de bottelarij en het waterruim behoort.

Art. 46. De 1ste stuurman ontvangt op het einde van elke maand van den 2den en 3den stuurman eene nota van de onder hunne zorg gestelde inventaris-goederen, waarop ver-

meld worden de artikelen, die verbruikt, verloren gegaan of onbruikbaar geraakt zijn, met vermelding van de redenen daarvan, alsmede van de maatregelen, welke genomen moeten worden tot de goede bewaring en het onderhoud van het hun toevertrouwende scheepsmateriëel.

Art. 47. De 1ste stuurman en 1ste machinist geven bij het einde van iedere maand aan den gezaghebber eene schriftelijke opgaaf van alle artikelen der inventaris van het schip en de machine-kamer, welke verbruikt, verloren gegaan of onbruikbaar geraakt zijn, met vermelding der redenen daarvan, alsmede eene opgaaf van die artikelen, welke hoog noodige voorziening vereischen.

Art. 48. Wanneer er machine-behoeften ontbreken, dan geeft de machinist daarvan bij tijds kennis aan den gezaghebber, die overeenkomstig de ter zake bestaande bepalingen het noodige aanvraagt. De machinist kan van zijnentwege iemand belasten om bij den ontvangst van machinebehoeften tegenwoordig te zijn.

Art. 49. Van ieder artikel der inventaris dat niet op de gewone wijze verbruikt wordt, maar 't welk of verloren gegaan of onbruikbaar geworden is, moet de wettigheid der afschrijving of afkeuring blijken door een proces-verbaal, geteekend door den 1sten stuurman en hem ten wiens laste het verloren gegaan of onbruikbaar geworden artikel zoude kunnen komen, ten overstaan van den gezaghebber. Indien de 1ste stuurman de verantwoordelijke persoon is, dan moet het proces-verbaal door een anderen stuurman mede onderteekend worden.

Art. 50. De onbruikbare goederen worden in een afzonderlijk register door den gezaghebber geboekt, en telken jare worden dezelve na bekomen magtiging van den chef der gouvernements marine, in een van 's lands pakhuizen afgegeven, om vervolgens ten voordeele van den lande te worden verkocht.

Art. 51. De onbruikbare of op buitengewone wijze verloren geraakte levensmiddelen kunnen niet verantwoord worden, dan bij geldend proces-verbaal, geteekend door *twee* Europesche opvarenden, ten overstaan van den gezaghebber.

Art. 52. De verantwoordelijkheid van overgevoerd wordende landsgelden en goederen, overeenkomstig de ter zake vigerende reglementen, berust op den gezaghebber, die het evenwel verhalen kan op den stuurman, die de goederen aan boord heeft ontvangen. Alle aan boord als lading overgenomen goederen, worden door den stuurman van de wacht opgeschreven in een daarvoor ingerigt laadboek, waaruit de soort, de uiterlijke staat en de bestemming dier goederen blijkt.

Art. 53. Het oude touwwerk afkomstig uit het tuig, van trossen en lijken moet bij Nederl. ponden, en het oude doek van afgekeurde zeilen en tenten moet als smarting of lapdoek bij Nederl. ellen in ontvangst genomen worden.

De aan de hand komende nog bruikbare blokken, haken, kousen, enz. uit het tuig, worden almede bij den inventaris weder ingenomen.

Art. 54. De goede en behoorlijke opberging der scheepsinventaris wordt aan elk voor zooveel aangaat het hem aangewezen detail opgedragen. Daarbij moet men indachtig zijn, dat die goederen, welke bij gewigtige voorkomende omstandigheden spoedig vereischt worden, voor de hand liggen.

De gezaghebber regelt de bergplaatsen en ziet toe, dat dezelve zooveel mogelijk met de opgeborgen zaken versierd zijn. Buiten en behalve de behoeften die daarin behooren, vermag niets in de bergplaatsen geborgen te worden.

Art. 55. Bij het van boord gaan van een stuurman of machinist, aan wien een detail is opgedragen, zal dezelve onder toezigt en ter verantwoording van den gezaghebber, de hem toevertrouwde goederen behoorlijk gespecificeerd, moeten overgeven aan eenen opvolger, die daartoe door den gezaghebber en met het oog op de voorgaande bepalingen wordt aangewezen. Bij de inventaris van het schip en de machine moeten al die goederen worden opgenomen, die los daarbij zijn en niet tot de vaste deelen of betimmering behooren.

VIJFDE AFDEELING.

Dienstbepalingen.

Art. 56. Elk stuurman, machinist en mindere schepeling

is verpligt al de bevelen van den gezaghebber stiptelijk op te volgen, zonder redenering of dezelve in 't belang van de dienst zijn, hetwelk ter verantwoording van den gezaghebber is, die de bevelen geeft.

Art. 57. De gezaghebber is gehouden, om in het geven van bevelen aan zijne ondergeschikten steeds het belang van het hem toevertrouwde vaartuig en de uitvoering van de aan hem opgedragen orders stiptelijk in het oog te houden.

Art. 58. De gezaghebber is de verzorging en het onderhoud van zijn onderhebbend vaartuig en de verpleging van zijne ondergeschikten in 't algemeen opgedragen. Alle belangen, zoowel van vaartuig als van bemanning, moeten door hem naarstig worden behartigd, in verband met de behoeften en verkregen regten.

Art. 59. De gezaghebber moet een ieder tot zijnen pligt houden en mag geen verzuim, hoe gering ook, dulden; hij zal het gezag van stuurman en machinist billijk en krachtig ondersteunen en handhaven; maar ook willekeurigheden of mishandelingen streng tegengaan, en de knappe manschappen aanmoedigen en ten voorbeeld stellen; hij moet van alles wat in het schip voorvalt kennis dragen, en maatregelen nemen, dat niets buiten zijn weten geschiedt.

Art. 60. Het verleenen van verlof om naar den wal te gaan wordt door den gezaghebber geregeld.

Niemand mag zonder zijne voorkennis zich van boord begeven.

De gezaghebber is aansprakelijk voor de ongeregeldheden, die door verlofgangers aan den wal gepleegd worden, voor zooverre hij dezelve had kunnen voorkomen.

Art. 61. De gezaghebber is verantwoordelijk voor elke schade aan schip en tuig, welke door verkeerde manoeuvres of slechte zeemanschap veroorzaakt worden.

Art. 62. Bij ontstentenis van den gezaghebber, treedt de oudste stuurman altijd in zijne regten en verpligtingen op, tenzij dat daarin door hoogerhand anders voorzien wordt.

Art. 63. De 1ste stuurman heeft bij afwezigheid van den gezaghebber het bevel aan boord, voor zoover een onmiddellijk gezag noodig is.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Hij houdt in het oog, dat zijne magt aan boord alleenlijk strekt, om de bedoelingen van den gezaghebber te beter te doen uitvoeren en opvolgen. Hij zal daarom het voorbeeld geven van ondergeschiktheid, activiteit en orde, en de grootste zelfvoldoening vinden in de tevredenheid van zijnen chef. En vermits zijne betrekking zulk een' onbepaalden omvang heeft, oefent dezelve op schip en equipage den grootsten invloed uit, zoodat het hem tot aanbeveling zal strekken, wanneer hij als 1ste stuurman goed gediend heeft.

Art. 64. De goede orde en policie binnen boord, de zindelijkheid der equipage, de reinheid en netheid van schip, tuig, sloepen, ruimen, bergplaatsen en logies zijn hem in 't bijzonder aanbevolen.

Art. 65. De sleutels van de kruidkamer en andere bergplaatsen behooren onder zijne berusting.

Art. 66. Het onderhoud en de goede plaatsing van alles, wat tot het tuig, de ankers, de waterkisten, de luiken, de sluitingen en de lantaarns behoort, is hem opgedragen.

Art. 67. Hij heeft daartoe tot zijne onmiddelijke dienst de 3e stuurman, en helpt deze wederkeerig in onderrigt en leiding, omtrent diens ondergeschikte taak aangaande het waterruim, victualie, enz.

Art. 68. De 1ste stuurman zorgt voor de invulling van de verdeelingsrollen der bemanning, en oefent hen in de juiste kennis derzelve.

Art. 69. In het algemeen waakt de 1ste stuurman over alles wat strekken kan om het schip in goeden staat te onderhouden, en verzuimt hij nimmer om de andere stuurlieden te herinneren aan en behulpzaam te zijn in de goede uitvoering van hunne taak.

Art. 70. Omtrent de werkzaamheden van het personeel der machine-kamer laat hij zich niet in, dan voor zoover de orders van den gezaghebber hem daartoe aanleiding geven. Hij zorgt, dat alle botsingen, welke voort kunnen vloeijen uit den verschillenden aard der werkzaamheden van machine- en scheepspersoneel, vermeden worden.

Art. 71. Te dien einde begeeft de 1ste stuurman zich elken avond ten 8 ure, en bij verhindering op dat uur 'smor-

gens vroeg, met den 1sten machinist bij den gezaghebber, om de noodige werkzaamheden van den dag te bepalen en omtrent de uitvoering van dezelve te overleggen.

Art. 72. De 1ste stuurman moet aan den gezaghebber bekend maken alle bezwaren en grieven, die door de equipage worden voorgedragen, na dezelve met aandacht aangehoord en naauwkeurig onderzocht te hebben. Hij mag den gezaghebber nimmer onkundig laten van eenige bijzonderheid omtrent iets, wat schip en equipage betreft.

Art. 73. De 2e stuurman staat onder de bevelen van den 1sten stuurman betreffende alle werkzaamheden het schip aangaande.

Het werken met de sloepen, als: uitbrengen van ankers en trossen enz. is meestal zijne taak.

Art. 74. Speciaal wordt hem opgedragen de zorg voor de bewapening van het schip, met alles wat daarmede in verband staat, behalve de handwapens; verder de zeilen en het repareren van dezelve, het nazien en gereedhouden van de timmermansbehoeften en pompen, en het toezigt over de sloepen en alles wat daartoe behoort.

Art. 75. Hij behoort in alle werkzaamheden de regterhand van den 1sten stuurman te zijn, en deze niets verborgen te houden, wat strekken kan tot nut van schip en equipage.

De gouvernements lading wordt door hem in de ruimen behoorlijk gestouwd en opgeborgen.

Art. 76. De 3de stuurman is naar den aard van zijne verbindtenis en jeugdige ervaring, gedurende de eerste twee jaren van zijne dienst op de gouvernements vaartuigen, stuurmans-leerling; hij moet zich beijveren, om alle ontvangene bevelen terstond en goed uit te voeren, en zich onthouden van alle verkeerd geplaatste hooghartigheid, en daardoor toenemen in kennis en handigheid, om voor rangsopvolging in aanmerking te kunnen komen.

Art. 77. Hij is belast met het bewaren en uitdeelen van de levensmiddelen en het drinkwater. Daartoe moet hij eene schaftlijst aanhouden, op welke elken dag de verstrekte rantsoenen, naar de opgaaf van den 1sten stuurman, worden aangeteekend. Omstreeks het midden van elke maand, geeft hij

aan den gezaghebber eene opgaaf van het aan boord zijnde restant levensmiddelen en drinkwater. Hij moet zorgen, dat de waterketels of vaten goed gereinigd worden, en dat niemand zonder zijne voorkennis water haalt.

