Kon. Bat. Gen.
V
572b

248

RSCHRIFTEN

BETREFFENDE DE

GEWESTELIJKE VAARTUIGEN

Vastgesteld bij beschikking van den Commandant der Zeemacht en Hoofd van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië van 10 Juni 1925
:: :: No. Sch. 259/1/28 :: ::

LANDSDRUKKERIJ — BATAVIA — 1925.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VI 573

VOORSCHRIFTEN

BETREFFENDE DE

GEWESTELIJKE VAARTUIGEN

(Verkorte benaming „V. gew. vtg.")

Vastgesteld bij beschikking van den Commandant der Zeemacht en Hoofd van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië van 10 Juni 1925 No. Sch. 259/1/28.

LANDSDRUKKERIJ — BATAVIA — 1925.

KON. BAT. GENOOTSCHAP VAN K. en W.

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.

Tanggal : 2-7-2010
Nomor Induk : 1691/PM/MUSIUM/2010
BIB - ID : 0010-32662060
ITEM - ID : 0209082676
Asal : Museum Pusat

INHOUD.

HOOFDSTUK I.

Blz.

Algemeene bepalingen 1

HOOFDSTUK II.

Fondsen voor onderhoud, verlichting en smeermiddelen en fondsen voor brandstoffen.
Administratieve bepalingen 11

HOOFDSTUK III.

Inventarisgoederen en waarlooze deelen 18

HOOFDSTUK IV.

Herstellingen en dokken 25

HOOFDSTUK V.

Onderhoud van romp, inventaris, ketels en werktuigen 31

HOOFDSTUK VI.

Personeele bepalingen 50

HOOFDSTUK VII.

Bepalingen tot handhaving van de orde en tucht. 58

Overzicht der in te zenden bescheiden 62

Modellen (bijlagen) A t/m P ..... 63—104

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEWESTELIJKE VAARTUIGEN.

HOOFDSTUK I.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

ART. 1.

De gewestelijke vaartuigen en alle desbetreffende aangelegenheden behooren tot den dienst van scheepvaart ressorteerende onder 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 art. 8 (3 maandelijksch verslag materieel), tenzij anders wordt bepaald, art. 10 tot en met 14 (periodieke keuring), art. 34 (devies), enz., benevens uit den aard der zaak al datgene wat op werktuigen en ketels betrekking heeft.

ART. 2.

De gewestelijke vaartuigen staan ter beschikking van de hoofden van gewestelijk bestuur, die toezicht op de diensten uitoefenen. Het beheer daarover wordt zooveel mogelijk opgedragen aan beroepshavenmeesters of bij ontstentenis hiervan aan personen, die op dit gebied ook technische kennis bezitten.

Wanneer de beheerder geen beroepshavenmeester is en in het gewest een gouvernementsstoomschip is gestation-

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

neerd, zullen de gezaghebber en 1e werktuigkundige daarvan regelmatig toezicht uitoefenen op het onderhoud van en de zorg voor het vaartuig en de werktuigen en daartoe zoo noodig 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.

Indien een vaartuig tot het ondergaan van herstellingen tijdelijk vertoeft op eene plaats waar een beroepshavenmeester is gevestigd, treedt deze voor den duur van dat verblijf als tijdelijk beheerder over dat vaartuig op.

Bij verblijf van een vaartuig te Singapore, wordt het tijdelijk beheer gevoerd door den werktuigkundige belast met het toezicht op den aanbouw of de herstelling van 's landsvaartuigen aldaar, dan wel bij diens afwezigheid door den havenmeester te Samboe.

ART. 4.

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 hoofdkantoor van scheepvaart.

Vier maal per jaar, met tusschenpoozen van ongeveer 3 maanden, moet het vaartuig gedurende 12 op elkaar volgende dagen geheel ter beschikking van de bemanning worden

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

gesteld voor onderhoud van romp, machine en ketel (zie verder o.m. artikel 87).

ART. 5.

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

Het verdient aanbeveling den mandoer (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 bijzonder aan den machinedrijver (motorist) wordt opgedragen.

ART. 6.

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. 11, indien verwacht kan worden dat zij spoedig ter plaatse zullen komen.

ART. 7.

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. 11), van den aftredenden beheerder het vaartuig en de administratie daarvan

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

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. 8.

Door den beheerder wordt op den 1en van elk kwartaal een verslag over het materieel opgemaakt, volgens model B (voor motorvaartuigen model B[1]).

Alle rubrieken daarvan behooren met nauwgezetheid te worden ingevuld. Naar vorige verslagen mag niet worden verwezen.

Het verslag wordt in enkelvoud toegezonden aan den hoofdinspecteur van scheepvaart.

ART. 9.

De stoomketels der gewestelijke vaartuigen zijn, ingevolge artikel 61 van het reglement op het gebruik van stoomtoestellen in Ned.-Indië (stbl. 1924 No. 42) behoudens de door den gouverneur-generaal aan te wijzen uitzonderingen, niet aan de bepalingen van dat reglement onderworpen.

ART. 10.

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

Reservoirs en flesschen voor samengeperste lucht (b.v. aanzetvaten voor motoren) moeten tenminste éénmaal in de 4 jaren in- en uitwendig worden schoongemaakt en onderzocht en verder met de bijbehoorende leidingen worden geperst op den anderhalfvoudigen werkdruk.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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 te doen plaats vinden.

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

ART. 11.

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 gouvernementsstoomschip, of den gezagvoerder van een schip van den dienst der bebakening en kusverlichting, wanneer de diensten aan die schepen opgedragen, zulks toelaten.

Indien het vaartuig op het marine-etablissement of te Tandjoengpriok is hersteld, wordt aangenomen dat tijdens het verblijf aldaar eene keuring als bovenbedoeld plaats vond; zie art. 51 laatste alinea.

ART. 12.

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 zoo mogelijk steeds de keuring bijwonen en zich anders laten vertegenwoordigen, bij voorkeur door een ambtenaar die van het beheer op de hoogte is.

De persoon of de commissie die keurt is bevoegd het vaartuig onder eigen machinekracht te beproeven.

Bij motorvaartuigen zal de bedrijfszekerheid van de(n) motor(en) worden nagegaan; van aanwezige reservoirs voor samengeperste lucht zal de juiste werking van manometers, veiligheidskleppen en aftapinrichting worden onderzocht.

Indien de ketel van het vaartuig gedurende de laatste 6 maanden niet op grond van art. 10 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. 13.

Van den uitslag der keuring wordt een proces-verbaal 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. 14.

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);

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

c. stoomvaartuigen: 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;
motorvaartuigen: de toestand der brandstofketels en van de reservoirs voor samengeperste lucht; van deze laatste aan te geven of zij inwendig zijn onderzocht en geperst en den uitslag van het onderzoek der manometers, veiligheidskleppen en aftapinrichting;

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 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. 15.

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 onder-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

zoek 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 dezè 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 Indische comptabiliteiswet, Stbl. 1904 No. 241 en bijblad 6126.

Art. 16.

Het hoofd van gewestelijk bestuur bepaalt, wie bevoegd zijn reisopdrachten te verstrekken aan de mandoers van gewestelijke vaartuigen en doet daarvan mededeeling aan de beheerders, die de mandoers zullen instrueeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ART. 17.

De mandoer 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 mandoer, 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. 18.

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 deze nauwkeurig worden ingevuld. Op den 1en van elke maand wordt het reisorderboekje over de voorafgaande maand afgesloten en door den beheerder rechtstreeks toegezonden aan het hoofdkantoor van scheepvaart.

De noodige reisorderboekjes worden op aanvraag door genoemd kantoor verstrekt.

ART. 19.

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

De gewestelijke vaartuigen, die niet bepaaldelijk bestemd of ingericht zijn voor sleepdiensten, zullen daarvoor zoo min mogelijk worden gebruikt.

Zij kunnen slechts in dringende gevallen, wanneer door derden niet in de behoefte kan worden voorzien en de belangen van den dienst dit gedoogen geheel of gedeeltelijk ten gebruike aan particulieren worden afgestaan. Het verzoek hiertoe moet, zoo noodig telegraphisch, aan den hoofdinspecteur van scheepvaart worden gedaan, die beslist of de gevraagde hulp zal worden verleend en onder welke voorwaarden. Bovendien is de toestemming van het hoofd van het gewest noodig.

Bestaat er aanleiding tot dadelijke hulpverleening, dan kan hiertoe onder nadere goedkeuring van den hoofdinspecteur van scheepvaart worden overgegaan, onder gehoudenheid daarvan zoo spoedig mogelijk te rapporteeren.

ART. 20.

Wanneer gebankte of kleine vuren worden gehouden zal minstens anderhalf uur tijd worden gegeven om stoomklaar te maken. (Voor waterpijpketels is 30 minuten voldoende te achten).

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

ART. 21.

Indien een gewestelijk vaartuig door een schip der gouvernements marine of van den dienst der bebakening en kustverlichting wort gesleept, staat het personel onder de bevelen van den gezaghebber of gezagvoeorder van het sleepende schip, naar wiens aanwijzingen het zich stiptelijk zal hebben te gedragen .

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

HOOFDSTUK II.

Fondsen voor onderhoud, verlichting en smeermiddelen en fondsen voor brandstoffen.

ADMINISTRATIEVE BEPALINGEN.

ART. 22.

Zooveel gewestelijke vaartuigen worden in dienst gehouden als waarop jaarlijks bij de begrooting is gerekend.

ART. 23.

Voor elk gewestelijk vaartuig is een bedrag vastgesteld, hetwelk jaarlijks besteed mag worden voor gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen. Dit bedrag zal eenvoudigheidshalve worden aangeduid met „onderhoudsfondsen".

Na eerste indienststelling of na wederindienststelling van een vaartuig dat bij eene reparatie-inrichting werd hersteld, mag slechts over zooveel twaalfden van de jaarlijksche onderhoudsfondsen worden beschikt als het aantal volle maanden na den datum waarop het beheer (weder) aanvangt, bedraagt.

Onder normale omstandigheden is dit bedrag voldoende voor het aanschaffen van z.g. veerbruiksartikelen, zooals olie voor verlichting en voor smering, lampeglazen, lampekous, verf, pakkingstoffen, licht touwwerk, enz. en voor het bekostigen van kleine herstellingen aan schip en inventaris.

Als algemeene regel geldt dat de noodige behoeften plaatselijk worden ingekocht, indien de gewenschte kwaliteit te verkrijgen is en het geen voordeel oplevert de artikelen van elders te betrekken.

Artikelen van een groote waarde, zooals ankers, sloepen, nieuwe tenten of het zeildoek hiervoor, kettingen, zware trossen, boordlantaarns, lampen voor verblijven, e. d., worden

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

niet uit de onderhoudsfondsen betaald. Voor den aankoop van deze artikelen, welke niet onder verbruiksartikelen worden gerangschikt, is afzonderlijke machtiging van den hoofdinspecteur van scheepvaart noodig.

Is reeds de beschikking gekregen over de onderhoudsfondsen die werden toegestaan voor het tijdvak eindigende 31 December van dat jaar (deerhalve in de meeste gevallen voor 12 maanden) en blijkt toch na eenigen tijd dat de voor genoemd doel in kas aanwezige gelden niet toereikend zijn om verschillende betalingen ter zake van gewoon onderhoud te doen, dan kan, mits vergezeld van een uitvoerige toelichting van de oorzaken van dit niet toereikend zijn, een aanvullingscrediet worden aangevraagd.

Machtiging tot verstrekking van een aanvullingscrediet wordt verleend door den commandant der zeemacht en hoofd van het departement der marine in Nederlandsch-Indië, doch de hoofden van gewestelijk bestuur zijn, gemachtigd, om in spoedeischende gevallen, onder nadere goedkeuring van genoemd departementshoofd gelden beschikbaar te stellen.

Overtreffen tengevolge van bijzonder drukke diensten of andere buitengewone omstandigheden de uitgaven het toegestane bedrag, sluit de verantwoording over het 4e kwartaal derhalve met een nadeelig saldo, dan is eveneens de machtiging van den commandant der zeemacht noodig tot terugbetaling van de meer uitgegeven dan ontvangen gelden. De tusschenkomst van het hoofd van gewestelijk bestuur moet hiervoor worden ingeroepen, onder opgaaf der redenen, welke tot die meerdere uitgaven aanleiding hebben gegven.

ART. 24.

De beheerder zal steeds voor artikelen waarvan de kosten niet ten laste komen van de onderhoudsfondsen, afzonderlijke rekeningen verzoeken.

Artikelen, tot den aankoop waarvan door den hoofdinspecteur van scheepvaart machtiging werd verleend, kunnen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

door het hoofd van gewestelijk bestuur worden betaalbaar gesteld krachtens bijblad 3040.

ART. 25.

Op het departement der marine worden door verrekening eveneens ten laste gebracht van de onderhoudsfondsen:

1° de den beheerder niet bekend zijnde kosten van uit 's Lands voorraden verstrekte verbruiksartikelen;

2° de kostprijzen volgens vlootbons van verbruiksartikelen rechtstreeks afkomstig uit de marinemagazijnen te Soerabaja;

3° de bedragen welke eventueel door het departement der marine zijn betaald of betaalbaar gesteld voor geleverde verbruiksartikelen;

4° de niet door den beheerder betaalde vervoerkosten van verbruiksartikelen.

ART. 26.

Zeekaarten kunnen tegen betaling ten laste van de onderhoudsfondsen worden aangekocht bij de beheerders der onderdepôts van zeekaarten, zie art. 38 vierde alinea.

ART. 27.

Tot het doen van uitgaven gedurende het loopende jaar ten behoeve van gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen en voor brandstoffen worden op aanvraag sommen ter goede rekening verstrekt.

De aanvragen worden in tweevoud aan het hoofd van gewestelijk bestuur ingediend, in de residentie Batavia echter aan het hoofdkantoor van scheepvaart, in de residentie Soerabaja aan het marine-etablissement te Soerabaja.

Tot geen grooter bedrag aan onderhoudsfondsen mag worden aangevraagd, dan binnen een tijdvak van drie maanden geacht wordt noodig te zijn (Rondschrijven G. S. van 28 December 1917 no. 3126).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Aan het hoofd van de aanvragen moet op in het oogvallende wijze worden vermeld „Sommen ter goede rekening''.

Op de aanvragen van onderhoudsfondsen dient aangeteekend te worden hoeveel bereids in het verstreken gedeelte van het betrokken jaar werd aangevraagd.

De fondsen tot aankoop van brandstoffen worden naar gelang van de behoefte (doch voor geen langer tijdvak dan drie maanden) aangevraagd en kunnen tevens aangewend worden om betalingen te doen voor drink- en ketelwater.

(De hoofden van gewestelijk bestuur zijn gemachtigd tot het doen van uitgaven voor het aanschaffen van brandstoffen ten behoeve der gewestelijke vaartuigen. Deze bevoegdheid wordt geacht een uitvloeisel te zijn van het besluit waarbij het vaartuig in dienst is gesteld).

Worden op één staat fondsen aangevraagd voor 2 of meer vaartuigen, dan moet aangegeven worden hoeveel voor ieder dezer vaartuigen is bestemd.

ART. 28.

De sommen ter goede rekening worden kwartaalsgewijs verantwoord. (1) Uiterlijk één maand na het verstrijken van een kwartaal wordt daartoe eene verantwoording volgens model C in tweevoud ingediend bij de autoriteit, die als gedelegeerde van den Gouverneur-Generaal (ordonnanteurs of hulpordonnanteurs) de verantwoorde gelden beschikbaar heeft gesteld.

De verantwoordingen, welke door den beheerder zelf behooren te worden onderteekend, moeten in z.g. balansvorm worden opgemaakt, d. w. z. bij afsluiting met een voordeelig (nadeelig) saldo, moet dit saldo onder het hoofd „uitgaven'' („ontvangsten'') worden opgenomen, bij opening daarentegen onder het hoofd „ontvangsten'' („uitgaven'').

---

(1) Volgens art. 92 van de Indische comptabiliteitswet kan den rekenplichtige die dit nalaat een (nieuwe) termijn worden gesteld en bij niet indiening binnen dien termijn, kan hem een boete worden opgelegd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Wanneer de beheerder door tijdelijke, kortstondige afwezigheid of door ongesteldheid niet in staat is zelf het beheer te voeren of de verantwoording op te maken, kan hij een bevoegd persoon hiertoe machtigen, doch de betrekkelijke verantwoording moet dan vergezeld gaan van een door den rekenplichtige af te geven verklaring van aansprakelijkheid volgens model D.

De onderhoudsfondsen en de fondsen voor brandstoffen kunnen op één staat worden verantwoord, mits geen vermenging van onderwerpen plaats heeft. De betrekkelijke ontvangsten, uitgaven en saldi dienen derhalve gesplitst te blijven.

De beheerder mag uit de sommen ter goede rekening geen voorschotten of nader te verantwoorden gelden aan derden verleenen.

Vermenging van dienstjaren is niet geoorloofd (vgl. art. 16 der Indische comptabiliteitswet).

ART. 29.

Betalingen in eens van meer dan *f* 50.— moeten steeds gestaafd worden door origineele kwitanties, postwisselreçu's of voor voldaan geteekende rekeningen. Deze bewijsstukken moeten bij de verantwoording worden overgelegd.

Komen op een verantwoording een of meer posten voor die grooter zijn dan *f* 50.— en niet gestaafd kunnen worden door bewijsstukken doordat zij samengevoegde betalingen betreffen van *f* 50.— en minder, dan moet dit uit eene verklaring blijken.

Als algemeene regel geldt dat steeds zooveel mogelijk kwitanties, rekeningen, specificaties, e. d. moeten worden overgelegd, opdat soort, prijs en hoeveelheid der aangekochte artikelen kunnen worden nagegaan en o. m. duidelijk uitkomt welke herstellingen werden verricht.

De over te leggen kwitanties behoeven niet voorzien te zijn van een plakzegel; zij mogen nimmer door den beheerder zelve voor „voldaan" worden geteekend.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Kwitanties gedateerd in een vorig dienstjaar kunnen niet als bewijsstukken voor eene verantwoording over het loopende jaar dienen, tenzij uit een daarop gestelde aanteekening blijkt dat de artikelen eerst in het loopende jaar werden ontvangen.

ART. 30.

Het voordeelig saldo waarmede de verantwoording over het 4e kwartaal sluit, wordt in 's lands kas gestort en het origineele stortingsbewijs (volgens model E) bij die verantwoording overgelegd.

Het quadruplicaat bewijs van storting moet worden toegezonden aan het hoofd van gewestelijk bestuur, in de residentie Batavia aan den inspecteur van financiën in de 1e afdeeling (bijbladen nos 4873 en 5714). Van de overige twee exemplaren (duplicaat en triplicaat) wordt één aangehouden door den algemeenen ontvanger, terwijl het andere gevoegd wordt bij de ligger-verantwoording.

Het voorschrift tot storting is ook van toepassing wanneer het vaartuig buiten dienst wordt gesteld en er nog onverbruikt gebleven gelden in kas aanwezig zijn.

Worden èn onderhoudsfondsen èn fondsen voor brandstoffen op een staat verantwoord, dan kan bij gelijktijdige storting van gelden oorspronkelijk bestemd voor beide doeleinden een gecombineerde stortingsstaat in viervoud worden opgemaakt. Samenvoeging van een voordeelig en een nadeelig saldo is echter niet geoorloofd; steeds zal het volle bedrag van het voordeelig saldo moeten worden gestort.

ART. 31.

Sluit een verantwoording op het einde van een jaar of bij uitdienststelling van het vaartuig met een nadeelig saldo, dan wordt voor het bedrag van dit nadeelig saldo een aanvraag tot terugbetaling ingediend; voor onderhoudsfondsen moet zoo noodig in acht worden genomen het bepaalde in de laatste alinea van art. 23.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ART. 32.

Is er bij overgave van het beheer een nadeelig saldo, dan zendt de aftredende beheerder de verantwoording, een nihil proces-verbaal (zie alinea 4) en een aanvraag tot terugbetaling in tweevoud aan het hoofdkantoor van scheepvaart door tusschenkomst van het hoofd van gewestelijk bestuur.

Na accoordbevinding wordt dan door het departement der marine aan den afgetreden beheerder terugbetaling verleend van het door hem meer uitgegeven dan ontvangen bedrag. Hiervoor is het noodig dat door hem op de aanvraag tot terugbetaling wordt aangeteekend naar welke plaats en welk gewest hij vertrekken zal.

(Bij een spoedig vertrek naar Europa kan, ter voorkoming van latere moeilijkheden, bedoelde terugbetaling onder nadere goedkeuring ook door het betrokken hoofd van gewestelijk bestuur (uitgezonderd Batavia) worden verleend.

Bij overgave en overname van het beheer worden de saldi der in kas aanwezige fondsen aan den optredenden beheerder overgegeven tegen afgifte van processen-verbaal in drievoud volgens model F, terwijl eene verantwoording wordt opgemaakt welke loopt tot aan het tijdstip der overgave. Deze verantwoording moet geteekend worden door den aftredenden beheerder en vergezeld van het origineel proces-verbaal uiterlijk 14 dagen na den datum van overgave en overname worden ingediend.

De later door den optredenden beheerder in te dienen verantwoording sluit aan op de vorengenoemde.

Stortingsopgaven, processen-verbaal betreffende overgave en overname van gelden, aanvragen tot terugbetaling en staten van bedrijfskosten (zie het volgende artikel) moeten steeds worden gevoegd bij de laatst in te dienen verantwoording.

ART. 33.

Na afloop van elk kwartaal wordt voor elk vaartuig af-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

zonderlijk een staat van exploitatiekosten opgemaakt volgens model G en zonder geleidebrief rechtstreeks aan het hoofdkantoor van scheepvaart opgezonden.

HOOFDSTUK III.

INVENTARISGOEDEREN EN WAARLOOZE DEELEN.

ART. 34.

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

Op het marine-etablissement worden de herstellingen ingevuld vanwege 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. Tevens zijn onder bijlagen O. en P. opgenomen inventarislijsten van die goederen, welke in normale omstandigheden aan boord van gewestelijke vaartuigen van 20—30 meter lengte en van motorbooten van 7.5 meter lengte behooren aanwezig te zijn. Bij het opmaken van aanvragen behoort daarmede rekening te worden gehouden.

Het devies wordt in Juli van ieder jaar aan het hoofdkantoor van scheepvaart ingezonden, om het daar berustende exemplaar te laten bijwerken.

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

ART. 35.

De beheerder houdt de navolgende boeken bij:

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

a. een restantenboek, ingericht volgens model H. waarin alleen die artikelen worden vermeld, welke aan een geregeld verbruik onderhevig zijn, en welke dus uit de onderhoudsfondsen worden aangeschaft of vernieuwd;
b. een aanvragenboek, ingericht volgens model I;
c. een boek van dagelijksch verbruik, ingericht volgens model J.

De benoodigde boeken en gedrukten worden op aanvraag door het hoofdkantoor van scheepvaart verstrekt.

ART. 36.

Indien de kosten der vernieuwing niet ten laste van de in art. 23 genoemde fondsen komen, wordt bij de aanvraag tot machtiging voor den aanschaf of aanmaak van nieuwe goederen (c.q. vertrekking 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 K.

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

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

ART. 37.

Wanneer artikelen bij particulieren worden aangeschaft, zal steeds worden toegezien, dat de kwaliteit goed is en dat de kosten billijk zijn. Smeerolie zal als regel uit 's lands

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

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.

Omtrent de voor bepaalde motoren van motorvaartuigen te benutten soort smeerolie zal door het hoofdkantoor van scheepvaart immer aanwijzing worden verstrekt, waarbij dan zal worden vermeld op welke wijze deze olie kan worden bekomen.

Indien de beheerder van het vaartuig geen voldoende technische kennis bezit om over de kwaliteit van artikelen te kunnen oordeelen, of indien de artikelen niet ter plaatse worden aangeschaft, zal voor dit toezicht gehandeld worden als in de art. 54, 55 en 58 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 gouvernementsstoomschepen 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. 38.

Indien men artikelen uit 's lands magazijnen wenscht te betrekken of bij het marine-etablissement wenscht te doen aanmaken, dan behoort dit steeds te geschieden door een aanvraag volgens model L., onder schuifband, in te dienen aan het hoofdkantoor van scheepvaart.

Munitiën en ernstvuurwerken worden op een afzonderlijke aanvraag gebracht.

Kleedingstukken worden eveneens op eene afzonderlijke aanvraag gebracht (zie model M).

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Zeekaarten kunnen tegen betaling uit de onderhoudsfondsen worden ontvangen van de beheerders der onderdepôts van zeekaarten. Onderdepôts zijn gevestigd te Tandjoengpriok, Soerabaja, Makasser, Emmahaven, Sabang, Pangkalan-Brandan en Samboe.

ART. 39.

De aanvragen worden opgemaakt in enkelvoud. Alle kolommen van de aanvraag worden door den inzender ingevuld.

De aanvragen tot ontvangst moeten op zoodanig tijdstip worden ingediend, dat zij, wat betreft de plaatsen op Sumatra en omliggende eilanden en de residenties Westerafdeeling van Borneo, Bantam, Batavia, Cheribon en Preanger-Regentschappen, uiterlijk op den 15en September en wat betreft de plaatsen gelegen in het overige deel van den Indischen archipel, uiterlijk op den 15en Maart, het hoofdkantoor van scheepvaart bereiken. Hiervan wordt afgeweken, wanneer de aanvraag het gevolg is van ontvangen bevelen en in spoedeischende gevallen.

Wanneer het vaartuig te Tandjoengpriok of op het marine-etablissement hersteld zal worden, moet een aanvraag tot aanvulling van den inventaris worden ingediend.

Bij de benaming der artikelen wordt de lijst volgens bijlage O nauwkeurig gevolgd. Waar bij uitzondering het artikel in bedoelde lijst 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

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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 teckeningen 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. 40.

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

ART. 41.

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 patrijspoorten 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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ART. 42.

Van alle wijzigingen door het hoofdkantoor 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 hoofdkantoor 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. 43.

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 gelegenhed 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 eventueel in afwijking van art. 39, hunne aanvragen op een zoodanig tijdstip in te zenden, dat de goederen kunnen worden medegegeven aan een gouvernementsstoomschip dat na periodieke dokking naar zijn station terugkeert, of dat het in het betrokken gewest gestationneerd gouvernementsstoomschip komt vervangen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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

ART. 44.

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 cognossementfactuur, 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 cognossementfacturen alsdan afpakkingslijsten komen, waarbij ook kan worden volstaan met opgave van het soort van de colli, van de merken der colli, benevens van den aard van den inhoud.

ART. 45.

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 hoofkantoor 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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ART. 46.

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

HOOFDSTUK IV.

HERSTELLINGEN EN DOKKEN.

ART. 47.

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. 48.

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, stoomschip van de gouvernements marine of 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. 49.

Zijn de gebreken zoodanig, dat zij met de aan boord der hiervoren genoemde schepen aanwezige middelen evenmin

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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. 50.

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

In geval de kosten niet uit de onderhoudsfondsen behooren te worden gekweten, doch niet meer 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, te Tandjoengpriok of te Singapore worden uitgevoerd.

ART. 51.

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 machtiging van den hoofdinspecteur van scheepvaart vereischt.

Het hoofd van gewestelijk bestuur verstrekt, ter verkrijging hiervan, aan dien hoofdinspecteur 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

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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 van onderhoudsfondsen behoort te komen.

Bij herstellingen op het marine-etablissement, te Tandjoengpriok of te Singapore dient de opgave der te verrichten herstellingen slechts als leiddraad en wordt het geheele schip met waarlooze deelen en inventarisgoederen nagezien; de inventaris wordt op de twee eerstgenoemde plaatsen slechts voor zoover dat noodig wordt geoordeeld aangevuld. (Aanvulling van den voorraad verbruiksartikelen vindt echter steeds plaats ten laste van de onderhoudsfondsen). Bij herstellingen elders moet alles zooveel mogelijk omschreven worden en zullen algemeenheden in de opgave worden vermeden.

ART. 52.

Voor elke wijziging 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. 53.

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Te Tandjoengpriok wordt dit toezicht geregeld vanwege den hoofdinspecteur van scheepvaart; elders in Ned.-Indië vanwege den hoofdinspecteur van scheepvaart of door het hoofd van gewestelijk bestuur. Voor herstellingen die te Singapore worden verricht, is het toezicht opgedragen aan den werktuigkundige belast met het toezicht op den aanbouw of de herstelling van 's lands vaartuigen aldaar, dan wel bij diens afwezigheid aan den havenmeester te Samboe (vgl art 3).

Voor het houden van toezicht komen in aanmerking:

1e. de beroepshavenmeesters;

2e. personeel van een ter plaatse vertoevend oorlogsschip, stoomschip van de gouvernements marine of van den dienst der bebakening en kustverlichting.

In het geval sub 2 richt het hoofd van gewestelijk bestuur (c.q. van plaatselijk bestuur) een desbetreffend verzoek aan den commandeerenden officier, den gezaghebber of den gezagvoerder, welke, in geval zijn opdracht dit toelaat, personeel hiervoor aanwijst.

ART. 54.

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

a. bij aankomst te Tandjoengpriok aan den havenmeester, die het hoofdkantoor van scheepvaart waarschuwt;

b. te Soerabaja, aan den directeur van het marine-etablissement en aan den havenmeester;

c. elders in Ned.-Indië, aan het hoofd van plaatselijk bestuur of indien een beroepshavenmeester ter plaatse gevestigd is, aan dien ambtenaar;

d. te Singapore, aan den consul-generaal der Nederlanden.

De mandoer overhandigt eene reparatielijst aan den met het toezicht belasten persoon en stelt zich met de bemanning van het vaartuig onder diens bevelen; te Soerabaja wordt de reparatielijst afgegeven aan den directeur van het marine-etablissement.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

De beheerder zal zorg dragen dat op de reparatielijsten alle aan hem, den mandoer of den machinedrijver bekende gebreken van het vaartuig worden vermeld.

Met het vaartuig moeten worden medegegeven:

a. alle inventarisgoederen, dus ook die, welke tijdens den gewonen dienst aan wal zijn geborgen;
b. het restantenboek;
c. het boek van dagelijksch gebruik;
d. het devies;
e. alle bij het schip behoorende teekeningen;
f. alle waarlooze deelen.

ART. 55.

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. 56.

Tegen den tijd dat de reparatie af zal loopen draagt de persoon met het toezicht belast, den djoeragan op de

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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 verslag op gesplitst als in art. 55, waaruit duidelijk blijkt, hetgeen verricht is, en waarin tevens een oordeel wordt uitgesproken aangaande de hoedanigheid van het geleverde werk en de daarvoor berekende kosten. Indien een proeftocht werd gehouden, worden de gegevens daarvan bij het verslag gevoegd.

Het verslag wordt gezonden aan den hoofdinspetceur van scheepvaart.

Bovendien verstrekt hij den betrokken beheerder een volledige opgaaf der uitgevoerde werkzaamheden en als het vaartuig gedokt heeft, de voor het driemaandelijksche verslag (model B of B[1]) vereischte gegevens betreffende den toestand bij dokking. Bij reparatie te Tandjoengpriok of bij het marine-etablissement worden deze opgaven verstrekt onderscheidenlijk door den hoofdinspecteur van scheepvaart en den directeur van het marine-etablissement.

ART. 57.

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. 55 is aangegeven.

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

ART. 58.

Alvorens eenige rekening, betrekking hebbende op her-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

stelling 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 reparatieinrichting 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 V.

Onderhoud van romp, inventaris, ketels en werktuigen.

ROMP EN INVENTARIS.

ART. 59.

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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

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. 60.

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. 61.

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 bijzondere aandacht wordt gevestigd op het luchten van de ruimten onder het bovendek in de nabijheid van den roerkoning (het zg. verwulf van het vaartuig).

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

ART. 62.

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Roestplekken worden weggenomen door schuren met zand en water, zoo noodig door schrapen, waarna de schoongemaakte plaatsen moeten drogen om vervolgens ingesmeerd te worden met lijnolie. Nadat de lijnolie 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 A.

ART. 63.

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 aangebracht, 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. 64.

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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

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 moeilijk 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 buitenboordskranen 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. 65.

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. De collectoren der dynamo's mogen niet worden behandeld met schuurpapier of worden gepoetst; zijn de borstels ingeloopen dan moeten zij worden versteld. Dit moet ook geschieden als de borstels veel vonken geven, ten einde te trachten het vonken te verminderen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

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. 66.

De in de takels hangende of ingezette sloepen moeten dagelijks worden natgemaakt 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. 67.

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

Alle onderdeelen der stuurinrichting worden veelvuldig 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 schoongehouden 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. 68.

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. 69.

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. 70.

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

ART. 71.

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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

ART. 72.

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. 73.

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

ART. 74.

Brandbluschmiddelen, voor zoover aan boord aanwezig, moeten immer tot gebruik gereed zijn en daarom vaak beproefd worden. Natte slangen worden behoorlijk gedroogd.

ART. 75.

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

ART. 76.

Bevinden zich kolen in de ruimen, dan wordt dagelijks zooveel mogelijk nagegaan of merkbare verhooging van

temperatuur te constateeren valt, hetgeen o.a. met de hand gevoeld kan worden.

ART. 77.

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, (onder „open licht" te verstaan elke kunstmatige lichtbron welke niet is veiligheidslamp of electrisch gloeilicht).

Het medevoeren van losse blikken benzine zal zooveel mogelijk dienen te worden vermeden. Mocht zulks om bijzondere redenen noodig zijn, dan mogen die blikken in geen geval benedendeks worden opgeborgen; overigens dient de bergplaats zoodanig te worden gekozen dat de blikken niet zijn blootgesteld aan warmte — of zonnestraling (zoonoodig afdekken met presenning) en dat zij ingeval van brand of brandgevaar onmiddelijk over boord kunnen worden gezet.

Er wordt nog de aandacht op gevestigd dat de blikken meermalen in geringe mate lekken, waarom voorzichtigheid met vuur, rooken, enz, in de nabijheid steeds geboden blijft.

ART. 78.

IJzeren ketels voor drinkwaterberging en mandjbakken 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. 79.

Voor een goed onderhoud der stoomketels (waarmede ook de veiligheid bij het gebruik ten nauwste verband houdt)

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

is het opvolgen der hieronder aangegeven voorschriften een dringende eisch.

ART. 80.

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 art. 14) 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. 81.

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. 82.

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

ART. 83.

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 wor-

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

den verholpen, omdat een onjuist waterpeil hiervan het gevolg is. Minstens drie waarlooze peilglazen moeten steeds ter vervanging aan boord aanwezig zijn.

ART. 84.

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. 85.

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

a. langzaam stoom opstoken; is het ketelwater koud of geheel afgekoeld dan moet naar gelang van de grootte van den ketel, hiervoor 8 tot 12 uur genomen worden;

b. indien eene inrichting daartoe aanwezig is, het ketelwater gedurende het stoomstoken door doorpompen laten circuleeren en hiermede beginnen zoodra de vuren zijn ontstoken; 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 of vlamkastdeuren

openzetten om de stoomvorming te verminderen; is dit laatste noodig dan hange men bij gesloten vuurdeuren de dempers voor de aschplaatsen of sluite men den schoorsteendemper gedeeltelijk;

d. het vegen der vlampijpen 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 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. 86.

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 geleidt, waardoor plaatselijk zoodanige oververhitting ontstaat, dat het metaal

---

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

daar geen voldoenden weerstand meer biedt aan de stoomdruk [1]).

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

Geregeld om de 3 maanden 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. 77), kan ook petroleum als oplosmiddel gebruikt worden.

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.

Ook kan men gebluschte kalk gebruiken, op dezelfde wijze gereed gemaakt als voor krijt is voorgeschreven. Het krijt of kalkwater zal ,bij kleine hoeveelheden tegelijk, in den ketel gevoerd dienen te worden.

Art. 87.

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).

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Bij een niet condenseerende machine laat men onmiddellijk den stoomdruk zakken tot 40 Ibs. 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.

In den driemaandelijkschen oplegtijd van 12 dagen (zie artikel 4) wordt de ketel in- en uitwendig schoongemaakt, terwijl de appendages worden nagegaan en het noodige aan de werktuigen wordt verricht.

Bijzondere zorg dient te worden besteed aan het roestvrijhouden van den uitwendigen ketelbodem en het scheepsvlak, vooral onder den ketel; de roestvrij gemaakte deelen moeten worden behandeld als omschreven in artikels 60, 62 en 70.

Bovendien wordt het ketelwater ongeveer 6 weken, nadat de ketel is gereinigd, ververscht en handelt men daarbij als omschreven in artikel 85 sub *e*. Voor dit ververschen moeten ten minste 2 etmalen worden toegestaan bij ketels met een watervulling tot 5 ton en 2½ etmalen bij ketels met grootere watervulling. Eerst in het laatste halve etmaal van dezen termijn mag de ketel opnieuw gevuld worden, omdat anders bij onvoldoende afkoeling van den ketel, deze kan lijden onder de instrooming van het koude water.

ART. 88.

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.

Niet alleen is dit voor zout of brak water gewenscht, doch ook voor onzuiver zoet water, daar dit eveneens bestanddeelen kan bevatten, welke ketelsteen vormen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

(Toevoeging van soda is niet noodig wanneer men regenwater bezigt, dan wel water door distilleeren verkregen of water waarvan bekend is dat het geen ketelsteen vormt.)

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 er 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 sado 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 voedingwater aanwezig, en behoort het lek in den condensor zoo spoedig mogelijk te worden opgespoord en verholpen.

ART. 89.

Op het ketelwater drijvend vuil, vet enz., wordt 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 kalkwater aan het ketelwater wordt toegevoegd, en ook wanneer de ketels met vuil of zanderig water worden gevoegd.

---

(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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

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. 90.

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

ART. 91.

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. 92.

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. 93.

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.

Om de 3 maanden moeten de brandstofruimen worden geledigd en gereinigd; het ijzerwerk wordt alsdan roestvrij

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

gemaakt, terwijl met de roestvrij gemaakte deelen wordt gehandeld als omschreven in artikels 60 en 62.

Bij ijzeren vaartuigen is het verven van de brandstofruimen met zuurvrije teer (z.g. ruskillapaint) zeer aan te bevelen om roesten te voorkomen.

ART. 94.

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. 95.

Alle machinedeelen moeten zorgvuldig voor roest worden gevrijwaard.

ART. 96.

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 met machineolie ingesmeerd, evenzoo de stangen die uit de werkbussen komen. De pakkingen worden uit de werkbussen gehaald, goed ingesmeerd en daarna weder ingebracht.

ART. 97.

Wanneer gedurende het stoomen op een der metalen water ter afkoeling is gebruikt, dan wordt dit metaal na het stoo-

men 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. 98.

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. 86).

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. 99.

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 ge-

houden 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 opnieuw verpakt.

Om lekken te voorkomen zullen de moeren van nieuw-verpakte condensorpijpjes. zoodra zich eene gelegenheid voordoet, moeten worden aangezet.

ART. 100.

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. 101.

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 bekwaan 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. 102.

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. 103.

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

ART. 104.

Zorg dient te worden gedragen voor eene goede waterkoeling der cylinders; bij onvoldoende koeling toch zal door te hooge temperatuur in den cylinder de daar aanwezige smeerolie verkolen, waardoor de zuigerveeren vast gaan zitten in hunne sponning, met gevolg slecht werken van den motor en abnormale slijtage van zuigerveeren en cylinder.

Direct na het aanzetten van den motor dient men zich dan ook te overtuigen dat voldoende koelwater afvloeit.

Is een motor door onvoldoende koeling eenmaal te warm geworden, dan moet deze worden gestopt en eerst uit zich zelve voldoende zijn afgekoeld alvorens meerder koelwater wordt toegevoerd, daar een te vlugge afkoeling aanleiding geeft tot scheuren der cylinders.

Met het oog op eene goede koeling is het noodig dat de zuigopening van de koelwaterpomp niet verstopt is, dan wel door een aangegroeid rooster voor de buitenboordsopening te weinig doortocht heeft gekregen.

Ook het periodiek reinigen van de koelwaterruimte van cylinders verdient aanbeveling.

ART. 105.

Reservoirs voor samengeperste lucht dienen geregeld aan het laagste punt te worden afgetapt, teneinde daaruit water en olie te verwijderen, welke zich daarin tijdens het oppompen der reservoirs verzamelen.

Eene opeenhooping van water en olie kan bij aanzetten van den motor eene explosie veroorzaken.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

HOOFDSTUK VI.

PERSONEELE BEPALINGEN.

Art. 106.

Het personeel der gewestelijke vaartuigen bestaat uit:

Djoeragans (mandoers)	1e	klasse
„ „	2e	„
Machinedrijvers	1e	„
„	2e	„
Mandoer motoristen.		
Motoristen	1e	„
„	2e	„
Hulpmotoristen.		
Djoeroemoedies (roergangers).		
Matrozen		
Stokers	1e	„
„	2e	„
Tremmers.		

De formatie en de bezoldiging van het personeel, zoomede de verdere uitgaven ten behoeve van de gewestelijke vaartuigen worden binnen de grenzen der begrooting geregeld door den commandant der zeemacht en hoofd van het departement der marine in Ned.-Indië (Stbl. 1911 no. 285).

De mandoers, de mandoer-motoristen, de machine-drijvers, de motoristen en de hulpmotoristen der gewestelijke vaartuigen worden door den hoofdinspecteur van scheepvaart aangesteld en ontslagen (Stbl. 1910 No. 157). Mandoers, de mandoer-motoristen, de machinedrijvers, de motoristen en de hulpmotoristen, die zijn aangesteld op een lagere bezoldiging dan het door den commandant der zeemacht vastgesteld maximum, worden bij gebleken geschiktheid, als hun diensttijd daartoe aanleiding geeft, door den beheerder voorgedragen voor verhooging van inkomsten.

Het overige personeel wordt aangesteld en (uit de betrekking) ontslagen door den beheerder van het betrokken vaartuig (Stbl. 1912 No. 165).

PERPUSTAKAAN NASIONAL

ART. 107.

De schepelingen der gewestelijke vaartuigen dienen zonder eenig verband voor onbepaalden tijd, behoudens het bepaalde in art. 108 en onder dien verstande, dat de mandoers, de mandoer-motoristen, de machinedrijvers, de motoristen en de hulpmotoristen minstens 3 maanden te voren, de overige schepelingen minstens één maand te voren hunnen dienst hebben op te zeggen. Geen europeanen of daarmede gelijk gestelde personen mogen worden aangenomen.

Het verdient aanbeveling elke voordracht tot ontslag van een mandoer, een mandoer-motorist, een machinedrijver, een motorist of een hulpmotorist vergezeld te doen gaan van een voordracht waarbij in zijne vervanging wordt voorzien.

Tot mandoer en machinedrijver zullen zooveel mogelijk worden aangesteld zij, die in het bezit zijn van een diploma van onderscheidenlijk stuurman voor de locaalvaart en machinedrijver (volgens het reglement voor de examens ter verkrijging van diploma's van stuurman, machinist en machinedrijver aan boord van koopvaardijschepen in Ned.-Indië).

ART. 108.

Traktementen en voedinggelden worden per traktementsstaat — in tweevoud — tijdig aangevraagd aan het hoofd van gewestelijk bestuur; inhoudingen op de traktementen wegens straf worden op de traktementsstaten vermeld. Worden aan het vaartuig reparaties uitgevoerd in een vreemde havenplaats (Singapore) waar geen gouvernements kas aanwezig is, zoo zal de beheerder direct na afloop der maand zorg dragen de door de equipagne verdiende gages aan den consul generaal der Nederlanden aldaar op te zenden.

Bij vertrek van een vaartuig uit een gewest voor langen duur, of bij overplaatsing naar een ander gewest van een of meer schepelingen, zijn de beheerders gehouden een

certificaat van ophouding van betaling aan te vragen aan het hoofd van gewestelijk bestuur en dit certificaat mede te geven aan den mandoer of de schepelingen, hen instrueerende hoe hiermede te handelen.

ART. 109.

De traktementen en voedinggelden van het personeel worden berekend van en met den datum van indiensttreding tot dien van ontslag, vermissing of desertie en tot en met den dag van overlijden, waarbij de maand op 30 dagen wordt gerekend (Stbl. 1912 No. 165). De beheerders betalen zooveel mogelijk zelf aan de schepelingen uit.

