

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE:

P. J. D'ARTILLACT BRILL
J. H. MÜLLER Jr., w.i.

Mr. A. ABERSON
J. A. ZWAGER, c.i.



Alle stukken betreffende de Redactie te zenden aan de Redactie van het Indisch Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen, Semarang.

UITGEVER:
J. D. DE BOER
TÉGAL

Alle stukken betreffende de Administratie te zenden aan den Uitgever:
J. D. DE BOER te Tegal.

INHOUD.

Enige bladzijden Indische spoorwegpolitiek 3 (De lijn in het Serajoedal II) - Gebruik van - en beschikking over particuliere spoor- en tramwegen door den staat - Eenige opmerkingen over het beheer van goederenloodsen uit de praktijk (Vervolg en slot) - Wettelijke bepalingen omtrent de dienstvoorwaarden en de dienst- en rusttijden van spoor- en tramwegpersoneel - Boekbespreking - Korte berichten - Missstellingen - Open betrekkingen - Maandopbrengsten.

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG- POLITIEK.

3

(DE LIJN IN HET SERAJOEDAL).

II

Het tijdperk der concessien tot 1891.

Het was de heer C. VRIESENDORP te Batavia, die zich den 13den September 1881 tot de Indische Regeering wendde, met het verzoek om de voorwaarden te mogen kennen, waarop hij concessie zou kunnen erlangen voor den aanleg van eene spoorwegverbinding tusschen Bandjarnegara en Banjoemas, aansluitende aan den ontworpen staatspoorweg van Tjilatjap naar Djokjakarta, met de voorkeur tot het leggen van één of meer zijtakken naar Bobotsari en Adjibarang en tot het verlengen van den weg in de richting van Wonosobo. Bij Gouvernements Besluit van 1 April 1882 No. 17 werd hem medegedeeld, dat hij op zijn verzoek kon terugkomen, wanneer tot den aanleg van dien staatspoorweg zou zijn besloten, tevens werd hem kennis gegeven van de voorwaarden, waaronder eventueel de concessie zou kunnen worden verleend. Onder die voorwaarden kwam o.a. voor, dat de spoorwijdte 1.067 M. zou moeten zijn en dat de concessionaris zich zou moeten verbinden om den spoorweg naar Wonosobo door te trekken en vandaar over Parakan en Temangoeng naar Medono of eenig ander geschikt punt van een eventueel door den Staat aan te leggen lijn van Poerworedjo naar Magelang naar Willem I. ¹⁾

¹⁾ Zie *Koloniaal Verslag* over 1882 blz. 139 en 140.

In November 1883 vroeg de heer VRIESENDORP intrekking van deze prioriteit. Zulks geschiedde bij Gouvernements Besluit van 5 Maart 1884 No. 14, terwijl aan de heeren R. A. EKKHOUT, R. H. EIJSSENIUS DE WAAL en JHR. O. J. A. REPELAER VAN DRIEL bij hetzelfde besluit (zie bijlage III) prioriteit verleend werd voor een spoorweg loopende van Tjilatjap over Adiredjo, Djemblem, Banjoemas, Poerworedjo, Bandjarnegara en Leksono naar Wonosobo met een zijtak naar Soekaredja, zich daar splitsende naar Poerwokerto en Poerbolingo met verplichting om, indien de Regeering zulks nader noodig mocht achten, ook een spoorweg aan te leggen van Wonosobo over Sarjoeran en Soana naar Poerworedjo (30 November 1883 aangevraagd). ²⁾

Bij het Gouvernements Besluit van 4 Juni 1885 No. 4 c werd, naar aanleiding van hun request, gedateerd Buitenzorg 24 Februari 1885, aan dezelfde heeren op de aan dat besluit gehechte voorwaarden, concessie verleend voor den aanleg en de exploitatie van een spoorweg in aansluiting van een der stations van den Staatspoorweg Djokjakarta—Tjilatjap en van daar loopende door de kloof van de Serajoerivier over Poerwokerto naar Bandjarnegara (residentie Banjoemas) (zie bijlage IV). Deze concessie werd op 1 Mei 1886 voorloopig aangevraagd.

Wie zou denken, dat na deze voorloopige aanvaarding de stoomfluit spoedig langs de Serajoerivier zou klinken, vergist zich.

De moeilijkheid van concessionarissen om aan geld te komen, de steeds wisselende inzichten bij het Opperbureau in Holland nopens staats- of particulieren aanleg, de kwestie der rentegarantie, en die betreffende den aard der aan te leggen verbindingen enz., al deze omstandig-

²⁾ Zie *Koloniaal Verslag* over 1884, Bijlage E-E. blz. 1 en 4. Op blz. 11 derzelfde bijlage is nog melding gemaakt van een aanvraag van dezelfde heeren dd. 13 en 29 September 1883 waarbij tramlijnen in Banjoemas en Bagelen werden verzocht; bij Gouvernements Besluit van 20 October 1883 No. 23 werd deze aanvraag afgewezen.

³⁾ Opname der lijn voor de latere concessionarissen had in 1882 door den ingenieur HUBENET plaats (zie P. J. F. VAN HEUTSZ: De opname van het Serajoedal in het groote verkeer. Semarang, G. C. T. VAN DORP 1891, blz. 9).

heden maakten door hun wisselwerking op elkaar den toestand zóó uiterst gecompliceerd, dat nog heel wat jaren zouden verloopen voor de Serajoedalplannen werkelijkheid werden.

Ten opzichte van de verbinding langs de Noord heb ik in „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 1 (de lijn langs Java's Noordkust)” deze verschillende remmende factoren uitvoerig besproken. Op blz. 21 e.v. van dat boekje treft men eenige bijzonderheden nopens de Serajoedallijn aan, welke in dat verband gememoreerd moesten worden, doch die thans nadere bespreking vereischen.

Bij request van 28 Juli 1885 wendden de te Nijmegen woonachtige heeren EYSSONIUS DE WAAL en REPELAER VAN DRIEL zich tot Z. E. den Minister van Koloniën met het verzoek, of de Regeering hun bij wijze van renteloos voorschot gedurende het voor den bouw van de lijn vereischte tijdvak van 5 jaren, eene rentegarantie zou willen verleenen van 4% 's jaars over het volle aanlegkapitaal of althans over het in art. 31 der concessievoorwaarden genoemde kapitaal van f 3.500.000 (zie bijlage V).

Bij schrijven van 5 September 1885 Lett. A. 3 No. 24/1636 bracht Minister SPRENGER VAN EIJK dit request ter kennis van de Indische Regeering. Het kwam Zijne Excellentie voor „dat dit verzoek in ernstige overweging moest worden genomen”. Wel ontveinsde de Minister zich de bezwaren niet, verbonden aan het verleenen van voorschotten, doch achtte hij zulks gemotiveerd als de aan te leggen lijnen voedingslijnen van het Staatsnet waren en zij bovendien eene besparing zouden geven bij het vervoer van landsproducten. „Kan het tot stand komen van „zoodanige lijnen worden bevorderd door het verstrekken van voorschotten als in het adres bedoeld, zúó gedurende een korten tijd en tot een betrekkelijk klein bedrag, „dan ware het misschien eene voordelige financiële „operatie die voorschotten te verleenen, daar gelaten het „algemeene nut, dat daardoor zou worden gesticht en „dat later ook weer aan de schatkist zou ten goede „komen”.

Wenschelijk werd het daarom geacht in Indië de financiële consequenties te doen nagaan, terwijl nog werd aangeeteekend, dat volgens 's ministers oordeel niet gedurende den geheelen bouwtijd 4% over het totale kapitaal (3½ miljoen gulden) zou behooren te worden gegarandeerd, doch dat slechts bijgepast zou moeten worden wat er aan de inkomsten zou ontbreken om 4% van het gestorte gedeelte van het kapitaal gedurende de termijn van aanleg (5 jaar) uit te betalen.

De Hoofdingenieur der S.S., de heer J. K. KEMPEES, diende bij afwezen van zijn Chef, den Inspecteur-Generaal H. G. DEX, den 25en Nov. 1885 ter zake een uitvoerig advies in (No. 5611).

Reeds aanstonds wees de steller van het rapport er op, dat art. 49 van het Wetboek van Koophandel zich verzet tegen het uitkeeren van dividend aan aandeelhouders tijdens den aanleg, zoodat het wenschelijk was dat of de Staat of een handelslichaam gedurende den aanlegtijd de rente uitkeerde. 3)

3) De Nederlandsche Handel Maatschappij deed zulks gedurende den aanleg van den Batavia Oosterspoorweg, de Deli Maatschappij gedurende dien van den Delispoorweg.

Tegen het verleenen eener rentegarantie op korten termijn bestond bij den adviseur der Indische Regeering geen bezwaar, mits de Staat daardoor niet financieel bij den spoorweg geïnteresseerd bleef.

Op grond van uitvoerige becijferingen kwam de Heer KEMPEES tot het besluit, dat bij den maximum bouwtijd en bij garantie van het volle bouwkapitaal (f 5.000.000), de Staat eene uitgaaf zou hebben van rond f 600.000, welke som onder gunstige omstandigheden misschien zelfs beneden de f 376.000 kon blijven.

Het verleenen van een renteloos voorschot werd niet wenschelijk geoordeeld, omdat zulks ook niet door de handelslichamen toegekend werd, die financieel gedurende den aanlegtijd bijspongen. Een renteloos voorschot, als aan de N. I. S. M. verleend was geworden, waartegenover gedurende den tijd van terugbetaling voordeelen bedongen werden, zou den Staat langer dan noodig was, in financieel contact met de maatschappij houden. In verband met een en ander werden een aantal additionele artikelen op de concessie ontworpen, welke als bijlage VI zijn opgenomen.

Ten slotte werd opgemerkt, dat op het Lands vervoer bij aanleg van de lijn eene besparing zou kunnen worden verkregen van f 32.000 's jaars of van meer dan 5%, van het tijdelijk voor te schieten kapitaal.

Bij deze berekening werd er van uitgegaan dat de geconcedeerd tramweg Soekaradja—Poerbolingo tot stand zou komen. 4)

Bij missive van den Inspecteur-Generaal van 5 Januari 1886 No. 61 deelde deze hoofdambtenaar mede, dat de lijn voordeel, zeker geen nadeel, aan het S.S. net zou brengen, doch dat het juiste bedrag niet onder cijfers was weer te geven.

Bij Indischen brief van 17 Januari 1886 Lett. C. No. 131 (Gouvernements Besluit van gelijken datum No. 1.c) gaf de Gouverneur-Generaal O. VAN REES van zijn gevoelen blijk. Met den Inspecteur-Generaal DEX en den Directeur der R.O.W. was de Landvoogd van oordeel, dat de rentegarantie qua financiële operatie niet verwerpelijk zou zijn, echter weer z.z. de opmerking gemaakt, dat de vraag der concessieaanvragers een zeer verreikende strekking had, in zooverre dat andere dergelijke aanvragen, welke wellicht op komst waren, bezwaarlijk geweigerd zouden kunnen worden, hoewel de Indische financiën inwilling waarschijnlijk niet zouden toelaten. De Raad van Indie, eveneens gehoord achtte alleen dan de garantie geoorloofd wanneer de verdere aanleg der Staatspoorwegen niet langer uit de gewone middelen bekostigd behoeft te worden. Waar dit laatste wel het geval was, bleef het bezwaar tegen rentegarantie in volle kracht bestaan.

Immers mèt den Raad van Indie, oordeelde de heer VAN REES het irrationeel bij de bestaande deficiënten zelf te leenen om het mogelijk te maken, dat particulieren de benodigde kapitalen zouden kunnen leenen.

4) Deze concessie n.l. van de dessa Kali Bagor naar Soekaradja en Poerbolingo was door de heeren EERHOUT, DE WAAL en REPELAER VAN DRIEL gevraagd bij request gedateerd Buitenzorg 8 Mei 1885. Zij werd verleend bij besluit van 19 Sept. 1885 No. 2.c. (zie bijlage VII).

Bij de heerschende malaise en de dalende kofieprijsen werd het daarom geen goede financiële politiek geoordeeld rentegarantie te verleenen voor den aanleg van een secundair spoorweg als de Serajoedallijn, waar nog vele belangrijke hoofdlijnen waren aan te leggen en de concessionarissen van de lijn Semarang—Cheribon even te voren het vereischte waarborgkapitaal gestort hadden, zoodat het scheen of men er zonder die garantie ook wel zou komen.

Voorts werd den Minister medegedeeld, dat den Inspecteur-Generaal opgedragen was, een door den Raad van Indie gewenschte urgentietaal van railverbindingen op te maken en daarbij aan te geven welke Staatshulp tot den aanleg bepaald noodig zou wezen.

Zulks was geschied bij schrijven van den 1sten Gouvernements-Secretaris van 17 Januari 1886 No. 52 c. Beantwoording door den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken had plaats bij missive van 8 April 1886 No. 1553; de lijn in het Serajoedal kwam hierin niet ter sprake aangezien de heer DERX zich tot de bespreking der hoofdspoorwegen bepaalde.

Ondertusschen had de heer R. A. EEKHOUT bij request van 23 Februari 1886 verzocht om den termijn voor de definitieve aanvaarding van de concessie te verlengen tot 1 Mei 1887. Bij besluit van 6 Maart 1886 No. 20 werd deze vraag ingewilligd.

Een verzoek van de heeren EYSSONNIE DE WAAL en Jhr. REPELAER VAN DRIEL, de in Nederland gevestigde concessionarissen, gedateerd 30 April 1886, om na ontvangst van 's Ministers besluit, waarin afwijzend op het verzoek om garantie ¹⁾ beschikt werd, de spoorwegconcessie om te zetten in eene voor tramwegen — conform de voorwaarden van de op 19 September 1885 verleende tramconcessie naar Poerbolingo — werd den 3den Mei 1886 door den Minister SPRENGER VAN EYK naar Indië doorgezonden ²⁾, vergezeld van eene warme aanbeveling om stoomtramwegen aan te leggen, overal daar waar spoorwegen niet voldoende rendabel geoordeeld werden (missive van 3 Mei 1886 Lett. A³ No. 53797).

Even te voren was bij de Indische Regeering een verzoek van den in Indië gevestigden heer EEKHOUT binnengekomen (gedateerd 14 Mei 1886), waarin, ook namens zijne medeconcessionarissen, verzocht werd om op den geconcedeerden spoorweg, het secundair spoorwegreglement (Staatsblad 1886 No. 67) toepasselijk te verklaren. Dit verzoek, dat niet bepaald in overeenstemming was met dat der twee andere concessionarissen, stelde de Indische Regeering in een moeilijk parket. De adviseurs oordeelden eigenlijk een spoorweg in het Serajoedal meer op zijn plaats dan een tramweg, maar kwamen daarbij in botsing met de ministerieele denkbeelden. Gelukkig kwam de heer EEKHOUT, na ruggespraak met de twee Hollandsche medeconcessionarissen, op zijn verzoek terug (12 Juli 1886).

Op het request van 30 April werd nu bij Gouvernements Besluit van 29 Augustus 1886 No. 3 c beschikt; den adressanten werd te kennen gegeven, dat de Regeering

genegen was een verzoek, voldoende aan de bij Staatsblad 1885 No. 414 gearsteerde voorwaarden, in gunstige overweging te nemen.

Naar aanleiding hiervan kwamen de concessionarissen bij request, gedagteekend 2 April 1887, op hun verzoek terug n.l. om de concessie te veranderen in eene vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg langs hetzelfde tracé. Aangezien het verzoek echter niet voldeed aan de voorwaarden in het genoemde Staatsblad 1885 No. 114 gesteld, werd het bij Gouvernements Besluit van 28 April 1887 No. 3 van de hand gewezen.

Bij het besluit van denzelfden datum No. 4 c werd op het verzoek van concessionarissen van 5 April 1887 de termijn van aanvaarding van de spoorwegconcessie nader verlengd tot 1 Januari 1888.

Ondertusschen wendden de concessionarissen in Holland zich bij request van 24 Maart 1887 tot den Minister van Koloniën om geldelijken steun van Staatswege voor de uitvoering der concessie van een stoomtramweg in het Serajoedal door het verleenen van een subsidie voor een zeker aantal jaren of van een renteloos voorschot op den grondslag van het voor den Staat voordeelig verschil van f 43.000.— 's jaars, zijnde dit de kosten, welke bespaard zouden kunnen worden bij den op- en afvoer van Gouvernementsproducten.

In den geleidelenden brief van 9 April 1887 Lett. A⁵ No. 30 677 schiep de Minister aan den Gouverneur-Generaal o.m.: „Mij dunkt een algemeene regel dient te worden aangenomen indien dit mogelijk is. Die mogelijkheid bestaat m. i. indien als algemeene regel wordt aangenomen, dat bij het verleenen van eene concessie „tot aanleg van spoor- en tramwegen op Java door den Staat als subsidie wordt toegezegd, hetgeen deze gedurende „zeker aantal jaren geoordeeld wordt op zijne uitgaven „te zullen besparen, tengevolge van dien aanleg, dan zal „naar ik vertouw, de verbetering der communicatiemid- „delen bevorderd worden, zonder dat de schatkist ten „slotte bezwaard wordt.“ ⁷⁾

De Inspecteur-Generaal der S.S. adviseerde dd. 3 Juni 1887 bij zijne missive Lett. B.B. tot afwijzing der tramwegaanvraag. Speciaal ten opzichte van de Serajoedallijn conformeerde de Directeur der Burgerlijke Openbare Werken zich met dit advies (22 Juni 1887 No. 5573), omdat naar zijne meening een secundaire spoorweg en geen tramweg hier op zijn plaats zou zijn. Bij Indischen brief van 5 September 1887 Lett. C. No. 177/1 gaf de Landvoogd het Opperbestuur in overweging het verzoek der concessionarissen af te wijzen (Gouvernements Besluit van 5 September 1887 No. 1 c).

Dat de Minister van Koloniën door de ongunstige adviezen spijtig gestemd was, stak zijne Excellentie niet onder stoelen en banken.

Ten opzichte der Serajoedallijn toch schreef de heer SPRENGER VAN EYK in de dépêche van 15 Maart 1888 Lett. A⁵ No. 70 460a in antwoord op den bovengenoemden Indischen brief o.m.: ⁸⁾

¹⁾ Zie overigens het hoofdstuk „Rentegarantie“ in „Eenige bladzijden Indische spoorwegpolitiek I (de lijn langs Java's Noordkust)“ blz. 19.

²⁾ Ook geciteerd in: „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek I (de lijn langs Java's Noordkust)“ blz. 23.

„De adviezen van de door Uwe Excellentie geraadpleegde autoriteiten geven den indruk alsof men getracht heeft een groote menigte bezwaren tegen mijn denkbeeld te verzamelen, inplaats van te zoeken naar middelen om de bedenkingen, die er inderdaad tegen mochten zijn aan te voeren zooveel mogelijk uit den weg te ruimen.

„Vooral heeft de heer DERX zich bijzondere moeite gegeven om bezwaren op te zoeken en die zoo breed mogelijk uit te meten.

„Ik zal niet punt voor punt zijn langgerekt betoog volgen, omdat hij daarin van een geheel ander gezichtspunt uitgaat dan ik.

„Volgens mijn gevoelen is het wenschelijk dat als de Preanger spoorweg tot Tjilatjap zal zijn doorgetrokken, de Staat wat den spoorwegaanleg op Java betreft, zijne taak als afgedaan kan beschouwen, de aanleg van verdere stoomverbindingen geheel aan particulieren kan worden overgelaten.

„Daar echter door particulieren, zooals de ondervinding van de laatste jaren ruimschoots geleerd heeft, weinig of geen spoor- of tramwegen gebouwd worden en daar toch het algemeen belang door den aanleg daarvan zeer zou bevorderd worden, is het de vraag of — en zoo ja — hoe de Staat geldelijke steun moet verleenen om den particulieren spoorwgebouw te bevorderen.

De Minister deelde voorts als zijne zienswijze mede, dat de wijze waarop zoodanige steun zou kunnen verleend worden, het dubbel voordeel had:

1e. dat het onkostenbaar zou zijn voor de schatkist; 2e. dat het de regeering van de moelijkheid zou ontslaan om telkens te overwegen of eene aangevraagde lijn al dan niet noodig was, of zij de voorkeur verdiende boven anderen, of zij als spoorweg dan wel als stoomtramweg zou moeten worden aangelegd, en of zij veel of weinig subsidie zou moeten hebben om levensvatbaar te zijn. Het aangegeven middel zou dus volgens Zijne Excellentie aan den particulieren ondernemingsgeest de meest mogelijke vrijheid laten.

Wel is waar had de eene spoorweg of stoomtramlijn meer subsidie noodig dan de andere en hield de belangrijkheid van de gouvernementstransporten langs zeker tracé geen verband met de kosten van aanleg van een spoor- of stoomtramweg langs hetzelfde tracé, doch volgens den heer SPRENGER VAN EYK waren die vragen in zeker opzicht geheel vreemd aan de vraag of de verwezenlijking van het door hem aangegeven denkbeeld aanbeveling verdiende. Ten aanzien van de beantwoording van deze laatste vraag kwam het er alleen op aan te weten of het te verwachten was dat, als ingevolge het denkbeeld een subsidie gedurende minstens 5 jaren — misschien gedurende een langeren termijn — in uitzicht werd gesteld, eenige stoomverbindingen op Java tot stand zouden komen. Luidde het antwoord daarop bevestigend — wat volgens den heer SPRENGER VAN EYK zonder twijfel moest geschieden — dan was het denkbeeld zeer stellig aan te bevelen.

Natuurlijk waren er ook bezwaren, bijvoorbeeld dat alleen langs die tracés spoor- of tramwegen zouden tot stand komen waar een eenigszins belangrijk Gouvernements-transport bestond, maar in elk geval zou men die verbin-

dingen dan toch zonder opoffering van de schatkist krijgen, terwijl er anders niet de minste kans op was geweest, dat zij tot stand zouden komen. Mocht echter blijken dat de particuliere ondernemingsgeest zonder geldelijken steun der Regeering niet al de lijnen zou kunnen aanleggen, waarop hooge prijs was te stellen, dan zou nog nader zijn te overwegen wat er gedaan zou moeten worden om ook die spoorwegverbindingen te krijgen; ook daar, waar het Gouvernements-transport weinig of niets te betekenen had, zou dus die overweging kunnen te pas komen.

De verwezenlijking van dit denkbeeld zou niet uitsluiten, gelijk de Minister dit ook op biz. 20 zijner Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer der Staten-Generaal betreffende de Indische Begrooting voor 1888 meedeelde, dat aan concessionarissen van bijzondere belangrijke spoorwegen-verbindingen andere voordeelen zouden kunnen worden toegekend als daarvoor afdoende redenen aanwezig waren.

Het toekennen van die andere voordeelen zou dan echter eene uitzondering moeten zijn, waarvoor de motieven in elk speciaal geval ter toets zouden zijn te brengen, in tegenstelling met de toepassing van het bovenbedoelde algemeene beginsel van subsidieering, voor welker toepassing geen enkele bijzondere omstandigheid noodig is.

De door den Minister bedoelde subsidieering kwam dus eigenlijk daarop neer, dat aan de onderneming werd toegezegd, dat zij gedurende een zeker aantal jaren voor het vervoer van gouvernementspassagiers en -goederen hetzelfde zou ontvangen wat de staat thans gemiddeld betaalde. Hoe hooger dus het spoorweg-tarief gesteld werd, hoe kleiner de subsidie zou worden en omgekeerd hoe lager het tarief gesteld werd hoe groter subsidie. Men kon, aldus de Minister, in antwoord op een eene bedenking van den Inspecteur-Generaal der S.S., alzoo veilig de vaststelling van de tarieven aan de concessionarissen overlaten, mits bij het geven van de concessie vast stond tegen welk tarief de gouvernementstreizigers en -goederen vervoerd zouden worden.

De brief eindigde aldus:

„Eindelijk is het mij volkomen onbegrijpelijk hoe een bezwaar ontleend wordt aan de omstandigheid, dat het subsidie jaarlijks op de begrooting moet worden uitgetrokken. Wanneer eenmaal het subsidie is toegestaan, is er niet aan te twifelen of het wordt ook voor het vervolg toegestaan. Hetzelfde geval doet zich ook voor bij het subsidie voor de pakketvaart en niemand heeft er immers ooit aan gedacht dat dat subsidie op losse schroeven stond. En wanneer de geheele Indische begrooting mocht worden verworpen, dan geeft de laatste alinea van artikel 8 der Indische Comptabiliteits-Wet de zekerheid, dat de uitbetaling van het subsidie daardoor niet zal worden bemoeilijkt.

„Ik vertrouw, dat Uwe Excellentie na kennis genomen te hebben van het bovenstaande, met mij zal instemmen, dat de geopperde bezwaren zeer gemakkelijk zijn te overwinnen voor zoover zij al van eenig gewicht zijn, en ik reken er dan ook op thans bepaalde voorstellen van Uwe Excellentie te ontvangen betreffende de uitvoering van mijn denkbeeld.

Dadelijk zette men zich in Indië na ontvangst van den boozen brief^{*)} aan het werk. Edoch de regeerings-dagen van Minister SPRENGER van EYK waren geteld en zijn opvolger — Minister L. W. C. KEUCHENIUS — bracht reeds bij dépêche van 28 Mei 1888 Lett. A^o No. 44.866 een nieuw request van concessionarissen dd. 22 Mei 1888, ter kennis van de Indische Regeering, waarbij 3% garantie gevraagd werd over het voor den aanleg als secundaire spoorweg benodigde kapitaal van f 3.500.000.— gedurende den geheelen duur der concessie of over een kapitaal van f 4.800.000.— als de Regeering de voorkeur mocht geven aan een gewonnen spoorweg.^{*)}

De Directeur der Burgerlijke Openbare Werken lichtte zijne zienswijze nopens de aanvraag nader toe in zijnen brief van 21 Augustus 1888 No. 9359. Hieronder volge het voornaamste uit zijne beschouwingen.

Berekend werd dat de totale uitgaven voor den lande gedurende 5 jaar f 309000.— zouden zijn, dat jaarlijks eene besparing van f 38400.— zou worden verkregen, zoodat het voorschot over 8.05 jaar verdeeld zou moeten worden.

In aanmerking nemende, dat in de gemaakte berekeningen kleine verschillen ingeslopen waren, zou het dus eenvoudig zijn het subsidie voor het geheel op f 30900.— te stellen en dus aan de Maatschappij een jaarlijksch subsidie van $\frac{f\ 309000}{5} = f\ 61800.—$ gedurende 5 jaren toe te kennen. Doch waar men dus ten slotte het subsidie naar een bepaalde behoefte aan hulp regelde, werd het eenvoudiger geoordeeld om geen verband te zoeken tusschen de te verleenen hulp en de besparing van het Gouvernements-vervoer, doch slechts te bepalen welke hulp noodig was en deze dan te verleenen.

Deze beschouwingen versterkten den Directeur dan ook in zijne bereids bij missive van 22 Juni 1887 No. 5573 uitgedrukte meening, dat de door den Minister SPRENGER VAN EYK voorgestane grondslag voor het verleenen van hulp aan spoorwegondernemingen geene aanbeveling verdiende.

Voor eene lijn, die ten opzichte van het gouvernementsvervoer in gunstige omstandigheden verkeerde, moest immers de besparing reeds over 8 jaar opgevoerd worden om een matige hulp gedurende het tijdperk van aanleg te verleenen. Dit tijdperk zou reeds langer zijn dan hetwelk vroeger daarvoor werd in overweging genomen n.l. 5 jaar, bovendien was het waarschijnlijk dat de beoogde wijze van hulp te verleenen slechts bij uitzondering den aanleg van spoorwegen zou kunnen bevorderen.

Wilde men den aanleg van spoorwegen door particulieren werkelijk bevorderen, hetgeen door den Directeur der B.O.W. dringend noodig werd geacht, wanneer men niet krachtig met staatsaanleg wou voortgaan, dan zou het noodig zijn een meer afdoend middel te baat te nemen dan het boven besproken en dat middel zou alleen te vinden zijn in rentewaarborg door den Staat; uit dit oogpunt werd het

laatste verzoek van de heeren EYSSONIUS DE WAAL c.s. allerszins de overweging waard geacht. In dit verband werd het noodzakelijk geacht, dat wanneer men betrekkelijk den spoorwegaanleg het standpunt, dat sedert 1878 ingenomen werd, verlaten wilde, vooral uitgemaakt zou moeten worden, hoe men voortaan den bouw van ijzeren wegen zou willen bevorderen.

Had de Regeering de bedoeling spoedig meer spoorwegen te doen aanleggen, dan zou het zeker meer de voorkeur verdienen naar een vast plan te werk te gaan en zou men zich vooral rekenschap dienen te geven van de geldelijke gevolgen, welke daaruit zouden voortvloeien, terwijl de Staat daarbij tevens zou dienen te bepalen in welke volgorde de lijnen tot stand moesten komen. Eerst daarna zou uitgemaakt kunnen worden of de Serajoedallijn het eerst voor staathulp in aanmerking moest komen dan wel een andere. Wel was hiertegen aan te voeren, dat tot nog toe alleen voor de Serajoedallijn hulp gevraagd was, doch volgens den Directeur leed het geen twijfel of de aanvragen om rentewaarborg zouden voor de andere ahanghige concessies niet uitblijven, wanneer eenmaal bekend zou zijn geworden, dat de Regeering dien weg opping.

De Directeur der B.O.W. meende zich daarom van een bepaald advies omtrent het verzoek van de aanvragers van 22 Mei 1888 te moeten onthouden en volstond met alleen in nadere bijzonderheden te treden over de beginselen, welke naar zijn gevoelen, bij het verleenen van rentewaarborg aan spoorwegen op den voorgrond zouden gesteld moeten worden. Daarbij werd van de volgende grondslagen uitgegaan:

- 1e. de rentewaarborg worde niet renteloos verleend, doch tegen vergoeding van een zekere rente op de voorgeschiedten sommen als de Staat waarborgt. De Staat neme daarbij geen ander geldelijk belang in de ondernemingen dan voor zoveel de terugbetaling der voorschotten en der renten daarvan betreft;
- 2e. de waarborg worde niet voor den geheelen duur der concessie gegeven, zij kan ophouden zoodra de aandeelhouders uit het overschot der exploitatie de vastgestelde rente hebben kunnen genieten;
- 3e. de terugbetaling der voorgeschiedten gelden en van de daarop vervallen renten vangt aan zoodra de aandeelhouders 4% dividend genieten. Is dit het geval, dan wordt van hetgeen uit het overschot der exploitatie na aftrek van de bedoelde 4% overblijft 2/3 aan den Staat terugbetaald en 1/3 aan de reservefondsen afgestaan;
- 4e. het zal de voorkeur verdienen om de sub 2 en 3 bedoelde regelingen niet afhankelijk te stellen van het dividend dat de aandeelhouders verkrijgen, doch van de bruto-opbrengst van de exploitatie. Aannemende, dat de winst van de exploitatie 50% van de bruto-opbrengsten bedraagt, dan zal 3% van het aanlegkapitaal verkregen worden, wanneer de spoorweg 6% van dat kapitaal en 4% wanneer hij 8% van het aanlegkapitaal heeft opgebracht;
- 5e. de regeling van artikel 77 van de concessies S/V, van de wijze, waarop de gewaarborgde sommen aan de Maatschappij betaald worden verdient geene aanbeveling. Het zal beter zijn het voor de betaling van

*) Tevoren was in Indië nog een bij ministeriële dépêche van 22 Maart 1888 Lett. A No. 11.499 overgebracht request der heeren DE WAAL en REPELAER VAN DRIEL — dd. 15 Maart 1888 — ontvangens, waarin deze heeren onder verwijzing naar blz. 125 van het laatste Koloniaal Verslag op eene gunstige beslissing om financieelen steun voor den tramweg aandroegen.

No. 14.

BUITENZORG, den 6 Maart 1884.

3% rente ontbrekende bedrag uit 's Lands kas elk jaar te verstrekken na afsluiting van de exploitatie-rekening van het vorige jaar. Gedurende het tijdperk van den aanleg kan het voorschot gegeven worden naar eene opgave van de ondernemers omtrent het in het vorig jaar verstrekte bedrag.

Nadat de concessionarissen bij request van 21 November 1887 verlenging van den aanvaardingstermijn hunner concessie hadden gevraagd en zulks tot 1 Januari 1889 bij Gouvernements Besluit van 20 December 1887 No. 21 was ingewilligd, kwamen zij den 5den October 1888 opnieuw met een dergelijk verzoek. Naar aanleiding hiervan werd bij Gouvernements Besluit van 8 December 1888 de datum van definitieve aanvaarding op 1 Januari 1890 gesteld.

Bij hetzelfde request deelden de concessionarissen mede, dat de bij request van 2 Mei 1888 gevraagde gegarandeerde rente van 3% te klein gebleken was, doch dat 3½% voldoende geacht werd. Hiervan zou 3½% voor rente en ½% voor amortisatie moeten dienen. Als compensatie werd aangeboden in de concessievoorwaarden eene clause op te nemen, waaruit het recht van kosteloos overgang der bezittingen aan den Staat na afloop der concessie zou voortvloeien.

De Indische adviseurs voelden voor dit bij ministeriële dépêche van 10 October 1888 Lett. Aⁿ No. 1/1812 aangeboden verzoek niet veel. In geen geval wilde de Directeur der Burgerlijke Openbare Werken JANSSEN VAN RAAY verder gaan, dan eene garantie van 3½%; toepassing der grondslagen vermeld in het advies van 21 Augustus 1888 No. 9359 (zie boven) werd aanbevolen (missive van 14 Januari 1889 No. 1271).

Omtrent het verdere algemeen verloop der rentegarantie verwijs ik naar het daarover handelend hoofdstuk in „Eenige bladzijden Indische Spoorwepolitiek 1 (de lijn langs Java's Noordkust)“ (blz. 27 e.v.).

Hier kan volstaan worden met te vermelden, dat tengevolge van de door de opvolgende Ministers KEUCHENIUS en MACKAY ¹⁰⁾ telkens in uitzicht gestelde algemeene rentegarantie eene beslissing op de aanvragen der Serajoeddalijn-concessionarissen uitbleef en een herhaalde verlenging van den aanvaardingstermijn daardoor noodzakelijk werd. Achtereenvolgens werd bij request van 19 Juli 1889, 22 Augustus 1890 en 10 Juli 1891 om 1 jaar uitstel van definitieve aanvaarding verzocht.

Bij de Gouvernements Besluiten van 3 October 1889 No. 14 en 20 October 1890 No. 1, werd de termijn van aanvaarding respectievelijk gebracht op 1 Januari 1891 en 1 Januari 1892.

(Wordt vervolgd)

S. A. REITSMA,

Afdelingschef der S.S.

Gelezen:

I. de rekesten:

- a. gedagteekend Batavia November 1883, van C. VRIESENDORP houdende mededeeling, dat hij afziet van de hem bij het besluit van 1 April 1882 No. 17 verleende prioriteit van concessie voor den aanleg en de exploitatie van eene spoorwegverbinding tusschen Bandjarnegara en Banjoemas;
- b. gedagteekend Baros, nabij Soekaboemi, 30 November 1883, van R. A. EEKHOUT, ten deze handelende zoo voor zich zelve als voor R. H. EYSSONIUS DE WAAL en JHR. O. J. A. REPELAER VAN DRIEL, houdende verzoek om hun voorloopig concessie te verleenen voor den aanleg en de exploitatie van eenen spoorweg, loopende van Tjilatjap over Adiredjo, Djemblem, Banjoemas, Poerwordjo en Bandjarnegara (residentie Banjoemas) naar Leksone en Wonosobo (residentie Bagelen) met een zijtak van Banjoemas naar Soekaradja, zich daar splitsende naar Poerwertoert en Poerboelinge (residentie Banjoemas), en zich daarbij bereid verklarende de verplichting op zich te nemen om, indien de Regering zulks nader noodig mocht achten, een spoorweg aan te leggen, van Wonosobo over Saperan en Loano naar Poerwordjo (residentie Bagelen) in verbinding met den eventueel aan te leggen Staatsspoorweg Tjilatjap—Djokjakarta;

II. de missives:

- a. van den Inspecteur-Generaal, Chef van den dienst der Staatsspoorwegen op Java, van 20 December 1883 No. 5359;
- b. van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken van 27 December 1883 No. 12927 c;
- c. van den Commandant van het Leger van 23 Januari 1884, Vilde afdeling, No. 79;

In goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: Aan te teekenen, dat de bij het besluit van 1 April 1882 No. 17 aan C. VRIESENDORP verleende prioriteit van concessie voor den aanleg en de exploitatie van eene spoorwegverbinding tusschen Bandjarnegara en Banjoemas vervallen is.

Ten tweede: Aan R. A. EEKHOUT te kennen te geven, dat zijn verzoek, als onvolledig en niet overeenkomstig de bestaande bepalingen opgemaakt, voor inwilliging niet vatbaar is;

dat de Regering evenwel in het algemeen geen bezwaar heeft om aan hem en aan R. H. EYSSONIUS DE WAAL en JHR. O. J. A. REPELAER VAN DRIEL voorloopig de door hem verlangde concessie te verleenen, mits zij daarbij de verplichting op zich nemen om: 1e. den spoorweg van Wonosobo tot Djemblem aan te leggen aan den linkeroever van de Serajoe-rivier;

2e. de bruggen over de Serajoe-rivier in de gedeelten Banjoemas-Soekaradja en Adiredjo—Tjilatjap van mijnkokers te voorzien;

3e. den spoorweg, nadat hij van Adiredjo in de richting naar Tjilatjap de Serajoe-rivier is overgegaan, in ongeveer westelijke richting over de eerste 3000 (drie duizend) meter zonder eenige bocht aan te leggen;

4e. den spoorweg over eene lengte van 3000 (drie duizend) meter in eene rechte lijn te doen aanloopen op den Noordrand van de afdelingshoofdplaats Tjilatjap; en

5e. het station van den spoorweg te Tjilatjap, zoodanig in te richten, dat het vereenigd kan worden met de stations voor eventueel aan te leggen spoorwegen van Tjilatjap zoowel naar Buitenzorg als naar Djokjakarta;

dat hij derhalve met inachtneming van het bovenstaande, op zijn verzoek zal kunnen terugkomen, onder overlegging van:

- a. het bewijs, dat hij en zijne mede-aanvragers Nederlanders zijn;
- b. uitgewerkte voorwaarden, waarop hij en zijne mede-aanvragers de concessie eventueel wenschen te aanvaarden, doch hen opgemaakt in overleg met den Inspecteur-Generaal, Chef van den dienst der Staatsspoorwegen op Java;

zullende, wanneer zijn overeenkomstig het vorenstaande nader in te dienen rekest niet binnen den tijd van één jaar na de dagteekening van dit besluit wordt ingediend, het recht van

¹⁰⁾ De Serajoeddalijn kwam als 4e lijn voor in art. 2 van het wetsontwerp-MACKAY tot verlenging van rentegarantie. Zie de Bijlagen II en III van „Eenige bladzijden Indische Spoorwepolitiek 1 (de lijn langs Java's Noordkust)“. In 1891 nam de nieuw opgetreden Minister van Koloniën, Mr. W. K. BARON VAN DEDEM het wetsontwerp terug (zie aanhef van het volgende hoofdstuk).

voorkeur, hetwelk aan hem en aan zijne mede-aanvragers bij deze wordt toegelend, als vervallen worden beschouwd.

Afschrift dezes zal worden gezonden aan den Raad van Nederlandsch-Indië tot informatie en extract verleend aan den Legercommandant, den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, den Inspecteur-Generaal, de Residenten van Banjoemas en Bagelen en de Heeren VRIESENDORP en EEKHOUT, tot informatie en bericht.

Accordeert met voors. Register

De Gouvernements-secretaris,

(w.g.) GALLOIS.

Artikel 6. *Onteigening.*

De onteigening van voor den spoorweg benodigde gronden behoeft slechts te geschieden voor enkel spoor behalve op die plaatsen waarvoor het oprichten van stations, halten of uitwijkplaatsen eene meerdere breedte noodig is.

De concessionarissen zijn echter bevoegd, zoo zij dit verlangen, dadelijk den grond te onteigenen, welke voor den aanleg bij dubbel spoor noodig is.

Artikel 7. *Aanleg.*

De spoorweg met de daarin noodige werken worden aangelegd voor enkel spoor. De plaatsen waar stations, halten of uitwijkplaatsen zullen worden aangelegd, worden door den Gouverneur-Generaal, de concessionarissen gehoord, vastgesteld.

Artikel 8. *Termijnen voor in te dienen stukken.*

Binnen achttien maanden na dien dag, waarop de concessie ingevolge artikel 31 dezer voorwaarden definitief is aanvaard, onderwerpen de concessionarissen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal de navolgende bescheiden in drievoud:

- 1^o eene algemeene richtingskaart van den spoorweg op de schaal van minstens 1 : 20000 tevens aangevende de plaatsen, waar de stations, halten of uitwijkplaatsen zullen worden aangelegd. Voor deze kaart kan worden gebruik gemaakt van detailbladen van de kaarten van den topografischen dienst;
- 2^o een lengteprofiel op eene lengteschaal van 1 : 5000 en eene hoogteschaal van 1 : 200;
- 3^o een normaalprofiel van de aardenbaan bij ophooging en bij ingraving;
- 4^o eene teekening op 1/100 der ware grootte van de inrichting en samenstelling van den bövenbouw, met dwarsliggers, ballastbed, bakketten, enz. van den voorgaanden weg;
- 5^o eene teekening op de ware grootte van de toe te passen spoorstaal met laschverbindingen, bevestigingsmiddelen en alles wat daatoo behoort.

Artikel 9. *Grondkaarten.*

Binnen zes maanden nadat de ontwerpen, bedoeld in het vorig artikel zijn goedgekeurd, bieden de concessionarissen den Gouverneur-Generaal ter goedkeuring aan, de uitgewerkte grondkaarten in duplo en de bijzondere bescheiden, noodig voor de onteigening ten algemeener nutte van alle gronden, die voor den bouw van den spoorweg met al zijne aanhoorigheden voor het ontleenen van gronden, het halen van ballast, het vervoer en het ter zijde stellen van aarde of materialen, het verleggen van waterleidingen en wegen, in het algemeen voor het tot stand brengen van den spoorweg benodigd zijn.

De grondkaarten moeten vervaardigd op de schaal van 1 : 2000 in onbebouwd terrein (woestenen grond), van 1 : 1000 in de kampongs en andere bewoonde plaatsen, en van 1 : 2000 overal elders. Zij moeten door een roode tint tusschen roode lijnen en met de noodige aanduidingen in roode cijfers de lengten en breedten der te onteigenen oppervlakten aanwijzen.

Artikel 10. *Indiening der verdere plannen en ontwerpen.*

Na de goedkeuring der in art. 9 bedoelde bescheiden, bieden de concessionarissen achtereenvolgens den Gouverneur-Generaal ter goedkeuring aan de volledig uitgewerkte ontwerpen in drievoud, van alle voor den spoorweg met de daarbij behorende stations, halten, uitwijkplaatsen enz. aan te leggen werken, gebouwen en verdere inrichtingen.

De ontwerpen van ijzerconstructiën, toestellen of andere onderdeelen, welke voor de uitvoering der werken in Indië noodig zijn, doch uit Europa moeten worden aangevoerd, kunnen door de concessionarissen in Nederland aan de goedkeuring van den Minister van Koloniën worden onderworpen.

Artikel 11. *Wijziging van ter goedkeuring ontvangen of goedgekeurde ontwerpen.*

De Minister van Koloniën en de Gouverneur-Generaal zijn bevoegd om in de ter goedkeuring ontvangen plannen, profielen en ontwerpen na overleg met de concessionarissen, de noodig geoordeelde wijzigingen te doen brengen, zonder evenwel iets voor te schrijven, wat in strijd is met de voorwaarden dezer concessie.

BIJLAGE IV.

VOORWAARDEN van concessie voor den aanleg en de exploitatie van eenen spoorweg in het Serajoedal aansluitende aan den Staatsspoorweg Djocjo—Tjilatjap.