Art. 78. Elken dag moet hij de handwapens nazien en rein houden, en de zorg voor de vlaggen en lantaarns is hem opgedragen. Tot zijne hulp zal de 1ste stuurman hem een matroos toevoegen.

In alle moeijelijkheden raadpleegt hij den 1sten stuurman, die hij als zijn zeevader moet beschouwen, en die verpligt is hem in alles te leiden en tegemoet te komen, om van hem een goed en degelijk zeeman te vormen.

Art. 79. Wanneer op een schip meerdere 3de stuurlieden zijn, dan zal de gezaghebber de verschillende taken onder hen verdeelen, doch altijd wordt in het oog gehouden het bepaalde bij art. 76. Die verdeeling kan ook plaats hebben, wanneer een der stuurlieden ontbreekt.

Art. 80. Den 1sten machinist zijn, aangaande de stoomwerktuigen en het personeel van de machine-kamer, dezelfde pligten aangewezen als den 1sten stuurman met betrekking tot het schip en scheepsvolk, in zooverre dezelve op hem toepasselijk zijn.

Art. 81. De sleutels van de bergplaatsen der machinebehoeften, berusten in den regel bij den 1sten machinist.

Art. 82. Het onderhoud en alles, wat strekken kan tot de goede werking van de stoomwerktuigen en van elk deel in het bijzonder, moet door hem ten ernstigste behartigd worden, — wetende hoeveel daarvan in het belang van den lande afhangt. Alles moet aangewend worden, ten einde te voorkomen, dat kleine defecten groote gebreken worden, waardoor het vaartuig buiten dienst geraakt en groote sommen aan reparatie kost.

Art. 83. Hij zal steeds in tijds den gezaghebber kennis geven van zoodanige noodzakelijke voorzieningen en werkzaamheden aan de werktuigen en ketels, welke van eenigen duur kunnen zijn, en zal dezelve niet aanvangen, dan na alvorens met den gezaghebber in overleg te zijn getreden.

Ter zijner verantwoording, kan hij de kennisgave des vereischt schriftelijk doen en met redenen staven.

Art. 84. Den 1sten machinist is, behalve de zorg voor de werktuigen en ketels, mede opgedragen te waken, dat alle kleine smidsreparatien aan en voor het schip of den inventaris, op aanwijzing van den gezaghebber worden bewerkstelligd, met dien verstande, zulks nimmer zal mogen geschieden ten nadeele van de aan de machine of ketels vereischte werkzaamheden, en dewijl de machinisten worden beschouwd alle de voor een ervaren smid vereischte kundigheden te bezitten, zullen zij zich nimmer op grond van onervarenheid, aan bedoelde werkzaamheden mogen onttrekken.

Art. 85. Het wordt den machinisten verboden voor particulieren aan den wal smidswerk aan boord te doen verrigten, hetzij door hen zelf, hetzij door de onder hunne bevelen staande machinisten, leerlingen of vuurstokers, en zal het smidswerk zich moeten bepalen tot hetgeen voor de machine-kamer, het schip en den inventaris vereischt wordt.

Art. 86. Het aan de machine-kamer verbonden personeel zal ook tot andere diensten binnen boord gebezigd kunnen worden, wanneer de dienst zulks vordert, de gezaghebber daartoe bevelen geeft en de vereischte werkzaamheden aan, in, of voor de machine-kamer daardoor niet ten achter staan en benadeeld worden.

Art. 87. Alle klagten van, of tegen het aan de machine-kamer verbonden personeel, worden door tusschenkomst van den hoogsten machinist ter kennis van den gezaghebber gebragt, die de eenige autoriteit aan boord is, aan wien het regt van bestraffing is overgelaten.

Art. 88. De 1ste machinist zal alles vermijden, wat aanleiding kan geven tot twist en strijd tusschen de onder hen dienende machinisten, leerlingen en vuurstokers, tegen over het andere scheepsvolk. Hij mag nimmer de bezigheden van de stuurlieden of matrozen bemoeijelijken, veel meer zal hij van zijnen kant alles in het werk stellen, om de reinheid en goede orde van het schip te bevorderen, en daartoe ook zijne ondergeschikten verpligten.

Art. 89. Het bezuinigen van brandstof en andere materialen, die de onkosten van een stoomschip zooveel bezwaren, wordt hem ten ernstigste aanbevolen, zoover de dienst van het schip daardoor niet lijdt.

Art. 90. De ontvangst van steenkolen en andere dagelijksche benoodigdheden voor de machine geschiedt binnen boord door hem, en hij is verpligt om, wegens de slechte kwaliteit als anderzins, bij den gezaghebber de noodige vertoogen in 't belang van den lande te doen.

Art. 91. Het machine-journaal of wachtboek wordt door hem bijgehouden, en daarin alles naauwkeurig, overeenkomstig de bepalingen, geboekt.

Art. 92. De 2e machinist en machinist-leerlingen staan onmiddellijk onder de bevelen van den 1sten machinist. Zij zijn gehouden hem den noodigen eerbied te betoonen en alles te doen, wat hij hun gelast.

Art. 93. De 2de machinist in het bijzonder wordt aanbevolen, om den 1sten machinist in alles ter zijde te staan en mede te werken tot het goede onderhoud en de werking van het geheel, niets te verzwijgen, wat dienstig kan zijn tot inlichting van zijn' chef.