Van de aan het personeel gezamenlijk toekomende voedinggelden dienen de voornaamste levensmiddelen als rijst, koffie, zout. visch, gezouten eieren, suiker, klapper-olie te worden aangekocht in zoodanige hoeveelheden, dat van die artikelen, voor zoover mogelijk, steeds een voldoende voorraad aan boord aanwezig is, wanneer het vaartuig gereed ligt een reis te beginnen (1).

Het inkoopen dier artikelen geschiedt door 2 of 3 der schepelingen, tenzij voor de levering door den beheerder voordeelig een onderhandsch contract kan worden afgesloten.

Het restant der voedinggelden wordt door den beheerder gelijkelijk over de schepelingen verdeeld, die daarvoor toespijzen kunnen koopen.

De uitbetaling der traktementen en voedinggelden heeft plaats dadelijk na afloop der maand. Met het oog op te ondernemen reizen kan de uitbetaling der voedinggelden in sommige gevallen zooveel later geschieden als den be-

---

(1) Bij gouvernements-besluit van 29 Juni 1915 No. 42 is aangeteekend dat de brandstoffen, benoodigd voor de bereiding van spijzen voor het personeel ressorteerende onder den dienst van scheepvaart, voor zoover het in het genot is gesteld van voedinggeld of voeding in natura, kosteloos van landswege worden verstrekt.

heerder noodig voorkomt, mits de uitbetaling niet langer dan een maand wordt uitgesteld.

De beheerder is verplicht op de inkoopen, bedoeld in dit artikel, toe te zien. Een der matrozen wordt door den mandoer aangewezen als kok voor de geheele bemanning.

ART. 110.

De schepelingen der gewestelijke vaartuigen zijn inlandsche burgerlijke landsdienaren; als zoodanig zijn op hen van toepassing de bepalingen op het verleenen van voorschot op het traktement bij overplaatsing en op het toekennen van pensioenen, onderstand en wachtgeld.

Voorschot op het te verdienen traktement kan op den voet van de daaromtrent bestaande bepalingen bij verandering van stand- of woonplaats van inlandsche burgerlijke landsdienaren worden verleend, alsmede aan schepelingen die elders worden aangeworven en dus nog niet benoemd zijn (zie art. 109).

De schepelingen verbinden zich in elk geval in dienst te blijven tot het verleend voorschot is aangezuiverd.

ART. 111.

Het inlandsch personeel voor de gewestelijke vaartuigen kan, voor zoover het plaatselijk niet kan worden aangenomen, indien hiervoor dringende redenen bestaan, na bekomen machtiging van den commandant der zeemacht en hoofd van het departement der marine in Nederlandsch-Indië, elders worden aangeworven, en met hun wettig gezin voor rekening van den lande worden overgevoerd naar de plaats van bestemming (Stbl. 1911 No. 416). Voor werfloon kan worden betaald een bedrag van *f* 2.50 per hoofd (Stbl. 1912 No. 279).

ART. 112.

Het elders aangenomen personeel wordt na bekomen

eervol ontslag, met het wettig gezin voor rekening van den lande, overgevoerd naar de plaats waar het werd aangenomen, dan wel naar eenige andere op korteren afstand gelegen plaats (Stbl. 1911 No. 416).

ART. 113.

Personen, welke zullen worden aangenomen, worden voor zoover noodig in kennis gesteld met den inhoud van deze voorschriften. De aan te nemen schepelingen worden indachtig gemaakt, dat zij niet voor een bepaald schip of station worden aangesteld, maar voor den dienst op de gewestelijke vaartuigen in het algemeen.

ART. 114.

De opvarenden hebben recht op vrije genees- en heelkundige behandeling en op kostelooze verstrekking van geneesmiddelen (Stbl. 1906 No. 214).

Zij kunnen op plaatsen waar geen militaire ziekeninrichtingen zijn, kosteloos in de inlandsche ziekeninrichtingen worden opgenomen, evenwel alleen voor zoover hiertoe naar het oordeel van den beheerenden geneesheer gelegenheid bestaat (bijblad 8680).

ART. 115.

De medaille voor moed en trouw kan ook worden toegekend aan de opvarenden der gewestelijke vaartuigen (Stbl. 1886 No. 219).

ART 116.

Voor het vervoer van muntspecie voor rekening van den lande met gewestelijke vaartuigen, zal door den directeur van financiën, na overleg met den commandant der zeemacht en hoofd van het departement der marine in Nederlandsch-Indië, eene belooning worden uitgereikt, bere-

kend naar den duur der reizen en de omstandigheden, waaronder die reizen worden volbracht; met dien verstande, dat de uit te keeren premie nimmer meer zal bedragen dan ½ per mille van de vervoerde waarden en dat bij zeer korte trajecten, zooals bij het afhalen van gelden van eenige reede naar den wal of bij vervoer van betrekkelijk kleine bedragen, geen gratificatie zal worden toegekend (Stbl. 1895 No. 23).

De premie wordt niet toegekend, wanneer het vervoer heeft plaats gehad over trajecten korter dan vijf geographische mijlen en evenmin over grootere afstanden, wanneer het vervoerde bedrag *f* 5000 of minder is.

ART. 117.

De mandoers der gewestelijke vaartuigen zijn bevoegd tot het opsporen van overtredingen van verbodsbepalingen betreffende invoer, uitvoer en vervoer over zee (Stbl. 1911 No. 399).

Ter handhaving van de in het 1e lid van dit artikel bedoelde bepalingen, zijn zij bevoegd schepen en vaartuigen, welker gezagvoerders of opvarenden verdacht worden handelingen in strijd met die bepalingen te plegen of voor te bereiden, te onderzoeken. Ten aanzien van schepen en vaartuigen *niet* in Nederlandsch-Indië te huis behoorende, zal dit echter alleen mogen geschieden op reeden, in havens, in kreeken, op rivieren en binnenwateren of binnen den afstand van drie Engelsche zeemijlen van de kusten.

Bij ontdekking eener overtreding, worden de goederen voor verbeurdverklaring vatbaar, in beslag genomen en onverwijld aan den bevoegden ambtenaar van het openbaar ministerie toegezonden.

Buiten dringende noodzakelijkheid mag het onderzoek niet plaats hebben vóór zonsopgang of na zonsondergang.

Bij het proces-verbaal van het onderzoek op te maken (zie bijblad 2243), worden de redenen bekend gesteld, die tot het onderzoek hebben geleid.

Bij weigering van toegang tot het verdachte schip of vaartuig wordt daarvan mede proces-verbaal opgemaakt.

De mandoers der gewestelijke vaartuigen, die daartoe door het Hoofd van gewestelijk bestuur schriftelijk worden gemachtigd, zijn mede bevoegd tot het opsporen van overtredingen van verbodsbepalingen op het bezit, den eigendom, het in voorraad hebben, het vervoer, den invoer en den uitvoer van opium, van hetgeen volgens algemeene verordeningen onder „opium'' of „onwettig opium'' verstaan wordt of daarmede wordt gelijkgesteld, van cocaine, α en β eucaine, alle andere stoffen, welke als surrogaat van morphine kunnen worden aangewend en van spuitjes of andere gereedschappen, bestemd voor het toedienen van onderhuidsche inspuitingen met morphine en dergelijke verdoovende middelen (Stb. 1922 No. 331).

ART. 118.

De hoofden van gewestelijk bestuur zijn bevoegd het personeel der gewestelijke vaartuigen voor eigen rekening het dragen van het hieronder aangegeven kostuum voor te schrijven.

I. Voor de mandoers:

een korte jas zonder taille van donkerblauwe stof met omgeslagen kraag, in de hoeken waarvan een gekroonde W van gouddraad is geborduurd met 2 rijen, elk van 5 groote, gebombeerde vergulde W knoopen, op de mouwen voorzien van een uit goudgalon vervaardigd kruis, in den vorm van een klaverblad;

een witte broek;

een wit overhemd met zichtbaar halsboord, een das van zwarte zijde met strik of knoop;

een gebatikte hoofddoek.

II. Voor de machinedrijvers (motoristen):

hetzelfde tenue als voor de mandoers,

doch borduursels, galons en knoopen verzilverd.

ART. 119.

Door de beheerders kunnen voor de opvarenden uit 's rijks voorraad de gewone kleedingstukken, als vastgesteld voor de schepelingen der gouvernements marine, voor rekening van die opvarenden worden aangevraagd tot eene hoeveelheid per man en per jaar van hoogstens:

1 bamboehoed,
2 hoofddoeken,
2 wit katoenen hemden,
2 blauw „ „
2 wit katoenen broeken,
2 blauw „ „
2 rood katoenen gordels.

De aanvragen daartoe, waarop de verlangde tailles der hemden en broeken en nummers der bamboehoeden worden vermeld, worden in enkelvoud (volgens model M) aan het hoofdkantoor van scheepvaart ingediend.

De verstrekking uit 's rijks voorraad geschiedt tegen prijslijstwaarde zonder 25% verhooging.

ART. 120.

De beheerders storten de, voor de door hen ontvangen kleedingstukken verschuldigde gelden in 's lands kas.

De betrekkelijke opdrachten tot storting worden den beheerders toegezonden.

ART. 121.

Door den beheerder wordt een stamregister aangehouden, waarop alle schepelingen der gewestelijke vaartuigen onder zijn beheer zijn ingeschreven met naam, datum van aanstelling, bijzondere diensten door hen bewezen, beloonningen daarvoor ontvangen, en eindelijk datum van ontslag, op pensioenstelling of overlijden.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Bij ontslag van schepelingen beneden den rang van mandoer, machinedrijver, mandoer-motorist, motorist of hulpmotorist wordt door den beheerder aan den ontslagene op diens verzoek een ontslagbewijs afgegeven, waaruit diens diensttijd blijkt.

ART. 122

Bij ontstentenis van een of meer schepelingen der gewestelijke vaartuigen, is de beheerder bevoegd om, als door die afwezigheid het betrokken vaartuig niet meer voor den dienst gereed zoude zijn, tijdelijk hulppersoneel in dienst te nemen tegen het minst te bedingen daggeld; de daggelden worden bij traktementsstaat aangevraagd.

Telkens wanneer van deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt, moet daarvan, onder vermelding der redenen, mededeeling worden gedaan aan den hoofdinspecteur van scheepvaart.

HOOFDSTUK VII.

BEPALINGEN TOT HANDHAVING VAN DE ORDE EN TUCHT (STBL. 1912 No. 164).

ART. 123.

Het bevel over een gewestelijk vaartuig wordt gevoerd door den mandoer (djoeragan), aan wien de handhaving van de orde en tucht aan boord is opgedragen.

ART. 124.

Bij ontstentenis van den mandoer is de handhaving van de orde en tucht opgedragen aan dengene, die daarvoor door den beheerder is aangewezen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

ART. 125.

Aan overtreding van de orde en tucht maakt zich schuldig iedere schepeling die:

a. zich zonder vergunning van den mandoer van boord begeeft, of boven den hem toegestanen tijd uitblijft;

b. door ruwheid of onachtzaamheid oorzaak is van verlies of beschadiging van 's Lands goederen;

c. misbruik maakt van sterken drank of opium, onder den invloed daarvan aan boord komt, of sterken drank of opium aan boord brengt;

d. sluikhandel drijft of zonder vergunning van den beheerder of bepaalde noodzakelijkheid particuliere personen of goederen overvoert;

e. in dienst ongehoorzaam is aan boven hem gestelde schepelingen, of feiten pleegt of uitdrukkingen gebruikt, welke in strijd zijn met gegeven voorschriften of onbestaanbaar zijn met de goede orde aan boord.

ART. 126.

Overtredingen kunnen worden gestraft met:

a. vermindering van inkomsten, de bezoldiging van een halve maand niet te boven gaande;

b. ontslag.

De straf bedoeld sub *a* wordt opgelegd door den beheerder of den hoofdinspecteur van scheepvaart.

Het sub *b* bedoeld ontslag wordt verleend door de autoriteit, die de benoeming heeft gedaan.

De straffen in dit artikel genoemd, sluiten eene eventueele rechtsvervolging niet uit.

ART. 127.

Indien overtredingen worden geconstateerd bij den mandoer of den machinedrijver (motorist), welke van dien aard zijn dat gevaar ontstaat voor de opvarenden of het schip,

of die het ondoenlijk maken dat de betrokkene zijn dienst voortzet, heeft de beheerder het recht hem in zijne bediening te schorsen, het aan den hoofdinspecteur van scheepvaart ter beoordeeling overlatende of deze schorsing al dan niet door ontslag moet worden gevolgd.

ART. 128.

Overtredingen worden door den mandoer zoo spoedig mogelijk aan den beheerder gerapporteerd. Deze laatste stelt den beschuldigde in de gelegenheid zich te verantwoorden op het hem ten laste gelegde.

De opgelegde straf wordt den overtreder dadelijk aangezegd.

ART. 129.

De beheerder is gehouden om de straffen, ook die bij rechterlijk vonnis opgelegd, met bekendstelling der redenen, te boeken in een door hem aan te houden strafregister. In den loop van het 1e kwartaal van elk jaar wordt een uittreksel uit dat register (1), betreffende de opgelegde straffen gedurende het afgeloopen jaar ingezonden aan het hoofdkantoor van scheepvaart.

ART. 130.

Alle personen aan boord van gewestelijke vaartuigen dienende, zullen zich zoodanig hebben te gedragen, als noodig is voor den goeden gang van zaken en de veiligheid van de vaart.

In geval van misdrijf, buitengaats gepleegd, neemt de mandoer, ten aanzien der schuldigen, al die maatregelen van voorzorg, welke de aard der zaak vordert.

Hij kan hen, zoo hun vrij verkeer gevaarlijk is, aan boord in verzekerde bewaring stellen, waartoe ieder aan boord desgevorderd verplicht is hulp te verleenen.

---

(1) Volgens model N.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Zoo spoedig mogelijk begeeft hij zich met den delinquent en de getuigen naar den naastbijzijnden met de uitoefening der politie belasten ambtenaar.

ART. 131.

De beheerder is gehouden om den schepeling, die op behoorlijke wijze den wensch te kennen geeft om zijn belangen rechtstreeks aan hem voor te dragen, aan te hooren, zijn zaak naar billijkheid te onderzoeken en te behartigen, zooals het in het algemeen een op hem rustende verplichting is, om de belangen zijner onderhoorigen rechtmatig voor te staan en te behartigen.

ART. 132.

Indien een schepeling zich over een door den beheerder opgelegde straf bezwaard gevoelt, kan hij zich schriftelijk beklagen bij den hoofdinspecteur van scheepvaart.

De klacht wordt ingediend door tusschenkomst van den beheerder, die gehouden is haar ten spoedigste door te zenden, voorzien van zijn bemerkingen of toelichtingen.

Blijkt het dat de klacht gegrond of wel lichtvaardig was, dan kan de hoofdinspecteur van scheepvaart de straf royeeren of een nieuwe straf opleggen.

De tenuitvoerlegging der straf wordt door het indienen eener klacht niet geschorst.

ART. 133.

De beheerder neemt alle zoodanige maatregelen, als dienstig kunnen worden geacht om de gelegenheid tot het begaan van overtredingen te beperken.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

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

Art. 8	elk kwartaal:	Verslag materieel.	
„ 33		Staat van exploitatiekosten.	
„ 18	elke maand:	Reisorderboekje.	
„ 34	Juli:	Devies.	
„ 7 en 32	bij overgave beheer:	Processen-verbaal van overgave, tusschentijdsche rekening en verantw. van t.g.r. ontvangen gelden.	
„ 10	na jaarlijksche of tusschentijdsche ketelkeuring:	Proces-verbaal van keuring.	
„ 13	na keuring vaartuig:	„ „ „ keuring.	
„ 36	vernieuwing, niet ten laste van onderhoudsfondsen:	„ „	
„ 39	vóór 15 Maart:	Aanvraag	O. deel Archipel
	vóór 15 September:	aanvulling inventaris	W. deel Archipel
„ 129	in het 1e kwartaal:	Uittreksel uit het strafregister.	

PERPUSTAKAAN NASIONAL

BIJLAGE **A.**

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 gedurende 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 afbran-

den 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 enz. 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. Daar-

PERPUSTAKAAN NASIONAL

door 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 verhoudingen 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 samenstelling 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 mogelijk 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

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

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 K.G. droog loodwit, 1 K.G. droog zinkwit met 1½ 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 K.G. droge menie ¼ L. gekookte lijnolie, voor het meniën van nieuw hout, op 1 K.G. droge menie ½ L. gekookte lijnolie.

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

PERPUSTAKAAN NASIONAL

blijft. De hoeveelheid toe te voegen gekookte lijnolie is niet op te geven, daar deze afhangt van de samenstelling van het gedempte zwartsel. Daar deze verf zich zeer gemakkelijk laat uitstrijken, zorge men ze ook daarom niet te zeer af te dunnen.

B r u i n. Is donker Engelsch bruin, 1 KG. droge verf op ½ L. gekookte lijnolie.

A p p e l b l o e s e m. Is de hiervoor aangegeven witte verf waardoor een weinig Chineesch vermiljoen is gemengd tot de verlangde tint verkregen is.

P a r e l g r i j s. Is de hiervoor aangegeven witte verf waardoor een weinig Berlijnsch blauw en Chineesch vermiljoen is gemengd, tot de verlangde tint is verkregen.

G e e l. Is chromaatgeel met gekookte lijnolie tot de 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.

G r o e n. Is chromaatgroen, of een mengsel van chromaatgeel en Berlijnsch blauw met gekookte lijnolie tot verlangde tint en lijvigheid aangemaakt.

R o o d. Is enkel menie (loodmenie).

R o s e. 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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

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 samenstelling. 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 gestreken. 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 schraapsel 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 o.a. 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	„	12	„
2e „	11	„	14	„
Gele verf voor schoorsteenen			14	„
Zwarte verf 1e „	9	„	7	„
2e „	7	„	7	„
Bruine verf 1e „	16	„	12	„
2e „	11	„	12	„
Grijze- en Witte verf 1e „	18	„	13	„
2e „	12	„	15	„

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

	op hout.	op ijzer.
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 bovenstaande 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.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL B.

STOOMVAARTUIGEN.

Driemaandelijksch verslag (..... kwartaal 19.....)

van het gewestelijk vaartuig .....

gestationneerd te .....

in het gewest .....

onder beheer van .....

TOELICHTING: Naar een vorig verslag mag niet verwezen worden. Onder kruisband verzenden aan het Hoofdkantoor van Scheepvaart.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Toestand van en opmerkingen over:	Romp.	
	Waterdichte schotten.	
	Roer en stuurinrichting.	
	Ankers en kettingen.	
	Tenten.	
	Bewapening.	
	Bodem inwendig.	
	Stoomketel, vermelden indien met verminderden druk wordt gestoomd.	
	Machines.	
	Hulpwerktuigen.	
Datum waarop de stoomketel het laatst is geledigd en met versch water gevuld.		
Datum van laatste onderzoek van en opmerkingen over:	Veiligheidskleppen.	
	Stoommeters.	
	Cylinders.	
	Stoomschuiven.	
	Condensor.	
	Buitenboordskleppen.	
Datum waarop het vaartuig het laatst gedokt of drooggezet is.		

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

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

Toestand bij dokking of droogzetting van:	De huidplaten, kiel en steven.	
	Het roer met pennen en vingerlingen.	
	Den voortstuwer.	
	De schroefas, sinds wanneer in gebruik, en hoeveel bedroeg de ruimte in het pokhout.	
	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 machine in de laatste drie maanden.		
Op welke data heeft het vaartuig zes achtereenvolgende oplegdagen gehad?		
De laatste herstelling aan een reparatie-inrichting had plaats.		
Datum van inspectie en door wien verricht *a.* het schip, *b.* de machine, *c.* den ketel inwendig.		
Over het geheele kwartaal.	Brandstofverbruik, onder vermelding van soort en kwaliteit.	
	Aantal stoomuren volgens reisorderboekjes.	
	Aantal uren met gebankte vuren.	
	Aantal omwentelingen van den voortstuwer bij dienstvaart.	
	Smeerolie verbruik in Liters onder vermelding van soort en kwaliteit.	

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Hoeveel en welke in bruikbaren staat verkeerende waarlooze machinedeelen zijn aan boord aanwezig.			
	Namen.	Sinds wanneer in Gouvernements dienst.	In welk jaar werd het examen afgelegd.
Welke roergangers hebben het examen voor stuurman voor de locaalvaart afgelegd?			
Welke stokers hebben het examen voor machinedrijver afgelegd?			
Algemeene opmerkingen.			

De beheerder :

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL **B[1]**.

Driemaandelijksch verslag over het ..... kwartaal 19.....

van het motorvaartuig .....

in station te .....

onder beheer van .....

Toestand van en opmerkingen over:

Romp.	
Waterdichte schotten.	
Roer en stuurinrichting.	
Ankers en kettingen.	
Tenten.	
Bodem inwendig.	
Motor.	
Brandstoftanks.	
Luchtdruktanks met manometers.	
Het huidkoper.	
De huidplaten, kiel en steven.	
Den voortstuwer.	
De schroefas, sinds wanneer in gebruik en hoeveel bedroeg de ruimte in het pokhout bij laatste dokking?	
De huidverf, onder vermelding der soort, waarmede het vaartuig bij laatste dokking onder de waterlijn werd geschilderd.	

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Verrichtingen aan den motor in dit kwartaal.	
Wanneer is het vaartuig het laatst gedokt of drooggezet?	
Op welke data is het vaartuig ter beschikking der opvarenden gesteld?	
Datum van inspectie en door wien: *a.* het vaartuig *b.* den motor.	
Gedurende dit kwartaal: — Aantal vaaruren volgens reisorderboekjes	
Gedurende dit kwartaal: — Brandstof-verbruik, onder vermelding der soort.	
Gedurende dit kwartaal: — Smeerolie-verbruik in Liters, onder vermelding der soort.	
Gedurende dit kwartaal: — Aantal omwentelingen van den voortstuwer per minuut.	
Hoeveel en welke in bruikbaren staat verkeerende waarlooze deelen voor den motor zijn aan boord aanwezig?	

Opmerkingen:

De beheerder,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL C. DIENSTJAAR 19 .

BIJLAGEN: **Tijdvak 3e. kw.**

3 rekeningen
2 kwitanties

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdkantoor van Scheepvaart).