I. VAN DEN AAN TE LEGGEN SPOORWEG.

Artikel 1. *Richting.*

De spoorweg loopt van een der stations van den Staatsspoorweg Djocjo—Tjilatjap, nabij de overgang van dezen spoorweg over de Serajorivier, door de kloof van de Serajoe naar Poerwokerto en van daar ongeveer oostelijk over Sokaradja en Poerworedjo naar Bandjarnegara.

Artikel 2. *Voorkeur.*

Aan de concessionarissen wordt gedurende tien jaren na den datum waarop de spoorweg over de geheele lengte in exploitatie is gebracht, de voorkeur gegeven voor den aanleg en de exploitatie van spoorverbindingen van Bobotsarie over Poerbolinggo naar Sokaradja en van Sokaradja naar Banjoemas.

De voorwaarden voor dien aanleg en exploitatie worden door den Gouverneur-Generaal, de concessionarissen gehoord, afzonderlijk vastgesteld.

Mocht echter binnen den bovengestelden termijn door anderen eene concessie voor eene stoomverbinding tusschen genoemde plaatsen worden verlangd, dan zal aan concessionarissen door den Gouverneur-Generaal onder mededeeling der voorwaarden, een termijn worden gesteld, binnen welken zij zich zullen moeten verklaren of zij van de hun toegekende voorkeur op de medege-deelde voorwaarden al dan niet wenschen gebruik te maken.

Laten concessionarissen dien termijn verlopen zonder antwoord te geven, of weigeren zij op de medege-deelde voorwaarden de concessie te aanvaarden dan is de voorkeur voor de concessionarissen vervallen.

Artikel 3. *Plannen en bescheiden.*

De richting tusschen de plaatsen in artikel I vermeld, wordt door den Gouverneur-Generaal in overleg met de concessionarissen vastgesteld.

De concessionarissen doen daartoe de voorstellen en onderwerpen de noodige plannen en bescheiden aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal.

De resultaten der van Gouvernementswege gedane opmetingen en opgemaakte plannen zullen de concessionarissen, zoo zij daartoe het verzoek doen, worden medege-deeld.

Zij zijn bevoegd daarvan kopiën te doen nemen.

Artikel 4. *Spoorwijdte.*

De spoorwijdte van den aan te leggen spoorweg zal bedragen 1.067 Meter tusschen de koppen van de spoorstaven gemeten.

Artikel 5. *Afmetingen van de aardenbaan.*

De kruinsbreedte van de aardenbaan onder de ballast, waterpas ter hoogte van de kanten van den weg gemeten, moet minstens bedragen: bij enkel spoor 4,60 Meter, bij dubbel spoor 7,85 Meter.

De afstand tusschen de assen der beide sporen bij dubbel spoor bedraagt niet minder dan 3,25 Meter.

Artikel 12. Werken ten behoeve van de landverdediging.

De concessionarissen zijn gehouden tot de uitvoering voor hunne rekening van mijnkokers of andere werken, bestemd tot vernieling der groote overbruggingen in hunne lijn, zooals die daarvoor door het Departement van Oorlog zullen worden noodig geacht.

De ontwerpen van die mijnkokers of andere werken worden even als de andere ontwerpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal onderworpen.

Artikel 13. Aankoop van gronden en schadeloosstellingen.

De aankoop van gronden of eigendommen, aan bijzondere personen of vereenigingen toebehoorende, en de schadeloosstellingen aan de rechthebbenden op, of vruchtgebruikers van Gouvernements gronden, geschiedt ten koste en door de zorg van concessionarissen op de wijze als bij algemeene verordening regelende de onteigening ten algemeene nutte bepaald.

De benodigde Gouvernements gronden worden den concessionarissen kosteloos in recht van opstal afgestaan, voor den tijd van duur der concessie.

Artikel 14. Uitvoering der werken.

De uitvoering der werken geschiedt door de concessionarissen geheel volgens de plannen door den Minister van Koloniën en door den Gouverneur-Generaal goedgekeurd.

Met geen werk mag worden aangevangen alvorens die goedkeuring is verkregen.

Alle werken worden overeenkomstig de regelen der kunst uitgevoerd en met alle zorg behandeld om goed en deugdzaam werk te erlangen.

Artikel 15. Materialen.

De werken worden gemaakt met de materialen die naar den aard en het doel van het werk waartoe zij moeten dienen, de duurzaamheid op de beste wijze waarborgen.

Alle voorwerpen en materialen bij den bouw van den spoorweg en zijne aanhoorigheden toegepast of gebruikt, moeten ieder in hunne soort van goede hoedanigheid zijn en vrij van zoodanige gebreken, welke de heetheid of den duur der werken in de waarschijnlijk kunnen stellen.

Artikel 16. Voorwerpen belangrijk voor kunst enz.

Bijaldien bij de ontgravingen voor den aanleg van den spoorweg eenig voorwerp wordt gevonden, belangrijk voor kunst, oudheid en penningkunde of natuurlijke geschiedenis moet het, des noodis tegen schadeloosstelling, aan den Staat worden afgestaan.

Artikel 17. Moutregelen bij onvoldoende uitvoering.

De ambtenaren der Regeering met het toezicht over de uitvoering der werken belast, zijn bevoegd te doen staken elk werk dat niet overeenkomstig de bepalingen der concessie en de door den Gouverneur-Generaal goedgekeurde plannen wordt uitgevoerd.

De Gouverneur-Generaal kan bevelen, dat zoodanig werk geheel of gedeeltelijk worde afgebroken of zults ten koste van de concessionarissen laten doen, indien zij na de eerste aanzegging in gebreke blijven de deswege ontvangen bevelen op te volgen. De kosten van hetgeen van Regeeringswege is verricht, kunnen op de waarborgsom, voor zoover zij niet is teruggegeven, worden verhaald, of worden, zoo het bedrag daarvan niet voldoende mocht zijn, door concessionarissen op eerste aanzegging terugbetaald.

Artikel 18. Storingen in het verkeer en in den waterafvoer gedurende den bouw.

De concessionarissen zijn gehouden gedurende den bouw van den weg alle middelen in het werk te stellen om eene storing in het verkeer of in den geregelden afvoer van water te voorkomen.

De Gouverneur-Generaal kan het daartoe benodigde werk ten koste van concessionarissen doen uitvoeren bijaldien zij in gebreke blijven aan deswege ontvangen bevelen te voldoen.

Ten aanzien van de daarvoor van Regeeringswege gemaakte kosten is van toepassing het laatste lid van het voorgaande artikel.

Artikel 19. Aanlegplaatsen.

Een ieder zal langs den spoorweg of in de nabijheid daarvan pakhuizen mogen oprichten of aanlegplaatsen maken met werktuigen en toestellen voor het laden en lossen der wagens geschikt en deze door zijsporen met den spoorweg in verbanding brengen, zoodanig echter dat de te laden en te lossen wagen het vrije verkeer op den spoorweg niet verhinderen.

De ontwerpen en de voorwaarden voor het gebruik dezer aanlegplaatsen worden in overleg met de gebruikers door concessionarissen opgemaakt en door dezen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal onderworpen.

De bediening der wissels aan het aansluitingspunt geschiedt van wege de concessionarissen ten koste van de eigenaren der aanlegplaats.

Artikel 20. Zijkakken naar industriële ondernemingen.

De concessionarissen zijn gehouden zich te verstaan met de eigenaars van fabrieken, landbouw-, mijn- of andere industriële ondernemingen, die, zich onderwerpende aan de hieronder volgende bepalingen, eenen zijkak willen maken, om hunne onderneming in verbinding te brengen met den spoorweg.

Bij gebreke van overeenstemming beslist de Gouverneur-Generaal, na de concessionarissen te hebben gehoord.

De zijkakken als hier bedoeld worden gemaakt ten koste van de eigenaren der fabrieken, landbouw-, mijnbouw- of andere industriële ondernemingen en wel zoodanig dat daaruit geene belemmering in het verkeer op de hoofdlijn, geen oorzaak van schade voor het materieel, noch eenige bijzondere kosten voor den concessionaris optstaat.

De plannen en bestekken dezer particuliere zijkakken en de voorwaarden van het gebruik zullen voor de uitvoering van het werk moeten worden onderworpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal.

De zijkakken zullen door de eigenaren met zorg worden onderhouden. De concessionarissen hebben het recht op dit onderhoud en het gebruik van het materieel op de zijkakken, door hunne beambten toezicht te doen houden.

De Gouverneur-Generaal zal ten allen tijde die wijzigingen in de wijze van aansluiting aan den spoorweg kunnen voorschrijven, welke Hij nuttig of noodig oordeelt.

De kosten van uitvoering dezer wijzigingen zijn ten laste van de eigenaren der zijkakken.

Ingeval het vervoer op eenen zijkak wordt gestaakt, kan de Gouverneur-Generaal na de eigenaren te hebben gehoord, de tijdelijke wegneming bevelen van de aan het aansluitingspunt geplaatste wissels.

De bediening der wissels en van alle verkeer door de aansluiting volgens de goedgekeurde ontwerpen en voorwaarden noodig is, geschiedt door de concessionarissen ten koste van de eigenaren der zijkakken.

Bij verschil omtrent het bedrag der kosten, wordt beslist door drie scheidsmannen, van welke een wordt benoemd door concessionarissen, een door den eigenaar van den zijkak, en een door den Voorzitter van den Raad van Justitie te Semarang.

Deze bepaling is mede van toepassing ingeval van verschil omtrent de kosten bedoeld bij het laatste lid van het vorig artikel.

Artikel 21. Termijn van voltooiing.

De spoorweg moet in zijn geheel voltooid en in exploitatie gebracht zijn binnen den tijd van vijf jaren na den dag waarop de concessie definitief is aanvaard, of indien gerechtelijke onteigening moet plaats hebben binnen den tijd van vier jaren nadat het besluit van den Gouverneur-Generaal betreffende de eindaanwijzing der percelen die onteigend moeten worden in opvolging van de artikelen 11 en 12 der bepalingen, regelende de onteigening ten algemeene nutte in *Nederlandsch-Indië* (Staatsblad 1864 n^o. 6) in de Javasche Courant is openbaar gemaakt.

Artikel 22. Beambten van den aanleg.

De persoon met de leiding der uitvoering van de werken te belasten, moet Nederlander zijn.

Artikel 23. *Telegraaflijn.*

De Gouverneur-Generaal is bevoegd, langs den spoorweg alle bebouwingen te doen en alle toestellen te doen plaatsen, welke voor de inrichting van een telegraaflijn noodig zijn.

Hij kan alle herstellingen doen verrichten en alle maatregelen doen nemen, die vereischt worden om den dienst van de Gouvernements telegraaf te verzekeren, zonder echter den dienst van den spoorweg te hinderen.

Bij stoornis in de werking van de Gouvernements telegraaf hebben de ambtenaren van den Gouvernements telegraafdienst de bevoegdheid om, wanneer dit kan geschieden zonder den dienst op den spoorweg te hinderen, de telegrammen door de telegraaf van concessionarissen te doen verzenden.

De concessionarissen zijn verplicht de draden van de langs den spoorweg aan te leggen Gouvernements telegraaflijn kosteloos door hunne onderhoorigen te doen bewaken en daaraan de gewone herstellingen te doen verrichten; zij doen aan de beambten van de Gouvernements telegraaf mededeeling van de oorzaken van storing van den dienst op de Gouvernements telegraaflijn zoodra zij die ontdekken.

Bij belangrijke storingen op de Gouvernements telegraaflijn wordt op het daartoe gedaan verzoek kosteloos eene locomotief met de noodige wagens ter beschikking van de ambtenaren van den Gouvernements telegraafdienst gesteld en worden daarmede de voor herstelling noodige materialen en werklieden van den Gouvernements telegraafdienst kosteloos ter plaatse aangevoerd.

II. VAN DE EXPLOITATIE EN HET MATERIEEL.

Artikel 24. *Trekkraft.*

Het vervoer op den spoorweg moet door stoomkracht geschieden. Voor het vervoer op zijttakken als bedoeld in art. 20 en van ten hoogste 5 K.M. lengte kunnen met toestemming van den Gouverneur-Generaal trekkieren worden gebezigd. Op zijttakken van grotere lengte moet het vervoer mede door stoomkracht geschieden.

Artikel 25. *Beambten.*

De persoon of personen met de leiding der exploitatie van den spoorweg te belasten moeten Nederlanders zijn.

Artikel 26. *Herstellingen der werken.*

Bij herstellingen van de werken van den spoorweg mag van de eenmaal goedgekeurde ontwerpen niet worden afgeweken, dan nadat de daartoe strekkende ontwerpen vooraf door den Gouverneur-Generaal zijn goedgekeurd.

Gelijke goedkeuring is noodig voor uitbreiding van bestaande, of voor de oprichting van nieuwe werken.

Artikel 27. *Dienst der aansluitplaatsen.*

De concessionarissen zijn verplicht de wagens, bestemd voor den dienst van de aansluitplaatsen bedoeld in art. 19 bij het aansluitingspunt van de voorliggende eenzame en goederentreinen af te spannen of daarin of te nemen.

Door de belanghebbenden zal daarvoor worden betaald volgens het gewone tarief naar den werkelijke afstand, waarop de aansluitplaatsen gelegen zijn.

Artikel 28. *Dienst op de zijttakken.*

De concessionarissen zijn gehouden hunne wagens te zenden op de zijttakken, volgens art. 20 met goedkeuring van den Gouverneur-Generaal aangelegd.

De concessionarissen zullen hunne wagens tot aan het aansluitingspunt met de zijttakken brengen en van daar weder terughalen.

Het vervoer op de zijttakken en het laden en lossen der wagens zal geschieden geheel en al op de kosten en door de zorgen van de eigenaren der zijttakken, en wel tot aan het aansluitingspunt aan de hoofdlijn.

De wagens mogen op deze zijttakken niet gebruikt worden dan voor vervoer van goederen die voor de hoofdlijn bestemd zijn, tenzij op uitdrukkelijke autorisatie van de concessionarissen.

De wagens zullen niet langer op de zijttakken mogen verblijven dan gedurende 9 uren, als de lengte van den zijttak niet meer bedraagt dan een kilometer.

Deze tijd wordt verlengd met anderhalf uur per kilometer, wanneer een zijttak langer is dan een kilometer.

De uren van zonsopgang tot zonsopkomst worden daarbij niet medegerekend.

Onafhankelijk van de lengte der zijttakken zullen concessionarissen nimmer verplicht kunnen worden om toe te staan, dat hun materieel langer dan 48 uren op deze zijttakken vertoeft.

Bij overschrijding van den gestelden tijd hebben de concessionarissen het recht op eene schadevergoeding voor wagenhuur over den tijd van overschrijding.

De eigenaren van zijttakken zijn verantwoordelijk voor de schade die aan de wagens worden toegebracht gedurende den tijd dat deze op de zijttakken loopen of daarop verblijven.

De schadeeloostelling die aan de concessionarissen door de eigenaren zal worden betaald voor het zenden en het gebruik der wagens op de zijttakken, wordt bij de door den Gouverneur-Generaal goed te keuren overeenkomst tusschen partijen geregeld met in achtneming van de bovenomschreven bepalingen en verder zoodanig, dat voor elk gedeelte van een kilometer wordt betaald als voor een geheel kilometer en dat voor elken door de concessionarissen op den zijttak gezonden wagen het volle draagvermogen wordt betaald, ook wanneer die niet volgeladen is.

Wagens, die boven het draagvermogen betaden zijn, worden op den spoorweg niet toegelaten.

Het gewicht der lading wordt door de zorgen en ten laste der concessionarissen op het station van bestemming geverifieerd.

Artikel 29. *Personen rijtuigen.*

Aan de concessionarissen wordt vergund voorloopig slechts te doen loopen 2 klassen van rijtuigen voor het personen verkeer in inrichting overeenstemmende met de 2^e en 3^e klasse der Staats-spoorwegen.

Inden de Gouverneur-Generaal na de concessionarissen te hebben gehoord, oordeelt, dat de invoering van 1^e klasse rijtuigen of compartimenten noodig of wenschelijk is, zijn concessionarissen gehouden aan dezen last binnen den door Hem te stellen tijd te voldoen.

III. VAN DE TARIEVEN.

Artikel 30. *Tarieven.*

Ten einde de concessionarissen schadeeloo te stellen voor de werken en de uitgaven welke de uitvoering dezer concessie zal noodig maken, zullen zij zoolang de concessie duurt, ten hunnen bate mogen doen innen alle rechten en gelden uit de exploitatie van den spoorweg voortvloeiende.

De tarieven voor het vervoer van personen en goederen worden voor hânne vaststelling onderworpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal.

De tarieven zullen echter de volgende maxima niet mogen overschrijden:

Voor reizigers 1^{ste} klasse 10 cents per baankilometer.

 " 2^{de} " 6 " "

 " 3^{de} " 2 " "

Voor gewoon vervoer van koopmansgoederen 16 centen per ton en per baankilometer.

Zoolang het tarief voor het personenverkeer niet is teruggebracht tot hoogstens 6 cent per kilometer voor de 1^{ste} klasse, en 4 cent per kilometer voor de 2^{de} klasse, wordt aan de reizigers drie klassen en voor de 3^{de} klasse altijd kosteloos vervoer voor 30 kilogrammen bagage toegestaan.

IV. VAN HET AANVAARDEN EN VERVALLEN DER CONCESSIE.

Artikel 31. *Aanvaarding der concessie.*

De concessie wordt definitief aanvaard door het storten voor of op 1^o Mei 1886 van het in artikel 47 genoemde waarborgkapitaal.

De concessionarissen zullen daarbij tevens ten genoede der Regeering moeten doen bijkomen, dat het kapitaal voor den aanleg en het in exploitatie brengen van den spoorweg tot een bedrag van minstens f 3.500.000 (drie en een half miljoen gulden) genoegzaam verzekerd is.

De verklaring van de definitieve aanvaarding der concessie heeft plaats door den Gouverneur-Generaal.

Artikel 32. *Vervallen verklaring der concessie.*

- De concessionarissen worden van al hunne rechten vervallen verklaard:
- 1°. indien zij niet voldoen aan de bepalingen van artikel 47 en 50 dezer concessie;
 - 2°. indien zij de plannen, profielen en grondkaarten niet binnen de bij artikel 8 en 9 voorgeschreven termijnen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal hebben onderworpen;
 - 3°. indien de spoorweg niet binnen den bij artikel 21 voorgeschreven tijd is in exploitatie gebracht.
- De vervallen verklaring geschiedt door den Gouverneur-Generaal.

Artikel 33. *Intrekking der concessie.*

Ingeval van vervallen verklaring wordt de concessie ingetrokken. De Gouverneur-Generaal is gedurende een jaar na de vervallen verklaring bevoegd Zich ten behoeve van den Staat in het bezit te stellen van den weg, met het materieel en al wat daartoe behoort, tegen betaling van eene som die ten hoogste vijf en zestig ten honderd kan bedragen van de waarde, naar de schatting van drie deskundigen, van welken een te benoemen door de concessiearissen, een door den Gouverneur-Generaal en de derde door het Hooggerechts-hof. Hun aanspraak is in het hoogste ressort. Met de vervallen verklaring kan onmiddellijk over hetgeen voor den aanleg voorhanden is, en over het materieel en het personeel der exploitatie worden beschikt. Hetgeen van de waarborgsom nog niet mocht zijn teruggegeven vervalt aan den Staat.

Artikel 34. *Overmacht.*

De bepalingen der artikelen 32 en 33 zijn niet toepasselijk indien de concessiearissen aantoonen, dat de verfraging of de staking van het werk het gevolg is van een behoorlijk bewezen geval van overmacht ter beoordeeling van den Gouverneur-Generaal. De Gouverneur-Generaal is bovendien bevoegd in geval van onvermijdelijke noodzakelijkheid de in vorige artikelen vastgestelde termijnen te verlengen.

De vervallen verklaring heeft dan plaats bij het einde van den alzoo verlangden tijdstermijn.

Artikel 35. *Beroep op overmacht.*

De concessiearissen zijn niet onvankelijk, om welke reden ook, zich op overmacht te beroepen, tenzij zij binnen dertig dagen na de gebeurtenissen of omstandigheden, waaruit de overmacht ontstaat aan en ten genoegen van den Minister van Koloniën of van den Gouverneur-Generaal hebben doen blijken, dat die gebeurtenissen of omstandigheden bestaan en welken invloed zij hebben uitgeoefend.

Gelijke regel geldt bij daden, die de concessiearissen zsh Landsambtenaren meenen te kunnen wijten.

Zij zullen er geen beklag op mogen gronden, tenzij zij het bestaan en den invloed bij het plegen der daad, of baken hoogstens dertig dagen daarna hebben doen kennen.

In geen geval zullen zij eenige vordering op mondelinge lastgeving mogen gronden.

Artikel 36. *Ingebreke blijven.*

De concessiearissen worden beschouwd in de volbrenging hunner verplichtingen in gebreke te zijn gebleven door het eenvoudig doen verstrijken der verschillende termijnen en zonder dat het noodig is daarvan door eenige acte te doen blijken.

De concessiearissen worden geacht niet in gebreke te zijn, wanneer de vertraging aan daden van publieke beambten is toe te schrijven.

V. VAN HET TOEZICHT.

Artikel 37. *Toezicht op den aanleg.*

Er wordt door ambtenaren van Regeeringswege toezicht gehouden op de uitvoering van alle werken van eersten aanleg.

Artikel 38. *Uit het toezicht vloekt geene verplichting voor den Staat voort.*

Het volgens het vorig artikel te houden toezicht kan tot geene verplichting hoe ook genaamd ten laste van den Staat aanleiding geven.

Artikel 39. *Maandstaten en balans.*

Aan de maandstaten der exploitatie van den spoorweg wordt maandelijks, en aan de algemeene balans jaarlijks openbaarheid gegeven door bekendmaking in de Javasche Courant.

VI. ALGEMEENE BEPALINGEN.

Artikel 40. *Schadevergoeding.*

Alle schadevergoedingen en alle kosten, ten behoeve van wien het ook zij, waartoe de uitvoering dezer concessie aanleiding geeft, komen ten laste der concessiearissen, die daarmede alleen en uitsluitend belast blijven.

Artikel 41. *Risico ten laste der onderneming.*

De concessiearissen worden gehouden ten hunnen koste en risico te ondernemen alle ontgeingen en werken, voorzien of niet voorzien, zonder eenige uitzondering, zoodra alle leveringen, onderhoud en vernieuwing van materieel, waarvan de noodzakelijkheid zal blijken voor de volledige voltooiing, het onderhoud en de exploitatie tijdens den geheelen duur der concessie.

Deze bepaling wordt als den grondslag der concessie beschouwd. Uitdrukkelijk wordt bedongen, dat zij in al de gevallen, die zich kunnen voordoen, in den ruimsten zin wordt toegepast.

Artikel 42. *Bekendheid met gegevens en berekeningen.*

De concessiearissen verklaren de gegevens en berekeningen, op welke de onderneming is gegrond, genoegzaam te hebben getoetst, de waarheid te hebben erkend van al de daarbij vermelde feiten, en zich te hebben overtuigd van de uitvoerbaarheid van al de vereischte werken.

Dienstengevolge kan de Staat nooit, in welk geval het ook zij moge, verantwoordelijk worden gesteld, noch voor de fouten en leemten, die in de plannen en ontwerpen kunnen voorkómen, noch voor de moeilijkheden, die zich tijdens de uitvoering en de exploitatie kunnen voordoen.

Artikel 43. *Wijziging in tarieven van in- en uitvoerrechten.*

De concessiearissen kunnen in geen geval aanspraak maken op vergoeding van schade of winstderving, in geval van Staatswege wordt gebruik gemaakt van de bevoegdheid om wijziging te brengen in het tarief der in- en uitvoerrechten, of ten gevolge van maatregelen van algemeen belang, die van Staatswege genomen of bevolen worden.

Artikel 44. *Duur der concessie.*

De concessie voor de exploitatie voor den spoorweg wordt gegeven voor een tijdvak van negentig jaren, in te gaan met den dag, waarop de concessie krachtens artikel 31 definitief wordt aanvaard.

Mits van Zijn voornemen minstens twee jaren voor het einde der concessie kennis gevende, heeft de Staat het recht, den weg met het materieel en alles wat tot een en ander behoort, vrij en onbezwaard over te nemen, tegen den prijs, welke gevonden wordt, door de gemiddelde winst per jaar over de drie voordeeligste jaren uit het tijdperk van de laatste vijf jaren der exploitatie met twintig te vermenigvuldigen.

Wenschen de concessiearissen verlenging, dan moeten zij zich, onder mededeeling van de voorwaarden, die zij zonden wenschen te zien gesteld, tot de Regering wenden, minstens achttien maanden voor het eindigen der concessie.

De bepalingen omtrent de overneming en de verlenging, gelden ook bij het eindigen der verlangde concessie.

Artikel 45. *Onderhoud der werken bij het einde der concessie.*

Bij het eindigen der concessie moet de spoorweg, het materieel en alles wat tot een en ander behoort, zich in volkomen staat van onderhoud bevinden.

Zoo 't de concessiearissen gedurende de vijf jaren, welke dat tijdstip voorafgaan, niet zorgen, behoorlijk aan deze verplichting te voldoen, kan de Gouverneur-Generaal vorderen, dat de ontvangsten aan den Staat worden verantwoord en desnoods aan anderen die ontvangsten opdragen, ten einde den spoorweg, het materieel en al wat tot een en ander behoort, in goeden staat te brengen.

Artikel 46. Kosten der concessie.

Alle kosten en rechten op het verlenen, verkrijgen en exploiteeren van de concessie vallende, zijn ten laste van concessionarissen.

VII. BIJZONDERE BEPALINGEN.

Artikel 47. Waarborg-kapitaal.

Tot waarborg voor het naleven dezer voorwaarden strekt het waarborg-kapitaal, door concessionarissen bij de aanvaarding der concessie te storten, ter somma van honderd duizend gulden.

De storting geschiedt op een door den Minister van Koloniën aan te wijzen rijkskantoor in Nederland of in 's lands kas te Batavia in Nederlandsche of Nederlandsch-Indische munt of in Nederlandsche Staatseffecten met de overschreven coupons.

Van het geld wordt geen interest betaald.

De coupons der Staatseffecten worden op de verschijndagen tegen ontvangstbewijs aan de concessionarissen ter hand gesteld indien het telkens blijkt dat zij aan al hunne verplichtingen hebben voldaan.

Artikel 48. Teruggave van het waarborg-kapitaal.

Drie vijfde gedeelten van het in artikel 47 bedoelde waarborg-kapitaal worden aan de concessionarissen teruggegeven nadat behoorlijk blijkt, dat de voor den spoorweg benodigde gronden zijn verkregen en werken zijn uitgevoerd voor eene waarde van ten minste drie vierde gedeelten van het aanlegkapitaal.

De laatste twee vijfde gedeelten worden ingehouden om te strekken tot waarborg der uitvoering van al de op de concessionarissen rustende verplichtingen en om daarjij eventueel te betalen de uitgaven, ambtshalve voor hunne rekening te doen.

Het ingehouden deel wordt teruggegeven, zoodra de spoorweg met alles wat daartoe behoort volgens de bepalingen en voorwaarden van deze concessie in zijn geheel is in exploitatie gebracht.

Artikel 49. Toepasselijkheid van wetten en verordeningen.

De bestaande of te maken algemeene wetten en verordeningen omtrent het gebruik der spoorwegen zijn behoudens de bepaling van artikel 29 dezer concessie op den geconcedeerden spoorweg van toepassing.

Artikel 50. Naamlooze vennootschap.

De concessionarissen zijn verplicht, om binnen twaalf maanden na den dag, waarop de Gouverneur-Generaal de concessie als definitief aanvaard te verklaren, eene naamlooze vennootschap van koophandel op te richten, en aan deze de verkregen concessie in haar geheel en zonder eenig voorbehoud over te doen.

De zetel der vennootschap moet in Nederland of in Nederlandsch-Indië gevestigd zijn.

De bestuurder van de vennootschap of indien het bestuur uit meer dan een persoon bestaat, de meerderheid zijner leden, moeten Nederlanders zijn en hante woonplaats in Nederland of in Nederlandsch-Indië hebben.

Ingeval de zetel der vennootschap in Nederland is gevestigd, zal voor het bestuur en de uitvoering der zaken in Nederlandsch-Indië een plaatselijk bestuur worden benoemd, voorzien van de noodige volmacht, om in alles, wat de uitvoering der concessie aangaat, steeds dadelijk te kunnen handelen.

De leden van dit plaatselijk bestuur moeten Nederlanders zijn. De statuten der op te richten vennootschap worden voor de oprichting onderworpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal, opdat daarin niets voorkome, dat met de voorwaarden der concessie in strijd is.

De concessionarissen en de evengenoemde op te richten vennootschap zijn bevoegd, om voor de exploitatie van den spoorweg dadelijk of later met eene bestaande of op te richten onderneming overeen te komen, onder verplichting dezer laatste tot stipte uitvoering van al de bepalingen der concessie.

De keuze van de exploitanten en de deswege te sluiten overeenkomst behoeven de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal.

Artikel 51. Domicilie.

De concessionarissen kiezen domicilie ter Griffie van den Raad van Justitie te Batavia tot dat de concessie door eene vennootschap

zal zijn aanvaard, en daarvan door deze officieel kennis zal zijn gegeven.

VIII. SLOTBEPALING.

Artikel 52. Geschieden omtrent de concessie-voorwaarden.

Bij geschild omtrent de beoelening en de toepassing van de bepalingen dezer concessie wordt voor zover daarin niet op andere wijze is voorzien, in het hoogste ressort beslist door den Gouverneur-Generaal.

Behoort bij besluit van 4 Juni 1885 n°. 4/c.

Mij bekend:

De 1^{ste} Gouvernements Secretaris.

BIJLAGE V.

Aan Zijne Excellentie
den Minister van Koloniën.

Geven met verschuldigen eerbied te kennen: R. H. EYSSONIUS DE WAAL, gepensionneerd Kapitein van den generaal staf, zoo voor zich zelve als in hoedanigheid van gevolmachtigde van R. A. FEKHOUT, Oud-zeeofficier, wonende te Buitenzorg; en

Jhr. O. J. A. REPELAER VAN DRIEL, sectie ingenieur bij den aanleg van Staatsspoorwegen, beiden wonende te Nijmegen;

dat hem bij besluit van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië ddo. 4 Juni j. No. 4/c concessie is verleend voor het aanleggen en exploiteeren van eenen spoorweg uitgaande van een der stations van den Staatsspoorweg Djodjadjilap nabij den overgang van dien spoorweg over de Serajoe onder door de kloof der Serajoe over Poerwokerto, Soekaradja en Boerwedjo naar Bandjarnagara en zulks op de voorwaarden als bijlage bij dit request gevoegd;

dat zij, hoewel alle hoop koesterende omtrent het welslagen hunner pogingen ter verkrijging van het noodige kapitaal, zij zich niet ontveinden, dat daaraan door den tegenwoordigen stand van zaken zowel in het moederland als in onze overzeesche bezittingen eigenaardige bezwaren verbonden zijn, die door den rechtstreekschen stem der regering hier te lande grotendeels kunnen worden opgeheven;

dat zij, in aanmerking nemende het groote belang van het tot stand komen hunner lijn, zoowel ter bevordering der welvaart in de doorsneden streken als tot voeding der Staatlijij Djodjadjilap Uwe Excellentie met den meesten eerbied verzoeken een wetsontwerp in overweging te willen nemen, waarbij door den Staat gedurende den tijd, noodig voor den aanleg, zijnde volgens art. 21 der concessievoorwaarden, vijf jaren, eene jaarlijksche rente van 4 ten honderd over het geraamde aanlegkapitaal, zijnde in ronde cijfers vijf miljoen gulden, worde verzekerd bij wijze van renteloos voorschot door de op te richten naamlooze vennootschap terug te betalen, zoodra de baten van den spoorweg, een nader vast te stellen uitkeering op de aandelen zullen geodogen; onderzettekenenden meenen hieraan nog te moeten toevoegen, dat volgens artikel 31 der concessievoorwaarden de definitieve aanvaarding afhankelijk wordt gesteld van het al of niet verzekerd zijn der plaatsing van minstens drie en een half miljoen gulden terwijl de tijdsomstandigheden zullen moeten beslissen of wel de benodigde kapitaal geheel in aandelen zal worden geplaatst of wel dat dit beperkt zal worden tot het laatstgenoemde cijfer, om later naar mate der behoefte, over te gaan tot het uitgeven van obligatiën.

Mocht Uwe Excellentie van meening zijn dat laatste cijfer het maximum zoude zijn, waarover de staat op den voet als bovenbedoelde eene rentegarantie zoude kunnen verlenen, dan wordt hierdoor van zelf het bedrag der oorspronkelijk uit te geven aandelen beheerscht.

Adressanten zouden er hoogen prijs op stellen hun verzoek mondeling nader toe te lichten, alvorens door Uwe Excellentie in eenen of anderen zin eene beslissing werd genomen waartoe zij de vrijheid vragen zich bij Uwe Excellentie te mogen aanmelden.

1 Welk doende,

(w.g.) R. H. EYSSONIUS DE WAAL.

(w.g.) O. J. A. REPELAER VAN DRIEL.

NIJMEGEN, 28 Juli 1885.

CONCEPT ADDITIONEELE VOORWAARDEN voor de concessie voor den aanleg en de exploitatie van eenen secundairen spoorweg in het Serajedat verleend bij Gouvernements besluit van 4 Juni 1885 No. 4c.

IX. BIJZONDERE BEPALINGEN BETREKKELIJK DE GEDELJKE AANGELEGENHEDEN.

Artikel 53. Rente-waarborg.

De Staat der Nederlanden waarborgt aan de vennootschap bedoeld in artikel 50 op de wijze als nader in de volgende artikelen omschreven, eene rente van drie ten honderd op de voor den aanleg noodige kapitalen.

Artikel 54. Duur en omvang van den waarborg.

De in het voorgaande artikel bedoelde waarborg neemt een aanvang op den dag der definitieve aanvaarding van de concessie volgens de laatste alinea van artikel 31 en eindigt met het boekjaar, waarin het overschot van de exploitatierekening 6% van het geraamde aanlegkapitaal dus f 210.000.— bedraagt of wel ten dage dat concessionarissen ingevolge artikel 32 van hunne rechten vervallen mochten worden verklaard.

Het maximum der garantie wordt bepaald op de som van twee honderd en tien duizend gulden.

De staat zal tot geene grootere bijdrage kunnen geroepen worden ook dan niet, wanneer later mocht blijken, dat de kosten van den spoorweg meer hebben bedragen dan de daarvoor aanvankelijk geraamde som.

Artikel 55. Storting op aandelen en obligatiën.

De stortingen op aandelen en obligatiën worden in overleg met den Minister van Kolonien geregeld.

Zo lang de schuld voortvloeiende uit den verleenden waarborg niet is gedeld, mogen door de vennootschap geene geldleeningen worden gesloten dan met voorkennis en onder goedkeuring van den Minister van Kolonien.

Artikel 56. Uitzetting van aanvankelijk overtollige gelden.

De vennootschap is gehouden om de aanvankelijk overtollige gelden fideeljk rentwinning uit te zetten. Zulks geschiedt, zoolang de schuld voortvloeiende uit den verleenden waarborg niet is gedeld:

In Nederland
In Indië in rente gevende effecten of schuldbrieven naar handelsgebruik.

Artikel 57. Berekening van hetgeen voor den waarborg verschuldigd is.

Totdat de lijn in exploitatie gebracht is doch uiterlijk tot 189, betaalt de Staat aan de Vennootschap de renten over het op aandelen of obligatiën werkelijk gestorte bedrag, gerekend van den dag der storting.

In mindering van den waarborg worden gebracht:

- De renten volgens artikel 56 gekweekt van aanvankelijk overtollige gelden;
- De zuivere opbrengst verkregen met de exploitatie van gedeelten van den spoorweg vóór diens geheele voltooiing en opening voor het publiek veer.

Artikel 58. Wijze der rente-betaling.

Jaarlijks en wel vóór den 1sten September, dient de vennootschap aan den Minister van Kolonien in eene begroefing van hetgeen in het volgende dienstjaar door den Staat ingevolge de verleende garantie zal moeten worden betaald.

Deze begroefing door den Minister goedgekeurd zijnde, geschiedt de betaling daarna in twee halfjaarlijkse termijnen vóór of uiterlijk op den 30sten Juni en den 30sten December van ieder jaar.

Wat aldus bij eenen termijn mocht blijken te veel betaald te zijn, wordt in mindering gebracht van den volgende, wat te weinig betaald mocht zijn wordt gebracht op de begroefing voor het volgende jaar.

Artikel 59. Schuld ten bate van den Staat.

De door den Staat volgens de verleende garantie voor te schieten renten, vormen eene schuld ten laste der vennootschap en ten bate van den Staat rentende drie ten honderd % jaars.

De grootte dezer stukken wordt bepaald door den Minister van Kolonien in overleg met de vennootschap.

Artikel 60. Goedkeuring van exploitatierekening, winst- en verliesrekening en balans.

Jaarlijks beginnende zoodra een deel der lijn in exploitatie is gebracht, wordt opgemaakt eene exploitatierekening, deze rekening zoodme de winst- en verliesrekening en de balans der vennootschap behoeven, zoolang de schuld voortvloeiende uit den verleenden waarborg niet gedeld is, de goedkeuring van den Minister van Kolonien.

De exploitatierekening zal omvatten alle uitgaven voor administratie, onderhoud, herstel en exploitatie. Deze rekening mag niet belast worden met:

- de kosten van vermeerdering van materieel;
- de kosten van uitbreiding van de lijn dan wel van de sporen of stationsinrichtingen;
- renten en aflossing van kapitalen;
- eenige kosten, geene betrekking hebbende op de exploitatie van den spoorweg.

Indien over deze stukken of over de toepassing van eenig artikel van dit hoofdstuk geschil ontstaat wordt daarover in hoogsie beroep beslist door drie scheidslieden van weerskanten één te benoemen en de derde door den Hoogen Raad der Nederlanden

Artikel 61. Verplichting tot verzekering tegen brandschade.

De vennootschap is zoolang de schuld uit den waarborg voortvloeiende niet is gedeld, verplicht alle haar in eigendom aankomende gebouwen tegen brandschade te doen verzekeren.

De kosten daarvan worden gebracht ten laste van de exploitatierekening.

Artikel 62. Aflossing van de schuld aan den Staat.

Zoodra bij de verdeling van de winst volgens de statuten de winst van de aandeelhouders stijft boven de vijf ten honderd wordt de helft van het meerdere gebezigd tot delging van de schuld uit den verleenden waarborg voortvloeiende.

Zoolang de schuld niet geheel gedeld is wordt aan de aandeelhouders in geen geval meer uitgekend dan zeven ten honderd, al het meerdere strekt mede tot delging der schuld.

De vennootschap is steeds bevoegd meer te amortiseren dan uit het bovenstaande zou volgen.

Artikel 63. Toezicht.

De keuze van den persoon met de leiding der uitvoering van de werken te belasten en die van den persoon of personen met de leiding der exploitatie van den spoorweg te belasten, behoeven de goedkeuring van den Minister van Kolonien of van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, en zulks voorzoo veel laatstbedoelde betreft zoolang de uit den waarborg voortvloeiende schuld niet is gedeld.

Een der commissarissen van de vennootschap in Nederland wordt benoemd door den Koning zoolang de schuld uit den waarborg voortvloeiende niet is gedeld.

Gedurende denzelfden tijd benoemt de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië een Regeeringscommissaris in Indië.

De commissarissen van het Gouvernement oefenen eene onbeperkte controle en toezicht uit op alle zaken en handelingen van de vennootschap.

Zij hebben toegang tot de bureaux, inzage der boeken en kunnen de kas verifiëren.

De Regeeringscommissaris in Indië ziet bovendien speciaal toe op economischen bouw en exploitatie van den spoorweg, hij heeft vrijen toegang tot den spoorweg, de gebouwen en de treinen.

Een verschil dat mocht ontstaan tusschen den Regeeringscommissaris en het bestuur der vennootschap in Nederland, wordt onmiddellijk ter kennis gebracht van den Minister van Kolonien. Ontstaat verschil tusschen den Regeeringscommissaris in Nederlandsch-Indië en het beheer van de Spoorweg aldaar dan wordt daarvan onmiddellijk kennis gegeven aan den Gouverneur-Generaal.

Kan het verschil door den Minister of door den Gouverneur-Generaal niet in der minne worden geschikt, dan wordt het onderworpen aan de beslissing van drie scheidslieden, waarvan een benoemd wordt door den Minister of in Indië door den Gouverneur-Generaal, één door of van wege de vennootschap en de derde in Nederland door den Hoogen Raad of in Indië door het Hoog-gerechtshof.

Artikel 64. Bekrachtiging door de wet.

De artikels 53 tot en met 63 erlangen eerst kracht na goedkeuring of bekrachtiging bij de wet.

BIJLAGE VII

VOORWAARDEN van vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg in de residentie Banjoemas van de dessa Kalibagor over Soekaradja naar Poerbolinggo.

Artikel 1.

Op dezen tramweg zijn van toepassing de artikelen 4 tot en met 14 van de voorwaarden, vastgesteld bij het besluit van 13 Juni 1885 No. 16 (Staatsblad No. 114) met uitzondering van § 1 van art. 5 en wanneer de concessie zal zijn aanvaard — in verband met het bepaalde bij het tweede lid van artikel 1a dezer voorwaarden — met uitzondering tevens van het bepaalde bij § 2a van artikel 5.

Artikel 1a.

De verleende vergunning wordt stilzwijgend als vervallen beschouwd, indien zij niet op de in art. 5 sub 1^{ste} van de voorwaarden in Staatsblad 1885 No. 114 aangegeven wijze is aanvaard voor den dag waarop de spoorweg bedoeld bij het besluit van 4 Juni 1885 No. 4 c voor het publiek verkeer wordt opgesteld.

Mocht echter binnen den bovengestelden termijn door anderen eene concessie voor eene stoomverbinding tusschen Kalibagor en Poerbolinggo worden verlangd, dan kan de Gouverneur-Generaal bepalen dat de verleende vergunning binnen den tijd van een jaar moet zijn aanvaard te rekenen van de dagteekening van het besluit waarbij zulks ter kennis van concessionarissen wordt gebracht; Zullende, indien de aanvaarding niet binnen den bepaalden termijn plaats heeft, de verleende concessie vervallen zijn.

Artikel 2.

De tramweg zal bestemd zijn voor het vervoer van personen en goederen.

Artikel 3.

De spoorwijdte zal bedragen 1.067 Meter.

Artikel 4.

Het waarborg-kapitaal bedoeld in artikel 4 der voorwaarden in Staatsblad 1885 No. 114 wordt bepaald op f 7000 (zeven duizend gulden).

Artikel 5.

De tramweg zal te Soekaradja in aansluiting moeten worden gebracht met den aan te leggen spoorweg in het Serajoedal bedoeld bij het besluit van 4 Juni 1885 No. 4 c.

Hieromtrent treden de ondernemers in overleg met de ondernemers van genoemden spoorweg.

Bij gemis aan overeenstemming beslist de Gouverneur-Generaal.

Artikel 6.

De tramweg moet geheel gereed en in exploitatie gebracht zijn, binnen twee jaren, nadat de vergunning overeenkomstig het bepaalde in artikel 1a zal zijn aanvaard onder voorbehoud dat die voltooiing in geen geval behoeft te geschieden voordat het bewesten Soekaradja gelegen gedeelte van den bij het besluit van 4 Juni 1885 No. 4 c bedoelden spoorweg voor het publiek verkeer zal zijn geopend.

Artikel 7.

Indien de tramweg langs of over erfpachtsperceelen loopt worden door de ondernemers de noodige overwegen ten gerieve der erfpachters aangelegd.

Artikel 8.

De vergunning wordt verleend voor een tijdvak van 50 jaren, in te gaan op den dag, waarop de verklaring, bedoeld sub 1 van artikel 5 der voorwaarden in Staatsblad 1885 No. 114, gedagteekend is.

