

PERATURAN UAP TAHUN 1930 (STOOMVERORDENING 1930)
(Stb. No. 339 Tahun 1930)

Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Uap Tahun 1930 (Stb. No. 225 Tahun 1930).

Menimbang, bahwa untuk pelaksanaan Undang-undang Uap Tahun 1930 (Stb. No. 225), dianggap perlu untuk menetapkan sebagai berikut :

B A B I

Ketentuan-ketentuan Umum

Pasal 1

Ketel uap termasuk pada pasal 1 Undang-undang Uap Tahun 1930 dibedakan antara :

- a. ketel uap di mana tekanan uap melebihi tekanan udara dengan lebih dari setengah kilogram per sentimeter persegi dan
- b. ketel uap di mana tekanan uap melebihi tekanan udara dengan paling tinggi setengah kilogram per sentimeter persegi.

Pasal 2

Pesawat uap termaksud pada pasal 1 Undang-undang Uap Tahun 1930 adalah:

- a. pemanas awal digunakan untuk mempertinggi suhu air dalam ketel uap.
- b. pemanas lanjut digunakan untuk mempertinggi suhu uap; jika pesawat ini berhubungan langsung dengan ketel, kedua-duanya dipandang sebagai satu kesatuan.
- c. penguap digunakan untuk dengan uap membuat air sulingan (gedestilleerd),
- d. pipa uap, kecuali pesawat yang tersebut pada c, di mana uap dimasukkan langsung atau tidak langsung dari ketel.

Pasal 3

- (1). Pipa penghubung uap hanya dipandang sebagai pipa uap jika garis tengahnya sebelah dalam melebihi 450 mm.
- (2). Silinder dan selubung uap sesuatu mesin tidak termasuk pipa uap.
- (3). Pipa uap dipakai untuk memanaskan cairan, juga tidak termasuk pipa uap.

B A B II

Tentang pemeriksaan rancangan gambar pesawat uap.

Pasal 4

- (1). Barang siapa hendak minta pengesahan mengenai rencana gambar suatu pesawat uap yang akan dipakai di Indonesia menurut pasal 5 Undang-undang uap tahun 1930, mengajukan untuk itu suatu surat permohonan bermeterai kepada Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja*) dengan melampirkan kalkir dan dua tindasan dengan perbandingan tidak lebih kecil dari 1 : 12 dengan menuliskan ukuran yang lengkap serta keterangan mengenai bahan yang akan dipakai untuk pembuatan pesawat itu.
- (2). Jika pengesahan yang diminta itu diberikan, kalkir dan satu lembar tindasan setelah diberi tanda pengesahan dikirimkan kembali kepada pemohon.
- (3). Pengesahan yang diberikan itu setiap waktu dapat ditarik kembali oleh Kepala Pengawas Keselamatan Kerja. Pencabutan ini diberitahukan kepada yang bersangkutan dengan memberitahukan alasannya. Pencabutan itu tidak berlaku terhadap suatu pesawat yang pembuatannya telah dimulai pada saat yang bersangkutan menerima pemberitahuan itu.

Pasal 5

- (1). Biaya yang harus dibayar kepada Negara untuk pemeriksaan** gambar di Indonesia adalah untuk :

*) Direktur Pembinaan Norma-norma Keselamatan Kerja, Hygiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja.

**) Dalam praktek digunakan sub ayat yang tidak terdapat dalam aslinya dan yang berbunyi sebagai berikut :

- 1.a. Jika pemeriksaan seperti tersebut dalam ayat diatas, ternyata memerlukan dilakukan pemeriksaan terhadap bahan-bahan, maka biaya pemeriksaan tersebut menjadi tanggung jawab pemohon.

- ketel uap Fl. 30 (gulden)
- setiap pesawat uap lainnya Fl. 20
- alat yang merupakan bagian dari perlengkapan pesawat uap gambar mana tidak diajukan bersama-sama dengan gambar pesawat tersebut Fl. 20
- (2). Rencana gambar itu tidak dikembalikan kepada pengirim sebelum kepada Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja diperlihatkan bukti pembayaran uang itu kepada Kas Negara atau kepada salah satu kantor Pengawasan Keselamatan Kerja.

B A B III

Tentang izin usaha menjalankan pesawat

Pasal 6

- (1). Barang siapa menginginkan surat izin untuk menjalankan pesawat uap seperti termaksud pada Pasal 6 Undang-undang Uap tahun 1930 mengajukan surat permintaan bermeterai kepada Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja, disertai dengan tindasan rencana gambar yang disahkan dan memuat tanda pengesahan termaksud pada pasal 5 Undang-undang Uap tahun 1930 atau jika tidak diadakan pemeriksaan termaksud pada pasal terakhir ini, disertai dengan gambar kerja pesawat yang perbandingannya tidak kurang dari 1 : 12, digambar dengan ukuran yang lengkap dan bilamana pesawat akan dipasang, serta gambar cara pemasangan di mana diuraikan semua ukuran yang diperlukan untuk menghitung luas yang dipanaskan.
- (2). Surat permintaan memuat keterangan mengenai :
 - a. nama pembuatnya dan tempat pabrik itu, tahun pembuatan serta nomor pabrik pesawat uap tersebut;
 - b. maksud penggunaan pesawat itu;
 - c. bagi ketel uap: luas yang dipanaskan dan jumlah roosteroppervlak dalam meter persegi; bagi pemanas awal, pemanas lanjut dan penguap: luas yang dipanaskan dalam meter persegi; bagi pipa uap bukan penguap: garis tengah terkecil pipa penghubung uap dan isi, dalam desimeter kubik, dan jika ia dipakai untuk memanaskan cairan dalam ruangan yang terpisah di bawah tekanan, juga luasnya permukaan tempat cairan yang dipanaskan (luas permukaan tempat yang dipanaskan adalah luas tempat yang terkena bahan bakar atau uap yang memanaskan);
 - d. tekanan nyata yang terbesar dalam kilogram per tiap sentimeter persegi, yang orang ingin diperbolehkan bagi pesawat itu (dengan tekanan nyata diartikan selisih antara tekanan yang dikarenakan uap dan tekanan udara biasa disamakan dengan tekanan satu kilogram per sentimeter persegi);
 - e. bahan pembuatan semua bagian pesawat, kecuali jika demikian telah ternyata dari gambar kerjanya;
 - f. klep pengaman dan ukurannya serta perlengkapan pesawat lainnya, dan
 - g. tempat di mana pesawat ditempatkan atau akan ditempatkan dan saat pesawat itu sesuai dengan ketentuan pada pasal 8 dapat diperiksa dan dicoba.
- (3). Jika pesawat itu telah pernah dipakai di Indonesia, hal itu diberitahukan dalam surat permohonan, sedapat-dapatnya dengan melampirkan surat izin dahulu.
- (4). Surat permohonan oleh pemohon disampaikan kepada pegawai yang di daerah tempat pesawat akan dipakai, berwenang mengawasi pesawat uap.