Art. 94. De 1ste mandoer is het hoofd der inlandsche equipage. Hij zorgt voor hunne belangen, en handhaaft de orde en tucht, zoowel onder de roergangers en matrozen als onder de vuurstokers, geene ongehoorzaamheid, luiheid, brutaliteit, geen twist of gekijf, en vooral geene ontvreemding of diefstallen; noch dobbelspel of gebruik van opium mogen door hem aan boord geduld worden.

Art. 95. Alle bevelen aan de ondergeschikte roergangers of matrozen worden in den regel en zooveel mogelijk door tusschenkomst van den 1sten of 2den mandoer gegeven, die voor de rigtige uitvoering van de gegevene bevelen zorg dragen.

Art. 96. De werkzaamheden van den 1sten mandoer strekken zich uit tot al datgene, waartoe gewoonlijk een bootsman verpligt is.

Art. 97. Bovenal wordt hem opgedragen, om den goeden geest, de opgeruimdheid, waakzaamheid en liefde tot het

vaartuig, onder de bemanning aan te kweeken en te onderhouden, daartoe al het noodige in het werk te stellen of den gezaghebber in bescheidenheid voor te dragen, om zoo doende eene flinke en dappere equipage te bekomen.

ZESDE AFDEELING.

Wachten.

Art. 98. Varende, doet de gezaghebber met den 1sten stuurman, om de beurt, de wacht van vier uren. Bij het begin der reis verdeelt de gezaghebber de wacht naar zijn inzien op billijke gronden.

Art. 99. De 2de stuurman is bij den gezaghebber op de stuurboordswacht, en de 3de stuurman bij den 1sten stuurman op bakboordswacht. De gezaghebber kan aan den 2den stuurman, in voorkomende gevallen, de wacht toevertrouwen.

Art. 100. De matrozen en roergangers worden tot stuurboords- en bakboordswacht in tweeën verdeeld; de 1ste man-doer is altijd op stuurboordswacht.

Art. 101. Bij het overgeven van de wacht, worden de orders, die op de wacht betrekking hebben, zooals: welken koers gestuurd moet worden, in het journaal aangeteekend.

Art. 102. Bij het overnemen van de wacht, ontvangt men van zijn' voorganger het journaal, en verneemt verder welke zeilen er bijstaan, wat er de laatste keer gelogd is, hoeveel uitkijken en waar dezelve geplaatst zijn, en verder naar de gesteldheid van het weder, de diepte, landverkenning, enz.

Art. 103. Gedurende de wacht wordt aanteekening gehouden van waarnemingen, der gestuurde koersen, vaart, wind, weder, stoomdruk, aantal omwentelingen der machine-as in de minuut, al het voorgevallene aan dek en de verandering in de bekomen orders.

Art. 104. Op het einde der wacht worden de in het voorgaande artikel bedoelde aanteekeningen in het journaal geschreven en met de handteekening van den wachtdoenden stuurman voorzien.

Art. 105. Met 8 glazen moet men allen op dek zijn, daarom zal tien minuten te voren overal worden gemaakt.

Art. 106. De 1ste stuurman en bij geval ook de 2de stuurman, zorgt, dat de gezaghebber, telkens wanneer zulks noodig is, en bijzonder bij het bespeuren van land of schepen, bij toenemende wind, opwerkende zware buijen, ongeregeldheid of stoornis in de machine-kamer en bij het ontdekken van verdachte vaartuigen of gevaren, dadelijk gewaarschuwd wordt.

Art. 107. Hij heeft bijzonder te letten op de gestuurde koersen, op de waakzaamheid van de uitkijken, en dat dezelve op het »wel uitkijken voor" antwoord geven; op het vervangen, alle uren, van de roergangers en uitkijken, waarom elk half uur, glazen geslagen moeten worden, op het sluiten en niet zonder zijne voorkennis openen der luiken en patrijspoorten, op het zetten en behoorlijk bergen van zeilen bij gunstigen of ongunstigen wind en op alles, wat door den kijker in het gezigt komt.

Art. 108. Bovendien ziet de wachthebbende stuurman toe, dat de wacht in de machine-kamer haren pligt vervult, en zal, zoodra hij twijfelt dat de machinist van de wacht niet ten volle aan zijnen pligt beantwoordt, daarvan terstond den gezaghebber rapporteren.

Art. 109. Dewijl het verschil der rangen van stuurlieden en machinisten moeijelijk te bepalen valt, doch de 1ste stuurman bij ontstentenis van den gezaghebber in diens plaats het geheele bevel overneemt, en dus de tweede persoon aan boord is, zoo wordt als regel aangenomen, dat de 1ste machinist zijne bevelen ontvangt van den gezaghebber en, bij diens afwezigheid, van den 1sten stuurman, en dat de wachtdoende machinist gehoorzaamt aan den wachtdoenden stuurman.

Art. 110. De wachtdoende stuurman heeft slechts te beschikken over zijn wachtsvolk, en kan op eigen gezag geen overal doen maken, hij mag niet het minste veranderen in den bepaalden koers of werking van de machine. Indien zulks noodig is, maakt hij rapport, en wacht bevelen af van den gezaghebber.

Alleen bij onvoorziene gebeurtenissen, zooals het plotse-

ling ontwaren van land, klippen, branding of andere gevaren voor het schip, het onverwachts ontmoeten van een vaartuig, het over boord vallen van een' schepeling en dergelijke, gaat hij geheel naar eigen oordeel te werk, en handelt dadelijk, doch doet onmiddelijk rapporteren aan den gezaghebber.

Art. 111. De wachtdoende stuurman is bij den gezaghebber verantwoordelijk voor de schade, die ontstaat uit onachtzaamheid, het onhandig bergen of bijzetten van zeilen, het onverstandig manoeuvreren, of het niet in tijds zeil innemen bij opkomende buijen.

Art. 112. Hij zorgt, dat alle gebruikelijke observatiën behoorlijk geschieden, zooals van azimuth, maans- en stersbreedten, buitenmiddags-breedte en wat dies meer zij. Daartoe gelegenheid bestaande, wordt op het einde van elke wacht een kruispeiling genomen en in het journaal opgeteekend. Over het algemeen dienen alle opmerkingen aangeteekend te worden, die strekken kunnen tot verbetering der kennis van de zeekusten, rivieren en de scheepvaart.

Art. 113. Het personeel der machine-kamer wordt naar het oordeel van den 1sten machinist in wachten verdeeld. De 1ste machinist doet om de beurt met de 2de machinist de wacht in de machine-kamer; hij geeft van zijne verdeeling kennis aan den gezaghebber en 1ste stuurman. De machinist-leerlingen doen altijd ondergeschikt de wacht.

Art. 114. De 1ste machinist legt een wachtboek aan, waarin al het belangrijk voorgevallene op elke wacht, het verbruik van brandstof en andere materialen, de stoomdruk, het aantal omwentelingen der machine, de stand van de smoorklep en van den barometer, en hoevele malen er in de wacht gespuid en asch gewipt is, worden aangeteekend, om daaruit het noodige voor de invulling van het scheepsjournaal te kunnen overnemen.

Art. 115. Bij het einde van elke wacht, worden in het wachtboek, behalve het voorgaande, de bekomene orders opgeteekend, en hetzelve door den afgetreden wachtdoenden machinist onderteekend.

Art. 116. Bij het overnemen van de wacht, overtuigd zich

de machinist van de goede werking van alle werktuigen, en verneemt van zijnen voorganger alles, wat dienstig kan zijn om zulks te bevorderen.

Art. 117. Geen machinist mag aan zijnen opvolger op de wacht iets verzwijgen, wat aanleiding zoude kunnen geven tot stoornis of slechten gang van de werktuigen.

Art. 118. De wachtdoende machinist moet stiptelijk opvolgen alles, wat hem door den gezaghebber of wachtdoenden stuurman bevolen wordt.

Art. 119. Zoodra er eenige verandering in, of gebrek aan de werking der machine bespeurd wordt, moet hij daarvan onmiddelijk kennis laten geven aan den wachthebbende op dek.

Art. 120. Hij zal nimmer, zonder voorafgaande bevelen, eenige verandering mogen maken in de kracht en werking van den stoom en van de stoomwerktuigen; indien dit noodzakelijk mogt zijn, zal hij daarvan alvorens kennis geven.

Alleen in urgente gevallen, wanneer een ongeluk of groote schade het gevolg zoude zijn van de verdere werking der machine, vermag hij, naar eigen oordeel en ter zijner verantwoording, dadelijk de machine te stoppen of andere maatregelen te nemen, mits hij daarvan terstond kennis laat geven aan den wachthebbende aan dek en aan den 1sten machinist.

Art. 121. Hij zal steeds naauwlettend toezien op de stoomdruk en de peil van het water in den ketel, op het doelmatig en nuttig verbruik van de brandstof en andere materialen, op het afkoelen der metalen en de goede werking van alle kleppen en kranen, en verder zorgen voor bepaalde en goede aflossing van de vuurstokers; terwijl gepaste zorg voor de gezondheid der laatsten hem aanbevolen wordt.

Art. 122. Even als de wachtdoende stuurman altijd aan dek behoort te zijn, zal de wachtdoende machinist zich nimmer van de stoomwerktuigen mogen verwijderen.

Art. 123. Den wachtdoenden machinist dient, zooveel mogelijk eenigen tijd te voren, door den wachthebbenden stuurman kennis gegeven te worden wanneer er gestopt zal worden, ten einde de vuren te verkleinen, of anders op zijne hoede te zijn.

Art. 124. De wachtdoende stuurman zal, des vereischt, door zijn wachtvolk aan den machinist hulp verleenen in het asch wippen, pompen of andere gewone bezigheden der machine-kamer, en aan de vertoogen van den machinist, aangaande het overhellen van het schip, het plaatsen van koolzeilen en dergelijke, zoo mogelijk dadelijk gevolg doen geven.

Art. 125. Beide wachthebbenden zullen met elkander zamen werken en zich vereenigen, om de bedoelingen van den gezaghebber en het belang van het vaartuig te bevorderen.

Art. 126. Ingeval een wachthebbende, tegen den tijd van 8 glazen, begonnen is met eenige manoeuvre, dan zal hij zelf de werkzaamheid voleindigen, al ware het dat zulks na acht glazen aanhield.

Art. 127. Niet varende, of op eene reede liggende, wordt de nachtwacht door den gezaghebber geregeld naar omstandigheden.

Art. 128. In de machine-kamer zal des nachts eene wacht van minstens één man, en aan dek, des nachts, eene wacht van minstens één roerganger en twee matrozen moeten zijn.

Art. 129. Met opgebankte vuren liggende, doet de 2de machinist met de machinist-leerlingen om de beurt de wacht in de machine-kamer.

Art. 130. Met buijig weêr of in andere zorgvolle omstandigheden, des nachts, moet altijd een stuurman aan dek zijn, om te waken, dat het vaartuig voor het anker blijft liggen, of op andere wijze geene schade bekomt.

Te dien einde dient, elken avond, aan de dekwacht opgegeven te worden, welke stuurman daarvoor beschikbaar is gesteld, die in bedoelde omstandigheden terstond gewaarschuwd moet worden.

Art. 131. De 3de stuurlieden kunnen tot de reêwacht gekommandeerd worden, doch de gezaghebber zorge, dat zulks niet noodeloos geschiede.