Indien de ondernemers bij het eindigen der vergunning deze wenschen verlengd te zien, doen zij daartoe minstens een jaar vóór het einde der vergunning het verzoek, onder aanbieding van eene opgave der voorwaarden, waaronder zij de verlenging wenschen.

Komt dergelijk verzoek niet tijdig in, kan geen overeenstemming omtrent de voorwaarden van verlenging verkregen worden of wensch de Regeering geen verlenging toe te staan dan wordt de vergunning geëindigd te zijn ingetrokken op den datum der expiratie van den in de eerste alinea van het artikel bedoelden termijn, en zijn de vier laatste alinea's van artikel 5 der voorwaarden in Staatsblad 1885 No. 114 van toepassing.

Bij het einde van eventuele verlengingen gelden dezelfde regelen.

Artikel 9.

De onderneming kan van Gouvernementswege worden genaast, zoodra de tramweg gedurende een tijdsverloop van tien jaren of langer in zijn geheel is geëxploiteerd.

De prijs waarvoor de naasting geschiedt, zal zijn twintig maal de gemiddelde zuivere winst op de exploitatie per jaar over de drie vooredeeligste jaren uit een tijdperk van de laatste vijf jaren der exploitatie.

Van het voornemen om den tramweg te naasten wordt ten minste zes maanden te voren aan de ondernemers kennis gegeven.

Artikel 10.

De betaling geschiedt ingeval van naasting binnen zes maanden na den dag der in bezittingname door den Staat of, zoo de prijs, waartegen de naasting geschiedt, eerst later is kunnen worden vastgesteld, binnen zes maanden na de vaststelling.

De tramweg en alles wat daartoe behoort, moeten ingeval van naasting in behoorlijken staat van onderhoud verkeerren.

Is dit niet het geval, dan worden de kosten voor het in zoodanigen staat brengen voor de inbezittingname door den Staat, geschat door drie deskundigen, waarvan één te benoemen door den Gouverneur-Generaal, één door de ondernemers en de derde te kiezen door deze beiden of, bij gebrek aan overeenstemming door den Raad van Justitie te Semarang.

De door deze deskundigen geraamde kosten worden van de som, waartegen de naasting geschiedt, afgehouden.

Tegelijktijd met den prijs voor de naasting wordt aan de ondernemers het waarborgkapitaal, voor zover daarover niet overeenkomstig het bepaalde in artikel 4 der voorwaarden in Staatsblad 1885 No. 114, is beschikt, teruggegeven.

Behoort bij besluit van 19 September 1888 No. 2 c.

Mij bekend

De 1ste Gouvernements-Secretaris.

GEBUIK VAN — EN BESCHIKKING OVER PARTICULIERE SPOOR- EN TRAMWEGEN DOOR DEN STAAT.

HOOFDSTUK I. ALGEMEEN OVERZICHT.

§ 1. Inleiding.

De thans gevoerd wordende Europeesche oorlog heeft nog eens in sterke mate de aandacht gevestigd op de beteekenis der spoorwegen in oorlogstijd.

Een snelle samenstelling en verplaatsing van groote troepenmachten, als in elk der oorlogvoerende rijken, en in het bijzonder in Duitschland, heeft plaats gehad zou zonder spoorwegen geheel onmogelijk zijn geweest, terwijl voor den opvoer van materialen en levensmiddelen ten behoeve van de legermachten de spoorwegen eveneens een onmisbare factor zijn.

Hetzelfe geldt voor staten als Nederland, die, hoewel niet in den krijg betrokken, zich nochtans volledig op een oorlog hebben moeten voorbereiden.

Teneinde in zulke tijden de beschikking te hebben over de spoorwegen, ook voorzover zij in particulier bezit zijn, heeft het staatsgezag zich in verschillende staten gebruiks- en beschikkingsrechten daarvoor voorbehouden, welke voorzover Nederland en Indië betreft, hieronder aan eene nadere beschouwing worden onderworpen.

De betreffende wettelijke regelingen zullen daarbij verkort worden aangeduid met de letters:

A.S.R. I — het Algemeen Reglement op de spoorwegdiensten in Ned. Indië;

A.S.R. II — het Algemeen Reglement op de secundaire spoorwegen in Ned. Indië;

A.T.R. — het Algemeen Reglement op de tramwegen voor algemeen verkeer in Ned. Indië;

Ned. Spoorw.w. — de Nederlandsche Spoorwegwet.

§ 2. Bevoegdheid van den Staat tot gebruik en beschikking.

De overheid in Indië, zoowel als die in Nederland is bevoegd, indien het staatsbelang zulks eischt, over te gaan tot:

1e. het geheel of gedeeltelijk in gebruik nemen van eenen spoor- of tramweg, (A.S.R. I art. 18, A.S.R. II art. 16, A.T.R. art. 8, Ned. Spoorw.w. art. 50);

2e. het beschikken over spoor- en tramwegen, hetzij door het doen staken van den dienst, hetzij door het doen wegvoeren van het materieel of andere roerende bezittingen, dan wel door het vernielen of onbruikbaar maken van onderdeelen (A.S.R. I art. 19, A.S.R. II art. 17, A.T.R. art. 9, Ned. Spoorw.w. artt. 17, 23, 24).¹⁾

¹⁾ Over de geschiedenis der artikelen 18, 19 en 19a A.S.R. I; A. W. E. WEYERMAN: „Het ontstaan van de artikelen 18, 19 en 19a van het Algemeen Spoorweg Reglement van Ned. Indië met beschouwingen uit een militair oogpunt”. *Indische Gids* 1906, biz. 850 — 868 en 1021 — 1039.

De artikelen 18, 19 en 19a A.S.R. I — overeenkomende met de artikelen 16, 17 en 18 A.S.R. II en 8, 9 en 19 A.T.R. — zijn als bijlage I, de artikelen 17, 23, 24 en 50 Ned. Spoorw.w. als bijlage II hierachter opgenomen.

Deze bevoegdheden beperken zich in Nederland tot de spoorwegen, waarop met grooter snelheid dan 20 K.M. per uur mag worden gereden — de tramwegen in den zin van het „Tramweg Reglement 1902”, Nederlandsch Staatsblad 1902 No. 118 vallen daar dus buiten — doch gelden in Indië voor alle spoor- en tramwegen voor openbaar verkeer, terwijl de betreffende bepalingen in de Indische spoor- en tramwegreglementen onderling geheel gelijk zijn. Voor de spoorwegen in Indië worden daarom gemakshalve alleen de artikelen van het A.S.R. I aangehaald.

In de 1911 verschenen ontwerpen van Indische spoor- en tramwegreglementen zijn de op dit onderwerp betrekking hebbende bepalingen uit de algemeene spoor- en tramwegreglementen gelicht en overgebracht naar het ontwerp „Regelen betreffende concessie-aanvragen voor den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen bestemd voor algemeen verkeer in Ned.-Indië en betreffende de behandeling daarvan enz.” (A.C.V.) artt. 24—26. De bepalingen zelf komen echter overeen met de thans in de algemeene spoor- en tramwegreglementen voorkomende artikelen.

Achterenvolgens is, zoowel voor het gebruik van — als voor de beschikking over spoor- of tramwegen, na te gaan:

- 1e. wat opgevorderd, c.q. waarover beschikt, kan worden;
- 2e. onder welke omstandigheden tot de opvordering of beschikking kan worden overgegaan;
- 3e. op welke wijze en door welk gezag de opvordering of de beschikking geschiedt;
- 4e. welke de gevolgen van bedoelde maatregelen zijn;
- 5e. welke schadevergoeding van staatswege wordt gegeven.

HOOFDSTUK II. IN GEBUIKNEMING DOOR DEN STAAT VAN SPOOR- EN TRAMWEGEN.

§ 1. Omvang van den maatregel.

In Indië kunnen van staatswege geheel of gedeeltelijk en hetzij afzonderlijk of gezamenlijk worden opgevorderd:

- 1e. de baan, de kunstwerken en de telegraaf- en telefoon-inrichtingen;
- 2e. al wat tot den spoor- of tramweg behoort, als gebouwen, rollend materieel, magazijnvoorraden en inventarisgoederen;
- 3e. het personeel en wel tot het verrichten van diensten ook op andere lijnen dan die van den spoor- of tramweg, waartoe het behoort.

Artikel 50 der Nederlandsche Spoorwegwet spreekt niet van opvordering van het personeel, terwijl het ook niet uitdrukkelijk bepaalt, of het aan eenen spoorweg toebehoorend materieel zonder den spoorweg zelf kan worden in gebruik genomen.

§ 2. Redenen tot ingebruikneming en het gezag, daartoe bevoegd.

Totingebruikneming van spoor- en tramwegen kan in Indië „in het belang van 's Lands dienst te allen tijde” worden overgegaan op last van den Gouverneur-Generaal (A.S.R. I art. 18 A lid 1, A.T.R. art. 8 A lid 1).

Indien eene opvordering echter in het belang der verdediging van —, dan wel ter handhaving of herstelling der

veiligheid, orde of rust noodig is, en het met het oog op de noodzakelijkheid om tijdig te handelen, niet mogelijk is vooraf de beslissing van den Gouverneur-Generaal in te roepen, kan zij ook geschieden door de hoogste burgerlijke of militaire autoriteit in staat de opvordering te bekwaamertijd te doen (A.S.R. 1 art. 18 A lid 2, A.T.R. art. 8 A lid 2).

Volgens de Nederlandsche wet kan de vordering „in het belang van 's Rijks dienst te allen tijde" door de Koningin geschieden.

Ingeval oorlog of andere buitengewone omstandigheden dat gebruik voor 's Rijks dienst in het belang van 's lands verdediging noodig maken, kan die vordering krachtens machtiging van de Koningin door den Minister van Oorlog of door een bevelhebber van het leger geschieden (art. 50 lid 1 en 2).

De uitdrukkingen „in het belang van 's Lands ('s Rijks dienst" wordt niet nader omschreven, zoodat de uitlegging ervan geheel ter beoordeeling is gelaten aan de tot vordering bevoegde autoriteit.

Bij de behandeling der Nederlandsche Spoorwegwet werd daaromtrent van Regeeringswege slechts opgemerkt, dat het gezinszins in de bedoeling lag ook in vredetijd voor garnizoens-veranderingen van deze bepaling gebruik te maken (Jhr. Mr. W. Th. C. van Doorn: „De Nederlandsche Spoorwegwet", blz. 129).

In een toelichtend schrijven van 1890, gevoegd bij ontwerpen voor een nieuw A.S.R.I. en een nieuw A.T.R. werd door de Indische Regeering gewezen op de mogelijkheid, dat bij eenige calamiteit, watersnood of eruptie, op groote schaal levensmiddelen aangevoerd of personen weggevoerd moeten worden, en dat in verband daarmee opvordering van eenen spoor- of tramweg buiten de gevallen van landsverdediging of handhaving van openbare orde en rust noodig zou kunnen zijn (A. W. E. WEIJERMAN, *Indische Gids* 1906, blz. 863).

Hetzelfde kan zich voordoen bij epidemieën, ten behoeve van het doorvoeren van sanitaire maatregelen.

In de Indische reglementen wordt ook niet nader aangeduid welke de hoogste Europeesche burgerlijke of militaire autoriteit is, welke in het bijzonder in het belang der verdediging of ter handhaving of herstelling der veiligheid, orde of rust tot de opvordering bevoegd is, indien niet vooraf de beslissing van den Gouverneur-Generaal kan worden ingeroepen, noch ook in welke gevallen de burgerlijke en in welke de militaire overheid daartoe gerechtigd is.

Wat dit laatste punt betreft, zal zijn aan te nemen, dat de burgerlijke overheid het bevoegde gezag is, zoolang niet ten gevolge van de afkondiging van den staat van oorlog of beleg (Ind. Stbl. 1904 No. 372, gewijzigd bij Stbl. 1905 No. 274, 1913 No. 482 en 629) hare bevoegdheden op de militaire autoriteit zijn overgegaan, aangezien eerstgenoemde, zoolang niet anders is bepaald, het hoogste is (Ind. Stbl. 1907 No. 261, gewijzigd bij Stbl. 1914 No. 612 art. 1).

In het bovenaangehaalde artikel van A. W. E. WEIJERMAN wordt betoogd, dat het toekennen van de bevoegdheid tot opvordering aan de burgerlijke overheid, ongewenscht en onnoodig is. Ongewenscht, omdat onder de hoogste Europeesche burgerlijke overheid kan worden verstaan

elk ambtenaar, die zich niet in de onmiddellijke nabijheid van zijn chef bevindt, terwijl in tegenstelling met de bevoegdheid van de militaire overheid, de P. M. S., welke in hare instructie nader is geregeld en aan banden gelegd, eene dergelijke regeling voor de burgerlijke overheid ontbreekt. Zij is trouwens volgens den schrijver onnoodig voor de burgerlijke overheid, omdat wanneer bij „watersnood of eruptie, op groote schaal levensmiddelen aangevoerd of personen weggevoerd moeten worden" — met het oog waarop volgens de boven vermelde toelichting van de Regeering de burgerlijke overheid bedoelde bevoegdheid eveneens diende te bezitten — de overweldigende natuurrampen, welker ontstaan aanleiding zou kunnen geven tot gebruikmaking van de gegeven bevoegdheid, of, bij grooten omvang, gepaard zullen gaan met geheele of gedeeltelijke vernieling van spoor- en tramwegen, zoodat het spoor- en tramwegverkeer van zelf gestaakt moet worden en dus van vordering geen sprake kan zijn, of, bij geringeren omvang, — wanneer dus ook de telegraphische gemeenschap niet verstoord zal zijn — eene vordering onnoodig maken, omdat de gewenschte hulp ook zonder die vordering kan worden verleend met gebruikmaking van de aanwezige beschikbare middelen." (*Indische Gids* 1906 blz. 863, 864, 1023, 1024, 1036, 1037).

Op de bezwaren betreffende de ruime omschrijving in de woorden „hoogste (Europeesche) burgerlijke autoriteit" — vóór 1904 (Stb. 431) sprak het artikel van „den hoogsten gezaghebbenden ambtenaar, waaronder dus ook Inlandsche ambtenaren wáren te begrijpen — werd zoowel door de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij in een schrijven aan den Directeur van Burgerlijke Openbare Werken van 1890, als door de Samarang-Jans Stoomtram-Maatschappij in een schrijven van 1901 aan den Minister van Koloniën gewezen.

Ontgeenzeggelijk kan de algemeene bevoegdverklaring van de „hoogste Europeesche burgerlijke overheid" om tot opvordering over te gaan, tot ongewenscht optreden van burgerlijke ambtenaren aanleiding geven, doch het gevaar daarvoor schijnt niet groot, omdat het gebiedsdeel, waarin opvordering noodig kan zijn, allicht eene residentie zal omvatten, of althans het Hoofd van het gewest in staat zal zijn omtrent de vordering te beslissen, en deze wel niet zonder noodzaak de verantwoordelijkheid voor den maatregel op zich zal wenschen te nemen. Wel kan het tot moeilijkheden aanleiding geven, indien de spoor- of tramweg, welke voor ingebruikneming van staatswege in aanmerking komt, door meerdere gewesten loopt, en de vordering derhalve door meerdere Hoofden van gewestelijk bestuur, ieder voor het eigen gewest, zou moeten geschieden. Dit bezwaar zal zich in het bijzonder doen gevoelen, wanneer de betrokken bestuursambtenaren van meening verschillen over de vraag of de vordering noodig is.

Het betoog van den Heer WEIJERMAN, dat de bevoegdheid voor de burgerlijke overheid ook voor gevallen van groote natuurrampen onnoodig zou zijn, schijnt niet juist, daar vooral op de Buitenbezittingen de telegraphische gemeenschap met Buitenzorg zeer wel verstoord kan zijn, zonder dat de spoor- of tramweg in de getroffen streek geheel onbruikbaar is. Het argument zou trouwens gericht zijn tegen alle decentralisatie in deze, ook tegen

die op militaire autoriteiten en niet alleen tegen die op de burgerlijke overheid.

In Nederland kan blijkens het boven vermeide artikel 50 der Spoorwegwet de vorderingsbevoegdheid voor het geval van oorlog of andere buitengewone omstandigheden door de Koningin uitsluitend op den Minister van Oorlog of den bevelhebber van het leger worden overgedragen.

Bij de geringe uitgestrektheid van het land bestaat aan meerdere bevoegdheid tot overdracht ook geen behoefte.

§ 3. Wijze van opvoeding.

De opvoeding wordt gericht tot den bestuurder van den spoor- of tramwegdienst, of indien deze niet tijdig te bereiken is, tot den hoogsten spoor- of tramweg-ambtenaar, die kan worden bereikt in verband met de noodzakelijkheid dat de opvoeding tijdig wordt ontvangen. Bij gedeeltelijke opvoeding moet worden vermeld, welke onderdelen van den spoor- of tramweg en/of al wat daartoe behoort, wordt gevorderd. Dat in de vordering ook moet zijn aangegeven of het personeel er in is begrepen zooals, in Indië krachtens het voorschrift van lid 1 mogelijk is, wordt niet voorgeschreven, het geen toch wenschelijk ware.

Trouwens ook bij opvoeding van den geheelen spoor- of tramweg, zal duidelijk uit de opvoeding moeten blijken, of het personeel mede wordt opgevorderd. De vordering moet schriftelijk geschieden (c.q. per telegraaf of telefoon). Laatstgenoemde wijzen van overbrenging worden dus met eene schriftelijke mededeeling gelijkgesteld, wat ten opzichte van de telefonische overbrenging niet juist is, en ook niet is overeen te brengen met den onmiddellijk volgende zin, volgens welke in dringende gevallen het geoorloofd is de vordering mondeling (c.q. per telefoon) te doen. In het ontwerp A. C. V. artikel 24 A lid 4 zijn dan ook terecht de woorden „of telefoon” achter „c.q. per telegraaf” geschrapt.

Eene mondelinge vordering moet dadelijk gevolgd worden door eene gelijkkluidende schriftelijke.

Eene nadere bevestiging van de voor eene schriftelijke vordering in de plaats tredende telegrafische is, ook in het ontwerp A. C. V., niet voorgeschreven, hetgeen toch wenschelijk ware met het oog op mogelijke vermindering van het telegram en ten behoeve van de bevestiging der onderteekening.

Welke gevallen tot de dringende zijn te rekenen, waarin de vordering voorloopig mondeling kan geschieden, staat ter beoordeling van de autoriteit, welke de vordering doet.

Wordt zij niet binnen redelijken tijd door eene schriftelijke vordering gevolgd en geschiedt de vordering in andere gevallen niet reeds dadelijk schriftelijk, dan zal zij als niet geldig zijn te beschouwen en zal er geen gevolg aan zijn te geven, daar de betreffende spoor- of tramweg-onderneming er zich tegenover de overheid niet op zou kunnen beroepen.

In de laatst uitgegeven concessies, t. w. de gewijzigde concessievoorwaarden voor de Deli Spoorweg-Maatschappij, vastgesteld bij Gouvernements besluit van 9 September 1912 No. 14 en de gewijzigde concessievoorwaarden voor de stoomtramwegen der Nederlandsch-

Indische Spoorweg-Maatschappij, vastgesteld bij Gouvernements besluit van 28 October 1913 No. 13, is zelfs de bepaling opgenomen, onderscheidenlijk in artikel 25, lid 3 en artikel 12 lid 3, dat de Maatschappij nimmer eenige vordering kan gronden op mondelinge lastgeving van ambtenaren.

(Wordt vervolgd).

A. M. JOEKES.

BIJLAGE I.

ALGEMEEN REGLEMENT VOOR DE SPOORWEGDIENSTEN IN NEDERLANDSCH-INDIË.

(Indisch Staatsblad 1895 No. 300 zooals nader gewijzigd).

Artikel 18.

GEBRUIK VAN SPOORWEGEN ¹⁾ DOOR DEN LANDE TEGEN SCHADELOOSSTELLING.

A. Vordering.

1. Het geheel of gedeeltelijk gebruik van elken spoorweg (of) al wat daartoe behoort, zooals gebouwen, locomotieven, rijtuigen, wagens, magazijnvoorraden en inventarisgoederen, alsmede het bezigen van het personeel — tot het verrichten van diensten, ook op andere tijnen dan die van den Spoorwegdienst, waartoe dat personeel behoort — kan te allen tijde door den Gouverneur-Generaal in het belang van 's Lands dienst tegen schadeloosstelling opgevorderd worden.
2. Indien het in het belang der verdediging van — dan wel ter handhaving of herstelling der veiligheid, orde of rust in eenig gedeelte van Nederlandsch-Indië noodig is tot de in alinea 1 bedoelde opvoeding over te gaan en het, met het oog op de noodzakelijkheid om tijdig te handelen niet mogelijk is vooraf de beslissing van den Gouverneur-Generaal in te roepen of af te wachten, kan, naar gelang door de burgerlijke of door de militaire autoriteit moet worden opgetreden, die opvoeding geschieden door de hoogste Europeesche burgerlijke of militaire autoriteit, in staat de opvoeding te bekwaam tijd te doen.
3. De opvoeding zal schriftelijk geschieden (c.q. per telegraaf of telefoon). Alleen in dringende gevallen zal het geoorloofd zijn haar ook mondeling (c.q. per telefoon) te doen, welke mondelinge vordering echter dadelijk zal gevolgd worden door eene gelijkkluidende schriftelijke vordering. De opvoeding zal gericht worden aan de bestuurders of aan de hoogste spoorweg-autoriteit, die, in verband met de noodzakelijkheid, dat de opvoeding tijdig genoeg voor het beoogde doel ontvangen worde, daartoe in aanmerking kan komen. Deze autoriteit treedt in dat geval in de in dit reglement genoemde rechten en verplichtingen van den bestuurder.
4. Bij gedeeltelijke opvoeding zal moeten worden vermeld welke onderdelen van den spoorweg en (of) al wat daartoe behoort worden gevorderd.

B. Beheer en dienstuitoefening bij opgevorderde spoorwegen.

1. De leiding van den dienst op gevorderde spoorwegen of gedeelten daarvan en het toezicht op het gebruik van gevorderde onderdelen van spoorwegen en (of) al wat daartoe behoort, berust bij de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie.
2. Indien de gemeenschap met het gebied, waarin een opgevorderde spoorweg of eenig gedeelte daarvan is gelegen, verbroken is, dan wel bijaldien het, met het oog op de noodzakelijkheid om tijdig te handelen, niet mogelijk is, dat het bepaalde in de voorgaande alinea ten aanzien van eenen opgevorderden

¹⁾ Waar in de artikelen 18, 19 en 19a gesproken wordt van „spoorwegen” worden daarmede bedoeld de baan (nauwel onder- als bovenbouw), de stations-emplacemen ten met al wat daartoe behoort (ca. waterkranten, drasschijven, rolwagens, enz.), de kassaverken, alsmede de telegraaf- en telefoonsystemen met de daarbij behoovende leidingen.

spoorweg of eenig gedeelte daarvan aanstands toepassing vindt, wordt de leiding van den dienst en het toezicht op dien spoorweg of dat gedeelte daarvan uitgeoefend door eene commissie, bestaande uit den hoogsten aanwezigen spoorwegambtenaar en — naar gelang de opvoeding door de burgerlijke of door de militaire autoriteit is geschied — uit de hoogste burgerlijke of militaire autoriteit, totdat de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie in staat is de leiding en het toezicht op zich te nemen.

3. Door de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie of, in het sub. 2 hiervoren bedoeld geval door de daar genoemde commissie, kan, indien zij zulks in 's Lands belang noodig oordeelt, het beheer en de diensttoefening tijdelijk opgedragen worden aan personen, die niet tot den opgevorderden spoorweg behooren.
4. Zoolang een zoodanige opdracht niet heeft plaats gehad, blijven de bestuurders van een opgevorderden spoorweg belast met het beheer en de diensttoefening, waartoe hun zoo noodig militaire bijstand kan worden verleend.

Artikel 19.

BESCHIKKING OVER DE SPOORWEGEN DOOR DEN LANDE ZONDER SCHADELOOSSTELLING WEGENS WINSTDERIVING.

A. Bevelen.

- a. In het belang der verdediging van —, dan wel tot handhaving of herstelling der veiligheid, orde en rust in eenig gedeelte van Nederlandsch-Indië kan de Gouverneur-Generaal bevelen, dat:
 1. de aan eenen spoorweg toebehoorende of daarop slechts tijdelijk aanwezig zijnde locomotieven, rijtuigen, wagens, magazijnvoorraden en inventarisgoederen van bepaalde plaatsen verwijderd en naar bepaalde plaatsen vervoerd worden, met het doel het gebruik er van aan den vijand te onttrekken;
 2. de dienst op een spoorweg geheel of gedeeltelijk worde gestaakt;
 3. een spoorweg en hetgeen daartoe behoort vernield of tijdelijk onbruikbaar gemaakt worden.
- b. Indien het met het oog op de noodzakelijkheid om tijdig te handelen niet mogelijk is vooraf de beslissing van den Gouverneur-Generaal in te roepen of af te wachten, kunnen, naar gelang door de burgerlijke of door de militaire autoriteit moet worden opgetreden, de sub a bedoelde bevelen worden gegeven door de hoogste Europeesche burgerlijke of militaire autoriteit, in staat die bevelen te bekwaamertijd te geven.
- c. Het voorgeschreven bij artikel 18, A, 3, is van toepassing op de bij dit artikel sub a bedoelde bevelen.
- d. In het bevel moet, in hoofdteksten, duidelijk vermeld worden:
 1. welk materieel, alsmede welke magazijnvoorraden en inventarisgoederen moeten teruggetrokken worden en waarheen;
 2. welk vervoer moet worden gestaakt en op welke lijn gedeelten;
 3. wat vernield of tijdelijk onbruikbaar gemaakt moet worden.

B. Verplichtingen van de bestuurders.

- De bestuurders van den betrokken spoorweg zijn verplicht:
1. aan vorenbedoelde bevelen onmiddellijk te voldoen op de wijze als bepaald in de door of van wege de macht of de autoriteit, door wie de bevelen worden gegeven, te verstrekken voorschriften;
 2. toe te laten, dat de ter zake noodige handelingen van 's Landswege worden verricht.

C. Herstel van schade en schadevergoeding.

- a. Zoo spoedig als het Staatsbelang dit gedooft, ter beoordeling van den Gouverneur-Generaal, wordt op zijn bevelen op 's Lands kosten:
 1. al hetgeen teruggetrokken is, teruggevoerd naar de plaats, waar het zich vóór de terugtrekking bevond, tenzij de betrokken spoorwegbestuurders daarvoor eene andere bestemmingsplaats aangeven, in welk geval de eventueel daaruit voortvloeiende meerdere vervoerkosten voor rekening van den

spoorweg komen; het terugvoeren kan aan de bestuurders worden opgedragen;

2. al hetgeen vernield of tijdelijk onbruikbaar gemaakt is, in den vorigen toestand hersteld; de uitvoering dezer werkzaamheden kan, indien de spoorwegbestuurders zulks wenschen, hun geheel of gedeeltelijk door den Gouverneur-Generaal worden opgedragen.
- b. Behoudens vergoeding van de kosten, verbonden aan de uitvoering van de sub A van dit artikel bedoelde bevelen, hebben de ondernemers van den spoorweg geen recht op ander herstel van schade dan dat sub a hiervoren, noch op schade-loosstelling wegens winstderiving, welke eventueel het gevolg mocht zijn van de uitvoering der sub A bedoelde bevelen.

Artikel 19a.

VERPLICHTINGEN VAN BESTUURDERS EN BEAMTEN VAN SPOORWEGEN TEGENOVER DE PERMANENTE MILITAIRE SPOORWEG-COMMISSIE.

1. A. Bestuurders en beamten van spoorwegen zijn verplicht:
 - a. eene eventuele benoeming tot buitengewoon lid van de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie te aanvaarden;
 - b. aan de leden der commissie vrijen toegang te verlenen tot den weg, de daarbij behoorende werken, gebouwen en treinen op den voet van artikel 26 van dit reglement;
 - c. aan de commissie alle door of namens haar te vragen inlichtingen te verstrekken, zoodra de commissie in deze vragen, tekeningen en verdere bescheiden, een en ander omtrent zaken van den spoorwagedienst, voor zover deze niet óp het geldelijk beheer der onderneming betrekking hebben;
 - d. zorg te dragen voor geheimhouding van de hun door die commissie verstrekte treinstrengelingen betreffende het militair vervoer in geval van oorlog, opstand of andere buitengewone omstandigheden.
- B. Bestuurders van spoorwegen zijn bovendien verplicht:
 - a. aan de commissie alle door of namens haar te vragen plans, tekeningen en verdere bescheiden, als bedoeld onder A letter c te verstrekken;
 - b. graphische voorstellingen van de dienstregeling en van elke daarin gebrachte wijziging, zelfs ongevraagd, aan voornoemde commissie te zenden;
 - c. ingeval van opvoeding van den spoorweg zich bij de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie, dan wel in het geval bedoeld in de tweede alinea van Hoofdstuk B. van artikel 18 bij de aldaar genoemde commissie te doen vertegenwoordigen door een of meer aan hun dienst verbonden personen, voorzien van een onbeperkte volmacht om in hun naam op te treden.
2. Daartoe aangezocht, zullen de bestuurders van spoorwagediensten met de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie in overleg behoren te treden:
 - a. omtrent het gebruik (in vredesdij) van de inrichtingen en van het materieel van den spoorweg tot het houden van oefeningen in het op- en afladen van militaire treinen;
 - b. omtrent het (in vredesdij) wijzigen of verbeteren van de rijtuigen en wagens der spoorwegen, ten einde deze voor het vervoer van troepen, krijgsmaterieel, rij-, draag- en trekkers geschikt te maken;
 - c. omtrent het toelaten op de spoorwegen van locomotieven, rijtuigen en wagens, welke voor rekening van het Departement van Oorlog voor militair gebruik zijn aangeschaft.
- Uitgaven, voortvloeiende uit de voor de onder a, b en c vermelde onderwerpen te treffen regelingen, zijn aan de ondernemers van den spoorweg te vergoeden door den Lande.
3. Op voorstel van den Commandant van het Leger en Chef van het Departement van Oorlog in Nederlandsch-Indië kan de Gouverneur-Generaal, zoo het overleg, in punt 2 van dit artikel bedoeld, niet tot overeenstemming leidt, een termijn tot het voeren van nadere onderhandelingen bepalen en, wanneer ook deze verstrijkt, zonder dat overeenstemming is verkregen, de voor deze onderwerpen noodige regelingen zelf vaststellen.

WET VAN DEN 9^{de} APRIL 1875 TOT REGELING VAN DEN
DIENST EN HET GEBRUIK DER SPOORWEGEN.

(Ned. Staatsblad No. 67 zooals nader gewijzigd).

Artikel 17.

Wegens redenen van staatsbelang kan staking van de dienst door Ons worden bevolen.

Artikel 23.

Ingeval van oorlog of andere buitengewone omstandigheden kan geheele of gedeeltelijke onbruikbaarmaking van de baan en de daarop aanwezige bruggen, telegraaflijnen en seintoestellen door Ons worden bevolen.

Ingeval er onbruikbaarmaking, krachtens bedoeld bevel, heeft plaats gegrepen, wordt de spoorweg, zoo spoedig als het staatsbelang zulks gedooft, op Ons bevel en op kosten van het Rijk in vorige toestand hersteld.

Artikel 24.

Wordt staking van de dienst door Ons voor belangen van 's Lands verdediging bevolen, dan kan door Ons tevens worden bepaald, dat alle locomotieven, tenders, rijtuigen, wagens en ander materieel van den spoorweg verwijderd worden.

De Minister van Oorlog wijst in dit geval de plaats of plaatsen aan, waarheen dat materieel moet worden vervoerd.

Artikel 30.

Het geheel of gedeeltelijk gebruik van elken spoorweg en van het aan eene spoorwegonderneming toebehoorende materieel kan ten allen tijde door Ons, in het belang van 's Rijks dienst, tegen schadeloosstelling worden gevorderd.

Ingeval oorlog of andere buitengewone omstandigheden dat gebruik voor 's Rijks dienst in het belang van 's Lands verdediging noodig maken, kan de bedoelde vordering krachtens machtiging van Ons geschieden door den Minister van Oorlog of door een bevelhebber van het leger.

De schadeloosstelling wordt, bij gebreke van mannelijke schikking, door den rechter bepaald.

EENIGE OPMERKINGEN OVER HET BEHEER
VAN GOEDERENLOODSEN UIT DE PRACTIJK

II. ONTVANGEN VRACHT- EN IJLGOEDEREN.

a. In de loods te behandelen goederen.

Ofschoon Soerabaia-kotta jaarlijks een aanzienlijke hoeveelheid goederen ontvangt, is het toch voornamelijk een verzendstation en is de loods hoofdzakelijk voor te verzenden goederen ingericht.

Het voor de behandeling van ontvangen vracht- en ijlgood aangewezen personeel is daarom dan ook heel wat geringer in aantal dan dat voor te verzenden goederen. Het bestaat eerstens uit den houder van de onderkas. Deze schrijft de berichten van aankomst der zendingen uit, welke berichten door de Chineesche aannemers rondgebracht worden. Ter voorkoming van reclames bij het berekenen van staan- of liggeld wordt eene werkwijze toegepast, die, naar hier vermeend, alle moeilijkheden ondervangt. De berichten van aankomst worden n.l. in een déchargeboek ingeschreven, waarin door den ge-

adresseerde voor de ontvangst van 'dat bericht wordt afgeteekend, terwijl tevens het uur van afgifte wordt aangegeven. Zou dit theoretisch reeds voldoende zijn, daar aldus duidelijk is na te gaan of een gedresseerde al dan niet in staan- of liggeld vervallen is, praktisch is dit niet juist, daar dat déchargeboek allicht voor het rondbrengen van andere zendingen gebezigd en dus niet te raadplegen is, nog daargelaten dat een telkens opslaan van dat boek wel wat tijdrovend is. Te Soerabaia-kotta is daarom een stempel in gebruik met de woorden „afgegeven ten uur min.” Elk bericht van aankomst wordt hiermede aan de bovenzijde afgestempeld en vult de rondbrenger dier berichten in tegenwoordigheid van den ontvanger het uur van afgifte in. Bij de inontvangstname van het goed is dus onmiddellijk na te gaan, wat eventueel door den gedresseerde aan boete te betalen is, zoodat reclame van zijne zijde absoluut is uitgesloten.

De houder van de onderkas houdt verder aantekening van datum en trein van ontvangst en terugzending van vreemd materieel, terwijl hij verder den loodschef opgeeft, welke wagens naar zijsporen gerangeerd moeten worden ter afschrijving van de noodige rangeerorders.

's Middags stórf hij al het in den loop van den dag ontvangen geld overeenkomstig zijne dagstaten bij den Kashouder van Soerabaia-kotta.

Voorts is met de rectificatie en inboeking der ontvangen zendingen een Europeesche klerk belast. Deze behandelt verder, na het sluiten van de loods, aan het station de met latere treinen aangebrachte zendingen en in eventueel de vrachten van goederen, welke de gedresseerden dadelijk wenschen te ontvangen b.v. van groenten- en vruchtenzendingen. Deze gelden stórf hij daarna bij den Kashouder.

Behalve deze twee Europeesche beambten is nog het volgende inlandsch personeel aanwezig.

Aan het station zijn twee mandoers, die afwisselend dienst doen, belast met het ontvangen via den stationschef van de stukken van den hoofdconductor en pakmeester van elken trein. Zij gaan de sluitingen en plombierungen na, overtuigen zich waar dit mogelijk is, van de aanwezigheid van de volgens de stukken zich in de wagens bevindende colli, noteeren alle onregelmatigheden en deze verhelpende waar dit mogelijk is, stellen zij den Chef van de loods telefonisch of schriftelijk daarmee in kennis. Elken morgen doen zij den loodschef een opgave toekomen van de onregelmatigheden van den vorigen dag, zoodat het ontbreken van stukken, het vermissen van colli, het doornemen van voor andere stations bestemde goederen enz. Bij dit laatste geval teekenen zij tegelijk aan met welken trein zij de colli terugzonden. Is de loodschef dus ook maar eenigszins actief, zoo kan hij elke onregelmatigheid herstellen. Het plombenummer van een wagen, die zonder stukken aangebracht is, kan telegrafische navraag naar den gedresseerde en de totaalvracht mogelijk maken, het raadplegen van treinrapporten kan hem doen weten, waar een wagen in den trein gezet werd, enz.

Verder houden die mandoers voor den loodschef een register bij van alle zendingen die dagelijks aankomen.

Hieronder volgt een voorbeeld ervan:

Trn.	Wagen	Inhoud	Afkomstig	Aanmerk.	Geadress.
33	G. 280	4 kisten mine- raalwater	Dr.		Apollo
		3 zakken djacé	Ps.	1 karoeng roesak	Pa Arsat
	Grij 2295	2 ledige wagens	Sgo.		CLoods
		4114) W.L.			
3	Gr. 441	K.S.M. Bereide koffie	Dg.	Plomb. 15 Pas. No. 14	Mirandolle Volte
	Er 774	} Brandhout	Mst.		Hadji Rawie
	723		Mn.		Een kist volgt
	Pr. 43		40 rails 1 kist		

Elken morgen wordt dit „stationsregister” (in den regel wordt hiervoor een agendaboek bezigd) naar de loods gebracht, waar de chef dus een zuiver beeld krijgt van de zendingen en wagens, die den vorigen dag zijn aangebracht.

Het heeft in den beginne vrij veel moeite gekost het betrokken personeel i.c. dus de twee mandoers, er toe te brengen dit werk goed en nauwkeurig te verrichten, doch thans gaat alles van een leien dakje.

Verder worden alle aangebrachte wagens voorzien van een krijtopschrift (liefst zoo dicht mogelijk bij het dak met het oog op mogelijk wegregenen), aangevende datum en treinnummer van aankomst. Natuurlijk kan hier ook het kleurensysteem toegepast worden, al lijkt, in verband met de inrichting van het stationsregister, de toegepaste methode beter. Het emplacement alfoopende ziet de loodschef dus onmiddellijk of een wagen niet te laag op zijn emplacement is blijven staan, terwijl hij door raadpleging van het hierboven genoemd stationsregister bij den datum en trein, welke het krijtopschrift van den wagen vermeldt, dadelijk weten kan wie de in gebreke van lossing gebleven geadresseerde is en de noodige maatregelen tot beboeten kan nemen.

Behalve deze mandoers, die zooda ik reeds zeide, aan het station werken, is nog een zelfde „buitenmandoer” als bij de verzonden goederenafdeeling belast met de afgifte van goederen buiten de loods.

Deze wijst den ontvanger zijn wagen aan en daar hij eveneens in het bezit is van een stel seriesleutels, ontsluit hij den wagen op vertoon van den gequitteerden vrachtbrief en levert de zending af.

Van alle afgeleverde zendingen houdt hij in een déchargeboek aantekening onder vermelding van den datum. Ziet hij dat de gequitteerde vrachtbrief, zooda herhaaldelijk gebeurt, geruimen tijd na de voldoening der vracht en bijkomende kosten bij hem wordt aangeboden ter aflevering der zending, zoo rapporteert hij zulks den loodschef, die eventueel staan- of liggeld oplegt.

Controle op de spoedige inontvangstname der aangebrachte zendingen is dus mogelijk door den loodschef zelf, door middel van het krijtopschrift van den wagen, en door den buitenmandoer, door middel van den gequitteerden vrachtbrief.

De ontvangens stukgoederen worden, voor zoover zij in den bagagewagen geladen zijn, aan het station gelost en daar dan ook later afgegeven. Voor het overige worden zij zooveel mogelijk aan de wagens afgeleverd, na er door de loodskeelies uit te zijn gehaald. 's Middags worden de op den dag niet afgehaalde stukgoederen zooveel

mogelijk gelost en in de loods opgeslagen en wel naar de opgave van den houder van de kas voor ontvangens vrachtgoederen, die uit zijne vrachtbrieven zien kan welke stukgoedingen onafgehaald zijn gebleven.

De buitenmandoer teekent afzonderlijk aan, welke stukgoederen door hem in de loods zijn opgeslagen. Hij voorziet de colli van het wagnummer in krijt ter betere terugvinding der zendingen. Ook hier zoo natuurlijk het kleurensysteem met succes kunnen worden toegepast.

Niet steeds is het evenwel de buitenmandoer die de aangekomen stukgoedingen lost en in de loods opslaat. Voornamelijk op Zondagen (en in tijden van wagengebrek dagelijks) worden met stukgoederen beladen wagens in de loods gerangeerd en daar door de laadmeesters gelost om ze weder te benutten. Wordt de buitenmandoer niet met de lossing in kennis gesteld, zoo bezorgt hem dit bij de aflevering der goederen, die hij nog in den wagen denkt, veel last.

Ter voorkoming hiervan is daarom in de loods een groot bord aangebracht, waarop de betrokken laadmeester het nummer van den door hem gelosten wagen, den inhoud en de plaats van opslag vermeldt. De buitenmandoer raadpleegt dus bij afgifte van goederen eerst het bord en bespaart zich daardoor dikwijls vruchteloos zoeken.

Is hiermee alles over ontvangens stukgoederen aangegeven, zoo zou thans aan de beurt moeten komen:

b. *Buiten de loods te behandelen goederen.*

In werkelijkheid is evenwel de grens tusschen deze twee categorieën niet zoo scherp te trekken als bij de te verzenden goederen, ja, bestaat zelfs die grens eigenlijk niet, daar de twee deelen telkens in elkaar loopen. In het eerste deel heb ik verschillende punten behandeld, die eigenlijk in deze afdeeling thuis hooren. Ik vermeen dus met een verwijzing daarnaar te kunnen volstaan en teken nu slechts aan, dat de buitenmandoer bij geplombeerde en (of) verzegelde wagens zich bij de afgifte overtuigt van den goeden toestand ervan en ook den geadresseerde erop wijst en wel ter voorkoming van reclame. Verder is dien buitenmandoer opgedragen zijn volle aandacht aan de spoedige terugzending van vreemd materiaal te schenken en den loodschef dadelijk van het leeg zijn dier wagens kennis te geven ter spoedige terugzending.

Ik wensch evenwel nog even de aandacht te vestigen op eene andere wijze van controle op de afdeeling ontvangens vrachtgoed.

Wanneer in een wagen zich meerdere stukgoedingen bevinden, kan de buitenmandoer bij de afgifte van één zending niet constateeren of de overblijvende colli overeenkomen met de bijbehoorende stukken, omdat hij die stukken niet dadelijk in handen krijgt, maar eerst wanneer de zendingen in ontvangst worden genomen. Betreft het nu een wagen met zooveel colli, dat de loodsmandoers aan het station die niet konden vergelijken met de stukken, dan wordt een manco of een teveel eerst vrij laat opgemerkt.

Om dit te voorkomen kan van het stationsregister middels carbonpapier een doorschrift worden gemaakt, welk doorschrift elken morgen den buitenmandoer ter hand wordt gesteld. Weet deze nu uit het doorschrift den inhoud van elken wagen, kan hij elke onregelmatigheid dus dadelijk

opmerken, datzelfde doorschrift kan voor den loodschef een uitstekend contrôlemiddel zijn.

Indien de buitenmandoor op het doorschrift bij elke door hem afgeleverde zending een kruisje zet, kan aan het einde van den dag zuiver worden vastgesteld, welke zendingen nog niet afgeleverd zijn. Toont eene vergelijking met de bij den beheerder van de onderkas berustende vrachtbrieven der onafgehaalde zendingen verschillen aan met den staat van den buitenmandoor, zoo zijn óf ontvangers in gebreke gebleven hunne zendingen weg te halen, waarvoor zij eventueel gestraft kunnen worden, óf de buitenmandoor heeft eene verkeerde zending afgeleverd en is allicht de fout nog te redresseeren. Eene kleine vermeerdering van werk dus, waartegenover een zuivere contrôle op publiek, mandoor, ja zelfs op den onderkasbeheerder verkregen wordt.

SOERABAIA, Mei 1913.

F. DE HOOG.
Stationscommissie S.S.

WETTELIJKE BEPALINGEN OMTRENT DE DIENSTVOORWAARDEN EN DE DIENST- EN RUSTTIJDEN VAN SPOOR- EN TRAMWEGPERONEEL.

In aansluiting aan mijn bijdrage in het Januari-nummer van dit tijdschrift onder bovenstaanden titel, acht ik het van belang de aandacht te vestigen op hetgeen de Nederlandsche Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk Besluit van 8 September 1908 No. 25 „tot het onderzoeken van de vraag of en, zoo ja, op welke wijze in het thans gevolgde beleid betreffende spoorwegen-verandering ware „aan te brengen”, in haar ook in andere opzichten zeer lezenswaard verslag van 24 Mei 1911 over de onderwerpelijke kwestie heeft betoegd.

Duidelijkshalve citeer ik eenigszins uitvoerig; de cursiveringen zijn van mij.

ZORG VOOR HET PERONEEL.

De bespreking van dit onderwerp bij de behandeling der vraag, in hoever het spoorwegbedrijf op deugdelijke wijze hier te lande wordt uitgeoefend, berust op de overtuiging, dat eene goede uitvoering van het spoorwegbedrijf nauw samenhangt met het welzijn van het personeel.

Terwijl hier te lande het regeeringsbeleid ten aanzien der spoorwegen reeds sedert lang de richting heeft gevolgd eener toenemende inmenging in het bedrijf, zoowel op het gebied der vrachtprijzen als op dat der dienstuitvoering, trok tot het jaar 1903 het welzijn van het spoorwegpersoneel slechts in geringe mate de aandacht der Regeering.

Wel vond het onmiskenbaar verband tusschen de geschiktheid van dat personeel voor zijne taak en de veiligheid van het verkeer, erkenning in enkele bepalingen van het in 1875 vastgestelde Algemeen Reglement voor den Dienst op de Spoorwegen. Men trof aldaar aan eischen van bekwaamheid voor de machinisten (art. 88), beperking der indienststelling van vrouwelijk personeel (art. 95), den elsch der kennis van lezen en schrijven, de bevoegdheid des Ministers om het ontslag van ongeschikt personeel te vorderen (art. 96) en eindelijk in art. 113 eene beperking van den diensttijd.

Laatstebedoelde beperking werd geregeld in de volgende beknopte bewoordingen.

„De diensttijd van de beamten en bedienden van de spoorweg-diensten wordt zoo geregeld, dat zij, behoudens onvoorziene

omstandigheden, onafgebroken, geheel vrij en buiten elke dienst, „en elke bemoeienis van den spoorweg zijn, des nachts gedurende acht uren en bij nachtdienst, des daags gedurende tien uren”.

In 1899 werd deze bepaling vervangen door meer uitgebreide en voor het personeel aanmerkelijk gunstiger voorschriften betreffende de dienst- en rusttijden.

Buiten de bovenvermelde voorschriften in het belang der veiligheid echter werd geen aanleiding gevonden tot eene rechtstreeksche inmenging in de verhouding tusschen de exploitierende ondernemingen en haar personeel. Men was blijkbaar van oordeel, — ook in 1890 bij de invoering der thans geldende spoorwegregeling — dat die verhouding uitsluitend een privaatrechtelijk karakter draagt en vertrouwde, dat de zorg voor het te allen tijde beschikbaar hebben van de vereischte arbeidskrachten gerustelijk aan de maatschappijen kon worden overgelaten.

Door de spoorwegstaking van Januari 1903 werd dit vertrouwen geschokt. Men kwam tot de overtuiging, dat de voor eene ongestoorde uitoefening van het spoorwegbedrijf onmisbare medewerking van het personeel niet voldoende was verzekerd. Bij de wet van 11 April 1903, Stbl. No. 101 werd straf bedreigd tegen dienstweigering en staking, indien daarvan het oogmerk is om stremming in het spoorwegverkeer te veroorzaken.

De Regeering meende echter, dat tegelijkertijd aan de spoorwegbeamten arbeidsvoorwaarden behoorden te worden gewaarborgd, welke naar het oordeel der overheid billijk zijn te achten. Dit gewijzigde standpunt leidde tot wijziging van de tot dien tijd gehuldigde opvatting, dat de verhouding der spoorwegmaatschappijen tot haar personeel geene andere inmenging van overheidswege vereischt dan om onmiddellijk noodig is ter verzekering van de veiligheid van het verkeer.

Door de opneming in het Algemeen Reglement voor den Dienst op de Spoorwegen van art. 113bis (K. B. van 7 April 1903, Stbl. No. 66, nader gewijzigd bij K. B. van 29 Juni 1907, Stbl. No. 156.), trok de Regeering de regeling der dienstvoorwaarden van het spoorwegpersoneel aan zich, al dan niet in overeenstemming met de spoorwegondernemingen.

Ook op het gebied der dienst- en rusttijden werden voorschriften ingevoerd, ten deele voortspruitende uit andere overwegingen dan vooreen bidden-gegoden. Niet meer alleen de zorg voor de veiligheid werd tot maatstaf genomen, maar ook aan de zedelijke en maatschappelijke belangen van het personeel werd in ruime mate invloed toegekend. Door de toevoeging der artt. 121—132 aan het bovenbedoelde Algemeen Reglement (K. B. van 13 Juli 1905 Stbl. No. 235) verkregen de bepalingen op dit gebied, welke reeds bij K. B. van 9 Februari 1899 (Stbl. No. 69) vooral met het oog op de veiligheid waren herzien, eene principieel belangrijke uitbreiding.

De vaststelling der dienstvoorwaarden van het spoorwegpersoneel door de Regeering en de regeling der dienst- en rusttijden uit andere overwegingen dan die der veiligheid zijn maatregelen, die de grondslagen, waarop in 1890 het spoorwegwezen werd gevestigd, hebben aangeast. De vrijheid tot regeling van het bedrijf, die het kenmerk vormt der bijzondere onderneming, op het gebied der spoorwegen reeds in zoo menig opzicht benoemd, werd thans, ook wat de verhouding tegenover het personeel betreft, door eene ingrijpende staatsbemoeiing beperkt.

De Commissie heeft gemeend, zich in algemeenen zin rekenschap te moeten geven van de gevolgen dezer zwenking in het spoorwegbeleid.

In de eerste plaats het oog richtende op den toestand van het spoorwegpersoneel, verkrijgt men de overtuiging dat deze dienstgevoele aa-merkelijk is verbeterd.

De in het jaar 1903 ingestelde enquête heeft aan het licht gebracht, dat toentertijd in de verhouding der maatschappijen tot haar personeel tekortkomingen bestonden. De voor het personeel zooveel gunstiger regeling der dienstvoorwaarden — vooral wat de loonen betreft — en der dienst- en rusttijden, tot stand gekomen onder den invloed van de tegenwoordige Regeeringsbevoegdheid, hebben vele der toen gebieken misstanden doen verdwijnen.

Of nu de verbeterde toestand geheel aan billijke eischen voldoet? Eene zelfstandige overtuiging dienaangaande zoo zich de Commissie alleen hebben kunnen verschaffen door het instellen van eene enquête, gelijk zij in 1903 door de daartoe benoemde

Staatscommissie werd gehouden. Hieraan viel natuurlijk niet te denken en de Commissie moet zich derhalve onthouden van beantwoording van de vraag, of het in 1903 beoogde doel, het verzekeren van de geregelde uitoefening van het spoorwegbedrijf, mede door eene billijke regeling van de dienstvoorwaarden van het personeel, bereikt is. Mocht daaraan nog het een en ander ontbreken, de Commissie acht het aannemelijk, dat dit alsdan in verband staat met de financiële draagkracht der maatschappijen, waarmede ook bij de herziening van Januari 1911 wel rekening zal zijn gehouden.

Wat betreft de organisatie ter verzekering van deugdelijke dienstvoorwaarden aan het personeel, zoals zij in 1903 werd tot stand gebracht, de Commissie is van oordeel, dat zij op zich zelve beschouwd, de noodige waarborgen schenkt voor eene billijke behandeling van het personeel. Telken vijftien jaren moeten die dienstvoorwaarden worden herzien. Deze bepaling heeft het gevolg dat zij onafgebroken aan de controle en overweging der Regeeringsorganen onderworpen worden.

Ook de wijze, waarop bij de dienstvoorwaarden aan het personeel, zoo door de gelegenheid tot het indienen van klachten als door het instituut der scheidsrechten, waarborgen zijn verschaft tegen onbillijke bejegening, kan geacht worden aan redelijke eischen te voldoen.

Intusschen kan men niet volstaan met eene beschouwing van de personeelaangelegenheden uitsluitend uit het oogpunt der belangen van het personeel. De vraag, of de tegenwoordige regeling bevredigend is aan de algemeene belangen van het spoorwegbedrijf, eischt in niet mindere mate de aandacht.

De beschouwing uit dit oogpunt gaf aanleiding tot het uiteen der volgende bezwaren.

Betwijfeld werd, of een zoo ingrijpende maatregel als de vaststelling door de Regering van de dienstvoorwaarden van het personeel werd gerechtvaardigd door de beperking van de vrijheid van dat personeel ingevolge de nieuwe artikelen, (art. 358 bis, ter en quater) van het Wetboek van Strafrecht, doch toch alleen onrechtmatige verbreking der arbeidsovereenkomst werd strafbaar gesteld, immers eene zoodanige, waarbij de overeengekomen opzeggingstermijnen niet worden in acht genomen.

Voorts scheen het niet wel mogelijk, de thans aangenomen verdediging van de taak der behartiging der aangelegenheden van het spoorwegpersoneel tusschen de exploiteerende Maatschappijen en de Regering aan te merken als een gezonden toestand; die op den duur zonder nadeel voor het algemeen belang zou kunnen worden bestendigd.

Er werd op gewezen, dat op dit gebied aan de Regering een recht van inmenging is gegeven in een particulier bedrijf als overigens nergens bekend is. Aldus beslist eene macht, welke voor de resultaten van het bedrijf geen verantwoordelijkheid draagt, over de hoofdelementen van het bedrijfsleven, zonder daarbij noodzakelijk te worden geleid door motieven, aan de belangen van het bedrijf ontleend. Door dit stelsel, waarbij het verband tusschen uitgaven en inkomsten aan den invloed van den ondernemer wordt onttrokken, moeten de veerkracht en de ondernemingsgeest, aan het particuliere bedrijf eigen, worden ondermijnd.

Bovendien hebben de sedert 1903 genomen maatregelen geleid tot de uiterste opdringing der centralisatie bij de behandeling der personeelzaken.

Het Staatsozicht oefent eene tot in alle bijzonderheden afdelende controle uit op de regeling van den arbeid van het personeel en richt zich wegens elke klacht tot de besturen der maatschappijen. De hoofdamtaren moeten hun tijd en werkkraft, die overdeeld aan de algemeene bedrijfsleiding gewijd behoorden te worden, besteden aan het ontlenen dezer klachten, terwijl aan de hooger ambtenaren op de lijnen, die de aangewezen personen zouden zijn voor eene grootdeels zelfstandige behandeling der personeelzaken, geen beslissing kan worden overgelaten. Laatstbedoelde ambtenaren verliezen daardoor de opgewektheid om zich ernstig met de personeelbelangen bezig te houden en tevens het bij de spoorwegexploitatie onmisbare prestige bij het lagere personeel.

Ook wordt dit personeel niet het meest gebaat door regelingen, die uitsluitend van bovenaf worden vastgesteld en niet zonder groote vertraging met de wisselende eischen van tijd en plaats

in overeenstemming kunnen worden gehouden. De gewenschte geest van tevredenheid en opgewektheid bij het personeel kan langs den weg dezer centralisatie niet bereikt worden.

Uit een godelijk oogpunt moet het van Staatswege vaststellen van regelen voor de dienstvoorwaarden en de dienst- en rusttijden van het personeel der spoorwegmaatschappijen leiden tot onnoodige opdringing van uitgaven. Daar niet voldoende rekening kan worden gehouden met eiken bijzonderen toestand, zal men ter vermindering van klachten bij het stellen van algemeene regelen voor de loonen, de dienst- en rusttijden en de overige dienstvoorwaarden dikwijls te ver gaan.

In verband met deze bezwaren, welke vrij algemeen door de Commissie werden gedeeld, werd het denkbeeld overwogen, of op deze regeling niet ten deele zou kunnen worden teruggekomen, in dien zin dat de Staat, thans de in 1903 aanvaarde verplichting, om aan het spoorwegpersoneel goede dienstvoorwaarden te bezorgen, vervuld achtende, zich verder — behoudens de overheidszorg voor de veiligheid van het verkeer — met een represiel toezicht tot wering van misbruiken zou tevreden stellen.

Voor deze beschouwing mocht in theorie veel pleiten, de Staatscommissie meent echter niet te mogen verwachten, dat het in 1903 ingenomen standpunt voorshands zal worden prijsgegeven.

Neemt men echter aan, dat de vaststelling der dienstvoorwaarden door de Regeering nog gedurende geruimen tijd zal worden gehandhaafd, dan volgt hieruit tevens, dat omtrent de beteekenis dier vaststelling geen twijfel behoort te bestaan.

Ter dezer zake is een verschil van meening aan den dag getreden, in de praktijk niet zonder belang.

Van de zijde der Regeering worden de vastgestelde dienstvoorwaarden als voor de maatschappijen volstrekt bindend beschouwd, in dien zin, dat door haar zelfs geen gunstiger voorwaarden mogen worden toegeleend.

Daarentegen wordt door H.J.S. in haar adres aan de Tweede Kamer, dd. 9 Maart 1910 (bijlage VII van dit rapport), het standpunt verdedigd, dat die vaststelling slechts een minimum zou betreffen, bevonden betwek de maatschappijen niet mogen gaan, maar dat zij wel mogen overschrijden.

Dit standpunt heeft toepassing gevonden bij de nieuwe, aannodens nader te bespreken, pensioenregeling, welke van 1 Januari 1910 af door H.J.S. is ingevoerd, en onder meer dit gevolg heeft, dat thans hare beambten bevestigd zijn van korting op de bezoldiging voor hun pensioen, welke korting echter voor de S.S.-beambten tot 3 pct. op de bezoldiging is blijven bestaan. Het inkomen dezer beambten, die toch reeds in het algemeen lager bezoldigd waren dan de H.J.S.-beambten, is nu beduidend lager dan dat der laatstbedoelden.

Waar, als gevolg van de tegenwoordige spoorwegregeling, op tal van plaatsen personeel van verschillende maatschappijen in gelijksoortige betrekkingen nevens elkander dienst doet, zal gemis van uniformiteit in de dienstvoorwaarden, vooral in de inkomsten, steeds aanleiding geven tot klachten aan het adres der Regeering, terwijl deze niet in staat is, die uniformiteit te verzekeren, indien de maatschappijen de dienstvoorwaarden niet als een volstrekten vorm, maar slechts als minimum harer verplichtingen hebben op te vatten.

Welke van deze beide meeningen ook als de juiste en de meest wenschelijke is te beschouwen — eene vraag waaromtrent in de Commissie geen eenstemmigheid heerschte — in elk geval zal, zoals boven werd opgemerkt, de bestaande onzekerheid omtrent dit punt dien te worden weggenomen.

Voor wat de laatste beschouwingen der Staatscommissie betreft, zoo wil het mij voorkomen, dat, mocht het ook de bedoeling van den Directeur van Gouvernementsbedrijven zijn, om door invoering der door hem ontworpen artikelen in de Algemeene Spoor- en Tramwegreglementen een uniformiteit in dienstvoorwaarden bij de particuliere Spoor- en Tramwegondernemingen onderling en ook tusschen die ondernemingen en den Staatsexploitant te bereiken, dat doel door invoering dier artikelen niet zal

worden bereikt. Zoo zal ingevolge het nieuwe artikel 3a (resp. 4a) o. a. de „loonregeling“ van de onderscheidene categorieën van personeel in het bij dat artikel bedoelde, aan de goedkeuring van den Directeur van Gouvernementsbedrijven onderworpen afzonderlijk reglement moeten worden opgenomen; ook wanneer door de regeering, alhier, die aldus goedgekeurde loonregeling als volstrekt bindend en niet als een minimum regeling mocht worden beschouwd, dan zullen de finantieel-sterkere ondernemers niet alleen door afschaffing van pensioenskorting, zooals de listige H. J. S. M. deed, maar m. i. ook door toekening aan hun personeel van bijzondere toelagen voor huishuurindemniteit, watervoorziening e. a. of van extra uitkeeringen in bijzondere gevallen, als ontslag in bepaalde vorm, overlijden, ziekte-verlof, langdurig dienstverband e.d., toch aan hun personeel meerdere inkomsten dan in die regeling bedoeld, kunnen verzekeren.

Tenslotte treft de aandacht, dat de invoering der artikelen 113bis en 121—132 in het Algemeen Reglement voor den Dienst op de Spoorwegen (zooals dat vóór 1913 heeft goldend) eerst plaats vond, nadat een daartoe ingestelde enquête aan het licht had gebracht, „dat toentertijd in de verhouding der maatschappijen tot haar personeel tekortkomingen bestonden“. Ik acht het geen onbescheiden eisch, wanneer ondernemers van spoor- of tramwegbedrijven in Indië van den wetgever verlangen, dat niet tot invoering van wettelijke bepalingen omtrent dienstvoorwaarden en dienst- en rusttijden worde overgegaan, alvorens op deugdelijke wijze is gebleken, dat ook hier te lande in de verhouding der maatschappijen tot haar personeel tekortkomingen bestaan. Instelling eener enquête-commissie zal ook hier aan invoering dier bepalingen dienen vooraf te gaan. Om met de woorden der Staatscommissie te spreken:

„De vrijheid tot regeling van het bedrijf, die het kenmerk vormt der bijzondere onderneming, op het gebied van spoor- en tramwegen reeds in zoo menig opzicht besnoeid, worde, wat de verhouding tegenover haar personeel betreft, niet door een ingrijpende staatsbemoeiing beperkt, alvorens de noodzakelijkheid daartoe op deugdelijke wijze is gebleken“.

A. A.

BOEKBESPREKING.

DE INGENIEUR IN NED.-INDIË OP TECHNISCH EN SOCIAAL GEBIED.

CH. G. CRAMER, c. i.

De Sociaal-Technische Vereeniging van Democratische Ingenieurs en Architecten heeft haar serie waardevolle uitgaven door dit werkje met een eersteling op Indisch terrein vermeerderd, welke naar we hopen weldra opvolgers zal hebben, nu een afdeling Nederlandsch-Indië van deze vereeniging tot oprichting kwam.

We hebben het onderwerp Ingenieurs in Indië in den laatsten tijd herhaaldelijk en dan bijna uitsluitend uit finantieel oogpunt behandeld gezien, waartegen deze belichting van de meer ethische zijde een gewenscht tegenwicht geeft. Al zal moeilijk ontkend kunnen worden, dat de

finantieele positie van enkele categorieën terwille van een verzekerde aanvulling met goede krachten aandacht ver-eischt, ook de heer CRAMER memoreert deze kwestie, zoo dreigende toch het veelal aantrekkelijke van den ingenieurs-loopbaan, in Indië als vak, te veel in de verdrinking te komen.

Hoewel de titel een behandeling van technische en sociale zijde doet verwachten, ware sociaal-technisch, evenals in 'den naam der vereeniging onder wier auspiciën dit werkje het licht zag, juist geweest. Slechts die zijden van het vraagstuk vinden behandeling waar een sociaal kantje is te vinden en dat in verband met het doel van de vereeniging met recht.

Men moet dus geen algemeene inlichting verwachten van den taak van den ingenieur in Indië, doch slechts over zijn sociale taak.

Het is hierdoor dat het grootste deel van den inhoud wordt ingenomen door mededeelingen over het arbeids-veld van ingenieurs in staatsdienst en dan wel in het bijzonder bij irrigatie, tot welk overwicht niet weinig de functie van den schrijver, ingenieur van den Waterstaat, zal hebben bijgedragen. Over de spoorwegingenieurs en dan nog speciaal die in den staatsdienst wordt weinig ten beste gegeven. Hoe 'n voornaam publiek belang dit bedrijf ook biedt, de ingenieurswerkkring is hier weinig sociaal en gaf dus geen stof voor het onderwerp.

Door een en ander laat de schrijver zich verleiden tot de conclusie „Van iemands persoonlijke aanleg zal het dus in hoofdzaak afhangen welken werkkring hij zal verkiezen. Gaat het materieele hem boven alles zoo zal hij de voorkeur geven aan den particulieren dienst“.

We zullen hopen dat deze aanwrijving van „Materialismus über alles“ aan de ingenieurs in particulieren dienst in haar algemeenheid, een sloop of de pen is, dan wel voortkomt uit het onbekend maakt ombindend en behoeven we dus niet nader te bepleiten, dat ook een Indisch particulier ingenieur een sociaal gevoelend man kan zijn.

De brochure is overigens een krachtige opwekking Pro-Indië.

Na de inleiding tot het eigenlijke onderwerp komend, wordt allereerst de werking van een ingenieur B.O.W., in het bijzonder bij het bevoelingswezen nader beschouwd, waarbij schrijver zich een beslist voorstander toont van snelle uitbreiding van de irrigatiewerken tot vermeerdering van de rijstproductie en bestrijding van het rijsttekort, dat nu jaarlijks een 15 miljoen pikol invoer noodzakelijk doet zijn.

Hierbij toont de heer CRAMER zich als te verwachten was, tegenstander van een bevoelings door particuliere werken.

Het meer bijzonder sociaal terrein van het waterbeheer, dat nu behandeling vindt, brengt een klacht over het gemis aan een goede waterwetgeving en eveneens critiek op de bestaande dag- en nachtrekking voor onderneming en bevolking.

In verband hiermede wordt gewezen op de toekomst, mogelijkheden van de ontwikkeling van het elektrisch bedrijf met water als krachtbron, waarvan we de eerste ontwikkelingsfasen reeds meegemaakt hebben, daarbij op de electricificatie van het spoorwegnet.