Pasal 7

Tiada izin diperlukan :

- a. untuk ketel uap di mana hasil angka yang menunjukkan permukaan yang dipanaskan dalam meter persegi dan tekanan nyata yang terbesar dalam kilogram per sentimeter persegi tidak melebihi angka dua persepuluh, kecuali jika tekanan ini lebih besar dari dua kali tekanan udara biasa;
- b. bagi pemanas awal di mana garis tengah dalam dari pipanya adalah lima puluh milimeter atau kurang;
- c. untuk pemanas lanjut (tidak berhubungan langsung dengan ketel) di mana garis tengah dalam dari pipanya adalah dua puluh lima milimeter atau kurang;

- d. untuk pipa uap bukan ditujukan untuk memanaskan cairan (tempat air uap, pengumpul uap dsb.nya) yang garis tengah dalam: adalah sama atau lebih kecil dari empat ratus lima puluh milimeter atau angka yang menunjukkan hasil dari isi dalam desimeter kubik dan tekanan uap dalam kilogram per sentimeter persegi, tidak melebihi angka enam ratus, juga untuk pipa uap semacam itu yang isinya, tak perduli tekanannya, adalah kurang dari tujuh puluh lima desimeter kubik, tidak melebihi angka enam ratus, juga untuk pipa uap semacam itu yang isinya, tak perduli tekanannya, adalah kurang dari seratus desimeter kubik.
- e. untuk pipa uap, ditujukan untuk memanaskan cairan di bawah tekanan (eerste verdampchamen), sapvoorwarmers dan sebagainya) di mana hasil angka termaksud pada d tidak melampaui angka tiga ratus, juga untuk pipa uap semacam itu yang isinya, tak perduli tekanannya, adalah kurang dari tujuh puluh lima desimeter kubik.

Pasal 8

Surat izin hanya diberikan setelah pesawat diperiksa dan dicoba oleh atau atas nama Pengawas Keselamatan Kerja menurut ketentuan pada pasal berikut.

Pasal 9

Pemeriksaan ketel uap termaksud pada pasal yang lalu, meliputi semua tindakan yang perlu untuk memperoleh kepastian bahwa susunan dan perlengkapan pesawat memenuhi ketentuan pasal 10 sampai dengan 27.

Pasal 10

- (1). Tebal dinding ketel uap dan ukuran bagian-bagiannya sehubungan dengan jenis logam yang dipakai dan sifat hasil pekerjaan harus memberi cukup jaminan bagi keamanan pada waktu pemakaiannya.
- (2). Dasar pertimbangan untuk menilai apakah memenuhi syarat-syarat itu harus ditetapkan oleh Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja dan diumumkan menurut cara yang ditetapkannya.
- (3). Bila ternyata bahwa suatu ketel uap sepenuhnya dibuat menurut gambar rencana yang telah disahkan menurut pasal 4, tidak dilakukan pemeriksaan apakah memenuhi dasar pertimbangan (termaksud pada ayat yang lalu pasal ini).

Pasal 11

- (1). Bagi ketel uap, besi cor hanya boleh dipakai :
 - a. untuk ketel yang bekerja dengan tekanan tidak lebih dari tiga kilogram per sentimeter persegi dan dengan isi tidak lebih dari seratus desimeter kubik;
 - b. untuk ketel tekanan rendah;
 - c. untuk selubung uap yang langsung berhubungan dengan ketel dan karena merupakan suatu bagian dari silinder mesin uap, jika ditempatkan di atas ketel;
 - d. untuk bagian-bagian berukuran kecil di mana demikian itu tidak akan mendatangkan bahaya; dalam pengertian itu tidak termasuk bagian-bagian yang pada waktu-waktu tertentu harus dilepaskan (seperti tutup lobang untuk orang dan lobang untuk lumpur, bagian sambungan dari ujung pipa dari ketel air pipa dan sebagainya, kran, penyumbat, klepkasten) dan tidak juga potten van veiligheidskleppen jika garis tengah dari lobang masuk seratus dua milimeter dan sekaligus tekanan uap nyata yang terbesar adalah melebihi sepuluh kilogram per sentimeter persegi, dengan pengertian bahwa bagi bagian-bagian tersebut dengan besi cor tidak dimaksudkan bahan yang karena suatu pengolahan khusus ternyata dibuat liat (smeedbaar gietijzer).
- (2). Pemakaian pemanas awal dan pemanas lanjut yang seluruhnya atau sebagian dibuat dari besi cor, dilarang kecuali dalam hal garis tengah dalam dari pipa yang terkena bahan bakar, dua ratus milimeter atau kurang.
- (3). Bagi penguap pemakaian tutup dari besi cor dilarang, bilamana tutup ini berdinding dubel dan kedalamannya dimasukkan uap.
- (4). Tembaga kuning hanya boleh dipakai untuk appendages ketel uap untuk mana tidak diharuskan suatu logam tertentu, untuk pipa api ketel dengan garis tengah dalam paling tinggi sepuluh sentimeter dan untuk pipa pemanas ketel uap.
- (5). Di mana dalam Peraturan ini diharuskan memakai perunggu, dapat juga digunakan campuran (legeeringen) lain, sepanjang oleh Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja ditetapkan bahwa untuk tujuan itu sekurang-kurangnya harus sama kekuatannya.