Art. 132. De stuurman, die voor de in art. 130 bedoelde nachtwacht verantwoordelijk is, moet zich gedurende den nacht eenige malen laten wekken, en overtuige zich, dat het wachtsvolk wakende is.

Art. 133. De kok, timmerman en hofmeester zijn vrije

nachtgasten, doch kunnen telkens zoo noodig worden opgeroepen.

Art. 134. Op eene reede heeft de 1ste stuurman, en, bij afwezigheid van dien, de 2de stuurman het toezigt over de geheele scheepsdienst. Hij zorgt, dat alle gegevene orders en bepalingen behoorlijk uitgevoerd worden, dat de bemanning ten 5 ure 's morgens overal is, en vervolgens na schaften schoon schip gemaakt en alle blanke koper- en ijzerwerk gepoetst wordt, dat ten 8 ure de vlag geheschen worde en onmiddellijk na den afloop van de zindelijkheids-parade, de scheepsbezigheden een aanvang nemen.

Dat de bemanning des middags na schaften, tusschen 12 en 2 ure, wanneer de werkzaamheden zulks veroorloven, met toestemming van den gezaghebber rusten; dat de werkzaamheden in den regel ten 5 ure afgeloopen zijn, waarna het dek opgeklaard en koffij gedronken wordt. Dat de waarnemingen, betreffende den stand en gang van den tijdmeter, plaats hebben. Dat het schip behoorlijk lens gepompt wordt.

Dat de zonnetenten des morgens gespannen, en des avonds opgerold of gewipt worden.

Hij ziet toe, dat alle seinen van nabij liggende schepen worden opgemerkt en beantwoord.

Hij laat zich door de valreepwacht waarschuwen, wanneer er iemand aan boord komt, en zorgt, dat elk aan boord komend persoon, volgens deszelfs onderscheiding, behoorlijk ontvangen wordt.

Hij ziet toe, dat er niemand zonder verlof van den gezaghebber van boord gaat, en let op de ontvangst van alles, wat over de verschansing binnen boord wordt gebragt. De dekwacht vangt ten 6 ure aan, en eindigt ten 8 ure, 's avonds als de nachtwacht begint.

De zorgen van een' 1sten stuurman voor den gewonen loop van zaken aan dek, zijn te menigvuldig om beschreven te kunnen worden, weshalve hem in het kort de behartiging van alles, wat het schip en scheepsvolk aangaat en de eer van het vaartuig, nadrukkelijk worden aanbevolen. Hij kan zich, bij bezigheden omlaag, door den 2den stuurman aan dek doen vervangen.

Art. 135. Op eene reede moet altijd één der machinisten aan boord zijn, die met de uitvoering der dagelijksche werkzaamheden belast is en te waken heeft voor alles, wat de machine-kamer betreft.

Art. 136. Bij het stoom-opstoken moet in den regel altijd de 1ste machinist aan boord zijn, en deze mag zich niet van boord verwijderen, vóór dat de stoom afgeblazen en de stoomketel behoorlijk verzorgd is.

ZEVENDE AFDEELING.

Geregelde werkzaamheden.

Art. 137. Elken morgen wordt schoon schip gemaakt onder toezigt van den 1sten of 2den stuurman, en waaraan deel nemen de 3de stuurlieden.

Daarbij moet gezorgd worden, dat geen water of zand in de machine-kamer of op andere plaatsen, waar dezelve niet behooren, geworpen wordt.

Art. 138. De machinist moet zorgen, dat de asch en het roet uit de machine-kamer vóór dien tijd verwijderd, en dat de schoorsteen te voren geveegd wordt, en daardoor medewerken om het dek zindelijk en netjes te maken. Hij ziet toe, dat de vuurstokers niet moedwillig met hunne zwarte voeten het dek bemorsen, want zij zijn verpligt de reinheid en zindelijkheid van het schip mede te bevorderen.

Art. 139. Na het schoonschip maken, wordt al het blanke koper- en ijzerwerk netjes gepoetst, en verder alles gedaan om de batterij, de verschansing, het touwwerk, enz. op te knappen en te versieren.

De gezaghebber of hem opvolgende stuurman overtuigt zich, bij het houden van de zindelijkheids-parade, van den goeden staat van schip en volk door eene algemeene ronde.

Art. 140. Elk half uur worden de glazen geslagen, waarvoor de valreep-wacht zorg draagt.

Art. 141. Des Woensdags en Zaturdags wordt er generaal schoonschip gemaakt; en alle lokalen aan boord dienen dan buitengewoon goed gereinigd en opgeknapt te worden.

Art. 142. Elken morgen moet voor het luchten en droogen

van zeilen, touwwerk en verder alles, wat vochtig of nat is, gezorgd worden.

Art. 143. Dingsdag- en Vrijdag morgen en Woensdag namiddag zijn bepaalde tijdstippen voor de exercitiën met geschut en handgeweer.

De gezaghebber bepaalt den duur der exercitiën, en ziet zelf toe, dat de stuurlieden goede instructiën geven, overeenkomstig de bepalingen bij de Nederlandsche marine. Des Vrijdags wordt geëxerceerd met de zeilen of sloepen.

Bovendien zal men zooveel mogelijk de bemanning oefenen in de zeil-, wapen- en paradeerrollen, welke door den 1sten stuurman worden bijgehouden. De vuurstokers moeten zooveel mogelijk in de exercitie met de batterij en handwapens deel nemen.