Dan komt schrijver tot het arbeidsveld van den waterstaatsingenieur, nu langzamerhand naar Gewestelijke en Gemeentewerken overgegaan, op hygiënisch terrein, waarbij het werk van de heeren DR. VAN GORKUM en TILLEMA, dat de publieke belangstelling eindelijk op dit onderwerp wist te richten, gememoreerd wordt.

De hoofdmomenten, goede waterafvoer tegen malaria, goede rioleering en waterleiding tegen allerlei infectieziekten en ten slotte het woningvraagstuk passeren de revue, waarbij vermeldt wordt wat reeds tot stand kwam.

Evenals bij het waterbeheer wordt ook hier op hygiënisch-sociaal terrein een snelle expansie door een leemte in onze wetgeving, geen woningwet, sterk belemmerd.

Volgt een overzicht van de tot het verkeerswezen behorende gebieden, wegen, rivieren, havens, spoor- en tramwegen. Bij het laatste toont schrijver zich een warm voorstander van staatsexploitatie, hetgeen hem zich bij voorbaat doet beperken tot de werking van den staatspoorwegingenieur, als we afzien van de opmerking: waaraan de laatste zin van dit overzicht is gewijd, dat nog een andere eendaagsche verbinding Batavia—Soerabaja, dan die der S.S. in den maak is.

Het mijnwezen wordt nu voor het voellicht gebracht, waarbij de kort op elkaar volgende mededeelingen, dat staatsexploitatie gewenscht is wegens de buitensportige winsten door eenige particuliere ondernemingen behaald en dat over den particulieren mijnbouw niet gesproken zal worden daar, behoudens een enkele uitzondering, de anderen ± 180 in getal, door teleurstelling of valse beloften mislukt zijn, aan deze eenzijdige belichting zullen moeten toegeschreven worden.

Ten slotte een beschouwing van de financiële positie van den staatsingenieur waarbij de ontevredenheid over de buitenlandsche collega's de weinig vriendelijke opmerking ontlokt, dat hadde de Regeering eerder ingegrepen, het corps nu niet met al die buitenlanders zou „ziffen“.

In een kort bestek van 55 bladzijden heeft de schrijver hiermede een uiteraard beknopt, doch vrij volledig overzicht weten te geven van het nog voor een goed deel braak liggende arbeidsveld in Indië. Zijn beschouwingen zullen ongetwijfeld haar doel, opwekking tot deelname aan deze sociale taak, die vele hoofden vereischt, een goeden dienst bewezen hebben.

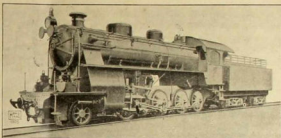
V. J.

KORTE BERICHTEN.

DE 1—D—OVERVERHITTERLOCOMOTIEVEN MET 4-ASSIGEN TENDER DER S.S. OP JAVA.

De „Hanomag-Nachrichten“ van Augustus 1914 geven eenige bijzonderheden van de 1—D—locomotieven met vier-assigen tender, welke in Februari 1914 door de Hannoverische Maschinenbau A. G. te Hannover-Linden voor de S.S. op Java geleverd werden.

Bij het ontwerp dezer locomotieven, waarvan onderstaand plaatje een afbeelding geeft, werd voorgeschreven een trekkacht van 7800 K.G. (berekend met den coëfficiënt 0.6). Bij een toelaat van 40%, moesten deze locomotieven een trein van 550 ton met een snelheid van 300 K.M.



per uur kunnen vervoeren op een helling van 4 ‰, waarin bogen met 150 meter straal (spoorverwijding 20 m.M.). Op vlakke baan met bogen van 250 meter straal (30 m.M. spoorverwijding) hetzelfde treingewicht met 50 K.M. snelheid. Maximum-asbelasting 10.2 ton, behalve voor de laatste gekoppelde as waarvoor 9.2 ton werd toegestaan; voorste loopas hoogstens 7.2 ton.

Deze locomotieven zijn voorzien van oververhitter, van het gewone type SCHMIDT in wijde vlambuizen.

De hoofdafmetingen zijn:	
middellijn stoomcylinders	485 m.M.
slaglengte	510 „
middellijn gekoppelde wielen	1106 „
loopwielen	777 „
vaste radstand	3500 „
totale $2000 + 4950 + 1550 + 1350 =$	6850 „
stoomoverdruk	12 atm.
roosteroppervlak	2.25 M. ²
verwarmings oppervlak:	
vuurkist	8.6 „
vlambuizen	25.9 „
vlampijpen	58.7 „
totaal	93.2 „
oververhitteroppervlak	30.4 „
locomotiefgewicht:	

eigengewicht	42.600 K.G.
adhesiegewicht	39.800 „
diensgewicht	47.300 „
waterinhoud van de tender	16 M. ³
radstand $1540 + 2040 + 1540 =$	5120 m.M.
eigengewicht	14.500 K.G.

Aangebracht is een toestel voor rookverbranding, systeem Marcotty.

DE ONTSLAGEN FRANSCHE SPOORWEGSTAKERS.

Naar wij uit Hollandse maibliden vernemen heeft de Franse minister van openbare werken, RENOLTE, de directies der spoorwegmaatschappijen bijeengeroepen om te overleggen op welke wijze het mogelijk zou zijn de

na de spoorwegstaking van 1910 ontslagen beambten weder in dienst te nemen.

Besloten werd de wederindiensttreding mogelijk te maken.

De beambten, die voor een nieuw dienstverband in aanmerking willen komen, moeten zich opgeven of bij hun vroegere maatschappij, of wel aan den minister van openbare werken.

Zij moeten daarbij vermelden in welke betrekking zij indertijd bij het bedrijf zijn werkzaam geweest. Na een onderzoek naar hun geschiktheid voor den dienst zullen zij, naar gelang er plaats is, worden aangenomen door hun vroegere directies.

STAKING VAN BELGISCH SPOORWEGPERONEEL.

Het personeel der Belgische spoorwegen heeft volgens berichten uit Amsterdam geweigerd zijn werk voor de Duitschers te verrichten.

Velen vertrokken naar Engeland, anderen zochten werk bij de Fransche spoorwegen.

(*Railway Age Gazette*, 4—12—'14).

DUITSCH SPOORWEGPERONEEL IN BELGIË.

Den 27en September 1914 werd eene *Bau- und Betriebskolonne* van 425 ambtenaren en arbeiders van de directie Berlijn naar België gezonden, welke kolonne door eene even sterke werd gevolgd op 20 October d. a. v.

In België zijn drie (Duitsche) militaire spoorwegdirectiën gesteld, nl. Brussel, Charleroi en Libramont.

Deze directiën beschikken over personeel, dat van verschillende Duitsche staatspoorwegdirectiën betrokken is.

De *Bau- und Betriebskolonnen*, die elk onder leiding van een *Regierungsbaumeister* staan, zijn samengesteld uit ingenieurs, secretarissen, stationschetsers en assistenten, signaaltechnici, rangeer- en treinpersoneel, wegopzichters, telegraaf- en andere arbeiders, baanwachters en dergelijke.

Daar de dienst in het vijandelijke land—bijzondere veiligheidsmaatregelen vereischt, zijn de kolonnen door het legerbestuur gewapend met geweren en munitie.

(*Ztg. d. V. d. E. V.*, 24—10—'14)

VERNIELING VAN DEN SPOORWEG SMYRNA-KASSAMBRA.

Volgens berichten uit Athene hebben de Turken een gedeelte van den Smyrna—Kassambra spoorweg vernield om het gebruik van die lijn van uit Smyrna onmogelijk te maken.

(*Railway Age Gazette*, 4—12—'14).

BESLAGLEGGING OP DEN SPOORWEG SMYRNA-AIDIN.

De Turksche Regeering heeft beslag gelegd op den spoorweg Smyrna—Aidin, welke het eigendom is van een Engelsche maatschappij, wier concessie in den afgelopen zomer verlengd werd. Van Duitsche zijde wordt opgemerkt, dat de Porte op deze wijze tegenover de Engelsche regeering weerwraak neemt over het in beslag nemen van twee dreadnoughts, de inlijving van Cyprus en de schending van het tractaat betreffende Egypte.

(*Ztg. d. V. d. E. V.*, 25—11—'14).

PERONEEL DER S.S. EN DE MOBILISATIE.

Aan de mailbladen ontleenen wij de volgende mededeeling: „De directie der Staatsspoor heeft goedgevonden, dat

het ongehuwde personeel in vaster dienst en zij, die voor een opnemng in vasten dienst in aanmerking komen, een gedeelte van hun bezoldiging blijven genieten gedurende den tijd, dat zij wegens de mobilisatie onder de wapenen zijn.

Deze toelage bedraagt 20 pCt. van hun bezoldiging en zal met de soldij als militair ten hoogste gelijk mogen zijn aan hun loon bij de maatschappij en kan zoo noodig dus worden verminderd.

Deze nieuwe bepaling heeft terugwerkende kracht tot het begin van de mobilisatie.

Het gehuwde personeel, dat zich in militairen dienst bevindt, blijft het drierivde gedeelte van de bezoldiging genieten. Echter zal van 1 December af de toelage met hun soldij ten hoogste hun bezoldiging bij de Maatschappij gelijk mogen zijn en kan de toelage tot dit bedrag verminderd worden.”

GEBREK AAN KOPER IN DUITSLAND.

Niet bevestigde berichten uit Amsterdam wijzen op het gebrek aan koper in Duitsland, in verband waarmede zelfs de locomotieven der staatspoorwegen zooveel mogelijk worden ontdaan van koperen deelen ten behoeve van de vervaardiging van ammunition.

(*Railway Age Gazette*, 4—12—'14).

FRANZ ULRICH.

Den 14den October 1914 overleed na een langdurig en zwaar lijden de heer FRANZ ULRICH, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat, vroeger gedurende geruimen tijd president der K. E. D. Cassel.

Hij was een spoorwegman van zeer groote verdienste, zoo op practisch, als op wetenschappelijk gebied.

Zijn leerboek over het tariefwezen, zijne werken over persoons-tarieven, staffeltarieven en over spoor- en waterwegen, verzekeren hem een blijvende plaats onder de eersten der vertegenwoordigers van de staathuishoudkundige wetenschappen.

Hijzelf beschouwde echter de stichting van de spoorwegverbonden, aan welke bloei en groei hij onvermoeid werkzaam was, als het meest belangrijke van zijn levenswerk.

(*Ztg. d. V. d. E. V.*, 21—10—'14).

POLSTER- EN HOLZKLASSE.

Op de door de Pruisische staatspoorwegadministratie in Russisch Polen in exploitatie genomen lijnen werd eene nieuwe wijze van klasse-aanduiding ingevoerd.

De tarieven voor het openbare verkeer kennen nog slechts twee klassen, nl. eene *Polster-* (1e en 2e) en eene *Holzklasse* (3e en 4e).

(*Ztg. d. V. d. E. V.*, 2—12—'14).

DE WERKEN VAN JOHN COCKERILL TE SERAING BIJ LUIK.

Uit het „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure” wordt het volgende vermeld: Met de overname van de werken van COCKERILL na de verovering van Luik heeft het Duitsche Bestuur in België de grootste en belangrijkste industrieele onderneming van het land in bezit genomen. De werken in Seraing, eene voorstad van Luik, liggen aan de Maas in het midden van het Belgische kolendistrict en beslaan eene totaal-oppervlakte van 107 H.A.,

waarvan 41 H.A. bebouwd zijn. Deze grootsche onderneming werd in 1817 gegroundvest door JOHN COCKERILL, een in 1800 naar België geïmmigreerden Engelsman.

Aanvankelijk van zeer bescheiden omvang, hebben de werken zich voortdarend uitgebreid, zoodat er tegenwoordig bijna 11000 arbeiders werkzaam zijn. Den 25 April 1914 werd het 12,5 miljoen francs bedragende aandelenkapitaal verhoogd tot 25 miljoen.

De locomotiefabrieken behoeven tot de voornaamste van geheel Europa. Alleen van de kleine veld- en mijnlocomotieven bouwen zij jaarlijks 100 stuks.

Het in hoofdzaak door COCKERILL geleverde type is de viercilinder, zesvoudig gekoppelde compoundlocomotief van 80 ton.

Behalve de Belgische staatspoorwegen wordt voornamelijk geleverd aan Frankrijk, Spanje, Portugal, China en Argentinië.

Naast de groote locomotieven leveren de werken voornamelijk kleine mijn- en bergwerklocomotieven met staande ketels.

Zig. d. V. d. E. V., 18—11—'14.

UITNEMEN VAN DE VLAMBUIZEN BIJ OVERVERHITTER-LOCOMOTIEVEN.

Het afsnijden van de vlambuizen der oververhitterlocomotieven kan geschieden met behulp van een pijpensnijder of met de zuurstof-waterstofvlam. Het uithalen dezer buizen vindt daarna plaats door de openingen, waarin ze bevestigd waren, of door de aansluiting van den stoomverzamelaar die daartoe gedemonteerd moet worden. Dit laatste is duurder en maakt het bovendien noodzakelijk, dat de buizen ongeveer 100 m.M. korter afgesneden worden.

Aannemende een uurloon van f 0.30, worden in onderstaande tabel de kosten van het uittemen der vlambuizen weergegeven.

SPECIFICATIE	Afsnijden met zuurstof-waterstofvlam	Afsnijden met electrisch gedreven pijpensnijder
1. Afsnijden aan beide einden	f 0.04 ¹	f 0.07 ¹
2. Verwijderen van de afgesneden buisstukken	" 0.05 ¹	" 0.06
3. Uithalen der buizen	" 0.42	" 0.42
4. Kosten van waterstof-zuurstof electr. stroom	" 0.01 ¹	" 0.00 ¹
5. Vlak afsnijden der buizen aan de uiteinden	" 0.09 ⁴	" —
TOTALE KOSTEN	f 0.62⁷	f 0.56⁴

Wanneer de vlambuizen sterk met ketelsteen bezet zijn, neemt het verbruik van zuurstof en waterstof belangrijk toe, zoodat het afsnijden met een pijpensnijder dan nog voordeliger wordt.

(Organ, afl. 15 van 1-8-'14).

AANTEKENINGEN OVER DEN TIJD VAN AFLEVERING VAN STUKGOEDEREN OP DE GOEDERENSTATIONS IN BOSTON. De handel te Boston beklagde zich over de langzame aflevering van stukgoederen. Hij droeg aan drie studenten

van het Massachusetts Institute of Technology ter zake een onderzoek op. De betrokken spoorwegen droegen tot de kosten van dit onderzoek bij door een som van ruim 5000 gulden beschikbaar te stellen.

Het onderzoek strekte zich uit over 46 goederenloodsen en wees het volgende uit:

Het gemiddelde oponthoud van een sleeperswagen bij eene loods voor aangekomen goederen beliep 46,7 minuut. Hiervan waren noodig om voor te rijden 10,3 minuut, 8,5 minuut voor het ontvangen van den vrachtbrief aan het bureau, 4,1 minuut voor het zoeken naar de zending in de loods, 16,2 minuut voor het laden, 2,2 minuut voor de bespreking met de loodsarbeiders, 1 minuut voor de assistentie van andere sleepers, 2,3 minuut voor vertraagde lading, terwijl 3,5 minuut vertreuzeld werd.

Een vijfde deel van alle vragen om inlichting was vergeefs omdat geene zending werd afgeleverd.

Een deel van den tijd ging mede verloren doordat men zich eerst naar eene verkeerde losdeur begaf. Nu eens was de schuld daarvan te wijten aan een spoorwegbeambte, dan weer aan den sleeper.

Het klagen der sleepers over lang wachten bij de losdeuren bleek grotendeels ongegrond. Gewoonlijk duurde dit wachten bij aflevering niet meer dan 1 minuut bij aflevering en 4 minuten bij aanbieding ter verzending.

De tijd, welke na de aankomst van een trein in het goederenstation noodig was om vrachtgoederen voor de aflevering gereed te maken, bedroeg 8 uren. Dikwijls was de lossing 2 uren voor het gereed zijn der vrachtbrieven afgeloopen. De tijd van lossing van een wagen, welke gunstig voor de loods was geplaatst, bedroeg 30 tot 45 minuten.

De gemiddelde tijd, welke verlies tusschen het gereed zijn der vrachtbrieven en het afhalen der zendingen, beliep 18 uren. (Heeft het afhalen eerst na 72 uren plaats, dan wordt liggeld berekend).

De gemiddelde belading van een wagen stukgoed bedroeg op den New-York, New-Haven and Harfordspoorweg 5,4 ton, op den Boston and Mainespoorweg 3,6 ton.

De gemiddelde belading van de sleeperswagens bedroeg ongeveer de helft van hun laadvermogen.

Zig. d. V. d. E. V., 16—12—'14.

KOLENVOORRAAD DER AARDE.

Volgens het twaalfde geologen-congres, in Augustus 1913 te Toronto gehouden, bedraagt — voor zoverre bekend — de kolenvoorraad der aarde:

Oceanië	170.410 miljoen ton.
Azië	1.279.586 " "
Afrika	57.839 " "
Amerika	5.105.528 " "
Europa	784.109 " "
T e z a m e n	7.397.472 miljoen ton.

SALONRIJtuig DER OOSTENRIJKSCHE STAATSPoorwegen. De Oostenrijksche Staatsspoorwegen hebben eenigen tijd geleden een salonrijtuig in dienst gesteld, waarvan een uitvoerige beschrijving voorkomt in Organ van 15 November 1914 (aflevering 22).

Een groot aantal teekeningen en afbeeldingen geven een beeld van dit keurige rijtuig.

MISSTELLINGEN.

De hoofdmetingen zijn:

lengte tusschen de buffers	21,00 M.
" onderstel	19,76 "
" rijtuigkast	20,11 "
breedte	2,93 "
afstand der trucks	14,00 "
afstand	2,150 "

De trucks van gewijzigde Amerikaansche constructie zijn aan elke zijde afgeveerd door twee spiraalveeren en drie naast elkaar liggende dubbele bladveeren. Om bij het remmen te voorkomen dat het rijtuig gaat slingeren, zijn de uiteinden van het juk over de draagpotten opgevangen tusschen twee spiraalveeren. De zijdelingsche beweging der trucks wordt verminderd door voluteveeren en door een sterk hellende stand der wiegveerdragers.

De breedte van het rijtuig is aan de kopeinden slechts weinig verminderd, hetgeen mogelijk was door het deel van den vloer boven den opstap draaibaar met de portieren te verbinden.

Behalve een ruim vertrek met vrij uitzicht op de baan, bevat dit rijtuig twee groote en twee kleine slaapkamers en een ruimte voor dienstpersioneel, alle van eigen gemakken voorzien.

De verlichting geschiedt met gas en electriciteit, de verwarming door stoom. Het waterreservoir voor de 3 W.C. en 6 waschtafels is in het onderstel aangebracht; het water wordt door samengeperste lucht, ontleend aan de Westinghouse-remleiding of aan een electrisch gedreven pompje, naar de kranen gedrukt.

Behalve handrem is aangebracht Westinghouse- en Henry-rem.

2e Jaargang, December 1914:
Blz. 235, rechterkolom, 22en regel v. o. staat 1908;
moet zijn 1900.

3e Jaargang, Februari 1915:
Blz. 46, rechterkolom, 4en regel v. o. staat f 4960.—;
moet zijn f 5490.—.

De figur op blz. 47 moet 90° naar links gedraaid worden.

OPEN BETREKKINGEN.

Atjeh-Stoomtram:

a. TWEE EUROPEESCHE LOCOMOTIEF-MACHINISTEN, met het z.g.n. klein-amttenaars- of gelijkwaardig diploma, tractement f 100 — f 200 's maands, vivresgelden à f 1.50 daags en kilometergelden, verder vrije woning (c.q. huishuur indemniteit ad f 20 's maands), vrije geneeskundige behandeling en medicijnen.

b. DRIE EUROPEESCHE PLOEGBAZEN t.w. één locomotief-monteur, één draaier en één rijtuigschilder. Tractement f 50 — f 145 's maands, verder vrije huisvesting, vrije geneeskundige behandeling en medicijnen.

Voor verdere inlichtingen zich te wenden tot den Ingenieur van Tractie te Kota-Radja.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij:

ADMINISTRATIEF en TECHNISCHE PERSONEEL; zich te wenden tot den Administratieven Dienst, 1ste Afdeling, te Semarang.

Batavisch-Electrische Tram-Maatschappij:

MAGAZIJNMEESTER Verlichte: kennis van administratie.

Staatsspoorwegen-Oostertijnen:

WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

Staatsspoorwegen-Westerlijnen:

LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN DECEMBER 1914 EN JANUARI 1915

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst December in gulden		Verschil		Totaal opbrengst tot en met December		Verschil	
	1914	1913	meer	minder	1914	1913	meer	minder
	Atjeh Stoomtram	75.208	69.779	5.429	—	915.920	845.220	70.700
Madoera S. M.	72.000	71.000	1.000	—	—	—	—	—
	Opbrengst Januari in gulden		Verschil		Totaal opbrengst tot en met Januari		Verschil	
	1915	1914	meer	minder	1915	1914	meer	minder
S. S. O. L. (zonder Rambipoedji-Poeger)	1.048.837	976.122	72.715	—	—	—	—	—
Rambipoedji-Poeger	9.102	7.651	1.451	—	—	—	—	—
S. S. W. L. (Spoor- en tramwegen)	1.298.974	1.223.631	75.343	—	—	—	—	—
Smaltramwegen.	13.281	7.810	5.471	—	—	—	—	—
N. I. S.	610.000	599.569	10.431	—	—	—	—	—
D. S. M.	271.086	313.277	—	42.191	—	—	—	—
Atjeh Stoomtram	74.692	69.422	5.270	—	—	—	—	—
S. J. S.	190.400	190.200	200	—	—	—	—	—
O. J. S.	52.500	51.300	1.200	—	—	—	—	—
S. D. S.	43.200	42.400	800	—	—	—	—	—
S. C. S.	211.900	219.700	—	7.800	—	—	—	—
Madoera S. M.	63.000	68.000	—	5.000	—	—	—	—
Modjokerto S. M.	12.410	14.018	—	1.608	—	—	—	—
Paseroean S. M.	8.374	8.446	—	72	—	—	—	—
Probolinggo S. M.	12.769	12.640	129	—	—	—	—	—