Pasal 12

Tiap ketel uap harus mempunyai perlengkapan sebagai berikut :

- a. sedikit-dikitnya dua klep pengaman yang tersusun baik dengan ukuran yang cukup, ditempatkan di ketel sendiri atau di stoomhouder;
- b. sedikit-dikitnya satu manometer;
- c. sedikit-dikitnya dua kran pengukur air atau kran percobaan dan satu alat pengukur air dengan kran terusan yang dapat diterobos dengan uap ataupun dua alat pengukur air semacam itu;
- d. sedikit-dikitnya dua pesawat pengisi air yang terlepas satu sama lainnya dan yang masing-masing dapat mengalirkan air yang diperlukan ke dalam ruang ketel, maksudnya, sedikit-dikitnya satu dari kedua pesawat harus dapat bekerja sendiri (dengan pesawat yang dapat bekerja sendiri dimaksudkan pompa uap, injecteurs dan pesawat yang dapat bekerja terlepas dari pesawat induk);
- e. suatu alat yang bekerja sendiri sehingga kekurangan air di dalam ketel, terlepas dari masinis atau setoker, dapat diketahui;
- f. suatu tanda bagi keadaan air terendah yang diperbolehkan;
- g. suatu kran dengan flensa bergaris tengah empat puluh sentimeter dan tebal delapan milimeter, untuk dapat menyambungkannya dengan manometer percobaan;
- h. suatu kran pembuang atau penutup dipasang pada ketel secara efektif baik langsung maupun dengan pipa dari tembaga merah, perunggu, besi cair atau baja tuang yang tidak keras, pipa mana tidak boleh menyentuh tempat landasan;
- i. lobang untuk orang dan lobang untuk lumpur yang diperlukan;
- j. ditempatkan suatu plat dengan empat baut kepala ke dalam bergaris tengah sedikit-dikitnya sepuluh sentimeter, di mana dapat dengan jelas dan kekal dituliskan:
 1. tekanan uap tertinggi yang diperbolehkan dalam kilogram per sentimeter persegi.
 2. tahun dan tempat pembuatan dan nama pembuatnya.

Pasal 13

Ketel tekanan rendah harus mempunyai perlengkapan sebagai berikut :

- a. sedikit-dikitnya satu alat pengukur;
- b. sedikit-dikitnya satu alat pengisi air;
- c. suatu pipa pengaman terbuka yang bermulut pada keadaan air rendah, bergaris tengah dalam sekurang-kurangnya lima puluh sentimeter, yang jarak vertikal antara kedua ujungnya paling tinggi berjumlah lima meter;
- d. satu kran pembuang;
- e. satu plat nama seperti termaksud pada pasal 12 ad j.

Pasal 14

- (1). Bagi ketel uap berisikan kurang dari lima ratus desimeter kubik dan dimaksudkan untuk bekerja dengan tekanan tertinggi-tingginya tiga kilogram per sentimeter persegi, satu klep pengaman seperti termaksud pada pasal 12 sub a, sudahlah cukup.
- (2). Dua ketel uap atau lebih dengan satu stoomhouder bersama dan dihubungkan sedemikian rupa sehingga tidak dapat dipakai masing-masing secara terpisah, dalam hubungannya dengan klep pengaman manometer dan alat pengisi yang diharuskan, dipandang sebagai satu ketel.
- (3). Manometer pada ketel semacam itu harus ditempatkan di stoomhouder, kecuali bila di tiap ketel ditempatkan alat semacam itu.
- (4). Alat pengisi masing-masing harus dapat memberi jumlah air yang diperlukan untuk seluruh ketel.

Pasal 15

Pesawat uap lain dari pada ketel uap harus diperlengkapi sebagai berikut :

- A. pemanas awal dengan :

1. suatu klep pengaman,
 2. suatu kran pembuang,
 3. suatu klep yang dapat menutup sendiri pada lobang penembukan air, lobang untuk orang atau yang lebih kecil guna pemeriksaan.
- B. pemanas lanjut dengan :
1. suatu klep pengaman jika pesawat itu hubungannya dengan ketel uap dapat diputuskan,
 2. kran pembuang air yang diperlukan,
 3. lobang untuk orang atau yang lebih kecil guna pemeriksaan.
- C. penguap dengan :
1. suatu klep pengaman,
 2. suatu manometer,
 3. suatu alat pengukur air, dan
 4. suatu kran pembuang.
- D. pipa uap dengan :
1. satu klep pengaman jika tekanan uap tertinggi yang sebenarnya seperti yang diperbolehkan kurang dari pada tekanan tertinggi dalam ketel uap yang diperbolehkan dengan jalan mana uap dimasukkan, dan dua klep pengaman jika tekanan dalam pipa uap lebih kecil dari pada setengah dari tekanan dalam ketel uap yang diperbolehkan, dengan jalan mana uap dimasukkan atau jika dipanaskan air dalam suatu ruangan yang tidak dipisahkan dari uap yang dimasukkan;
 2. jika perlu, suatu kran untuk dapat memeriksa apakah di dalam pipa uap masih ada tekanan, kran mana harus dapat ditoblos manakala di dalam pipa itu masih ada uapnya;
 3. suatu manometer, dan
 4. lobang untuk orang atau yang lebih kecil guna pemeriksaan.
- Pesawat tersebut pada A sampai dengan D harus, bila mungkin, dilengkapi dengan plat nama seperti termaksud pada pasal 12 sub j.
- E. Untuk pipa uap, ditujukan untuk memanaskan cairan di bawah tekanan (*eerste verdam plichamen*), *sapvoor warmers*, dan sebagainya) di mana hasil angka termaksud pada d tidak melampaui angka tiga ratus, juga untuk pipa uap semacam itu yang isinya, tak perduli tekanannya, adalah kurang dari tujuh puluh lima desimeter kubik.

Pasal 16

- (1). Bagi pipa uap yang berhubungan langsung dengan ketel uap dan dimaksudkan untuk bekerja di bawah tekanan yang sama seperti ketel itu, tidak diperlukan klep pengaman dan manometer.
- (2). Pada pipa uap, klep pengaman harus ditempatkan di pipa uap itu sendiri atau di pipa pemasuk uap dan ujungnya jika perlu, diamankan sehingga apa yang ada di dalam pesawat itu, tidak dapat menimbulkan penyumbatan.
- (3). Jika sebagai pipa uap diisi dari satu aliran uap, maka adalah cukup bila pada aliran uap itu ditempatkan satu manometer dan satu klep pengaman, kecuali jika untuk satu atau beberapa pesawat, sesuai dengan ketentuan pada pasal 15 sub D, diperlukan dua klep pengaman.
- (4). Pada pipa uap yang ditujukan untuk memanaskan cairan di dalam suatu ruang, terpisah dari uap yang didatangkan dari ketel uap, yang uapnya dapat memperoleh suatu tekanan lebih tinggi dari setengah kilogram per sentimeter persegi, harus ditempatkan di dalam ruang itu suatu klep pengaman dan sepanjang diperlukan perlengkapan tersebut pada pasal 15 sub D 2, 3 dan 4. Mulut klep harus, jika perlu diamankan, sehingga sesuatu yang ada di dalam pesawat tidak akan mengakibatkan penyumbatan.

Pasal 17

- (1). Dasar pertimbangan untuk menilai apakah penyusunan klep pengaman termaksud pada pasal 12 sampai dengan 16 sudah benar dan ukurannya cukup, ditetapkan oleh Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja. Terhadap dasar pertimbangan itu berlaku segala sesuatu mengenai dasar pertimbangan termaksud pada ayat kedua pasal 10, yang ditetapkan pada ayat itu.
- (2). Klep pengaman harus disusun sedemikian rupa dan ditempatkan di ketel uap, sehingga mudah dapat dilepaskan dan diperiksa.

- (3). Pembebanannya harus diatur sedemikian rupa, sehingga klep mengeluarkan uap pada saat tekanan di dalam pesawat menjadi membesar melebihi yang diperbolehkan untuk pemakaian di dalam pesawat.
- (4). Jika zittingen tidak merupakan satu kesatuan dengan kleppenkast, maka harus cukup diusahakan agar tidak lepas.
- (5). Jika suatu klep pengaman ditekan dengan dua benda atau lebih, maka benda berat itu harus terdiri dari lapisan pejal yang hanya boleh berbeda dalam tebalnya; lapisan itu harus dapat dilepaskan satu demi satu dan dijaga agar tidak bergeser.
- (6). Semua klep pengaman harus disusun sedemikian rupa sehingga tidak dapat terpelanting dan benda berat tidak bergeser ke atas tuil (hefboom), sedang klep dan tuil harus dapat digerakkan dengan mudah.

Pasal 18

Pesawat uap di mana tekanan karena uap tidak lebih dari pada setengah kilogram per sentimeter persegi di atas tekanan udara biasa, hanya harus memiliki klep udara atau alat lainnya yang memberi udara masuk ke dalam pesawat, jika tekanan di dalam pesawat menjadi kurang dari pada tekanan udara biasa dan pesawat itu tidak kuat menahan tekanan dari luar sebesar satu kilogram per sentimeter persegi.

Pasal 19

- (1). Manometer harus menunjukkan tekanan uap dengan jelas dan tepat sampai sekurang-kurangnya dua kilogram per sentimeter persegi lebih dari pada tekanan nyata tertinggi yang diperbolehkan bagi pesawat itu.
- (2). Tekanan nyata tertinggi harus dinyatakan dengan tanda yang jelas di skala manometer.
- (3). Manometer itu harus dihubungkan dengan pipa yang berisikan air kepada pesawat dan ditempatkan pada ketel uap sedemikian rupa sehingga tukang api dapat melihatnya dari tempat berdiri biasa.

Pasal 20

Untuk ketel darat dengan permukaan pemanasan kurang dari lima meter persegi, adalah cukup dengan satu pesawat pengisi sepanjang pesawat ini juga dapat digerakkan dengan tangan.

Pasal 21

- (1). Pada ketel uap, tiap pesawat pengisi atau tiap pipa pengisi harus, sedekat mungkin pada ketel diberi suatu klepkast; antara klepkast dan ketel harus diadakan suatu kran atau penutup, dan antara penutup dan klep penutup sendiri ditempatkan kran percobaan.
- (2). Pada ketel tekanan rendah adalah cukup satu klepkast, untuk mana juga dapat dipakai klepkast dari pompa pengisi.

Pasal 22

Tanda keadaan air terendah yang diperbolehkan, harus ditempatkan di atau dekat alat pengukur air :

- pada ketel darat sekurang-kurangnya sepuluh sentimeter di atas titik tertinggi yang tersentuh bahan pembakar;
- pada ketel kapal sekurang-kurangnya lima belas sentimeter di atas titik tersebut.

Pasal 23

- (1). Jika pengukur keadaan air dan kran percobaan ditempatkan pada pipa yang sama, maka garis tengah dalam baik dari pipa ini maupun dari pipa yang menghubungkan dengan ketel uap, sekurang-kurangnya harus lima puluh milimeter; jika secara tersendiri dihubungkan dengan pesawat itu, maka garis tengah sekurang-kurangnya haruslah dua puluh lima milimeter, kecuali pada ketel kecil di mana pipa penghubung adalah pendek sekali dan dapat dianggap sebagai verbindingsnippels. Pipa penghubung ini harus sedapat mungkin lurus atau mempunyai lengkung dengan garis tengah besar, jika melengkung secara empat segi, pada lengkungan harus ditempatkan suatu plugje untuk dapat menyogok pipanya.
- (2). Alat pengukur air harus mempunyai kran penutup dan kran angin (doorblaaskranen) atau klep : lobang kran atau lobang klep itu harus mempunyai garis tengah sekurang-kurangnya enam milimeter; lubang itu harus ditoblos biar-pun ada uap.
- (3). Panjangnya gelas pengukur harus sedemikian hingga keadaan air dapat dilihat sedikit-dikitnya enam puluh milimeter di atas dan empat puluh milimeter di bawah keadaan terendah yang diperkenankan; garis tengah dalam dari gelas pengukur yang berbentuk silinder itu harus sedikit-dikitnya delapan milimeter.
- (4). Ketel yang dipanaskan di muka dan di belakang harus mempunyai di tiap tempat pemanasan, suatu alat pengukur air dan dua kran percobaan atau dua alat pengukur air.

Pasal 24

- (1). Huizen van kranen dan penutup, klepkasten serta potten dari klep pengaman dan huizen van kranen dan klep termasuk pada pasal 23 ayat (2) harus dibuat, sepanjang di tempat lain dalam Peraturan ini tidak ditentukan lain, dari perunggu, baja cor tidak keras atau besi cor. Bagian dalam dari kran, penutup dan klepkast serta klep dan zittingen dari klep pengaman harus dibuat dari baja yang cukup kuat atau alloo.
- (2). Pakkingskranen dengan suatu doorlaatoening lebih dari tiga puluh milimeter harus mempunyai suatu borg (pan-tek) untuk mencegah terpelantainya plug dalam hal worteldraad putus ataupun glansbouten menjadi putus.

Pasal 25

Pipa yang menghubungkan suatu pesawat uap dengan yang lainnya, harus disusun sedemikian hingga pemuaian pipa itu tidak menimbulkan kerugian; jika perlu pipa itu diberi kran mencerat (aftapkranen).

Pasal 26

Di perahu uap untuk pengangkutan orang, ruangan di mana ketel uap itu ditempatkan, harus cukup dipisahkan dengan dinding besi dari ruangan tempat penumpang harus bertinggal. Ketentuan ini tidak berlaku bagi perahu uap tanpa geladak.

Pasal 27

- (1). Percobaan pesawat uap termasuk pada pasal 8, dilakukan dengan mengompa air dingin hingga tercapai tekanan yang nyata :
 - pada pesawat yang harus bekerja dengan tekanan lima kilogram per sentimeter persegi atau kurang, sebesar dua kali tekanan yang seharusnya;
 - pada pesawat yang harus bekerja dengan tekanan lebih dari lima tetapi kurang dari sepuluh kilogram per sentimeter persegi, dengan lima kilogram lebih persentimeter persegi dari pada tekanan yang seharusnya;
 - pada pesawat yang harus bekerja dengan tekanan yang lebih tinggi : dengan satu setengah kali tekanan itu.
- (2). Pesawat itu dibiarkan dalam tekanan percobaan itu, sampai semua bagian pesawat itu selesai diperiksa dengan saksama.
- (3). Pesawat harus dapat bertahan terhadap tekanan percobaan itu, tanpa bocor dan tanpa memperlihatkan perubahan kekal pada bentuk dinding. Dengan bocor dimaksudkan bahwa air tidak menembus sambungan kecuali berupa beberapa tetes atau asap.
- (4). Dalam menjalankan pasal ini mengenai ruangan pipa uap untuk barang cair yang ditujukan untuk memanaskan barang cair di dalam ruangan yang terpisah dari uap, kata tekanan uap (stoomdrukking) dibaca tekanan asap (dampdrukking).

Pasal 28

- (1). Jika pemeriksa yang melakukan pemeriksaan termasuk pada pasal 8, memandang perlu, ia dapat mengharuskan percobaan dengan uap.
- (2). Percobaan dengan uap adalah wajib, jika Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja berdasarkan ketentuan pada ayat ketiga pasal 31 memberi pembebasan atas percobaan dengan tekanan air termasuk pada pasal yang lalu.

Pasal 29

- (1). Percobaan pertama sesuatu pesawat uap harus dilakukan sebelum pesawat itu ditancapkan atau bekleed.
- (2). Jika bekleeding yang ditempatkan oleh pembuat pesawat dan memuat namanya atau nama pabrik tidak rusak, pegawai atau ahli yang mencoba pesawat itu, berwenang mengizinkan agar bekleeding itu tidak disingkirkan.

Pasal 30

Jika pegawai atau ahli yang bersangkutan setelah pemeriksaan dan percobaan berpendapat bahwa pesawat memberi cukup jaminan keamanan untuk dipakai, atas nama Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja ia dapat memperkenankan pemohon atas permintaan tertulis, untuk sementara memakai pesawat itu.

Pasal 31

- (1). Orang yang melakukan pemeriksaan dan percobaan, secepat-cepatnya melaporkan hasilnya kepada Kepala Peng-

awasan Keselamatan Kerja yang, jika laporan menyatakan bahwa pesawat memenuhi syarat yang diharuskan, memberikan izin yang diminta.

- (2). Jika Kepala tersebut berpendapat bahwa kekurangan atau penyimpangan dari syarat pada pasal 10 sampai dengan 26 seperti dilaporkan, tidak segera akan menimbulkan bahaya pada pemakaian, izin yang diminta itu dapat diberikan dengan syarat bahwa kekurangan dan penyimpangan dengan sanksi pencabutan izin, diperbaiki atau dihilangkan dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Kepala tersebut, paling lama satu tahun.
- (3). Jika ternyata pada pemeriksaan suatu pesawat uap, bahwa karena susunannya yang khusus tidak memerlukan pelaksanaan seluruhnya atau sebagian dari salah satu ketentuan pada pasal 10 sampai dengan 26, Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja dapat menetapkan tidak berlakunya ketentuan tersebut seluruhnya atau sebagian.
- (4). Jika pemakaian suatu pesawat uap yang mempunyai susunan khusus, memperlihatkan arah yang tidak diatur dalam Peraturan ini, Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja dapat menetapkan syarat pemakaian yang nanti ternyata akan diperlukan.
- (5). Dalam memberi izin sesuai dengan ketentuan pada ayat-ayat yang lalu pasal ini, Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja dapat memerintahkan tindakan-tindakan yang khusus yang harus diperhatikan pada pemakaian pesawat.
- (6). Jika izin tidak diberikan, maka dengan sendirinya batallah izin sementara termaksud pada pasal yang lalu, jika itu diberikan.

Pasal 32

Ketentuan pada pasal 30 dan 31 berlaku juga bagi pemeriksaan dan percobaan termaksud pada pasal 12 ayat (3) UNDANG-UNDANG UAP Tahun 1930.

Pasal 33

Para pemakai pesawat uap yang diberi izin sementara berdasarkan ketentuan pada pasal 31, berkewajiban segera setelah kekurangan dan penyimpangan tertera dalam surat izin diperbaiki atau dienyapkan, melaporkannya secara tertulis kepada Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja dengan perantaraan pegawai pengawas yang bersangkutan.

Pasal 34

Surat izin memuat :

- a. nama, jika mungkin kedudukan dan tempat tinggal pemakai,
- b. nama pembuatnya dan tempat pabriknya serta nomor pabrik dari pesawat dan tahun pembuatannya,
- c. sifat dan tujuan pesawat serta penunjukan sejelas-jelasnya tempat atau kendaraan atau perahu di mana pesawat itu akan dipasang,
- d. untuk ketel uap : bentuk, ukuran ketel dan rooster, serta luas permukaan yang dipanaskan dalam meter persegi, untuk pemanas awal, pemanas lanjut dan penguap : permukaan yang dipanaskan, dan untuk pipa uap bukan penguap yang dimaksudkan untuk memanaskan cairan di bawah tekanan di dalam suatu ruangan terpisah dari uap : permukaan yang dipanaskan dari ruangan untuk cairan itu dalam meter persegi, untuk pipa uap bukan penguap lainnya, : isinya dalam desimeter kubik dan garis tengah yang terkecil dari pipa penyalur uap;
- e. bahan pembuatan pesawat dengan bagian-bagiannya;
- f. jumlah, macam dan ukuran terpenting dari klep pengaman yang merupakan perlengkapan pesawat uap;
- g. tekanan uap nyata terbesar yang diperkenankan dalam kilogram per sentimeter persegi;
- h. jika perlu ketentuan khusus yang harus diperhatikan pada waktu pemakaian pesawat; dalam hal termaksud pada ayat kedua dan ketiga pasal 31 juga berturut-turut;
- i. kekurangan dan penyimpangan yang harus diperbaiki dan disingkirkan serta jangka waktu yang diberikan untuk itu dan
- j. penyimpangan yang dibolehkan dan syarat khusus yang diharuskan pada waktu pemakaian.

Pasal 35

- (1). Surat izin harus disimpan dengan baik-baik dan atas permintaan pegawai yang berwenang* diperlihatkan atau disediakan.

* Di mana terdapat kata-kata ini, harus dibaca Pengawas Keselamatan Ketel uap.

- (2). Jika surat izin hilang, atas permintaan yang berkepentingan atau atas penunjukan pegawai yang berwenang untuk itu yang menyatakan kehilangan itu, diberikan surat izin baru.
- (3). Mengenai pembaharuan surat izin tersebut, selain bea meterai yang harus dibayar, dalam hal pesawat uap, maka dipungut biaya masing-masing sebesar F.25, F.30, F.35, F.40, F.45, atau F.50,** tergantung dari ukuran dan perbandingan seperti tersebut dalam ayat (1) pasal selanjutnya; dan mengenai pesawat uap lain adalah F.25, yang berhubungan dengan hal-hal tersebut, jika dibuktikan kepada Direktur, bahwa hilangnya surat izin yang harus diganti itu, disebabkan karena kejadian yang tidak dapat dihindarkan.

Pasal 36

- (1). Biaya yang harus dibayar oleh pemohon kepada Pemerintah untuk pemeriksaan dan percobaan pertama pada tiap pesawat uap, ialah :
 - a. untuk ketel uap yang mempunyai luas pemanasan 5 m² atau kurang dan pula mempunyai imbalan antara ruangan air (m³) ditambah ruangan uap (m³*** dengan luas pemanasan (m²), tidak lebih dari 50 . . . F. 37,50.
 - b. untuk ketel uap yang mempunyai luas pemanasan 10 m² atau kurang, lain dari pada termaksud sub a dan untuk ketel uap yang dipanasi dengan listrik F. 90,—
 - c. untuk ketel uap dengan luas pemanasan :

di atas 10 s/d 25 m ²	F. 135.
di atas 25 s/d 50 m ²	F. 180.
di atas 50 s/d 75 m ²	F. 225.
di atas 75 m ²	F. 270.
 - d. untuk pesawat uap lain dari ketel uap F. 37,50

kecuali kalau mempunyai luas pemanasan lebih dari 5 m² atau mempunyai ruangan lebih dari 1.000 m³, maka biaya ialah F. 90,—.

- 1.a. Jika pemeriksaan seperti dimaksud pada ayat (1), memerlukan pemeriksaan bahan, maka semua biaya harus dipikul oleh mereka yang mengajukan permohonan pemeriksaan.
2. (sebagaimana diubah dengan Stb. No. 432 tahun 1934) Pemohon harus membayar biaya tersebut dalam ayat 1 dan 1 a, juga bila izin tidak diberikan.
3. Jika beberapa ketel yang disambungkan satu sama lainnya dengan perantaraan pipa uap atau pipa lainnya dengan maksud untuk dipergunakan bersama-sama, diperiksa dan dicoba pada satu ketika oleh pegawai yang bersangkutan atau ahli dari perusahaan, di mana ketel uap ditempatkan, maka biaya untuk ketel yang mempunyai luas pemanasan yang terbesar, dihitung menurut daftar di atas, sedangkan untuk ketel lainnya diperhitungkan tidak lebih dari 90 gulden.

Pasal 37

- (1). Untuk setiap ketel uap, biaya yang disebutkan dalam pasal yang lalu, hanya dipungut sekali saja.
- (2). Ulangan pemungutan biaya dilakukan dalam hal sebagai berikut :
 - a. pemindahan suatu ketel darat tetap ke tempat lain dari tempat yang telah ditentukan dalam surat izin;
 - b. pemindahan suatu ketel kapal, kecuali ketel dari sekoci (barkassen) kecil yang tidak memakai lantai tetap (vastdek), ke kapal lain dari yang telah ditetapkan dalam surat izin atau pemindahan ke darat;
 - c. pemeriksaan dan percobaan ulangan seperti tersebut dalam pasal 12 Undang-undang Uap tahun 1930, jika keberatan yang dikemukakan tidak beralasan.
- (3). Dalam hal luas pemanasan dari suatu pesawat uap diperbesar, jika pembesaran itu tidak disertai salah satu hal seperti tersebut pada ayat (2) pasal ini, maka dipungut biaya sebesar selisih biaya menurut luas pemanasan yang baru dan yang lama.

Pasal 38

Jika pemeriksaan atau percobaan suatu pesawat uap dilakukan di luar negeri, biaya pergi dan menginap dari pejabat atau ahli yang diwajibkan melakukan pemeriksaan dan percobaan harus dipikul oleh mereka yang mengajukan permohonan, jumlah mana akan ditentukan oleh Direktur.

** Lihat Peraturan Menteri Perburuhan No. 4 tahun 1971 mengenai biaya pemeriksaan pesawat uap.

*** Harus dibaca desimeter untuk maksud menghitung biaya baru.

B A B IV

Tentang pengawasan terhadap pesawat uap

Pasal 39

- (1). Pemakai pesawat uap harus menjaga :
 - a. agar ketel uap dan segala sesuatu yang termasuk di dalamnya, berada dalam keadaan terpelihara baik;
 - b. agar pada ketel uap dan penguap terdapat satu pipa gelas atau lebih guna penggantian gelas pengukur air;
 - c. agar tekanan uap di dalam pesawat tidak melampaui maksimum tersebut dalam surat izin yang diberikan;
 - d. agar keadaan air di dalam ketel uap jangan turun sampai di bawah tanda termaksud pada pasal 12 sub f.
- (2). Dipandang termasuk ketel uap adalah dapur, jalan untuk uap dan api, perlengkapan dan semuanya yang dipakai untuk menjamin adanya keselarasan dalam berjalannya pesawat.
- (3). Pemakai harus menyerahkan pelayanan pesawat kepada mereka yang cukup mempunyai kejuruan dan keahlian.
- (4). Jika oleh pemakai diketemukan suatu kekurangan pada suatu pesawat uap, ia wajib memberitahukannya kepada insinyur dari Pengawasan Keselamatan Kerja yang bersangkutan, yang jika perlu mengadakan pemeriksaan di tempat dan menunjukkan caranya perbaikan dapat dilakukan. Jika pemakai berkeberatan terhadap cara perbaikan yang ditetapkan itu maka dimintakan keputusan Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja.

Pasal 40

- (1). Pemeriksaan bagian dalam dari ketel perahu dilakukan sekurang-kurangnya sekali setahun, sedang ketel darat sekurang-kurangnya sekali dalam dua tahun.
- (2). Ketel lokomotif dari dinas kereta api dan trem sekurang-kurangnya tiap kali dalam tiga tahun terhitung dari tanggal pemakaian setelah kempaan yang terakhir atau pemeriksaan, dicoba lagi.
Percobaan semacam itu dilakukan setelah tiap kali diadakan perbaikan penting Kecuali pemeriksaan bagian dalam termaksud pada ayat yang lalu, paling lama sembilan tahun setelah pemakaian pertama, ketel dari tiap lokomotif yang pada waktu itu dipakai, harus diperiksa dengan teliti bagian dalam dan luar, setelah pipa api (vlambuizer) dan bekledingnya dilepaskan. Pemeriksaan semacam itu kemudian diulangi tiap kali paling lama setelah enam tahun, terhitung dari tanggal pemakaian setelah pemeriksaan semacam yang terdahulu. Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja dapat memperkenankan pengurus kereta api dan trem menangguhkan pemeriksaan ini untuk waktu yang ditetapkan olehnya.
- (3). Pesawat lain dari pada ketel uap, sepanjang keadaan memperkenankannya, diperiksa bagian dalamnya sekurang-kurangnya sekali dalam enam tahun.

Pasal 41

- (1). Biaya yang harus dibayar kepada Pemerintah oleh pemakai pesawat uap untuk pemeriksaan dan percobaan tersebut dalam pasal 16 Undang-undang Uap 1930, tanpa mengindahkan jumlah pemeriksaan dan percobaan, ialah 10 gulden setahun untuk setiap ketel uap, ditambah dengan 0,10 gulden untuk tiap-tiap m² luas pemanasan dan 5 gulden untuk tiap pesawat lainnya.
- (2). Biaya yang ditetapkan dalam ayat (1) harus dipenuhi untuk satu tahun dalam waktu mana pesawat uap itu dijalankan.
- (3). (sebagaimana diubah dengan Stb. No. 432 tahun 1934).

Dengan menyimpang dari apa yang ditetapkan pada ayat (2) pasal ini, Direktur Pengawasan Keselamatan kerja dapat memberi pembebasan biaya itu :

- a. terhadap seseorang yang dalam tahun yang berjalan, baik untuk selanjutnya maupun untuk paling sedikit satu tahun berhenti menjadi pemakai pesawat uap, untuk bulan-bulan berikutnya setelah ia berhenti menjadi pemakai pesawat uap, dengan pengertian bahwa dalam keadaan khusus menurut pertimbangan Direktur, jangka waktu terkecil tersebut di atas dapat dirubah;
- b. terhadap seseorang yang dalam tahun yang berjalan menjadi pemakai dari pesawat uap, untuk bulan-bulan di muka sebelum ia menjadi pemakai pesawat itu, dengan pengertian, bahwa jika sudah membayar biaya pemerik-

saan dan percobaan pertama tersebut pada pasal 36, hal itu akan berlaku pula terhadap bulan-bulan berikutnya, setelah bulan dalam mana ia menjadi pemakai pesawat uap itu.

Pasal 42

- (1). Pemeriksaan tahunan mengenai ketel uap dari kapal uap dilakukan sebaiknya pada waktu kapal itu berada di dok, hal mana harus diberitahukan tepat pada waktunya kepada pegawai yang bertugas dengan pengawasan.
- (2). Pemakai ketel uap, dipasang di kapal sungai, perahu berkas dan perahu sloep harus menjaga agar perahunya untuk pemeriksaan tahunan pesawat itu berada tepat pada waktunya di tempat yang ditentukan.

Pasal 43

Jika untuk keperluan pemeriksaan, suatu pesawat uap harus dimatikan maka pemakai harus menjaga agar :

- a. pesawat itu seluruhnya kosong dan semua bagiannya baik dari dalam maupun dari luar, cukup dibersihkan;
- b. semua bagian dari pesawat itu cukup didinginkan untuk memungkinkan pemeriksaan dan
- c. jika pesawat itu berhubungan dengan satu atau beberapa pesawat di bawah uap, aliran bersama dari uap, kotoran dan air pada pesawat yang akan diperiksa, dilepaskan atau penutupnya dengan menempatkan flens rapat antara penutup dan pesawat.

Pasal 44

- (1). Percobaan pesawat uap yang dijalankan sesudah percobaan sebelum dipakai, dilakukan dengan tekanan paling tinggi tiga kilogram per sentimeter persegi, di atas tekanan yang dibolehkan.
- (2). Jika yang melakukan percobaan berpendapat bahwa pesawat itu dengan tekanan yang diperkenankan dahulu tidak lagi dapat bekerja dengan aman, maka ia memberitahukan kepada pemakai disertai dengan alasannya, tekanan manakah yang diperbolehkan untuk pemakaian selanjutnya. Keputusan ini harus segera dipenuhi oleh pemakai.
- (3). Jika pemakai menyatakan keinginannya untuk memakai pesawat itu dengan tekanan yang ditetapkan kurang itu, Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja memerintahkan bawahannya yang bersangkutan, untuk atas namanya mengadakan perubahan seperlunya dalam surat izin. Tanggal dan nomor perintah itu harus disebutkan dalam surat izin itu oleh pegawai tersebut.
- (4). Jika pemakai merasa dirugikan oleh keputusan termaksud pada ayat kedua pasal ini, ia dapat mengajukan keberatan dalam waktu dan menurut cara yang diharuskan pada pasal 12 Undang-undang Uap Tahun 1930.
- (5). Jika keputusan termaksud pada ayat kedua pasal ini dibenarkan pada tingkat banding atau karena berlampainya waktu yang ditetapkan menjadi tidak dapat diubah lagi, maka surat izin diroboh seperti ditetapkan pada ayat ketiga pasal ini.
- (6). Jika pemakai menyatakan kesediaannya baik segera maupun setelah keputusan pada tingkat banding, kepada Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja dengan perantaraan pegawai yang bersangkutan untuk melakukan perbaikan yang diperlukan agar pesawat kuat menahan tekanan uap yang diperkenankan semula, maka Kepala tersebut memberikan suatu jangka waktu tertentu untuk perbaikan itu. Setelah diadakan perbaikan, pesawat itu tidak dipakai sebelum diadakan pemeriksaan ulangan dan percobaan ulangan.

Pasal 45

- (1). Barang siapa telah mengadakan pemeriksaan atau percobaan, membuat catatannya dalam surat izin, dengan menyebutkan hasil pemeriksaan itu dan jika ada, tindakan apakah yang harus diambil untuk menjamin keamanannya pada pemakaian selanjutnya.
- (2). Jika pemeriksaan dilakukan oleh seorang ahli seperti termaksud pada pasal 13 Undang-undang Uap Tahun 1930 ayat kedua, maka ia ini wajib segera mengirimkan turunan pendapatnya kepada Insinyur Pengawasan Keselamatan Kerja yang daerah kekuasaannya meliputi tempat pesawat itu berada.

Pasal 46

- (1). Jika pesawat yang dapat dipindah-pindahkan, diangkat dari tempat kendaraan atau perahu di mana menurut surat izin pesawat itu ditempatkan, para pemakai wajib dalam hal pesawat itu dipakai untuk suatu keperluan atau usaha yang tujuannya membawakan perpindahan berulang-ulang seperti komidi putar, bioskop dan sebagainya, dalam satu bulan setelah dipindahkan itu memberitahukannya kepada Insinyur Pengawasan Keselamatan Kerja di daerah di mana sebelum dipindahkan, pesawat itu terletak dan dalam hal lainnya, dalam jangka waktu yang sama, memberitahukannya kepada Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja.

- (2). Mengenai pesawat uap yang ditempatkan di kendaraan dan juga dipakai untuk menggerakkannya, pemberitahuan itu hanya dilakukan, jika pemindahan itu berlangsung lebih dari delapan minggu terus-menerus.

Pasal 47

(Sebagaimana diubah dengan Stb. No. 432 tahun 1934)

- (1). Jika suatu pesawat uap karena alasan apa pun menjadi atau dijadikan dalam keadaan yang menurut kata-katanya tidak lagi sesuai dengan uraian dalam surat izin, dan juga penunjukan pemegang izin yang disebut dalam surat izin karena penjualan pesawat ataupun alasan apa pun juga, tidak lagi benar, maka pemakai wajib dalam hal pertama dan dalam hal kedua dalam satu bulan setelah ia menjadi pemakai, memberitahukannya kepada Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja.
- (2). Jika dalam hal kedua tersebut dalam ayat (1), orang yang telah disertai memakai pesawat itu, memutuskan untuk mempergunakannya, maka secepat mungkin tetapi biasanya dalam jangka waktu sebulan setelah menjadi pemakai, ia memberitahukan Direktur mengenai hal itu dengan cara tersebut dalam ayat (1) dan dalam bentuk permohonan tertulis di atas kertas meterai, mengajukan permohonan untuk dipindahkannya surat izin atas namanya.
- (3). Jika pegawai yang bertugas melakukan pengawasan menemukan pesawat uap dalam keadaan termaksud pada ayat pertama pasal ini tanpa diberitahukan oleh pemakai menurut cara tersebut di atas, maka pegawai itu segera memberitahukannya kepada Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja.

Pasal 48

- (1). Jika suatu pesawat uap berubah dalam arti termaksud pada permulaan pasal yang lalu atau dipindahkan ke tempat lain atau kendaraan lain atau perahu lain dari pada yang tersebut dalam surat izin, maka pesawat itu tidak boleh dipakai lagi, sebelum pemakai pesawat mendapat izin untuk itu dari Insinyur Pengawasan Keselamatan Kerja yang bersangkutan.
- (2). Pada pemindahan tempat dari ketel darat, surat izin selalu dicabut kembali dan terhadap ketel itu dilakukan pemeriksaan dan percobaan baru.
- (3). Pada pemindahan pesawat uap lainnya, Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja menetapkan apakah surat izin itu harus diubah ataukah dicabut.

Pasal 49

Jika suatu pesawat uap tidak dipakai selama lebih dari tiga tahun, Direktur Pengawasan Keselamatan Kerja dapat menarik kembali surat izinnya.

B A B V

Aturan hukuman

Pasal 50

Barang siapa tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam ketentuan peraturan ini, diancam dengan hukuman kurungan setinggi-tingginya tiga bulan atau denda sebanyak-banyaknya 500 gulden.

B A B VI

Ketentuan peralihan

Pasal 51

Keputusan-keputusan yang telah ditetapkan oleh Direktur Pekerjaan Umum, Kepala Dinas Mesin Uap dan Kepala Pengawasan Keselamatan Kerja dalam peraturan-peraturan terdahulu tetap berlaku tanpa perubahan.

B A B VII

Ketentuan penutup

Pasal 52

Peraturan Pemerintah ini dapat disebut "Peraturan Uap Tahun 1930" dan mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1931.

Agar supaya tidak ada orang yang pura-pura tidak mengetahuinya, peraturan ini dimuat dalam Staatsblad Hindia Belanda.

Ditetapkan di Batavia
pada tanggal 3 September 1930

Sekretaris Umum

Peraturan uap No. 340 tahun 1930, Saat mulai berlakunya "Undang-undang Uap Tahun 1930" (Stb. No. 225 tahun 1930).

Keputusan No. 40 tertanggal 3 September 1930, bahwa Keputusan No. 44 tertanggal 19 Juni 1930 tentang "Undang-undang Uap Tahun 1930" (Stb. No. 225) mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1930.

Ditetapkan pada tanggal
12 September 1930,

Sekretaris Umum
