

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE IN INDIË: Mr. A. ABERSON
F. J. D'ARTILLACT BRILL :: J. A. ZWAGER, c.1.
REDACTEUR IN HOLLAND: J. H. MÜLLER Jr., w.l.



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

UITGEVER:
J. D. DE BOER
TEGAL

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

INHOUD.

A. W. E. Weijerman — Eenige critische beschouwingen ten aanzien van de door den Oud-directeur van Gouvernements-Bedrijven in Nederlandsch-Indië H. J. E. Wenckebach voorgestelde organisatie van 's lands spoorwegbedrijf in Nederlandsch-Indië, indien daaraan het beginsel der door hem voorgestane bedrijfsautonomie ten grondslag wordt gelegd — Eénige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek: 4 (De Bantamlijnen van den Staat) — Hoe lang een „Onteigening ten algemeene nutte“ wel kan duren — Locomotieven met afneembare loopassen — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

Met groot leedwezen vernamen wij het overlijden van den Heer

J. D. DONKER DUYVIS,

in leven Directeur der Samarang-Joana, Oost-Java, Serajoedal en Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij.

A. W. E. WEIJERMAN.

Het is niet de gewoonte om een afscheidswoord te wijden aan hem, die na korter of langer verblijf in de tropen met buitenlandsch verlof naar Europa vertrekt. Doch nu in begin van Mei de heer A. W. E. WEIJERMAN, Chef der exploitatie van de Oosterlijnen, Java met de „Tabanan“ heeft verlaten, is dit onder zulke bijzondere omstandigheden geschied, dat met den algemeenen regel direct gebroken te worden: het met-verlof-gaan toch betekent tevens een niet-terugkeeren bij de Indische spoorwegen.

ANNE WILLEM ELIE WEIJERMAN werd den 7den Juli 1871 te Rotterdam geboren. In 1886 werd hij, na afgelegd

admissie-examen, als cadet der infanterie van het N.-I. leger tot de Bredasche Koninklijke Militaire Academie toegelaten, welke onderwijsrichting hij na afloop der vierjarige studie in 1890 verliet.

In 1891 in Indië aangekomen en oorspronkelijk geplaatst bij het garnizoensbataljon van de Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo, werd de heer WEIJERMAN in 1894 benoemd tot eerste luitenant en spoedig daarne overgeplaatst naar Atjeh.

Het was hier, te midden van het krijgsrumoer, dat de jeugdige eerste luitenant zich bekwamde voor het toelatingsexamen tot de Hoogere Krijgsschool. In 1896 zag hij zich tot die instelling toegelaten, in 1899 verliet hij haar, waarna terugkeer in Indië in begin 1900 volgde.

Hier aangekomen was de heer WEIJERMAN een oogenblik minder gelukkig in zijn militaire carrière. Het kostte eenige moeite voor hij benoemd werd tot secretaris van de Permanente Militaire Spoorwegcommissie, doch eenmaal in die betrekking werkzaam, wist hij zich door groote werkkraft en helder inzicht in spoorwegzaken spoedig de plaats te veroveren, die hem rechtens toekwam. En niet alleen van militaire zijde leerde men hem apprecieeren; de toenmalige hoofdinspecteur der S. S., met wien de heer WEIJERMAN door zijn betrekking veel in aanraking kwam, deed moeite hem aan den S. S.-dienst te verbinden, met het gevolg dat de inmiddels — in 1903 — tot kapitein bevorderde heer WEIJERMAN bij Gouvernements Besluit van 31 Januari 1906 No. 6 met de waarneming der betrekking van adjunct-chef der 4de afd. belast werd.

Het geluk diende den heer WEIJERMAN: 4 maanden later kwam de betrekking van chef der 4de afdeling van de Oosterlijnen vacant, om verschillende redenen vielen de boven hem in de ranglijst staande kandidaten voor die betrekking af en werd de pas beginnende spoorwegambtenaar met de waarneming dier drukke en gewichtige betrekking belast. Dat de heer WEIJERMAN die waarneming er goed afbracht bewees zijn vaste benoeming, na eenige maanden dienst, bij Gouvernements Besluit van 27 September 1906 No. 14.

Vier jaar later volgde de heer WEIJERMAN den heer FOKKER als chef der exploitatie van de O.L. op en het was als zoodanig, dat hij eerstdaags na een ononderbroken verblijf in Indië van ruim 14 jaren met verlof naar Holland zou vertrekken, toen zijne benoeming tot Chef der Exploitatie van de Haagsche Tramweg-Maatschappij kwam, nog voor hij den voor pensioen noodigen leeftijd van 45 jaren had bereikt. Vandaar dat een verlof werd aangevraagd, na welks expiratie de heer WEIJERMAN den staatsdienst pas met pensioen kon verlaten.

Tot zoover de officiële staat van dienst. Daarnaast heeft de heer WEIJERMAN nog een andere, waaruit we bij het scheiden van de S.S. een en ander zullen vermelden.

Als secretaris van de P. M. S. C. en als adjunct-chef op het hoofdbureau der S.S. had de heer WEIJERMAN geleendheid zich als een vruchtbare schrijver te doen kennen. Zijn in 1904 verschenen *Geschiedkundig overzicht van het ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* wordt nog steeds dankbaar geraadpleegd doorieder, die zich met het heden en verleden der Indische ijzeren wegen bezig houdt. En het boekje heeft te grooter waarde, omdat ten tijde der samenstelling de bronnen op spoorweg-historisch gebied overal verspreid lagen en de geheele stof nog systematisch gerangschikt en geordend moest worden. Die zin voor systeem, welke den heer WEIJERMAN kenmerkte, blijkt behalve uit deze pennevrucht, mede uit al zijn volgende geschriften, uit zijn geschiedenis van de *Bantamlijn*, uit zijn beknopte studie *over het nut van spoorwegen in oorlogstijd*, uit een artikel in *de(n) Indisch(en) Gids van 1906* getiteld: *het ontstaan van de artikelen 18, 19 en 19a van het Algemeen Spoorwegreglement van Ned.-Indië met beschouwingen uit een militair oogpunt*, maar vooral uit een in het *Tijdschrift van Landbouw en Nijverheid in N.-I.* verschenen studie over: *het tariefwezen op de spoorwegen in N.-I.* ¹⁾

Even later verscheen een boekwerk: *De tarieven der S. S. op Java* als bijlage 8 van het overzicht van de Uitkomsten der Gewestelijke onderzoekingen naar het Vervoerwezen (deel IVb van het z.g. Mindere Welvaartverslag). Ook hierin treft den lezer wederom de systematische opzet en de scherpe blik van den schrijver op dit bij uitstek ingewikkelde onderwerp.

Trouwens zin voor systeem vinden we niet alleen in de geschriften van den heer WEIJERMAN terug, ook in z'n daden. Bij het optreden als chef der 4de afdeling, trof hij op de O.L. een chaos van bepalingen en voorschriften aan, waaruit geen sterveling meer wijs kon worden. In minder dan geen tijd was dit alles geschild en geordend. Veel ouds en onbruikbaar werd overboord geworpen, terwijl

¹⁾ In de Nov. aflevering van *de(n) Indisch(en) Gids 1906* treffen we van de hand van den heer WEIJERMAN nog een studie aan over „Prijzen en Buitrecht“.

overzichtelijke voorschriften daarvoor in de plaats traden.

Geleidelijk bracht de heer WEIJERMAN met zijn groot organisatietalent militaire tucht in zijn personeel, geen militaire tucht in den ongunstigen zin van het woord, geen starre vormendienst, geen slaafsche onderworpenheid, doch orde en regelmaat, daar waar deze in een groot bedrijf als de S.S. onmogelijk gemist kunnen worden, zonder dat de veiligheid voor personen en goederen dagelijks in gevaar komen. Dat deze verandering van régime zich zonder botsingen tusschen chef en personeel voltrok mag het mooiste bewijs heeten voor den grooten tact, waarmede de heer WEIJERMAN zijne maatregelen invoerde en zijn wil doorzette.

Onder een dergelijk beheer moesten de Oosterlijnen wel in beteekenis vooruitgaan en kon de regeling van het vervoer gemakkelijker den snellen opbloei van de Oost-Javacultures en den handel bijhouden.

Dat de Regeering de buitengewone prestaties in die buitengewone tijden wist te apprecieeren, blijkt wel uit het Gouvernements besluit van 13 April 1908 No. 13, waarbij de Landvoogd aan den heer WEIJERMAN zijn bijzondere tevredenheid betuigde „voor de doelmatige wijze, waarop het belangrijk toegenomen suikervervoer langs de Oosterlijnen in het afgelopen jaar door hem werd geregeld“.

Als exploitatiechef kwamen de kenmerkende eigenschappen van den heer WEIJERMAN nog duidelijker aan het licht. De magazijnsdienst der O.L., waaraan voorheen nog al een en ander mankeerde, werd op aanwijzingen van den Gouvernements Accountant grondig georganiseerd, het was de heer WEIJERMAN, die de magazijnen in Madioen en Soerabaia-Goebeng tot inrichtingen maakte, die gezien worden. En alweder was het de heer WEIJERMAN, die den woningbouw voor personeel niet alleen entameerde, doch deze in zoo'n krachtig tempo wist door te voeren, dat in *no time* o.a. een gansche S.S. stad op het land Goebeng te Soerabaia verrees.

Die pushing-power, welke van den heer WEIJERMAN uitging, bleek opnieuw uit de snelle transformatie der Madioensche werkplaatsen, uit den vluggen opbouw der werkplaatsen te Goebeng, uit de meer dan snelle wijze, waarop de S.S. den havenaanleg der B.O.W. op Kalimas volgde.

Behalve de voorstuwende kracht en de organisatorische talenten, die de heer WEIJERMAN ten toon spreidde, bezat hij nog eene eigenschap, eene, die hem bij het geheele personeel, waarvan hij soms veel vergde, bemind maakte, z'n groote gelijkmatigheid; humeurigheid, kribbigheid, al liep het nog zoo druk, waren hem vreemd. Behalve een rechtvaardig, strenge chef, die z'n ondergeschikten in plichtsbetrachting vooring, was hij iemand, die alles voor z'n ambtenaren en beamten over had. In het particuliere leven hielp hij waar hij kon, in het ambtelijke leven vocht hij immer voor z'n ondergeschikten, nooit



was eenige moeite hem te veel als het er om ging enkelingen of groepen van personen, wanneer zij dit verdienen, vooruit te helpen of hunne positie te verbeteren. Ondank bleef daarbij niet altijd uit — we denken aan het kasteekort, dat ontstond door de laaghartigheid van een zijner minderen, die letterlijk *alles* aan den heer WEIJERMAN te danken had, wij denken mede aan de felle perscampagne, welke in die dagen door een Soerabaiablad tegen hem en eenige andere spoorweg-autoriteiten gevoerd werd. Maar al deze teleurstellingen en aanvallen konden den heer WEIJERMAN niet ontmoedigen, we zien hem in de eerste oorlogsdagen voor aankoop van levensmiddelen voor het personeel zorgen, lang voor hiertoe van hoogerhand last gegeven was; tevoren had hij reeds den stoot voor de oprichting van een coöperatieve S.S. verbruiksvereniging gegeven en zorgde hij voor gezonde menschaardige huisvesting van het personeel, dat tot nog toe grootendeels in darkest Soerabaia in ongezonde krotten woonde. Het moet ten slotte een groote voldoening geweest zijn, toen hij in April jl. op z'n laatste inspectieërs, door hoog en laag van het O.L. personeel gehuldigd werd op een wijze als nooit een scheidenden chef te beurt viel. Die reis leek een triomftocht en bewees hoezeer hij ieders hart veroverd had.

Met het bovenstaande is de lijst van uitstekende eigenschappen, welke den heer WEIJERMAN slieden, en die hem niet alleen bij chefs, collega's, minderen, doch ook bij de vertegenwoordigers van handel en industrie bemind maakten, bij lange na niet uitgeput, we noemden slechts de meest markante op, zonder op eenige volledigheid aanspraak te willen maken. Voor een korte karakterstische moge zij echter voldoende zijn, omdat de lezer er zeker de conclusie uit kan trekken, dat, wanneer ooit, het wel bij dit vertrek was, dat een woord van hulde in dit Tijdschrift gesproken moest worden. We voegen hieraan den hartelijken wensch toe, dat het den nog jongen en krachtigen chef der Haagsche Tramweg-Maatschappij in z'n nieuwe betrekking en in z'n particulier leven bij voortdurend wel moge gaan.

R.

EENIGE CRITISCHE BESCHOUWINGEN

TEN AANZIEN VAN DE DOOR DEN OUD-DIRECTEUR VAN
GOVERNEMENTS BEDRIJVEN IN NEDERLANDSCH-INDIË
H. J. R. WENCKEBACH VOORGESTELDE ORGANISATIE
VAN 'S LANDS SPOORWEGBEDRIJF IN NEDER-
LANDSCH-INDIË, INDIEN DAARAAH HET BE-
GINSEL DER DOOR HEM VOORGESTANE
BEDRIJFSAUTONOMIE TEN GROND-
SLAG WORDT GELEGD.

In zijn aan den Minister van Koloniën uitgebracht „Advies „over de wenschelijkheid, het beheer van de Staats- „spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië over te „dragen aan een daartoe in te stellen zelfstandig bedrijf” doet de heer WENCKEBACH o. a. zijne inzichten kennen met betrekking tot de taak, welke aan het spoorweg- bedrijf behoort ten deel te vallen en gaat hij na welke

administratieve verhoudingen zullen moeten worden geschapen.

De verwezenlijking van de vorenbedoelde door des Ministers adviseur voorgestane denkbeelden is volstrekt niet onverbrekelijk aan de totstandkoming der *autonomie* van het Staatsspoorwegbedrijf verbonden; zij zouden dus ook reeds tot uitvoering kunnen worden gebracht alvorens op het stuk van bedrijfsautonomie eene beslissing is gevallen en daarom kan eene bespreking van die inzichten en van die gedachte administratieve verhoudingen reeds op dit oogeblik niet voorbarig heeten.

Het losse verband tusschen die denkbeelden en het verlenen van bedrijfsautonomie blijkt o. a. uit het voorkomende op blz. 14 van zijn advies, waar de heer WENCKEBACH erkent, dat de meening, als zoude de toekening van bedrijfsautonomie voor zeer groote staatsbedrijven het meest doeltreffende, zoo niet het eenige, middel zijn om te voldoen aan de noodzakelijkheid de bedrijfsbesturen eene grootere mate van zelfstandigheid en een ruimere bewegingsvrijheid te geven, dan in den gewonen staatsdienst mogelijk is, nog wel bestrijding vindt en dat er, met een beroep op bestaande toestanden van andere zijde op wordt gewezen, dat ook *zonder bedrijfsautonomie*, de mogelijkheid bestaat om aan de bedrijfsbesturen groote zelfstandigheid en ruimere bevoegdheden toe te staan en dat ook *thans* kan worden bereikt wat redelijkerwijs kan worden verlangd. Daarbij wordt dan gedacht aan delegatie van bevoegdheden, beprijking van adviseering, critiek enz.

De heer WENCKEBACH geeft toe, dat er in die beschouwingen „eenige waarheid” ligt, doch onbewust gaat hij veel verder en bewijst hij feitelijk, dat aan dat inzicht *eene zeer groote waarde* moet worden toegekend door aan te wijzen, dat de Directie der Staatsmijnen in Limburg zijn in 1907 gedaan voorstel (zie advies blz. 6 alinea 6) om dat bedrijf rechtspersoonlijkheid toe te kennen blijkbaar niet heeft overgenomen en voorts (zie advies blz. 14), dat de Regering in Indië de Chiefs der groote bedrijven aldaar in zoo ruime mate in hunne gestie heeft vrijgelaten, dat daarbij wel eens de grenzen van het redelijke zijn overschreden. Meer speciaal ten aanzien van de S.S. (advies blz. 19) wordt gezegd, dat „wat in het bijzonder „de zelfstandigheid en vrijheid van beweging van het „bestuur van dat bedrijf aangaat, het niet is te ontkennen, „dat sedert de reorganisatie in 1906 in dat opzicht weinig „reden tot klagen bestaat”.

Als men dat leest, voelt men al dadelijk de vraag opkomen, waarom dan eigenlijk op eene bedrijfsautonomie moet worden aangestuurd, als de *praktijk* zoo duidelijk heeft aangetoond, dat bij den gewonen Staatsdienst bewegingsvrijheid noch groote zelfstandigheid is uitgesloten.

De heer WENCKEBACH heeft die opkomende vraag dadelijk willen beantwoorden door mede te deelen, dat die autonomie toch *niet* kan worden gemist; dat de zoo juist aangehaalde voorbeelden der praktijk toch eigenlijk niets bewijzen, want dat de *mogelijkheid* niet is uitgesloten, dat de inzichten der Regering veranderen, dat de Staatsmijnen in Limburg nog in het stadium van *eerste ontwikkeling verkeeren* en nog voor ernstige tegenslagen gespaard bleven, zoodat de moezaam verkregen vrijheid van handelen nog geen kwade kans heeft geloopt, terwijl

hij er in het bijzonder den nadruk op legt, dat „aan heel „het stelsel van faciliteiten, waardoor de bedrijfschets „zich langzamerhand aanslagruimte hebben verschaft en „die ook inderdaad voor het beheer van een groot bedrijf „omnisbaar zijn de sanctie ontbreekt” en dat het „geheel „op losse schroeven staat hoe ver men moet en mag „gaan”.

Als men dat alles leest, dan komt men allicht tot de conclusie, dat de Regeering best van meening kan zijn, dat aan de aangehaalde bezwaren tegen het thans bestaande stelsel, dus in hoofdzaak aan het ontbreken der sanctie — die zal bij andere takken van den Indischen dienst ook wel eens mankeeren — wel op eenvoudiger wijze kan worden tegemoet gekomen, dat Zij daarin althans geene voldoende aanleiding vindt om speciaal ten aanzien van het bedrijf der Staatsspoorwegen een strengen koers te gaan volgen en dat Zij alzoovij hare praktisch niet ondeugdelijk gebleken bevoegdheden-politiek, zal volhouden. Waar noodig kan dan wel voor de noodige sanctie worden gezorgd; eene wijziging in het Regeeringsreglement behoort toch niet tot de onmogelijkheden?

Maar al ziet de Regeering eventueel van het verteeuen van bedrijfsautonomie af, dan kan Zij nog wel de denkbeelden van haren adviseur, zooals die onder de paragraaf „de taak van het bedrijf” voorkomen *) en de z.i. te scheppen „administratieve verhoudingen” tot hare maken en die, zooveel mogelijk, reeds *dadelijk* invoeren onder de werking der *thans* vigeerende bepalingen.

Tegen de door den heer WENCKEBACH op dit stuk gehouden beschouwingen en gedane voorstellen zijn echter enkele ernstige bedenkingen in te brengen; de mogelijkheid, dat de Regeering die denkbeelden spoedig kan verwezenlijken gaf aanleiding tot het schrijven van dit opstel.

In hoofdzaak betreffen die bedenkingen de navolgende punten:

- 1e. De losmaking van alles, wat onder het zoogenaamde „toezicht” kan worden samengevat, van het bedrijf der S.S.;
- 2e. De wijze, waarop „hoogere leiding” zal worden gegeven en
- 3e. De instelling van een niet ambtelijken spoorwegraad c.q. districtsraden.

Ad. 1. Op blz. 26 van zijn advies bepleit de heer WENCKEBACH eene losmaking van het *toezicht* op de particuliere spoor- en tramwegdiensten, de zorg voor de naleving van de Algemeene Verordeningen en van de concessie-bepalingen, alsmede de behandeling van aanvragen voor nieuwe concessien en concessie-wijziging, welke tot nu toe *onder den Directeur van Gouvernements-bedrijven* aan den Chef van den Dienst der S.S. waren opgedragen, van het *bedrijf* der S.S. en zulks op grond der overweging, dat de samen koppeling in één persoon

van de beide functiën: bedrijfschef der S.S. en Hoofd-inspecteur der Spoorwegdiensten niet is te verdedigen, „vooreerst omdat de Algemeene Verordeningen ook op „de S.S. van toepassing zijn (en moeten zijn) en het „toezicht daarop natuurlijk behoort te worden uitgeoefend „door een buiten het S.S. bedrijf staand orgaan; in de „tweede plaats omdat de S.S. dienst als bedrijf concurrent „is van, dus staat tegenover de particuliere onderne- „mingen”. En verder:

„Praktische overwegingen o. a. de mogelijkheid van „personeelsbesparing en snelle afdoening van zaken, hebben „tot de voorloopige samensmelting geleid. Daarbij kwam „dat de Hoofdinspecteur oorspronkelijk niet de werkelijke „chef van het bedrijf was: feitelijk waren er twee bedrij- „ven (Oosterlijnen en Westerlijnen) elk staande onder „een eigen chef, ondergeschikt aan den Departementschef „en namens dezen gecontroleerd door een *inspecteerend* „hoofddambtenaar, den Hoofdinspecteur der Spoorweg- „diensten. Met de nieuwe Instructie van den Hoofdinspecteur „is daaraan echter een einde en — wellicht zonder dat „de Regeering zich daarvan volkomen rekenschap heeft „gegeven — eene ingrijpende reorganisatie van den dienst „der S.S. tot stand gekomen, n.l. de feitelijke samen- „smelting van de Ooster- en Westerlijnen tot één dienst „onder één chef; de bewoordingen der Instructie laten „te dien aanzien geen twijfel en de sindsdien gevolgde „wijze van beheer is daarmede in volkomen overeenstem- „ming.”)

„De groote takt, waarmede de hoofdinspecteur van „STIPRIAAN LUISCIUS zijne dubbele functie vervulde, is „oorzaak geweest, dat van de zijde der particuliere onder- „nemingen tegen de vereeniging der functiën aanvankelijk „geen bezwaar is gemaakt. In de laatste jaren is echter „meermalen op een scheiding aangedrongen en de vorige „Minister van Koloniën heeft zoewel in de Staten-Generaal „als tegenover de Indische Regeering van zijne bedoeling „doen blijken, om aan de samen koppeling een einde „te maken.

„Wordt de bedrijfszelstandigheid ingevoerd, dan is het „wel duidelijk, dat deze principieel verkeerde toestand niet „langer kan worden bestendig. Voor de uitoefening van „het toezicht, de behandeling van concessiezaken en der- „gelijke zal dan den Directeur van Gouvernements bedrijven „een geheel buiten het bedrijf staand orgaan moeten worden „toegevoegd, dat tevens als de afdeling voor spoor- „wegzaken van het Departement fungeert”.

In hetgeen is aangehaald zij in de eerste plaats gewezen op mededeelingen, die n.h.v. niet volkomen juist zijn.

De heer WENCKEBACH vereenzelvigd de vaststelling van eene instructie voor den Hoofdinspecteur der Spoor- en Tramwegdiensten (Gouvernements Besluit van 25 September No. 41) in 1906 met eene ingrijpende reorganisatie der S.S.; de Regeering zou zich daarvan geen volkomen rekenschap hebben gegeven.

*) Volledigheidshalve zij er op gewezen, dat de adviseur onder het hoofd „de taak van het bedrijf” niet alleen *bedrijfszaken* bespreekt, maar ook alle zaken die ressorteren onder den werking van de „Afdeling Spoor- en Tramwegen” van het Departement G. B.

*) „Het feit dat de boekhouding van de Ooster- en Westerlijnen „nog steeds gescheiden wordt gevoerd en dat de exploitatiechefs „nog groote bevoegdheden bezitten, doet aan dat feit niet af; dat „zijn maatregelen van inwendige decentralisatie, waaraan ook „geenszins behoort te worden getoed.

De ingrijpende reorganisatie zou hierin bestaan, dat *eene feitelijke samensmelting tot stand kwam van de Oosterlijnen met de Westeralijnen tot één dienst onder één Chef*. De gevolgde wijze van beheer zou daarmede in volkomen overeenstemming zijn en het feit, dat de boekhouding van de Ooster- en Westeralijnen nog steeds gescheiden wordt gevoerd en dat de Chefs der Exploitatie *nog groote bevoegdheden bezitten* zou daaraan niets afdoen.

De werkelijke stand van zaken leert echter:

1e. dat de instructie van den Hoofdingspecteur niets anders doet dan de vroegere rechtstreeksche bemoeienis van den Departementschef op den Hoofdingspecteur overdragen; de Hoofdingspecteur voert het beheer, onder de bevelen van den Directeur.

De uiteraard meer deskundige Hoofdingspecteur kon daardoor zijn volle initiatief ontplooiën; tegenover de Chefs der Exploitatie werkte de verandering hetzelfde uit, als ware de Directeur — hun vroegere Chef — van al de andere afdelingen van zijn Departement ontlast geworden, zoodat hij zijn volle aandacht aan de S.S. zou hebben kunnen wijden. De gang van zaken werd minder stroef, doordat de zaken den Hoofdingspecteur — vroeger uitsluitend bureau-ambtenaar — niet meer via den Directeur, doch rechtstreeks bereiken.

De Hoofdingspecteur trad dus als Chef van den Dienst in de plaats van den Directeur, maar op de *inrichting* van het bedrijf heeft die wisseling niet dien invloed gehad, dien de heer WENCKEBACH daaraan toekent.

2e. dat *geene* feitelijke samensmelting van Ooster- en Westeralijnen tot stand is gekomen; de verhouding van de beide Exploitatie-Chefs tegenover den Hoofdingspecteur-Dienstchef is tot op heden *volkomen dezelfde* als vóór 1906 tijdens het rechtstreeksche beheer door den Directeur-Dienstchef. De verandering bepaalde zich, voor die Hoofdamtbanen, tot een adresseering hunner stukken aan den nieuwen Chef, in stede van aan den Directeur.

Tot op heden bleven de beide, elk onder een eigen bestuurder staande, netten uit een bedrijfsoogpunt geheel aparte lichamen met *eigen bijdrage tot de begrooting, eigen boekhouding, eigen bijdrage in het jaarverslag, eigen contrôle op de ontvangsten uit het vervoer, eigen wagen- en locomotiefpark, eigen magazijnen*.

Het separate karakter is zelfs zoo overwoestbaar gebleken, dat bijv. de vrachten in doorgaand verkeer tussehen Ooster- en Westeralijnen getrouwelijk worden verdeeld, als waren het twee verschillende ondernemingen³⁾. Een dergelijke volkomen scheiding kan niet aangeduid worden als een „inwendige decentralisatie“; het geldt hier volkomen gescheiden bedrijven, waarvan alleen de *gestie* door één leider wordt aangegeven — evenals vóór 1906.

3e. dat de Chefs der Exploitatie *geene groote bevoegdheden bezitten*.

Zij zijn — in de Instructie van den Hisp. staat „blijven“ — de bestuurders van de „spoorwegdiensten“ (O, L en W/L)

in den zin van artikel 1 van de Algemeene Spoorwegreglementen, d.w.z. dat zij met het *dagelijksch bestuur* zijn belast.

Op de *gestie* van het bedrijf hebben zij slechts *adviseerende* invloed; de Hisp. heeft de *leiding*.

Ofschoon het wijzen op vorenstaande onjuiste beschouwing van het bedrijf niet dadelijk verband houdt met de bespreking van het ad. 1 geformuleerde punt, zoo kwam het toch raadzaam voor er even bij stil te staan, omdat de *werkelijke* vereeniging tot één bedrijf van alle Java-Staatslijnen, die tot nog toe achterwege bleef, *tot eene groote economie, tevens een rationeeler beheer, zal voeren en wellicht argenter moet worden geacht dan het verleenen van bedrijfsautonomie*.

Terugkeerende tot de voorgestelde losmaking van „toezicht“ en „bedrijf S.S.“ zij het volgende opgemerkt: De mededeeling van den adviseur, dat de algemeene verordeningen ook op de Staatsspoorwegen van toepassing zijn, is juist.

Het belangrijkste staat echter tussehen haakjes, n.l. dat de Algemeene Verordeningen ook op de Staatsspoorwegen van toepassing *moeten* zijn en dat het toezicht daarop natuurlijk behoort te worden uitgeoefend door een *buiten het S.S. bedrijf staand orgaan*.

Dat betoog sluit, zoo op 't eerste oog, als een bus, maar als men aan het ontleden gaat, dan komt toch sterke twijfel boven.

Indien eens alle lijnen in Ned.-Indië eigendom waren van — en geëxploiteerd worden door — het Gouvernement, indien er eens een Staatsmonopolie op dit punt bestond, welke goede grond zou er dan voor zijn aan te voeren, om voor dat bedrijf verordeningen vast te stellen volkomen identiek aan de thans geldende ordonnances, die, althans voor een goed deel, geen ander doel nastreven dan eene bescherming van 't algemeen belang tegen de particuliere spoor- en tramwegen? Waarom zou de Regeering een instituut in 't leven gaan roepen om op haar eigen bedrijf, dus op zich zelf, toezicht te doen uitoefenen?

De Regeering zal er bijv. toch ook niet over denken om een orgaan *buiten* den Post- en Telegraafdienst te gaan instellen om dien op de vingers te zien?

Ik stel me voor, dat de Regeering onder die omstandigheden een reglement zou vaststellen, waarin *een deel* van de bepalingen der tegenwoordige spoor- en tramwegverordeningen zouden voorkomen en dat Zij het als *vanzelfsprekend* zoude beschouwen, dat die ook werden opgevolgd, behoorende het toezicht in *dien* zin *uiteraard* tot den werkring der hoogere spoorwegambtenaren en in eerste instantie van den bedrijfschef.

Werd dit standpunt als juist erkend, dan bestaat er evenmin reden om op het Staatsspoorbedrijf toezicht te doen uitoefenen door een *buiten* de Staatsspoorwegen staand orgaan, wanneer dat bedrijf vooralsnog *geen* monopolie bezit; de aanwezigheid van particuliere lijnen, waarvoor geen toezicht van Staatswege kan worden ontbeerd, leidt geenszins tot die consequentie.

³⁾ Die werkwijze is sedert 1 Mei 1915 veranderd. Die verandering is geen uitloesel der instructie van den Hisp.; zij had ook reeds veel vroeger aangebracht kunnen worden.

Het is echter denklijk niet in de eerste plaats dit „toezicht”, dat 's Ministers adviseur op het oog had, doch meer het „toezicht” in breederen zin, n.l. het orgaan, dat zich mede bezig houdt met *concessiezaken* en *algemeene verkeersbelangen*.

De heer WENCKEBACH schrijft het *aan den grooten takt van den heer van STIPRIAAN LUSCIUS*, den gewezen bekenden energieken leider van den dienst der S.S. op Java, toe, dat van de zijde der particuliere ondernemingen tegen de vereeniging der twee functiën aanvankelijk geen bezwaar is gemaakt.

Met die meening kan bezwaarlijk worden ingestemd. Het beheer der S.S. en het toezicht op de particuliere lijnen is vóór het optreden van den heer van STIPRIAAN in 1906 reeds sedert een lange reeks van jaren vereenigd geweest onder één Departementschef.

Artikel één van het Gouvernements besluit van 18 Februari 1888 luidt woordelijk:

„Met ingang van 1 Maart 1888 de dienst der Staats-„spoorwegen op Java als afzonderlijke diensttak op te heffen „met overbrenging van het *volle beheer daarover* naar het „Departement der Burgerlijke Openbare Werken”, terwijl bij artikel 4 van datzelfde besluit — krachtens machtiging des Konings — verschillende betrekkingen voor het toezicht op de spoorwegdiensten en het stoomwezen werden ingesteld voor de bij het Departement der B.O.W. op te richten afdeling „spoor- en tramwegen en stoomwezen”.

Uit het vorenstaande blijkt, dat weliswaar vóór 1906 de *Departementschef* de feitelijke Chef van het S.S. bedrijf was en niet de Hoofdspecteur der Spoor- en tramwegdiensten, maar dat doet weinig aan de zaak af, want *per saldo* bestelde de *Directeur (der B.O.W.)* zowel in S.S. *bedrijfs- als in algemeene toezichtzaken*. Diezelfde Directeurs was evenzeer adviseur der Regeering in zake *Algemeene Verordeningen*, concessiën enz. en uiteraard golden dus reeds *tal van jaren* de door den heer WENCKEBACH genoemde principieele en tot op zekere hoogte *theoretisch* als juist te erkennen bezwaren tegen het samenknopen van twee functiën in één persoon.⁴⁾

Dat de particuliere ondernemingen niet eerder dan in de laatste jaren — volgens den heer WENCKEBACH — bezwaren kenbaar hebben gemaakt, kan dus onmogelijk worden toegeschreven aan de takt van een man als van STIPRIAAN LUSCIUS, en de reden daarvan moet, naar het voorkomt, gezocht worden in overwegingen *ontleend aan de praktijk*.

Dat zich het thans nog steeds bestaande instituut zoo lang kon handhaven, toont duidelijk aan, dat de principieele bezwaren in de oogen der meerderheid van de particuliere ondernemingen slechts *theoretische* waarde hebben, althans dat die waarde van geringe betekenis wordt geacht in verhouding tot de *reële* voordeelen, die vermoedelijk zijn terug te brengen tot voordeelen van tweeërlei aard, n.l.

1e. de juistere waardeering met betrekking tot alle zaken, het toezicht betreffende, door een zelf in het volle

bedrijf verkeerd en over groote ervaring beschikend persoon;

2e. de snellere afdoening van zaken.

Het sub 1e genoemde voordeel zal wel geene nadere toezicht behoeven, vooral niet voor personen, die bij spoorwegen werkzaam zijn geweest, waarbij het toezicht wordt uitgeoefend door *niet* met het bedrijf vertrouwde ambtenaren.

De genoemd sub 2e moge in 't navolgende eenige nadere verklaring vinden.

Indien n.l. een *afzonderlijk* orgaan, met een hoofdambtenaar aan het hoofd met de uitoefening van het toezicht alsmede de behandeling van concessie-aanvragen, de naleving van de concessie-bepalingen etc. zal zijn belast, dan is het duidelijk, dat de Regeering zal vorderen, dat de Dir. G.B. zich in *al die gevallen*, waarbij *de belangen der Staatsspoorwegen met de voorgedragen aangelegenheid direct of indirect verband kunnen houden* — dat is dus zoo goed als altijd —⁵⁾ ook om advies zal wenden tot den bedrijfschef van haar eigen spoorwegen, want het spreekt toch wel van zelf, dat, wat ook ten aanzien van het „toezicht” moge worden beslist, de bedrijfsleider van de Staatsspoorwegen de *spoorwegpolitiek* zal blijven aangeven.

Het voeren van die politiek wordt uiteraard beheerscht door de belangen van de *Staatsspoorwegen*; de Lands- en dus *algemeene* belangen hangen daar ten nauwste mede samen.

De aangewezen man, die geacht moet worden de consequenties van het uitgeven eener nieuwe, of het wijzigen eener bestaande concessie te kunnen begrooten is in de eerste plaats de chef van het Staatsspoorbedrijf en het zullen natuurlijk die consequenties zijn, die van overwegenden invloed kunnen — en meestal ook *zullen* — zijn bij het nemen der Regeeringsbeslissing.

Het hoofd van het „toezicht” zal zeer zeker ook worden gehoord, doch dat orgaan zal de zaken uit een ander oogpunt behandelen, en als regel geen betekenenden invloed hebben op de *principieele* beslissing in zake het al dan niet uitgeven eener concessie.

Het resultaat zal dus zijn, dat de invloed van het bedrijf der S.S. — *m. i. terecht* — onverzwakt blijft gehandhaafd en dat de afdoening van zaken veel meer tijd zal vorderen, dan onder het tegenwoordige regime.

Dat de particuliere ondernemingen met een dergelijken omslachtigen gang van zaken in het vooruitzicht meerendeels het principieele — doch *theoretische* — bezwaar der combineering gaarne in den koop nemen, laat zich begrijpen.

's Ministers adviseur deelt voorts — zonder nadere definiëering — mede, dat in de laatste jaren meermalen op eene scheiding is aangedrongen.

Is dat echter een voldoende motief om tot wijziging van den bestaanden toestand over te gaan?

't Is waar, het kamerlid VAN DEVENTER is in de zitting

⁴⁾ En ook thans ligt de beslissing nog altijd in handen van den Dir. G.B., want zowel het *beheer van den dienst* der S.S. als het *toezicht* op de spoor- en tramwegen door den Hoofdspecteur wordt uitgeoefend *onder de bevelen van den Dir. G.B.*; dat staat niftkrakkelijk, zowel in de instructie van den *Hisp.* als in het spoorwegreglement.

⁵⁾ Zie ook het advies WENCKEBACH: „In de tweede plaats omdat „de S.S. dienst als bedrijf concurrent is van, dus staat tegenover, „de particuliere ondernemingen”.

1913/1914 tegen de bestaande combinatie te velde getrokken, doch tegen het voorkomende in de door dien afgevaardigde gehouden rede is nogal wat in te brengen.

De heer VAN DEVENTER voelde zich blijkbaar niet zoo heel zeker, waar hij zorgvuldiglijk sprak van een bezwaar of een gevaar.

Moet het woord „gevaar” geacht worden daar van toepassing te zijn, waar het gereleveerde „bezwaar” in werkelijkheid nog niet aanwezig was, maar dan toch zou hebben kunnen bestaan?

Het gemaakte voorbehoud: „als ik wel ben ingelicht” geeft wel aanleiding om tot eene zoodanige conclusie te komen.

Genoemde afgevaardigde heeft naar aanleiding van zijne onder voorbehoud gedane mededeelingen „la mort sans phrase” uitgesproken *) over denzelfden Hoofdinspecteur (als toezicht-ambtenaar) waarvan de heer WENCKEBACH getuigt, dat z. i. door diens grooten takt de aan de gecombineerde positie klevende bezwaren zich weinig deden gevoelen.

Het is mijne vaste overtuiging, dat in de waardeering van de opvatting van zijn ambt als toezien Hoofdambtenaar, in de dienstperiode van STIPRIAAN LUSCIUS, de overgrote meerderheid van de bestuurders der particuliere ondernemingen aan de zijde van den heer WENCKEBACH staat en het mag — zooals bereids aangetoond — ten eerste worden betwijfeld of het drijven naar splitsing van „toezicht” en S.S. bedrijf, ook nog op dit oogenblik, wel de instemming heeft van een beduidend deel der particuliere ondernemingen.

De opmerkingen van den heer VAN DEVENTER onder den langen duur der werkzaamheden op het gebied van wetgeving, concessiezaken en dergelijke zijn in algemeen zinn niet onjuist, doch die voeren tot de conclusie, dat de bezetting van het bureau van de afdeling „spoor- en tramwegen” van het Departement van Gouvernementsbedrijven te zwak is en dat de remedie dus moet bestaan in het aanstellen van de noodige krachten. Door instelling van een afzonderlijk orgaan zal men er in dit opzicht niet op vooruit gaan, zooals is aangetoond, terwijl de Hoofdinspecteur persoonlijk niet van werk wordt ontlast, omdat hij als bedrijfschef toch in verreweg de meeste aangelegenheden zijne meening zal moeten kenbaar maken.

Doch gesteld, dat met voorbijzien van de eischen en wenschen der praktijk aan het principe zijn zijns moet worden betaald, is het dan rationeel te achten om het „toezicht” — tevens afdeling voor „Spoorwegzaken” van het Departement G.B. (zie blz. 27 van het advies) — te plaatsen onder de bevelen van den Directeur van Gouvernementsbedrijven, die zowel thans als bij verleenning van bedrijfsautonomie (vergelijk blz. 61 van het advies) 1e. Chef is van het toezicht hebbend orgaan; 2e. het toezicht heeft op de gestie van dienst der Staats-spoorwegen uit het oogpunt der bedrijfs-economie en van de algemeene verkeersbelangen en

3e. de functie vervult van deskundig adviseur van den Gouverneur-Generaal?

Is eene zoodanige verhouding dan niet geheel in strijd met het vooropgestelde principe, dat men aan de nieuwe regeling ten grondslag wil leggen?

Het komt voor, dat het antwoord op die vraag niet anders dan bevestigend kan luiden en dat de oplossing, indien tot de — m. i. ontijdige — afscheiding mocht worden overgegaan, het toezicht houdende orgaan geheel onafhankelijk zal moeten zijn van den Chef van het Departement van Gouvernementsbedrijven en dus rechtstreeks onder de bevelen van den Gouverneur-Generaal zal behooren te staan.

Met de instelling van zoodanig instituut zou slechts gepaard moeten gaan eene weinig omvangrijke herziening van verschillende verordeningen, die ten doel moet hebben om eenige daarin aan den Dir. G.B. toegekende bevoegdheden aan den Chef van het toezicht over te dragen.

Eene snelle afdoening van zaken is echter bij een zoodanig principieel juiste oplossing nog 't minst denkbaar.

Ad. 2. De wijze, waarop hogere leiding zal worden gegeven.

Het is niet geheel duidelijk wat de heer WENCKEBACH daaropder verstaat. Op blz. 60 wordt gezegd, dat het oppergezag en de algemeene leiding van zaken in Indië wordt uitgeoefend door den Gouverneur-Generaal.

Verder luidt het:

„Wat de verhouding tot den Gouverneur-Generaal betreft, zij in herinnering gebracht, dat (zooals o. m. op blz. 14—15 en 19—20 werd opgemerkt), niet zoozeer eene ingrijpende wijziging noodig is van de sedert eitelijke jaren gevolgd praktijk, als wel eene duidelijke vaststelling van bevoegdheden en verantwoordelijkheid, waarin die praktijk hare sanctie kan vinden. De wet behoort daartoe eene duidelijke omschrijving te geven van de te scheppen verhouding tot het zelfstandig bedrijf, waarin uit den aard der zaak het Regeeringsreglement niet voorziet.

„Die verhouding behoort evenals in Zwitserland, Italië enz. het karakter te dragen eener „hogere leiding”, welke aan het bedrijfsbestuur ongeveer gelijke zelfstandigheid laat als aan het bestuur eener groote particuliere onderneming. Dienovereenkomstig zal de bemoeienis van den Gouverneur-Generaal (waar noodig den Raad van Indië gehoord) ongeveer als volgt kunnen worden samengevat:

- a. het verlenen van machtiging of goedkeuring in de gevallen waarin die krachtens de wet gevorderd wordt;
- b. medewerking tot het verkrijgen van hogere machtiging (van de Wetgevende macht of de Kroon), waar die voorgeschreven is;
- c. het uitoefenen van een veto-recht en het vernietigen van beschikkingen van of vanwege het bedrijfsbestuur, die in strijd zijn met de wet of het algemeen belang;
- d. het geven van voorschriften ter zake van in de wet omschreven onderwerpen, en waar dat voor de juiste naleving van de wet noodzakelijk blijkt.

*) De heer VAN DEVENTER heeft letterlijk gezegd: „Juist omdat de afgetreden chef der S.S. zulk een uitnemend beheerder van dit bedrijf was, juist daarom kan hij geen goed hoofdinspecteur zijn.”

„Ten slotte moet nog onder de oogen worden gezien de verhouding tot het Departement van Gouvernementsbedrijven. Op grond van art. 64 R.R. moet de Chef van dat Departement thans worden beschouwd als de werkelijke en verantwoordelijke beheerder van het Staatsspoorwegbedrijf. In werkelijkheid is echter dat bedrijf reeds lang aan dien toestand ontgroeid en wordt het feitelijk beheer gevoerd door den dienstchef met zijn staf van deskundig personeel.

„Met de invoering der bedrijfszelfstandigheid verdwijnt de toepasselijkheid van art. 64 R.R. van zelf en kan de bemoeienis en verantwoordelijkheid van den departementschef wettelijk worden vastgesteld, in overeenstemming met de mogelijkheid en werkelijkheid”.

Hieruit valt te concluderen, dat de „hogere leiding” identiek is aan de „algemeene leiding”, die de G.G. uitoefent, doch de vraag doet zich dan voor welke overwegingen gegolden hebben om bovendien nog het Departement van Gouvernementsbedrijven te belasten met eene bemoeienis en verantwoordelijkheid, blijkende uit hetgeen de heer WENCKEBACH verder schrijft:

„Het Departement van Gouvernementsbedrijven behoort dan te worden gekenschetst als een *toezichthebbend orgaan*, uitoefenend het toezicht op de naleving voor- eerst van de algemeene spoor- en tramwegverordeningen, voor zoover die op de Staatsspoorwegen van toepassing zijn, en verder van de speciale wetgeving voor dit „gouvernementsbedrijf”; voorts het toezicht op de algemeene „gestie van het bedrijfsbestuur, uit het oogpunt der bedrijfs-economie en van de algemeene verkeersbelangen.”

„Naast deze functie blijft natuurlijk bestaan die van deskundig adviseur en c.q. gedelegeerde van den Gouverneur-Generaal in zake de aan dezen voorbehouden beslissingen.”

Naar het voorkomt kan het Departement van Gouvernementsbedrijven gevoelig worden uitgeschakeld, immers:

- a. Blijkens de conclusie onder punt 1 is het — bij invoering van een afzonderlijk toezicht — onjuist om dat toezicht op de naleving der algemeene spoor- en tramwegverordeningen, tevens orgaan voor de behandeling van concessie-zaken en dergelijke, onder te brengen bij het Departement van Gouvernementsbedrijven, als tevens het bedrijf der Staatsspoorwegen daaronder ressorteert.

- b. De *contrôle op de gestie* van het staatsspoorwegbedrijf wordt uitoefend door den Gouverneur-Generaal.

- b. Over *deskundige adviseurs* beschikt de Landvoogd in den Chef van den Dienst der S.S. (c.q. het bedrijfsbestuur) eenzijdig en den Chef van het „toezicht op de naleving der verordeningen”, tevens hoofd van het bureau voor concessie-aangelegenheden enz. anderzijds. Er bestaat zelfs geen enkele waarborg, dat de Dir. G. B. steeds een „deskundig” adviseur zal zijn, want die Departementschef kan tot zijne functie worden geroepen zonder ooit de minste aanraking met spoor- of tramwegzaken te hebben gehad. Het laat zich zeer goed denken, dat bijv. een Chef van het Mijnwezen, of een Chef van den P.T.T. dienst als Dir. G.B. optreedt en vermoedelijk juist met het oog daarop is in artikel 2 van de thans geldende Instructie van den Hoofdinspecteur bepaald, dat „hij in zijne functie van Chef der afdeling „Spoor- en tramwegen” is de adviseur van den Dir. G.B.”.

d. Het *beheer* wordt reeds lang feitelijk gevoerd door den dienstchef der S.S. met zijn staf van deskundig personeel.

Schakelt men het Departement van Gouvernementsbedrijven uit ