

1  
minta penjelasan Dir Bant  
bagaimana penjabaran ini.

KONFIDENSIAL

L A P U R A N  
SEKITAR TERDAMPARNJA KAPAL TARIK KM "PAOTERE I" DAN TENGGELAMNJA  
TONGKANG "TONASA I" DI PERAIRAN BULUKUMBA/SULAWESI SELATAN.

1. PERSOALAN JANG ADA :

Terdamparnja kapal tarik Km "Paotere I" No. 3058+Ba milik PGKM (Projek Galangan Kapal Makassar) dan tenggelamnja tongkang "Tonasa I" milik PST (Projek Semen Tonasa) pada hari Senen tgl 8 Maret 1965 pk 21.50 WIT (Waktu Indonesia Tengah) diperairan antara Bulukumba dan Tandjung Bira lk 9 mil sebelah barat pulau Pasitanete (kepulauan Selajar) dalam pelajaran kembali dari Udjung Pattiro daerah Dati II Bone ke Makassar setelah selesai mengangkut dan mendaratkan sebuah excavator milik Projek Gula Bone jang untungnja tidak membawa korban manusia.

2. HASIL PENGUMPULAN KETERANGAN SETEMPAT :

Perintah Direktur Pembangunan kepada kami untuk menghimpun-kumpulkan keterangan berdasarkan feiten-materiaal jang ada sekitar persoalan diatas, praktis baru dapat dilaksanakan pada hari Djumaat tgl. 9 - 4 - 1965, yakni sekembalinja di Makassar dari kundjungan dinas ke Projek Gula Bone di Watampone. Hasilnja setjara chronologis dapat disimpulkan sebagai dibawah :

- 2.1. Semula pada tidak ingat hari dan tanggalnja, tetapi masih dalam bulan Pebruari 1965 telah datang menemui Sdr. BOEDIONO - Kepala Kantor Prola Bone di Makassar tn. BARVIR - Petugas Ahli Techno-export dari Tjekoslowakia jang memberitahukan, bahwa tidak lama lagi oleh perusahaannja akan didatangkan seorang ahli excavator, yakni tn. SLAVICHEK di Makassar guna mengatur pemasangannja nanti di Bone. Untuk persiapannja -- demikian djuga bagi barang-2 dan peralatan lainnja -- olehnja telah diusulkan perlunja ditinjau terlebih dahulu kemungkinan pengangkutan excavator tsb. jang beratnja lk ada 33 ton melalui darat jang berarti akan menempuh route sepanjang 327 km melalui Pare-Pare, Sengkang dan Watampone ke ArasoE tempat projek, karena djalan terdekat melalui Tjamba (lk 175 km) belum mungkin bisa dilalui disebabkan telah rusaknja djembatan.
- 2.2. Hasil penindjauan djalan-2 dan djembatan-2 seperti diatas mengesankan tidak mungkinja diperuntukkan pengangkutan bagi alat2 berat dimaksud dan excavatornja sendiri tidak mungkin didemontir sedenikian rupa, karena satu bagiannja sadja sudah mempunyai berat 9 ton. Musjawarah bersama memutuskan, bahwa pengangkutan jang ideal adalah hanja melalui laut, untuk mana telah dimintakan advies kepada Let. Kol. (P) Wijono - Kepala Konatal di Makassar jang djuga telah diangkat sebagai Penasehat Projek Gula Bone. Oleh beliau dikemukakan, bahwa untuk keperluan itu bisa dipergunakan sebuah LCT jang ada di Konatal, tetapi masih memerlukan perbaikan dan penjempurnaan terlebih dahulu. Penindjauan bersama-2 dengan tn. BARVIR atas LCT tsb menjimpulkan, bahwa dengan begitu berarti akan makan waktu dan penggunaannja tidak mungkin terlaksana dalam waktu singkat; lagi pula kurang sesuai untuk mengangkut excavator karena terlalu tinggi dan masa detasering tn. SLAVICHEK sendiri di Makassar hanja untuk selama 1 bulan sadja.
- 2.3. Djalan keluar jang kemudian ditempuh dan memungkinkan adanja harapan jalah berturut-2 menghubungi Projek Galangan Kapal Makassar jang diketahui mempunyai kapal tarik dan Projek Semen Tonasa jang diketahui mempunyai tongkang jang masing-2 dengan berhasil telah pernah mengangkut alat-2 berat sampai 35 ton milik PST dari Makassar ke Tonasa melalui laut dan sungai sepanjang 50 km pp. untuk dapat turut menindjannja jang tentu sadja atas dasar ganti-rugi dan dilakukan setjara kontraktuil resp. pada :

2.3.1. Hari Rebo tgl 10 - 2 - 1965 dengan PST mengenai sebuah tongkang miliknya bernama "Tonasa I" (semula juga ex Konatal) untuk mengangkut peralatan-2 berat milik Prola Bone dari Makassar ke Ujung Pattiro/Bone dengan syarat:

- Terhitung sedjak tanggal penyerahan- sampai dengan tanggal pengembaliannya kepada PST, Prola Bone harus membayar beaya penjurutan sebesar Rp. 50.000,- (Limapuluh ribu rupiah) untuk setiap harinya, untuk mana harus disediakan zogenam "uang muka" sebesar Rp. 500.000,- (Setengah djuta rupiah) pada saat penggunaan tongkang setjara efektif dan dapat diperhitungkan kemudian.
- Segala beaya jang timbul selama penggunaan menjadi beban penuh dari Prola Bone jang selanjutnya pada waktu pengembaliannya kelak sanggup dan bersedia melakukan perbaikan-2 tongkang meliputi pengetokan, penambalan dan pengetjetan ditempat-2 tertentu seperti jang ditentukan oleh PST.
- Prola Bone sanggup dan bersedia serta bertanggung-djawab penuh atas pengembalian tongkang dalam keadaan baik, yakni apabila PST menghendakinya dan/atau apabila Prola Bone sudah tidak memerlukannya lagi.

2.3.2. Hari Kamis tgl 18 - 2 - 1965 dengan PGKM mengenai sebuah kapal tarik/tugboat dari 200 DK miliknya bernama Km "Patotere I" jang diperlengkapi dengan motor utama merk DEUTZ, type PGKM-428/190/230 HP Rp. 500/600 guna 3 kali angkutan/pelajaran menghela sebuah tongkang jang memuat mesin-2/peralatan milik Prola Bone dari Makassar ke Bone pp dengan syarat :

- PGKM bersedia melengkapi awak-kapal jang benar-2 sesuai dengan keahliannya masing-2 dengan sebaik mungkin bagi keperluan pemakaian tugboat tsb oleh Prola Bone.
- Prola Bone harus dan bersedia meng-asuransikan tugboat tsb pada suatu badan asuransi jang bonafide dan dapat dipertanggung-djawabkan untuk route diatas dan menanggung semua kerusakan atau kehilangan jang ditempat-kan diluar pertanggungan.
- Prola Bone bersedia membayar segala upah, lembur, uang makan crew dan bahan-2 lain jang diperlukan dalam masa pelajaran dan kelak setelah selesai sanggup mengadakan pemeliharaan tugboat sesuai permintaan PGKM.

Lebih lanjut mengenai kedua kontrak diatas masing-2 adalah seperti turunan tsb dalam lampiran No. 1 dan lampiran No. 2 beserta ini dan walaupun dalam kontrak tugboat tidak tertulis, tetapi njatannya Prola Bone untuk 3 kali pemakaian seperti diatas harus mengeluarkan uang sewa sebanjak Rp. 5.000.000,- (Lima djuta rupiah).

2.4. Kemudian berturut-2 dan dengan makan waktu persiapan dan pengaturan jang tjukup lama telah dilakukan pemindahan excavator dengan berat seluruhnya 33,98 ton ke dan dipersiapkan dipantai dekat benteng Ujung Pandang di Makassar untuk dinaikkan kemudian ke tongkang.

Karena selain masih baru dan merupakan pengalaman pertama, tidak akan mengherankan djika selama itu segala-2nya tidak berdjalan lantjar seperti diperkirakan semula dan memaksakan perjalanan ditempuh berbagai tjara disamping ke-uletan dengan selalu memperhatikan pasang-surutnya laut jang berarti harus mau bekerdja tanpa mengenal waktu, keadaan dan tjuatja. Tidak djarang para petugas Prola Bone termasuk 3 orang tenaga ahli dari Tjeko sama bekerdja sampai djauh malam dan basah kujub kehudjanan.

Dalam penggunaannya itu ternyata tongkang masih memerlukan tambahan peralatan & perlengkapan lainnya jang tidak sedikit a.l. :

2.6. Hari Minggu malam tgl 28 - 2 - 1965 sekira pk 22.00 oleh Sdr. BOEDIONO telah diterima tembusan perintah berlajar dari Panglima Kodamar V No. 11/KOD-V/65 tgl 23 - 2 - 1965 yang selinja ditu-  
 djukan kepada Nachoda Km "Paotere I" berisik ketentuan, bahwa tu-  
 gas pelajaran kapal dari Makassar ke Ujung Pattiro (dalam pe-  
 rentah disebut Ujung Pattiro) pp pimpinan berada dibawah Flt.  
 Bel. D. DAMMOWISONO dengan menggendong sebuah tongkang yang mem-  
 bawa sebuah tractor berat 30 ton milik Prola Bone dan kembalinja  
 ke Makassar memuat barang-2/hasil-bumi dari daerah.  
 Ditinjau setjara saksama, sebenarnya perintah berlajar Kodamar  
 diatas penuh mengandung unsur-2 pelaksanaan pelajaran, baik yang  
 mengenai bidang teknis pelajaran an sich maupun pengetahuan  
 angkutan beserta monitoringja.

-/-  
 Turunan dari surat perintah berlajar diatas adalah seperti tsb  
 dalam lampiran No. 3 beserta ini.

Setelah Sdr. BOEDIONO berhasil menghubungi pimpinan PKKM menges-  
 nai perintah berlajar Kodamar diatas, didapat keterangan, bahwa  
 pihak PKKM menaruh keberatan dan tidak menghendaki adanya 2 kap-  
 ten dalam satu kapal dan agar Sdr. ISKANDAR - Nachoda "Paotere  
 I" tetap mempunyai wewenang penuh di dan terhadap kapalnya.

Betapa tjesasnja pihak Prola Bone mendengarkan penegasan PKKM  
 ini dan mau tidak mau setjara fait a compli dihadapkan kepada  
 sesuatu yang pelik, sedangkan segala-2nja sudah serba leres dan  
 tinggal berangkat sadja sungguh dapat dibayangkan.  
 Dua kemungkinan serba berat berketjantung dalam dan mempengaruhi  
 pikiran Sdr. BOEDIONO dan harus segera diambil suatu putusan te-  
 gas, yakni :

- Kapal tetap berangkat desnoods tanpa bantuan Kodamar yang  
 berarti harus risikeren sesuatu dengan ketetangan seperti  
 tsb ad 2.5. diatas atau
- Kapal tidak djadi berangkat dan muatan harus dibongkar  
 kembali yang berarti verkwisting dari energi, waktu dan  
 terbelakanganja pekerjaan pembangunan di proyek ArasoE/  
 Watampone.

Ondanks alles akhirnya diputuskan oleh Sdr. BOEDIONO -- apalagi  
 pada waktu itu processja telah dimaklumi Projek Manager - Sdr.  
 Ir. TOJA KENG HIEM yang djuga sedang bertugas di Makassar --  
 bahwa kapal harus tetap berangkat tanpa bantuan Kodamar.  
 Karena akhir perkembangannya adalah demikian, maka dengan sendiri-  
 nya pihak Kodamar V terpaksa menarik kembali dan membatalkan  
 berlakunya perintah berlajar No. 11/KOD-V/65 tgl 28 - 2 - 1965  
 diatas dengan Nota Dinas tgl 3 - 3 - 1965 yang aslinja ditudju-  
 kan kepada nachoda Km "Paotere I" dan turunannya adalah seperti  
 tsb dalam lampiran No. 4.

-/-  
 2.7. Betapa ketjewanja Letn. DAMMOWISONO yang sebelumnya dengan penuh  
 kemauan dan iktikad baik telah menjelcsaikan persiapannya sebaik  
 mungkin semata-mata demi keselamatan dan keamanan pelajaran dan  
 telah pula memesjwarahkan bersama dengan pihak-2 jbs kiranya  
 siapapun akan dapat turut merasakannya. Akhirnya baru dapat di-  
 makluminja, mengapa selama itu selalu ada sadja alasan yang di-  
 kemukakan oleh nachoda Km "Paotere I", sedangkan segala keperlu-  
 an kapal telah dipenuhinja.

Persiapan terakhir bagi keberangkatan dan formasi pelajaran kini  
 beralih ke dan mondjadi tanggung djaweb sepenuhnya dari Sdr.  
 ISKANDAR - Nachoda Km "Paotere I" dan ketentuan berangkat adalah  
 hari Kamis tgl 4 - 3 - 1965 pk 09.00 waktu setempat dengan crew  
 terdiri dari :

- 1. Nachoda : Sdr. ISKANDAR
- 2. Muallim I : " MOH. ALI
- 3. Djurumudi I : " SANGKALA
- 4. Djurumudi II : " DJAMLLUDIN
- 5. Masinis/KKM : " JACOB TATO
- 6. Pemb. Masinis : " HASJIM
- 7. Djuru Minjak : " LIAKING
- 8. Djuru Minjak : " MOKO
- 9. Djuru Masak : " MOH. SALEH
- 10. K e l a s i : " PETRUS
- 11. K e l a s i : " BERANG

ditambah dengan 2 orang petugas kantor PGKM masing-2:

- 1. Kepala Si Angkutan : " M. HENIS
- 2. Pemb. Si Angkutan : " ABD. MALIK PUPAKER

Sebagai penumpang peserta (mede-pasagiers) ikut pula 3 orang Petugas ahli dari Technoexport dan 2 orang Petugas Prola Bone sendiri masing-2 :

- 1. tn. ERVIR
- 2. " SLAVICHEE
- 3. " RUSKA
- 4. Sdr. SAING
- 5. Seorang kernet pembantu Sdr. SAING.

Route pelajaran tetap mempergunakan dan menurut koers-lijn yang disusun Letn. D. PRAWIJONO dan selamat tiba di Ujung Pattiro pada hari Djumaat tgl 5 - 3 - 1965 pk 18.00 waktu setempat; demikian keterangan Sdr. ISKANDAR.

Keterangan yang dapat kami himpun dari Prola Bone menjatakan, bahwa datangnya kapal adalah hari Sabtu tgl 6 - 3 - 1965 pk 11.30 yang setelah membuang sauh excavator bisa selamat dibongkar dan didaratkan yang selanjutnya op eigen kracht selama 10 hari sampai projek dikampung ArasoE, karena untuk perdjalanannya itu diperlukan pengerasan djalan-2 dengan batu-2 dan perbaikan djembatan-2 yang dilalui.

Awak-kapal kemudian sama posiar kekota Watampone.

TOEGELIJN :

Sebenarnya sedjak tanggung-djawab tugas pimpinan pelajaran berada kembali ditangan Sdr. ISKANDAR - Nachoda Km "Paotere I" dan/atau setidak-2nja sudah sedjak keberangkatannya dari Makassar telah terdjadi "blunder", yakni dengan mengisi salah satu dari kedua tanki udara yang ada dihaluan dan buritan tongkang (luas masing-2 tanki lk 4 ton) dengan air tawar setinggi + 3/4 tanki atau lk 3 ton air semata-2 sebagai ballast tongkang, karena kemudi (roer) berada diatas permukaan air dan tidak bisa dikerudikan yang kemudian lalu dibereti dengan muatan air; demikian alasan Sdr. ISKANDAR.

Sdr. SANGKALA - Djurumudi I beserta sebagian besar dari awak-kapal lainnya menerangkan kepada kami, bahwa air dimaksud bukanlah untuk ballast, akan tetapi untuk persediaan air minum dan mandi bagi crew selama dalam perdjalanannya.

2.3. Pada hari Senen tgl. 8 - 3 - 1965 pk. 06.00 waktu setempat Km "Paotere I" dengan masih mengandung tongkang yang sudah kosong, tidak tertutup dan tidak terdjaga telah berangkat meninggalkan Ujung Pattiro kembali ke Makassar tanpa disertai dengan penelitian yang seksama dari nachoda, terbukti ia tidak mengetahui bahwa sebagian air dalam tanki udara haluan tongkang sudah diambil oleh para anggota Peleton Zeni Tempur yang bertugas di Ujung Pattiro dalam rangka Operasi Karya A.D. membikin djalan, djembatan dan dermaga.

Djuga nachoda tidak berusaha menaungkan kepada dan tidak pula mendapatkan lapuran dari para awak-kapal, tentang sudah susutnja air dalam tanki udara tsb.

Penumpang-2 peserta lainnya tidak ikut kembali ke Makassar, sehingga seluruh awak-kapal hanya terdiri dari 13 orang sadja incl. 2 orang petugas kantor PGKM.

Pk. 17.00 kapal telah melewati tandjung Bira, yakni bagian ujung sebelah selatan kaki kiri pulau Sulawesi dan pada pk. 17.30 mulai ada serangan angin barat disertai laut yang sudah bergelombang.

Udara diliputi mendung tebal, namun perjalanannya kapal masih dalam formasi dan stabil. Putaran mesin/motor telah dikurangi dari 480 menjadi 400/menit dengan ketepatan rata-rata  $\pm 3$  mil/djam, yakni setelah memperhatikan situasi angin dan laut. Posisi terakhir dari kapal hanya tertjatat pada pk. 13.00 ulangi pk. 18.00 saja sewaktu merubah haluan arah selatan ke arah barat. Terapa posisinya pada waktu itu sudah tidak diingatnya lagi, tetapi tertjatat dalam buku journal pelajaran, karena setiap kali merubah haluan posisi kapal harus selalu dibjatat; demikian sdr. ISKANDAR.

Route pelajaran didjelaskan masih tetap mengikuti koers-lijn susunan Letn. DJUMWISJONO dan perubahan haluan seperti diatas terdjadi setelah dikedudukan lk. 3 mil antara pulau Pasitanete dan pulau LuikangloE termasuk kepulauan Selajar. Periksa selanjutnya peta Sulawesi Selatan tsb. lampiran No.5 beserta ini.

Pk. 21.00 serangan angin dan gelombang makin megebat. Hudjan juga tidak mau ketinggalan, walaupun tidak deras. Voorzorgmaatregel yang telah diambil oleh nachoda tjuma hanya:

- Djurumudi I sdr. SANGKALA supaya lebih berhati-hati mengemudi kapalnya dan
- Djurumudi II sdr. DJAMALUDIN supaya mengawasi dan memperhatikan keadaan tongkang dengan mempergunakan sebuah lampu senter (5 batu).

Laporan terakhir, bahwa tongkang masih dalam keadaan stabil diterimanya pada pk. 21.40. Djuga bahwa sebagian air dalam tanki udara tongkang sudah susut, karena sewaktu di Ujung Pattiro telah diambil oleh tentara (dimaksud tentunya anggota2 Zi Pur).

2.9. Seweluh menit kemudian tepatnya pk. 21.50 atau setidaknya pada pk. 22.00 dengan sangat mendadak dan tiba-tiba kapal telah membelok ke kanan diluar kemauan nachoda dan tidak dapat dikendalikan oleh kemudinya untuk terus oleng miring kekiri. Nachoda melompat turun meninggalkan kamar kemudi dengan alasan untuk melihat keadaan tongkang, tetapi belum sampai terlaksana maksudnya dan setelah diambang pintu telah disaut dan dironggut badai terlempar kemuka arah haluan kapal sedjauh lk. 25 m dan hanjut dalam laut yang untungnya pada waktu itu hanya mengenakan sandal karet model Djepang, sehingga memungkinkan masih bisa bergerak agak bebas dalam air.

Sewaktu berhasil muktjul dipermukaan laut diketahuinya, bahwa kapal sudah miring 90°, karena kap atas dari kamar kemudi sudah masuk laut dan tongkang sudah hanjut tenggelam. Dengan menjebut2 kodrat Tuhan JMK dan setjara tiba-tiba dan gaib kapal bisa tegak berdiri kembali, walaupun masih agak miring kekiri. Ia lalu berenang ke dan naik kapal yang waktu itu ternyata semua penerangannya dan mesin/motor sudah serentak dimatikan pada saat miring kekiri selama  $\pm 5$  menit. Tongkang ternyata memang sudah tenggelam dengan tali penggandengnya tergantung kentjang-2 dan keras dilambung kiri. Nachoda segera memerintahkan sdr. SERANG Kelasi, untuk memotong tali penggandeng dengan kapak, akan tetapi kembali terdjadi kegaiban, yakni kapak yang sudah ada dalam gengaman tangan mendadak sontak melesat lajaknya dironggut tangan gaib dan hilang yang mungkin saja djatuh dilaut. Terpaksa segel-2 besi lalu dilepaskan dan tongkang terus tertelan gelombang masuk ke dasar laut. Tindakan ini terpaksa dilakukan nachoda semata-mata mentjegah agar tugboat tidak turut hanjut dan tenggelam. Kapal tinggal terkatung-2 dan dipermukaan gelombang dimalam lusa selama sedjam dengan selama sedjam dengan semua lobang, pintu2 dan djendela ditutup guna mentjegah lebih banjak air laut masuk. Posisi kapal sewaktu terdjadi dan mengalami malapetaka seperti diatas diperkirakan sudah berada 3 mil sebelah barat pulau Pacitanete.

Setelah badai dan ombak mereda dan setelah semua penerangan beserta motor bisa dihidupkan kembali dengan pelan-2 kapal mendekati arah daratan untuk berlabuh dan berlayang, walaupun kamar mesin sebenarnya sudah terendam air laut setinggi 1 m. Sewaktu nachoda memasuki kamar mesin yang sudah terendam air guna mengambil handle pompa air diketahui, bahwa balans beton ternjata sudah beralih dari tempat kedudukannya semula disudut kanan kesebelah dinding kiri berlapiskan plat besi dari kamar mesin setelah merusak dan mematahkan pipa kompresor, membengkokkan pipa aanzet, membentur dan merobek-2 dinding plat besi bagian depan dan idem-dito dinding plat besi bagian kiri diatas. Kesimpulannya ialah, bahwa balans beton inilah yang menyebabkan kapal terus agak miring kekiri. Besi penadah gandingan tali tengkang diburitan ternjata djuga menjadi bengkok akibat tarikan tengkang sewaktu tenggelam dan pernja putus menjadi dua.

Setelah air dalam kamar mesin bisa dipompa keluar/keatas pada pk 02.30 kapal bisa berlabuh dipantai Bulukumba di air yang dalamnya hanya 5 m, tetapi menjelang fadjar kembali telah dihantutkan angin dan ombak untuk akhirnya terdampar.

Ke-esokan harinya Selasa tgl 9 - 3 - 1965 dilakukan pemeriksaan terhadap kerusakan-2 dan kehilangan peralatan serta perlengkapan lainnya serta se-kedar pembetulan darurat untuk mana dibutuhkan waktu selama 3 hari. Djuga pada waktu itu telah dilaporkan sekali kepada kantor tjabat Sjahbandar Bulukumba malapetaka yang telah dialaminya. Untungnya tidak terdjadi korban manusia.

Hari Rebo tgl. 17 - 3 - 1965 pagi berangkat ke Makassar dan tiba ditempat pada ke-esokan harinya Kamis tgl 18 - 3 - 1965 pk 17.00 dan terus melapur-kan diri kepada pimpinan PCKM; demikian Sdr. ISKANDAR mengakhiri keterangan-nya kepada kami dalam tanja-djawab hari Sabtu tgl 10 - 4 - 1965 bertempat dikantor Prola Bono Makassar.

3. KESIMPULAN DAN PENDAPAT KAMI :

Berdasarkan yang telah dikemukakan pada bab 2 diatas menurut fakta dan objektivitasnya serta penghimpunan segala upaja-keterangannya sesuai feiten-material yang ada dan keterangan-2 dari tangan pertama berturut-2 dari hampir semua awak-kapal, Konatal, Kodamar V, Kantor Sjahbandar Makassar, serta data-data hasil pemeriksaan objek langsung dipaparkan dibawah ini ditjaba mengentengahkan kesimpulan-2 dengan sekedar rekonstruksinya serta pendapat kami sebagai berikut :

3.1. Projek Gula Bone :

3.1.1. Disajikan, bahwa dalam pengangkutan sebuah excavator melalui laut seperti diatas, Prola Bono di Makassar dalam hal ini setjara langsung Sdr. MOEDIONO dan setjara tidak langsung Sdr. Ir. TUBA KENG KIER - Projek Manager bertindak agak alpa sedikit (malatig) dan tidak menomni bunjinja pasal 5 surat perdjandjiaan bersama No. 116/B-12/KP/65 tgl 18 - 2 - 1965 dengan menem-patkan tugboat Km "Pactere I" dalam pertanggungan dibawah suatu badan asuransi yang bonafide dan dapat dipertanggung-djawabkan untuk route Makassar - Ujung Pattiro dalam penggunaan pelajaran untuk 3 kali angkutan/rit pp. apapun alasan yang hendak dikemukakan. Waktu sebenarnya ada dan tjukep lama, terhitung sedjak hari penanda-tanganan kontrak sampai keberangkatan kapal me-ninggalkan Makassar atau tegasnya sedjak tgl 18 - 2 - 1965 sampai dengan tgl 4 - 3 - 1965, sehingga akibatnya mau tidak mau ketentuan pasal-2 berikutnya dari kontrak dimaksud djustru malah akan bisa merongrong (keuangan) Projek Gula Bone sendiri.

3.1.2. Check dan re-check on the spot sebenarnya masih bisa dilakukan oleh Projek Manager sewaktu beliau kebetulan sedang bertugas di Makassar terhadap sudah atau belumlah Km "Pactere I" ditempat-kan dalam pertanggungan suatu badan asuransi yang bonafide dan bisa dipertanggung-djawabkan untuk route pelajaran sedjauh itu; lebih-2 mengingat usia nachoda yang masih muda beliau dan praktis belum pernah mempunyai pengalaman berlajar dilaut terbuka. Djuga dalam rangka pengawasan dan pengamanan (pekerdjaan-2) Prola Bono sendiri guna masa-2 mendatang, karena apa yang telah bisa dilaksanakan sekarang njatannya masih hanya merupakan suatu awal tugas bagi seluruh pengangkutan alat-2 besar/berat kemadi-an.

3.1.3. Mengingat proses persoalannya yang dapat diikuti, mau tidak mau dalam waktu dekat selajaknya sudah harus ada penegean setjara konkrit dan menjeluruh mengenai (bagian) organisasi proyek sendiri yang akan mengatur dan menbatasi status, rechtspositie dan wewenang incl afbakening-nja bagi setiap tugas pimpinan proyek atau tugasnya mengenai apa yang bisa dan apa yang tidak bisa dilakukan resp oleh Projek Manager, Local Manager dan Kantor Perwakilan Makassar a.l. djuga kontrak-2 mana yang sjah berlaku dan tjukup bisa ditanda-tangani oleh salah satu dari 3 pedjabat pimpinan proyek, mengingat :

- akibat2 hukum yang bisa timbul kemudian yang dalam hal ini tentunja akan merupakan civil-geding dengan segala konsekwensinja.
- agar pedjabat bawahan manakala ada terdjadi suatu "kegagalan" tidak lalu setjara a priori didjdikan kambing hitamnja.

3.1.4. Adalah tidak terlalu prematur kiranya, apabila menjelang masa pengangkutan melalui laut kelak, sekurang disarakan untuk suka memperhatikan ketentuan-2 seperti diantaranya terdapat dan diatur dalam BW (Burgerlijk Wetboek) buku ke III mengenai verbintenissenrecht yang tentu sadja bisa dipilih mana-2 yang sedjenis dengan persoalannya. Djuga ketentuan-2 yang tertjantum dalam WyK (Wetboek van Koophandel) seperti misalnja :

- Pasal 455 dan berikuttnja mengenai ketentuan vervrachting en bevrachting van schepen yang menjangkut begrip tijdbevrachting (disebut tijd-charter vide ps 517 z dst-nja) dan reis-bevrachting (disebut reis-charter vide ps 518 h dst-nja).
- Pasal 466 dan berikuttnja mengenai angkutan barang-2
- Pasal 520 g mengenai vervoer van stukgoederen.

disamping lajak pula di-inwinnen keterangan-2 dan petunjuk-2 djabbandar setempat dalam melakukan hubungan kontraktuil dengan pihak ketiga untuk angkutan barang-2 melalui laut.

3.1.5. Betapapun beratnja dan apapun djalan serta tjara yang hendak ditempuh, hubungan timbal-balik guna tetap dapat menggalang kerdja-sama yang baik dengan Kodamar V terutama dalam hal ini dengan Perwira Asisten III perlu dipupuk kembali dan tetap dipelihara seperti sediakala; demikian djuga halnja dengan instansi-2 lain jbs.

### 3.2. Nachoda Ka "Factore I" - sdr ISKANDAR

3.2.1. Apapun dalib yang sudah dan/atau hendak diketengahkannya kelak, pada dasarnya tidak bisa diterima kebidjaksanannya yang dengan "awur-awuran" dan ten koste van alles mengisi salah satu dari kedua tanki udara tongkang dengan air, djustru hanya karena kurangnya pengertian belaka, baik dengan alasan sebagai ballast ataupun untuk persediaan air minum & mandi crew.

Sebagai pelaut apalagi sebagai nachoda tentunja sudah harus bisa memperkirakan akan tjukupnja persediaan air minum (eventueel untuk mangs) di tugboat bagi awak-kapal dan penumpang-2 peserta layanja untuk pelajaran Makassar - Ujung Pattiro dan bisa di isinja lagi setibanja ditempat tsb. terakhir atau dalam penjinggahannya disuatu tempat lainnja, apabila tanki air persediaan kapal-jata-2 tidak mantjukupi untuk 18 orang selama sekali masa pelajaran.

Sebagai seorang pelaut apalagi hanya untuk masa 2 x 24 djam sebenarnya harus berani riskeren -- kalau toch terpaksa -- untuk tidak mandi.



Apalagi tanki udara diatas hanya di-isinja dengan  $\frac{3}{4}$  bagian sadja atau hanya sebanjak lk 3 ton air jang setjara teoritis menunggalikan selalu kotjaknja air dalam tanki dan jang malahan menudahkan olengnja tongkang.

Apabila semata-2 hanya disebabkan karena kemudi tongkang beroda diatas permukaan air laut jang karenanja tidak bisa dikendalikan/dikomudikan naar beheren, sebenarnja tinggal madjukai sadja letak excavator dalam tongkang.

Kedua tanki udara diatas sememangnya harus selalu dalam keadaan kosong dan harus dikosongkan -- malahan harus luchtdicht -- agar sewaktu-2 madikan tongkang terbalik tidak mungkin terus tenggelam dan masih akan selalu bisa mengapung.

Perbuatan nachoda diatas benar-2 merupakan suatu blunder dan lajak untuk disajjangan.

3.2.2. Kealasan dan/atau kesalahan nachoda (nalatigheid en/of grove schuld) baik pada waktu berangkat ke dan kembali dari Ujung Pattiro -- termasuk jang tsb ad 3.2.1. diatas -- adalah njata-2 bertentangan dengan ps 343 Wk, yakni :

a. Tidak mengadakan atau menjuruh lakukan penelitian serta pengaturan persiapan seksama mengenai sudah rapatnya kembali pintu haluan jang tentunya sudah dibuka sewaktu membongkar dan mendaratkan excavator, dimana djuga terdapat tanki udara jang horisikan air itu.

b. Tidak melakukan atau tidak menjuruh lakukan tindakan-2 pengamanan dengan :

- Mengosongkan sama sekali air dalam tanki udara tongkang dan malahan baru diketahuinja setelah terdjalinja serangai badai dan ombak diperairan antara kepulauan Selajar dan Bulukamba, bahwa air telah susut.
- Menutup tongkang jang nota-bene sudah kosong tanpa muatan dengan memberikan palangan-2 kaju (schotten) untuk kemudian ditutup dengan kain terpal dan dikikat kuat kembali dengan tali jang sedjak semula djuga telah dipakai, agar tongkang tidak mungkin kemasukan air laut/hujan, sedangkan kaju dan bambu terdapat berlimpah-2 di Ujung Pattiro.
- Menurut peraturannya dalam pelajaran dilaut terbuka, kosong atau berisikan muatan, tongkang selamanja harus dalam keadaan rapat tertutup. Epat lembar kain terpal itu malah djustru rapi terlipat dan ter-tumpang dalam tongkang.
- Djuga tidak memberikan ballast baik dengan batu-2 besar jang berserakan dipantai atau ballast lainja, agar tongkang bisa menjadi stabil dan berat.
- Tidak menjuruh dan tidak menempatkan penjaga ditongkang dengan minimal 2 orang petugas, tidak saja untuk mengawasi, akan tetapi eventueel djuga untuk bisa turut mengemudikan tongkang atau memompa air keluar dengan 2 buah pompa air Alocn. Djuga akan berfungsi sebagai penghubung dengan tagboat pada malam hari.
- Penggandengan tongkang pada kapalnja tidak menurut peraturan jang berlaku, karena djaraknja hanya 90 m sadja jang semestinja minimal harus sepanjang 150 m, sedangkan setiap rol manilla tres jang terse- dia masing-2 panjangnja ada 200 m; demikian djuga penegasan Sdr. H.P. POLII (menurut keterangan) Ahli Teknik Pelajaran Kantor Sjahbandar Makassar jang waktu itu menerima kedatangan kami serta mewakili Sjahbandar jang kebetulan sedang tugas keluar.

Mengenai panjangnya tali gandingan, sdr ISKANDAR menjelaskan kepada kami, bahwa menurut pengertian adalah tidak demikian dan akan tergantung juga dari keadaan dan berat tongkang yang digandeng.

Peraturannya hanya menjabutkan, bahwa apabila suatu kapal menggandeng dan panjangnya tali lebih dari 183 m ditongkang harus ada 3 lampu penerangan putih yang dipasang bersusun dari atas kebawah dan apabila kurang dari 183 m cukup memasang 2 lampu penerangan putih conform diatas; demikian lk tangkisan sdr. ISKANDAR  
Njatanja tongkang selama itu tidak pernah diberinja lampu penerangan dimaksud.

3.2.3. Sedjak formasi kapal pk 17.00 meliwati tandjung Bira, setidaknya setelah pk 17.30 terdjadi serangan angin barat disertai laut yang sudah bergelombang sampai dengan pk 21.40 (mendjelang dan/atau saatnja tongkang tenggelam) dimana serangan badai dan ombak makin menohat dan diiringi hujan -- selain voorzorgmaatregel seperti tab. pada ad. 2.3. diatas -- nachoda tidak melakukan dan tidak mengambil tindakan pengamanan menjelamatkan tongkang yang tentunja sudah penuh air dengan ditutup dan menepatkan pendjagaan untuk menguras air laut / hujan dengan pompa air ulcon, sedangkan waktu untuk melakukan ini tjukup banjak. Kemungkinan lain mengenai masuknja air laut jelah disebabkan tidak rapatnja pintu haluan tongkang sewaktu ditutup kembali setelah mendaratkan excavator di Udjung Pattiro.

Kekuatan tebus sebuah lampu senter, walaupun berbatu 5 buah, sungguh sangat diragukan pada malam yang gelap pekat penuh kabut dan hujan yang tentu sadja djuga akan terhalang oleh tingginya ombak yang bergelombang, apalagi untuk djarak 90 m.

3.2.4. Keterangan nachoda, bahwa pada pk 21.50 atau setidaknya pk 22.00 kapal dengan sangat mendadak dan tiba2 telah membelok kekanan diluar kemauannya dan tidak dapat dikendalikan lagi oleh kemudinja yang terus oleng dan miring kekiri njatanja adalah keterangan yang berdiri sendiri dan merupakan suatu blote bekontenis belaka menurut begrip ps 300 (1) RIB (RIF) dan masuk criterium "Unus testis, nullus testis" atau "Satu saksi bukan saksi" dan karena-nya tidak dapat dijadikan usaja pembuktian, ketjuali djika dari hubungan satu dengan lainnya bisa memperkuat suatu feit seperti dimaksud ps 300 (2) RIB. Pasal 308 tegas2 tidak menganggap sjah suatu blote bekontenis, karena hal ini/terserah kepada overtuiging hakim atas dasar ps 302 RIB. / akan

Untuk suatu bewijsmiddel vide ps 295 RIB (priksa djuga ps 306 (1) dan ps 311) selalu dimungkinkan adanya pemungkiran? tersangka dan dalam hal ini tentunja ditudjukan pada alamat nachoda, untuk mana diperlukan kosaksian lain yang akan merupakan sjarat penting dalam strafprocesnja nanti dan tentu sadja harus bevestigd met opgave van de referen van wetenschap.

Dalam hal-2 seperti diatas dapat diprojektir tegas2 adanya unsur kealpaan dan/atau kesalahan nachoda yang setjara menjeluruh dan konkrit mendjelmakan adanya delik culpa yang sungguh lajak untuk disesalkan dengan segala akibatnja yang tjukup tragis itu yang karenanja kami namakan sadja sebagai "point of regret" dan didjadikan lampu merah atau pengalaman pahit dan mahal guna pelaksanaan dan penjempurnaan tugas2 mendatang.

Kapal membolok kekanan adalah sesuatu yang tidak mungkin terjadi. Selain dengan hasil kenyataan seperti tsb ainea pertama diatas dapat juga kami buktikan dari :

- Dapatkah terjadi demikian, sedangkan balans beton yang mengatur kestabilan kapal ajatannya telah tergeser dari kedudukan semula, yakni disudut kanan kamar mesin ke sebelah kiri rapat dengan dinding berlapisan plat besi dibagian lambung kiri?
- Dapatkah terjadi demikian, manakala tongkang yang sudah tenggelam dan tali gandungannya sudah tidak lagi berada diatas besi penjangga gandungannya diburitan kapal, tetapi malahan mudah menggantung kertjang kaku dilambung kiri?

3.2.5. Bahwasanya nachoda sampai teronggout badai, terlempar dan terbuntjang kemuka arah haluan kapal sedjauh lk 25 m dan hanjut dilaut, tetapi setelah berhasil muntjul dipermukaan air katanja dapat mengetahui, bahwa kapalnja sudah miring 90° dan tongkangnja sudah tenggelam, adalah keterangan yang penuh fiksi, fantasi dan sangsai belaka, biarpun dipertarukannya kebesaran Tuhan J.M.K. sebagai saksi.

Mengenai ini kami mengadakan rekonstruksi sebagai berikut :

- Dapatkah seseorang dalam keadaan noodtoestand dan overmacht sedemikian itu sempat memerintikan keadaan kapal dan tongkang, selain djustru malah memikirkan bagaimana tjaranja menjelamatkan dirinya terlebih dahulu? Dan badai yang berhasil dapat melemparkannya sedjauh itu tentunja bukan sembarang badai.
- Dapatkah seseorang dalam keadaan dan tjuatja yang sedemikian buruk dan gelapnja melihat tongkang yang letaknja paling tidak (25m + 90m) 115 m dari tempatnja hanjut? Apalagi semua penerangan lampu kapal telah dimatikan!

3.2.6. Menurut hasil rekonstruksinja miringnja kapal mungkin sampai 90° bisa diterima, terbukti dari :

- Telah beralihnja balans beton dari sudut kanan dalam kamar mesin ke sebelah kiri atau tegasnya dari lambung kanan ke lambung kiri dan merusakkan pipa-2 kompresor dan aanzet serta dinding kamar mesin yang dilapisi plaat besi dikedua tempat yang berlainan. Balans beton ini sungguh lumayan beratnja, mengingat pandjang dan lebarnja masing-2 63 cm dan tingginja 74 cm berisikan petjahan-2 besi dalam ramuan semen dan tidak mungkin digeserkan kembali ketempat semula selain harus dirusakkan/dipetjah menjadi kepingan. Betat- dan rusaknja kap-spanten bagian kiri dari kamar kemudi dan rusaknja djua dinding yang semula terpasang didinding kiri kamar kemudi.
- Rusak- dan bengkoknja besi penadah tali gandung sampai pernah putus menjadi dua. Setjara teoritiss dimungkinkan djuga karena tarikan kuat dari benda berat (dimaksud tongkang yang sudah tenggelam) diarah lambung kiri.

3.2.7. Apabila kamar mesin sewaktu kapal miring kekiri komasukan dan digonangi air setinggi 1 m adalah sukar untuk diterima, karena selain tidak dapat diluapkan dengan bekas-2 yang ada didinding kamar tentunja-walaupun akhirnya air dapat dipompa habis keluar/keatas dan sobelua menjulang pk 02.30 -- meter dan semua lampu penerangan tidak akan mungkin ulang tidak akan mungkin bisa dihidupkan kembali dengan mudah; lebih-2 oleh air laut dan tinggi mesin kapal sendiri kurang dari tingginja air.

3.2.8. Pelepasan dan/atau penenggelaman dengan sengadja tongkang yang menyang sudah tenggelam itu dapat diterima, althans menurut begrip primair ps 357 WvK yang a.l. berbunyi :

"De kapitein is bevoegd, indien dit tot behoud van schip of lading noodzakelijk is, scheepstoebehoren en bestandsdelen van de lading, zowel over boord te werpen als te verbruiken".

dan subsidair ps 471 jo ps 48 KWHP dari pada kapalnja sendiri turut terseret dan ikut tenggelam.

3.2.9. Walaupun setibanja di Bulukumba sudah melaporkan kepada waktu 3 x 24 djam juga telah melaporkan kepada... seperti dimaksud ps 353 WvK sepenuhnya adalah mendjadi risiko dari sdr. ISKANDAR sendiri.

Djuga terbukti dari keterangan sdr. H.D. POLI dari Kantor Sjahbandar Makassar jang selama ini belum sempat memeriksa sdr ISKANDAR, karena satu2nja instansi jang berwenang memeriksa dan menentukan salah tidaknja seorang nachoda adalah Sjahbandar jang utspraaknja akan dikeluarkan oleh Kantor Pusatnja di Djakarta. Dalam waktu jang tidak lama lagi diharapkanja agar pemeriksaan dimaksud sudah dapat diselesaikannja, dimana kepada kami didjandjikan pengiriman tembusan pemeriksaan sebagai pelengkap dari laporan kami sekarang.

3.2.10. Kepada kami achirnja sdr ISKANDAR setjara terus terang telah mengakui kealpaan - dan kesalahannja seperti tsb. diatas dan menutupnja dengan keterangan, bahwa nama lengkapnja adalah ABDURAHIM ISKANDAR, umur 25 tahun, kelahiran di Watampone Dati II Bone, tempat tinggal di Djl. Irian 203 Makassar. Beragama Islam. Pekerdjaa nachoda/Beridjazah M.P.T. (Mualim Pelajaran Terbatas). Kursis dari Sekolah Pelajaran Makassar keluaran th 1962. karena sebelum mengikuti kursus sudah bekerdja dikapal berturut-2 sebagai ke-lasi sampai djurumudi dan djadi nachoda baru setelah masuk bekerdja di PGKM dan ditempatkan dikapal tarik tsb diatas.

Adapun peralatan dan perlengkapan kapal lainnja -- ketjualijang berada dalam dan termasuk tongkangnja, jang tenggelam seperti tsb dalam ad 2.4. alinea terachir diatas dan resp. mendjadi kerugiannja Projek Semen Tonasa dan Prola Bone -- adalah seperti tsb dalam lampiran No. 6 beserta ini.

Demikian laporan ini dibuat dengan sebenarnya tidak lain dari sebenarnya dengan pengharapan semoga berguna dimana perlu, ditutup dan ditandatangani di :

/ Km "Paotere I" milik dari PGKM

Surabaya, 20 April 1965

BADAN PIMPINAN UMUM  
PERUSAHAAN PERKEBUNAN GULA NEGARA  
DIREKTORAT PEMBANGUNAN



Joegijo S  
(Pemb. Chusus Direktur)

DEPARTEMEN PERINDUSTRIAN DASAR/PERTAMBANGAN  
BADAN PENGAWASAN DAN PENJELENGGARAAN  
PROJEK SEMEN TONASA

SURAT PERDJANDJIAN PEMINDJAMAN TONGKANG PST  
No. 228/B.5/1965

Pada hari Rabu, tanggal 10 Pebruari 1965, kami :

- I. Projek Semen Tonasa, dalam hal ini diwakili oleh Ir. R. NAPITUPULU, djabatatan Kepala Dinas Logistik, berkedudukan di Tonasa, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Kepala Projek Semen Tonasa, selandjutnja disebut sebagai Pihak ke I,
- II. B.P.U. - P.P.N. Gula "Projek Bone" dalam hal ini diwakili oleh BOEDIONO, djabatatan Kepala Kantor Perwakilan di Makassar, berkedudukan di Djl. Andalas 193 Makassar, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Projek Manager BPU-PPN Gula "Projek Bone" selandjutnja disebut sebagai Pihak ke II,

menerangkan dan mengakui telah bersama-sama mengadakan persetujuan pemindjaman sebuah Tongkang Projek Semen Tonasa, sebagaimana tersebut dalam pasal2 dibawah ini :

Pasal 1.

Pihak ke I bersedia memindjamkan kepada Pihak ke II sebuah tongkang (Ex Konatal), bernama Tonasa I, guna pengangkutan peralatan berat milik BPU-PPN Gula "Projek Bone" dari Makassar ke Tandjung Pattiro (Watampone).

Pasal 2.

1. Pihak ke II sanggup dan bersedia serta bertanggung djawab penuh atas pengembalian tongkang tersebut dalam keadaan baik, apabila:
  - a. Pihak ke I menghendaki, atau
  - b. Pihak ke II telah tidak memerlukan lagi
2. Pihak ke II pada saat pengembalian sanggup dan bersedia mengadakan perbaikan2 seperlunja, jang meliputi pengetokan, penambalan serta pengetjetan ditempat-tempat tertentu, sebagaimana ditentukan oleh Pihak ke I.

Pasal 3.

1. Untuk biaja penjusutan, Pihak ke II bersedia membajar Rp.50.000,- (lima puluh ribu rupiah) sehari, terhitung sedjak tongkang tersebut diserahkan pemakaiannya kepada Pihak ke II sampai dengan tanggal dikembalikan.
2. Segala biaja jang timbul selama pemakaian tongkang oleh Pihak ke II, adalah mendjadi beban Pihak ke II.
3. Pihak ke II akan menjerahkan uang Rp.500.000,- (setengah djuta rupiah) kepada Pihak ke I, pada saat penggunaan tongkang setjara effectief, jang akan diperhitungkan kemudian.

Pasal 4.

Tempat penjerahan dan pengembalian tongkang ditentukan di Kalibone/Makassar, akan ditentukan oleh Pihak ke I.

Demikianlah surat Perdjudjian ini dibuat atas kerdja sama antara Projek dan ditanda-tangani dengan penuh rasa tanggung djawab.

PIHAK KE II  
A/n. PROJEK MANAGER BPU-PPN GULA "PRO;  
JEK BONE "  
KEPALA KANTOR PERWAKILAN MAKASSAR  
Tjap/ttd.  
( BOEDIONO )

Tonasa, 11 Pebruari 1965  
PIHAK KE I  
A/n KEPALA PROJEK SEMEN TONASA  
KEPALA DINAS LOGISTIK,  
Tjap/ttd!

( Ir. R. NAPITUPULU )

SURAT PERDJANDJIAN  
No. 146/E-12/KP/65

Pada hari ini Kamis tanggal delapan belas Pebruari tahun seribu sembilan ratus enam puluh lima, kami jang bertanda tangan dibawah ini :

I. Soediangi B.E.

Sebagai Pd. Kepala Projek Galangan Kapal Makassar bertindak untuk atas nama Kepala Badan Pengawasan dan Penjenggaran Projek Industri (B.P3.I.) jang selandjutnja disebut Pihak Pertama

2. Boediono

Kepala Perwakilan Kantor Makassar/Staf Ahli T.U. keuangan, bertindak untuk dan atas nama Projek Manager B.P.U-P.P.N. Cula "Projek Bone" berdasarkan surat Kuasa No. 65.009 tgl. 6-2-1965, jang untuk selandjutnja disebut Pihak Kedua

telah bersepakat untuk mengadakan perikatan jang menghasilkan suatu perdjandjian dengan ketentuan sebagai berikut :

Pasal 1

Pihak Pertama bersedia memindjamkan kepada Pihak Kedua berupa: sebuah tugboat (Kapal penarik) 200 pk.

Nama : Paotere I

Ukuran pandjang : 18,50 M  
diperlengkapi dengan motor utama

merk : DEUTZ Type : PAGM - 428/190/230HP Hp. : 500/600

Pasal 2

Pihak Pertama bersedia melongkapi Crew jang benar2 sesuai dengan keachliannya jang akan mendjalankan tugas sebaiknja untuk keperluan pemakaian tugboat tersebut pasal 1 untuk kepentingan Pihak Kedua.

Pasal 3

Djurusan jang ditempuh didalam pemakaian itu adalah Makassar - Bone pulang pergi.

Pasal 4

Pihak Kedua akan mempergunakan tugboat tersebut pasal 1 untuk menghela sebuah tongtang jang memuat mesin2 milik Pihak Kedua.

Pasal 5

Pihak Kedua bersedia menempatkan tugboat tersebut pasal 1 didalam pertanggungan dibawah suatu badan asuransi jang bonafide dan dapat dipertanggung djawabkan untuk route tersebut pasal 2

Pasal 6

Segala kerusakan dan atau kehilangan jang ditempatkan diluar pertanggungan, ditanggung seluruhnja oleh Pihak Kedua.

Pasal 7

Pihak Kedua bersedia membajar segala upah, lembur, uang makan Crew tersebut pasal 2 bahan-bahan jang diperlukan bagi pelajaran tugboat pasal 1 dalam masa pemakaian.

Pasal 8

Pihak Kedua setelah selesai dalam pemakaian tugboat tersebut pasal 1 sanggup untuk mengadakan pemeliharaan sesuai dengan permintaan Pihak Pertama.

Pasal 9

Pihak Kedua akan menggunakan tugboat tersebut pasal 1 dalam 3 (tiga kali) angkutan dari perdjalanannya tersebut pasal 2.

Pasal 10

Segala sengketa jang terdjadi jang timbul akibat perdjandjian ini, kedua belah pihak telah bersepakat jang tidak dapat dirobah lagi Kantor Pengadilan Negeri Makassar sebagai domicili.-

Pasal 11

Demikianlah surat perdjandjian ini dibuat dan setelah membuat dan memakrmi benar2 masing2 membubuhi tanda tangannya jang dibuat rangkap 13 (tiga belas) dan mempunjai kekuatan sama untuk dipergunakan seperlunja.-

Makassar,

Pihak Kedua

Tjap/ttd

(BOEDIONO.)

Pihak Kesatu  
Pd. Kepala Projek Galangan Kapal  
Makassar

Tjap/ttd

( SOEDJANGI B.E. )

T u r u n a n

ANGKATAN LAUT REPUBLIK INDONESIA  
KOMANDO DAERAH MARITIM - V

PERINTAH - BERLAJAR  
No. 11/KOD-V/65

D a r i : Panglima Kodamar - V  
K e p a d a : Nachoda Km Paotere - I  
T i n d a s a n : Peng. Plbhn Mks-Pepelrada Kodam XIV/HN-Projek  
P.P.N. Gula Bone.

- AA - KM PAOTERE - I  
BB - DWB MKS TW: 010600H/MRT 65  
CC - MKS - TG. PATIRO P.P.  
DD - KETJEPATAN TERSERAH NACHODA  
EE - DJARAK TERPENDEK/AMAN  
FF - PHB VIA POSTEL  
GG - KN NO. 6/65 BPI NO. 52/64 PERHATIKAN TJUATJA  
HH - 1. MENGGANDENG SEBUAH TONGKANG UTK MEMBAWA 1 (SATU) BUAH  
TRAKTOR BERAT 30 TON MILIK PROJEK PPN GULA BONE  
2. KEMBALI KE MKS MEMUAT BARANG2/HASIL BUMI DARI DAERAH  
3. SELESAI SEGERA KEMBALI PKL UTK RENTJANA TUGAS SELANDJUTNJA  
II - SELAMA PELAKSANAAN SUB HH OPERATIEP KODAMAR - V  
JJ - SESUAI RENTJANA PEPELRADA LAUT MAR -V/PEMERINTAH DAERAH TK.I  
SUL.SEL.  
KK - 1. SELAMA DLM TUGAS PELAJARAN PIMPINAN BERADA DIBAWAH PLT.PEL  
D.DARMOWIJONO  
2. BILA TJUATJA KURANG MENGUNTINGKAN SPJ BERLINDUNG DAN UTK  
MENJELAMATKAN MATERIAL TSB  
3. LAKSANAKAN DGN SAKSAMA DAN KRMKAN PROGRESS REPORT TTK.

DIKELUARKAN DI : S T A F  
PADA TANGGAL : 28 FEBRUARI  
1965  
PADA DJAM : 19.30 H.

KOMANDO DAERAH MARITIM - V

P A N G L I M A ,

U.b.

Perwira-A3

Tjap/ttd.

S. HARDJOSOE BROTO

LTN.LAUT NRP.1392/P



Turunan

" KOMANDO DAERAH MARITIM V "  
 BAGIAN A-3/SDAMAR V  
 =====

NOTA - DINAS

D a r i : Pwa.A-3.Sdamar - V  
 K e p a d a : Nachoda Km.Paotere-I  
 Tindakan : Peng.Plbhn Mks - Pepelrada Kodan XIV/Hn -  
 Proyek P.P.N. Gula Bone.

1. Berhubung dengan perkembangan baru dalam pelaksanaan angkutan moterial - Proyek P.P.N. Gula Bone dari Makassar ke Pattiro.
2. Hasil pembicaraan antara Pimpinan Proyek P.P.N. Gula dengan Pa.A-3, pada tgl. 2 Maret 1965; memandang perlu untuk mengadakan perubahan/pembatalan atas P.B. No.11/Kod-V/'65 ttgl. 28 Pebruari '65.
3. Membatalkan masa berlakunya P.B.No.11/KOD-V/'65 ttgl. 28 Feb. '65 terhitung mulai saat NOTA DINAS ini dikeluarkan.
4. Selandjutnja KM.PAOTERE-I berlaraj atas perintah dari Kepala/Pimpinan instansi jang bersangkutan.
5. Kepada Plt.Pel.Darmowijono diserahkan untuk mempertimbangkan sebagai tenaga pelaksana/bantuan diatas kapal tersebut dengan segala risiko jang mungkin terdjadi lepas dari pada tanggungjawab instansi jang vertikal atasnja.
6. S e l e s a i.-

Dikeluarkan : S t a f  
 Pada tanggal : 3 Maret 1965  
 Pada djan 3 : 07.30

-----  
 KOMANDO DAERAH MARITIM - V

P E R W I R A A-3

Tjap/ttd.

S.HARDJOSOEBROTO  
 LTN. LAUT NRP.1392/P

# PETA SULAWESI SELATAN.

SKALA 1 : 250.000

SI. MAKASSAR



Keterangan:  
 — = Koerslijn Km. Posten I  
 (X) = Tempat dipentjakkan tendjadinja malapetaka.

PSALAZAR.

DAFTAR  
KERUSAKAN & KEHILANGAN BARANG2 PERLENGKAPAN DAN PERALATAN  
DARI KM "PAOTERE I"

No	Nama - barang	Djumlah yang rusak patah dan hilang	Keterangan
<b>A. Perlengkapan kapal :</b>			
<u>Bagian Dek</u>			
1.	Tenda Atas (atap)	-	Diperbaiki
2.	Tempat bendera	1 (satu)	Diganti
3.	Pintu kamar kemudi	1 (satu)	"
4.	Medja makan	1 (satu)	"
5.	Kursi	6 (enam)	"
6.	Tempat piring	1 (satu)	"
7.	Djam dinding spesial	1 (satu)	Diperbaiki
8.	Keker	1 (satu)	Diganti
<u>Bagian Mesin</u>			
1.	Beton Balans	1 (satu)	Diganti
2.	Medja kerdja	1 (satu)	"
3.	Toolkit	1 (satu)	"
4.	Plaat2 saringan minjak	6 (enam)	"
5.	Filter Elemen	1 (satu)	"
6.	Pegas dari katup	1 (satu)	"
7.	Meter testing voorstuiver 6-500kg/ cm2	1 (satu)	"
<u>Keamanan comp.kraan</u>			
1.	Ring cylinder kop	1 (satu)	Diganti
2.	Kelep2 pompa pendingin	2 (dua)	"
3.	Pegas kelep pompa got	1 (satu)	Dilas
4.	Pondasi dari motor lampu	2 (dua)	"
5.	Diesel kogellager dynamo	1 (satu)	Diganti
6.	Boor tangan	1 (satu)	"
7.	Pegas gandengan	1 (satu)	"
<b>B. Peralatan kapal :</b>			
1.	Priuk nasi besar	1 (satu) buah	Diganti (hilang)
2.	Sendok nasi	2 (dua) "	" "
3.	Sendok wadjan	1 (satu) "	" "
4.	Tjerek masak air	2 (dua) "	" "
5.	Piring makan	8 (delapan) buah	Diganti (petjah)
6.	Gelas minum	7 (tudjuh) buah	" (hilang)
7.	Tempat tjutji tangan	2 (dua) buah	" "
8.	Tutup/duduk gelas	2 (dua) "	" "
9.	Gajung timba	2 (dua) "	" "
10.	Mok besar	1 (satu) "	" (petjah)
11.	Sendok sajur	2 (dua) "	" (hilang)
12.	Sendok sup	1 (satu) "	" "
13.	Tutup pantji	1 (satu) "	" "
14.	Parut kelapa	1 (satu) "	" "
15.	Tapisan kelapa	1 (satu) "	" "
16.	Baskom plastik	1 (satu) "	Perlekap-"
17.	Ember plastik	1 (satu) "	an
18.	Toples plastik	2 (dua) "	dapur "
19.	Kain serbet	5 (lima) buah	" "
20.	Parang	2 (dua) "	" (hilang)
21.	Kapak	1 (satu) "	" "
22.	Topimobel	1 (satu) "	" "
23.	Peta laut	1 (satu) "	" "
24.	Reddings-boei	2 (dua) lbr.No.139	No.140 idem
25.	Tros Manila 3"	1 (satu) buah	" "
26.	Gantjo	85 - meter	" "
27.	Sprei kasur	3 (tiga) buah	" "
28.	Sarung bantal	1 (satu) lbr.	" "
29.	Handuk	1 (satu) "	" "
30.	Bantal	1 (satu) "	" "
31.	Senter 5 batu	1 (satu) buah	" "
32.	Bendera sembojan	2 (dua) buah	" "
33.	Katja pembesar peta	17 (tudjuh belas) lembar	" "
		1 (satu) buah	" "