Art. 144. Elke maand moeten de ruimen en bergplaatsen van inventaris- en andere goederen éénmaal worden opgehaald en schoon gemaakt, zoodat alles, wat tot den scheeps-inventaris behoort, ten minste éénmaal in elke maand onder het oog van den 1sten stuurman of 1sten machinist komt, en zij zich van den goeden staat daarvan kunnen overtuigen.

Art. 145. Gedurig, wanneer dezelve leêg komen, worden de steenkolenhokken, victualiekisten en waterketels of vaten schoongemaakt.

Art. 146. Telkens, wanneer het noodig wordt geacht, en uiterlijk nadat gedurende zes etmalen gestoomd is, moeten de stoomketels geopend en gezuiverd worden. Hebben dringende redenen zulks verhinderd, dan wordt daarvan melding gemaakt in het journaal en maandrapport.

Art. 147. Minstens eens in de twee maanden moet de machine ontkoppeld, de cylinders geopend en elk deel van het stoomwerktuig nagezien worden. Zooveel mogelijk geschiedt zulks eventueël, naarmate de gelegenheid zich voordoet.

Art. 148. Alle drie maanden overtuigt zich de 1ste stuurman van den goeden staat der ankers en hunne spijlen, der kettings en hunne sluitings, der rondhouten en hun staandtuig, der kompassen en van het roer, benevens de stuurketting, ook onderzoekt hij ijzerwerk en vaste deelen der romp,

en houdt van zijne bevinding aanteekening in het journaal, ter mededeeling in het maandrapport.

Art. 149. Elke drie maanden onderzoekt de gezaghebber zelve den staat der aan boord zijnde ammunitie en projectielen, en zorgt hij voor derzelver bruikbaarheid en goede bewaring.

Art. 150. Telkens, wanneer er met een kanon gevuurd is, moet hetzelve goed droog uitgewischt en overigens al wat tot hetzelve en de affuitage behoort, nagezien worden.

Art. 151. Zoodra een kanon eenige dagen geladen is geweest, moet men de lading nazien, om zich te overtuigen, dat dezelve bij voorkomend gebruik goed afgaat.

Is de lading nat of bedorven bevonden, dan kan dezelve worden afgeblazen.

Art. 152. Twee malen in het jaar wordt het geheele schip op nieuw geverwd (benedendeks eenmaal) het tuig gelapzalfd, het ijzerwerk afgeklopt en gemenied. Men kan echter meermalen buiten boord zwart schilderen, wanneer de gezaghebber zulks voor de netheid en het goede onderhoud noodig oordeelt.

Art. 153. Eenmaal in het jaar worden alle naden van het dek, de verschansing en buitenboord gekalfaat, en overigens alle lekkage onmiddelijk geweerd en voorkomen.

Art. 154. De vullings worden bij het ophalen der ruimen schoongemaakt, en onder de machine-kamer zal de machinist alle vetstoffen en onreinheid weren, zoodoende ontbinding dier stoffen en daaruit ontstaande ongezonde dampen en aanslag voorkomen.

Art. 155. Bij voorkomende gelegenheid zal men de enternetten spannen, derzelver goeden staat nazien, en de bemanning oefenen in het vlug uitspannen van dezelve.

Art. 156. Over het algemeen mag geene gelegenheid verzuimd worden, ten einde de equipage te oefenen in alle manoeuvres, waarvan de vlugge uitvoering somtijds van zooveel belang is.

ACHTSTE AFDEELING.

Algemeene bepalingen.

Art. 157. De gezaghebber zal de onder zijne leiding staande 3de stuurlieden eene leercursus doen volgen, waartoe hem de 1ste en 2de stuurman moeten helpen.

Art. 158. Hij zal geene gelegenheid verzuimen om de stuurmansleerlingen in activiteit te houden, en hun werkzaamheden opdragen, die strekken kunnen om derzelver practische kennis te ontwikkelen en te vermeerderen. Hij behoort toe te zien, dat zij hunne pligten met naauwgezetheid en ijver vervullen, opdat van der jeugd af, bij hen worden ingeprent goede en gezonde begrippen nopens de dienst.

Art. 159. Hij zal in de conduite rapporten naauwkeurig opgeven, waarin de 3de stuurlieden hebben uitgemunt en waarin zij achterlijk bleven, en daarin niet verzwijgen hoe het met hunne theoretische kennis van de zeevaartkunde stond gedurende de gehouden cursus.

Art. 160. De gezaghebber zal aan den stuurman en machinist van zijne indemniteit voor schrijfbehoeften het noodige papier verstrekken voor hunne administratie.

Art. 161. Hij kan daarentegen tot hulp in zijne administratie de stuurlieden gelasten, die van hem daarin het noodige onderrigt ontvangen.

Art. 162. De kaarten en instrumenten staan onder het onmiddellijk toezigt van den gezaghebber, die de 1ste of 2de stuurman kan belasten met het opwinden en regelen van tijdmeters en daarvoor een scheeps-sextant beschikbaar stelt.

Art. 163. De gezaghebber zorgt, dat de instrumenten zoo min mogelijk verplaatst en behoorlijk en doelmatig behandeld worden.

Art. 164. Hij stelt op zee de kaart ter beschikking van den stuurman der wacht, en geeft de jonge stuurlieden onderrigt in het bestek afzetten en kaart passen.

Art. 165. Door den stuurman, welke met de tijdmeters belast is, moet een tijdmeter-journaal worden aangehouden, waarin al de berekeningen betreffende den gang der tijdmeters en alle longte-waarnemingen door dezelve, benevens alle

bijzonderheden, de tijdmeters en instrumenten aangaande, worden aangeteekend.

Art. 166. Hij zal zich beijveren, om de bestaande opgave nopens de stelling en gang der tijdmeters, door veelvuldige observatiën, zoo ook vergelijkingen met den tijdbal te verifiëren.

Telkens wanneer bij verificatiën van het bestek met peilingen op het land, merkbare verschillen worden waargenomen tusschen de tijdmeter en ware lengte, dan zal hij zijne opmerkingen ten deze aanteekenen en aan den gezaghebber bekend maken, doch geene wijziging in de stelling brengen zonder diens bevelen.

Art. 167. De stuurman, die onder toezigt van den gezaghebber belast is met de cursus van de 3de stuurlieden, moet hen helpen en onderrigten in het bijhouden van een journaal en het aanteekenen der opmerkingen nopens kusten, havens of ankerplaatsen. Hij zal hunne belangen voordragen aan den gezaghebber, en eenmaal 's weeks, op een door den gezaghebber te bepalen tijd, hen doen vereenigen, om les te houden in de zeevaart- en wiskunde, alsmede met hen spreken over scheepsmanoeuvres, dienst en werkzaamheden, ook moet hij bij voorvallen van eenig belang of die schaars voorkomen, hunne aandacht daarop vestigen, opdat zij het meeste nut van hunne ondervinding trekken. Hij zal hen doen oefenen in het nemen van maans-afstanden en het berekenen der lengte door dezelve, tot vergelijk der tijdmeters.

Art. 168. De 1ste machinisten zullen zich almede ter beschikking stellen, om de jonge stuurlieden, voor zooveel zij zulks vermogen, behulpzaam te zijn in de beoefening van het scheeps stoomwerktuig en alle de daartoe verlangde inlichtingen verschaffen.

Art. 169. De machinist-leerlingen staan almede onder zijne leiding, en moeten door hem onderrigt worden in alles, wat het vak aangaat, opdat uit die jongelieden bekwame machinisten voor de gouvernements stoomschepen gevormd worden.

Art. 170. Komt er een hooggeplaatst officier of ambtenaar aan boord, dan moet de gezaghebber onmiddelijk gewaarschuwd worden, en alles worden in acht genomen, om voor-

name, aanzienlijke personen met de passende honneurs te ontvangen.

De voorschriften omtrent de eerbewijzingen aan boord van Z. M. schepen, zullen daarbij, voor zoover dezelve van toepassing kunnen zijn, opgevolgd moeten worden.

Art. 171. Komt de gezaghebber aan boord, dan zal hij door den 1sten stuurman aan de valreep worden ontvangen. Komt de 1ste stuurman aan boord, dan zorge de 2de stuurman om hem aan den valreep op te wachten. De machinisten moeten altijd bij aankomst aan boord door een der stuurlieden worden ontvangen.

Na des avonds 8 ure worden de aan boord komende personen ontvangen door den roerganger van de wacht, die van alle belangrijke voorvallen, zoo noodig dadelijk, aan den voor de nachtwacht aansprakelijken stuurman kennis geeft.

Art. 172. In het algemeen is iedereen verschuldigd zijne meerdere met het noodige respect aan te spreken en te behandelen.

De stuurlieden en machinisten dienen onderling te wedijveren, om door beschaafden toon en manieren, de goede harmonie en opgeruimdheid te onderhouden.

Art. 173. De voorzorgen bij het ontvangen, verzenden of gebruiken van kruid, dan wel bij het vullen of luchten van kardoezen en andere ammunitie, moeten naauwkeurig worden opgevolgd. Dezelve bestaan in het uitmaken van alle vuur en licht door het gansche schip, het plaatsen van een schildwacht bij de kombuis en het hijschen van de roode vlag aan den voortop.

Bij het vervoeren van kruid van of naar den wal, worden de ter zake bestaande havenreglementen en andere bepalingen geraadpleegd.

Art. 174. De handwapens behooren steeds doelmatig geplaatst te worden, zoodanig, dat dezelve voor het gebruik gereed, en toch voor de inlandsche bemanning niet gemakkelijk te nemen of voor de hand zijn.

Art. 175. Voor het gebruik der kombuis zal de machinist de benoodigde steenkolen uit den scheepsvoorraad afstaan.

Het ontvangen brandhout is bestemd tot het ontsteken der vuren onder de stoomketels en der kombuis.

Art. 176. Bij aankomst en verblijf op eene plaats, waar geene magt van het Nederlandsch-Indisch gouvernement gevestigd is, moeten voorzorgsmaatregelen tegen verraad en overrompeling genomen worden.

Art. 177. De enternetten worden aldaar uitgespannen en eene wacht met geladene geweren zal op dek zijn. De stukken moeten aldaar behoorlijk geladen wezen, en op het voor- en achterdek, zoowel als op de raderkast of brug, zal men eene schildwacht plaatsen.

Art. 178. Bij het aan boord komen van inlandsche hoofden en grooten, zal de schildwacht welke aan de valreep is geplaatst, alle indringers weren en geene personen meer aan dek laten komen, dan door den wachtdoenden stuurman worden toegelaten.

Alle praauwen en kleine sampans moeten onmiddelijk worden verwijderd op ten minste vijftig ellen van het schip, en men wake en lette op alle bewegingen van die vaartuigen en van de bevolking aan den wal.

Art. 179. Als regel moet men aannemen, om in de binnenlanden op rivieren, bij nacht en bij dag, zeer waakzaam en steeds gereed te zijn om onmiddelijk te kunnen stoomen, en daarom bij het ten anker liggen kleine vuren aanhouden.

Gearresteerd bij besluit van den Gouverneur-Generaal van *Nederlandsch-Indië* van den 18den September 1863 no. 50.

Mij bekend:
De Gouvernements Secretaris,
VAN DEINSE.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.

PERPUSTAKAAN NASIONAL