VERANTWOORDING

van ter goede rekening ontvangen gelden tot het doen van betalingen voor:

A. gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen
B. brandstoffen
ten behoeve van het gew. vtg. .....
ten laste van artikel ..... (1) der begrooting van 19.....

---

(1) Wordt bij het Departement der Marine ingevuld.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ONTVANGSTEN.

Datum.		OMSCHRIJVING.	Bedrag.	
19				
		Per saldo van de vorige verantwoording	ƒ 27	50
		„ ordonnantie van ..... dd°. ..... N°.	„ —	—
		„ mandaat van den ..... dd°. ..... N°.	„ —	—
		Nadeelig saldo (over te brengen op het 4e kwartaal). .	„ 23	57⅝
			ƒ 51	07⅝
Sept.	30			
				Brand-
		Per mandaat van den Res. van ..... dd°. ..... N°.	ƒ 300	—
		TOTAAL	ƒ 300	—

(1) Bij terugstorting in 's lands kas van ongebruikt gebleven gelden behoort het origineele stortingsbewijs bij de verantwoording te worden overgelegd.
(2) In te vullen den titel van den rekenplichtige.
(3) Handteekening van den rekenplichtige.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

UITGAVEN.

Datum.		OMSCHRIJVING.	Bedrag per deel of van elk bewijsstuk.		TOTAAL.	
19						
Juli	5	1 blik smeerolie . . . . (zie bijlage No. 1)	ƒ 8	32⁵		
Aug.	13	— K.G. poetskatoen . . („ „ „ 2)	„ 7	50		
Sept.	7	Breeuwwerk en pek . . („ „ „ 3)	„ 27	75		
„	7	Loon voor breeuwen en pekken van het dek (2 man gedurende 5 dagen à ƒ0.75). . .	„ 7	50	ƒ 51	07⁵
					ƒ 51	07⁵
stoffen						
Juli	1	Nadeelig saldo (van het vorige kwartaal). .			ƒ 47	25
Aug.	22	Aankoop 20.000 st. hout (zie bijlage No. 4) .	ƒ 180	—		
„	22	Transport idem	„ 22	—		
„	27	8½ sampan water (zie bijlage No. 5) . . .	„ 8	50	„ 210	50
Sept.	30	Voordeelig saldo (over te brengen op het 4e kw.)			„ 42	25
		TOTAAL			ƒ 300	—

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

Afgegeven voor origineel.

De (²) .....

(³) .....

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL **D.**

VERKLARING.

De ondergeteekende (1) ....., beheerder van het gewestelijk vaartuig / de gewestelijke vaartuigen .....

te ..... verklaart :

a. zich aansprakelijk te stellen voor het door (2) ..... tijdens zijne afwezigheid / ziekte gevoerd beheer van en met ..... 19..... tot en met ..... 19.....;

b. de door dezen persoon onderteekende verantwoording(en) van voornoemd(e) gewestelijk(e) vaartuig(en) over bedoeld tijdvak als de zijne te beschouwen en aan te merken als door hem in persoon te zijn onderteekend, stellende hij zich mitsdien aansprakelijk voor eventueel daarop te maken bemerkingen.

....., den ..... 19.....

De beheerder vd,

---

(1) Naam en voorletter(s).
(2) Naam, voorletter(s) en rang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

MODEL E.

De Algemeene Ontvanger van 's Lands kas te ..... gelieve te ontvangen de somma van *f* ..... (.....), zijnde het op $\frac{\text{ulto December 19..}}{(1)\qquad 19..}$ onverbruikt gebleven gedeelte van gedurende dat jaar t. g. r. ontvangen sommen voor gewoon onderhoud, verlichting en smeermiddelen en voor brandstoffen ten behoeve van het gewestelijk vaartuig .....

Specificatie:

Restant onderhoudsfonden *f* .....
„ fondsen voor brandstoffen „ .....

Totaal *f* .....

....., den ..... 19.....

Afgegeven voor .....

De beheerder v/h vaartuig vd.,

Ontvangen in 's Lands kas te ..... de somma van *f* .....
(.....)

....., den ..... 19.....

De Algemeene Ontvanger,

De laatstvorige storting van denzelfden aard geschiedde op ..... 19.....

De beheerder,

(1) Bij uitdienststelling.

MODEL **F.**

PROCES-VERBAAL.

(Tusschentijdsche rekening).

Op heden den ..... hebben wij ..... aftredend ..... en ..... optredend ..... de administratie van aan eerstgenoemde verstrekte gelden ter goede rekening opgenomen en daarbij, blijkens de hierbij overgelegde verantwoording (1), bevonden: wegens voorschotten tot .....

..... (2)

aan saldo volgens de vorige verantwoording ..... ƒ 100.—

Sedert ontvangen bij $\frac{\text{mandaat}}{\text{ordonnantie}}$ van .....

dd. ..... No. ..... „ 500.—

ƒ 600.—

De uitgaven hebben sedert de vorige verantwoording bedragen ..... „ 200.—

Het saldo in kas moet dus bedragen ..... ƒ 400.—

En hebben wij in kas bevonden ..... „ 400.—

Wordende hierbij verklaard, dat de administratie tot op den dag is bijgewerkt en dat het laatstgenoemde saldo, met de administratie, door den ondergeteekende ..... is overgegeven aan den mede ondergeteekende .....

..... en door laatstgenoemde is overgenomen, van welke verrichting is opgemaakt dit proces-verbaal in drievoud om te dienen waar zulks zal behooren.

Afgegeven voor .....

Voor de overneming:

De .....

Voor de overgave:

De .....

---

(1) Loopende tot aan bovengenoemden datum.

(2) In te vullen den aard van het voorschot.

No. 21.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

MODEL **G.**

STAAT van exploitatiekosten van .....

gedurende het ..... **kwartaal 19**.....

HOOFD.	Bedrag.		Toelichtingen.
1. Traktement, toelagen enz			
2. Ontvangen levensmiddelen of voedinggeld.			
3. Ontvangen water.			
4. „ brandstof (1) (3).			
5. „ smeermiddelen (1).			
6. „ verlichtingsartikelen (1).			
7. Betalingen, door den beheerder gedaan uit onderhoudsfondsen, voor zoover niet reeds vermeld, voor:			
a. ingekochte verbruiksartikelen en inventarisgoederen.			
b. kleine herstellingen aan schip en inventaris.			
8. Andere dan onder sub 7 bedoelde kosten, voor zoover niet reeds vermeld, voor:			
a. ontvangen inventarisgoederen (2).			
b. dokken en herstellingen (niet ten laste onderhoudsfondsen).			
9. Diversen (gespecificeerd).			

(1) Hoeveelheid, uitgedrukt in eenheidsmaat of gewicht, soort en prijs vermelden.

(2) Bij ontvangst uit marinemagazijnen nos. van vloot- of werkbons vermelden, overige goederen specificeeren.

(3) Van steenkolen opgeven uit welk depôt ontvangen.

....., den ..... 19....

De .....

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL **H.**

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdkantoor 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,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Afdeeling, hoofdstuk en nummer marine prijslijst (1).	INGENOMEN.					
	BENAMING.	Datum.	Hoeveelheden.	Jaartallen.	Januari.	Februari.
				19		
				19		
				19	

UITGAAF.											
Maart.	April.	Mei.	Juni.	Juli.	Augustus.	Septemb.	October.	Novemb.	December.	Totaal.	Restant op ult°. December.

ontvangen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL I.

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdkantoor 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,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

AANGEVRAAGDE ARTIKELEN.			Geldswaarde.	Toelichtingen.
Afdeeling, hoofdstuk en nummer.	Benaming.	Hoeveelheid met opgave van eenheids-maat.		

Aanvraag ddo. ..... 19..... tot ontvangst van:

MODEL J.

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdkantoor van Scheepvaart).

Boek van dagelijksch verbruik van inventarisgoederen van het gewestelijk vaartuig .....

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

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

De Beheerder,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

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

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

De Beheerder,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

MODEL **K.**

DEPARTEMENT DER MARINE.
(Hoofdkantoor 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,

Voor de ontvangst:
De .....

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

MODEL **L.**

DEPARTEMENT DER MARINE.

(Hoofdkantoor van Scheepvaart).

No. .....

Aanvraag tot ontvangst .....

.....

gewestelijk vaartuig .....

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

Afdeeling, hoofdstuk en nummer der marine prijslijst (1).	Benaming.	Hoeveelheid met opgave van eenheids-maat.	Geldswaarde.		Toelichtingen (2).
	Totaal.....		.....	.....	

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

De .....

Gezien .....

.....

.....

De Hoofdinspecteur van Scheepvaart,

---

(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 onderhoudsfondsen, wordt dit in de kolom Toelichtingen vermeld.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

MODEL **M.**

AANVRAAG voor kleedingstukken enz.

.....

ten behoeve van de Inlandsche schepelingen a/b van het gewestelijk vaartuig ..... voor den dienst van 19.....

Eenheid. 1.	BENAMING DER ARTIKELEN. 2.	Benoodigd. 3.	TOELICHTINGEN. 4.
			In deze kolom te vermelden de begeerde tailles, afmetingen enz.
Stuks.	Blauw katoenen broeken		1e taille 2e taille.
„	Wit „ „		„ „
„	Blauw baaien hemden		2e taille 3e taille.
„	„ katoenen „		1e taille 2e taille.
„	Wit „ „		„ „
„	Wollen dekens.		
„	Hoofddoeken.		
„	Bamboehoeden.		Nos. 52, 54 of 56.
Meter.	Rood katoen v. gordels.		
Stuks.	Messen met riem enz.		
„	Rolzakken.		

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

MODEL **N.**

GEWESTELIJKE VAARTUIGEN.

UITTREKSEL uit het strafregister, bedoeld bij art. 7 van Staatsblad 1912 No. 164, gehouden aan boord van het gewestelijk vaartuig .....

..... gedurende het jaar 19.....

NAAM.	KWALITEIT.	DATUM.	BEGANE FEITEN.	OPGELEGDE STRAF.

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

Voor uittreksel conform:

De Beheerder,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

BIJLAGE **0.**

Lijst van inventarisgoederen voor een gewestelijk van 20-30 M. lengte.

Hoofdstuk nummer.	Benaming der artikelen.	Hoeveelheid.	Engelsche benaming.
	SCHIP.		
B 26 17	Lantaarns stoomzichtbaarheid 5 zeemijlen (Crt.).	2 st.	Copper regulation masthead lamp.
B 26 6	Lantaarns boord groene (C.).	2 st.	Copper regulation sidelamp (starboard).
B 26 7	Lantaarns boord roode (C.).	2 st.	Copper regulation sidelamp (port).
B 26 14	Lantaarns Hek met irisscherm.	2 st.	Copper sternlamp.
B 26 4	Lantaarns Anker (C.).	2 st.	Copper anchorlamp.
B 26 23	Lantaarns roode (C.).	2 st.	Brass red tombowlinglamp.
B 26 27	Lantaarns mast voor binnenvaart (C.).	2 st.	Brass clear tombowlinglamp.
B 26 550	Lantaarns stoom voor motorsloepen (C.).	1 st.	Headlamp for motorboat.
B 26 548	Lantaarns boord voor sloepen groene (Crt.) (1).	—	Sidelamp (starboard).
B 26 549	Lantaarns boord voor motorsloepen roode (c.) (1). De noodige lampen voor verlichting aan dek en verblijven; Lampen i/s.	1 st.	Sidelamp (port).
B 26 64	Glazen treklampen div. nos.	—	—
B 26 110/116	Lampen kous div. breedten.	K.G.	—

(1) Hiervoor kan ook dienen een samengestelde lantaarn met groen en rood glas.

Hoofdstuk nummer.	Benaming der artikelen.	Hoeveelheid.	Engelsche benaming.
	SCHIP.		
B 26 563	Olielamp.	N.	—
B 26 51	Lampen machinekamer.	2 st.	Lanterns for engine-room.
B 26 71	Lantaarns Schot.	2 st.	Engineroom wall-lamp.
B 26 86	Lantaarns Waterpeilglas, linksche.	1 st.	Lantern for gauge glass.
B 26 87	Lantaarns Waterpeilglas, rechtsche.		
B 26 529	Lampen stoommeter.	1 st.	Lamp for steamgauge.
B 21 48	Scheepswillen, rottingen Gr. L. 1.8 M.	4 st.	Rottan fenders.
B 21 49	Scheepswillen, rottingen Kl. L. 1 M.		
B 20 33	Dekschrobbers, piasava.	2 st.	Brooms with long handles.
B 06 164	Reddingboeien 1.	2 st.	Life buoy.
B 06 228 *a/b*	Zwemvesten „de Vos".	2 st.	Lifebelt.
B 07 6	Vlaggen, Ned. van $1^1/_2$ kl.	3 st.	Netherlandsflag of 30″ × 45″.
B 01 163	Manilla tros v. 7 c.m.	100 M.	$2^3/_4$″ manilla Lawsen.
B 01 46	Lijn vlagge No. 5.	100 M.	Signal balliard.
B 01 178	Loodlijn hand L. 50 M.	2 st.	Leadline (marked).
B 16 179	Looden, diep v. 6 K.G.	2 st.	Handlead of 6 kilogram.
B 01 75	Marlijn.	2 strengen of kluwen.	Marline.
B 01 145	Schiemansgaren v. 3 dr.	2 kluwen.	Spunyarm.
B 01 20	Garen zeil v. 2 dr.	1 kl.	Sailtwine.
B 17 59	Plaat zeilmaker.	1 st.	Hand or sailmakers-plate.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hoofdstuk nummer.	Benaming der artikelen.	Hoeveelheid.	Engelsche benaming.
	SCHIP.		
B17 57 *b*	Naalden zeil II.	12 st.	Sailneedle.
B03 23	Doek zeil- v. 0.775 M.	24 M.	Canvas.
B17 61 *b*	Priemen marl. II.	1 st.	Marline spike.
B13 41	Haken sloeps m. steel gew.	2 st.	Long boathooks.
A17 1188	Schrabbers I.	4 st.	Deckscrapers.
A17 2263 *b*	Zagen Hand g. v. 650 m.m.	1 st.	Saw.
A17 1424	Tangen nijp II.	1 st.	Pair of pincers.
A17	Hamers timmerman.	1 st.	Carpenten hammer.
A17 357	Bijlen hand.	1 st.	Hatchet.
A17 2046	Omslagenboren Lt. II.	1 st.	Carpenters ratchedbrace.
A17 247	Boren hout gw. m. platte stift.	—	With assorted srew bits.
A17 2125	Schaven blok.	1 st.	Plane.
A17 1504/1510	Steenen slijp (maat?)	1 st.	Grind-stone.
A11	Koper rood in bladen (maat?)	20 bl.	—
A15 125/146	Schroeven ht. koper (maat?)	3 doz.	Assorted brass woodscrews.
A18 218/224	Draadnagels Y div. afm.	1 K.G.	Wire nails.
A18 2146	Spijkers Y.	1 K.G.	Iron spikes.
A20 3 *b*	Bruinwerk.	10 K.G.	Oakum.
A20 41	Pek Moscovische.	10 K.G.	Pitch.
A17 825	Kwasten verf gew. III	12 st.	Paintbrush.
A21 92	Olielijn gekookte	20 K.G.	Boiled linseed oil.
A21 93	„ ongekookte.	20 K.G.	Raw „ „

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Hoofdstuk nummer.	Benaming der artikelen.	Hoeveelheid.	Engelsche benaming.
	SCHIP.		
A21 178	Grijs zink.	20 K.G.	Zine gray paint.
A21 229	Wit zink I.	20 K.G.	Zine white paint.
A21 258	Verf gele aangemaakte.	10 K.G.	Yellow paint.
A21 270	Verf zwarte aangemaakte.	10 K.G.	Black paint.
A21 129	Zeep witte.	25 K.G.	White soap.
A22 279/289	Caoutchouc randen (div. maten, hoogte en breedte).	6 st.	Indiarubber rings for portholes.
B13 75/79	Riemen sloeps (lengte?)	per sloep 1 stel en 3 reserve.	Oars.
B13 64	Pagaaien (motorsloep).	6 st.	Paddles.
	MACHINEKAMER.		
A12 33*a*/33*k*	Lood in bladen.	3 K.G.	Organ lead.
A12 57	Tin soldeer.	1 K.G.	Tin soldering.
A16 48*a*/48*g*	Draad koper geel div. afm.	1 K.G.	Brass wire.
A16 50*a*/50*g*	Draad koper rood div. afm.	1 K.G.	Copper wire.
A21 92	Olie lijn gekookte.	10 K.G.	Boiled linseed oil.
A21 189	Menie lood.	5 K.G.	Red lead.
A21 225	Wit lood I.	2 K.G.	White lead.
A17 5	Aambeelden i/s (gew.?)	1 st.	Anvil.
A17 103*b*	Beitels kou i/s I.	4 st.	Chisel.
A17 205/209	Boren ratel (maat?)	1 st.	Ratchet with dulls.
A17 255*a*/255*g*	Boren metaal gew.		
A17 348	Bouten soldeer II.	1 st.	Solderingbolt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Hoofdstuk nummer.	Benaming der artikelen.	Hoeveelheid.	Engelsche benaming.
	MACHINEKAMER.		
A17 562	Hamers bank II.	3 st.	Hammer.
B17 177	Meters m. 6 leden.	1 st.	Footrule.
A17 1286	Smederij scheeps II.	1 st.	Forge.
A17 1210	Schroeven draaier III.	1 st.	Screw driver.
A17 1230	Schroeven hand III.	1 st.	Hand-vice.
A17 1237	Schuurdoek IV.	3 vel.	Emery;cloth.
A17 1387	Tangen buig platte III.	1 st.	Pairs of flet pliers.
A17 1397	Tangen buig ronde III.	1 st.	Pair of flet round.
A17 1490/1605	Vijlen in soorten en maten.	10 st.	Assorted files.
A18 544	Witwerk geplozen.	20 K.G.	Cotton waste.
A19 25*a*/25*e*	Band asbest (afmeting).	1 K.G.	Asbestos tape.
A19 17	Koord „	2.5 K.G.	„ cord.
A19 52*a*/52*d*	Pakkingplaat HD (dikten).	1 vel	Packingklingerite.
A18 142	Kannen olie smeer blikken.	2 st.	Oilfeeder.
A21 413	Soda.	25 K.G.	Soda.
A18 408/410	Splitpennen kr. i/s.	20 st.	Copper splitpins.
A18 411/416	„ ij. i/s.	20 st.	Iron „
A18	Trekkers pakking haak.	2 st.	Packing hook.
A18	Trekkers schroefvorm.	2 st.	„ puller.
A18 22/25	Bezems vlampijp (maat)	2 st.	Boiler-tube brush.
A18 465	Stoppers vlampijp (maat)	3 st.	„ „ stopper!
A18 36	Schoppen kolen.	2 st.	Coal shovels.
A17 1197	Sleutels schroef v. Duijl.	1 st.	English patent spanner.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Hoofdstuk nummer.	Benaming der artikelen.	Hoeveelheid.	Engelsche benaming.
	MACHINEKAMER.		
A18 392	Sleutels moer m. 2 bekken (in K. G.)	1 stel.	Spanners.
B16 201	Emmers water gegalv. Y.	2 st.	Galvanisd waterbucket.
	Maten olie roodkoperen 1 L.	1 st.	Oilmeasure of 1 L.
A18 108/110	Glezen waterpeil (maat)	12 st.	Gauge glass.
A18 299*a*/299*e*	Ringen waterpeilglas Woodite (maat).	12 st.	Woodite packingrings for gauge glass.
B15 9	Olie smeer v. stoom cilinder.	100 K.G.	Mineral cylinderoil.
B15 10	Olie smeer in en uitw. A. (krukpen).	100 K.G.	Mineral engine oil.
B15 90	Mobil oil B.	20 K.G.	Motor lubricatingoil.
A18 673	Bougies v. motoren (maat).	6 st.	Spaiking plug.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

BIJLAGE **P.**

Lijst van inventarisgoederen voor een motorboot van 7,5 M. lengte.

4 stuks.	Dubbele moersleutels.
1 „	Engelsche sleutel.
1 „	Sleutel v/d magneto.
1 „	Socksleutel v/d sproeier.
1 „	IJzeren socksleutel v/d benzinetank.
1 „	Oogbout.
1 „	Zeskant.
1 „	Buigtang.
1 „	Schroevendraaier.
1 „	Oliekan.
1 „	Signaalhoorn.
1 „	Olietrechter.
1 „	Benzinetrechter.
1 „	Handleiding.
1 „	Halfrond bast vijl 10″
1 „	Halfrond zoet „ 10″
1 „	Platte bast „ 10″
1 „	Platte zoet „ 10″
1 „	Halfrond bast „ 8″
1 „	Blok bast „ 6″
1 „	Driehoek zoet „ 5″
2 „	Vijlenheften.
½ K.G.	Carborundum.
2 blikjes (5 K.G.).	Consistentvet.
1 stuk.'	Soldeerbout.
2 K.G.	Tinsoldeer.
10 K.G.	Bruine verf in olie.
10 K.G.	Zinkwit „ „
10 L.	Lijn olie.
2 blikjes.	Vernis.
1 stuk.	Bankschroef.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

1 K.G.	Roodkoperen spijkers.
40 M.	Manillatouw van 6 c/m.
1 K.G.	Manillatouw van ¼".
26 M.	Staaldraadtouw van ¼".
2 stuks.	Verfkwasten.
1 „	Platte verniskwast.
½ K.G.	Asbestkoord.
10 „	Poetskatoen.
1 stuk.	Bankhamer.
24 vel.	Schuurlinnen.
2 bladen.	Platen huidkoper van 14 ounces.
4 blikken.	E. M. olie (B. P. M.)

Waarlooze deelen.

4 stuks.	Bougies.
4 „	Kleppen (compleet).
1 stel.	Babbitz krukpenmetalen.
1 „	Babbitzvleugel voor circulatiepomp.
1 stuk.	Stuwschroef.

Deelen beh: b/d sloep.

1 stuk.	Zonnetent.
3 „	Tentstutten.
2 „	Hijschhaken.
2 „	Hijschdoften.
1 „	Vlaggestok.
2 „	Vlag van 1½ kleed.
2 „	Boordlantaarns.
1 „	Toplantaarn.
1 „	Lampebak.
1 „	Bootshaak.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL

PERPUSTAKAAN NASIONAL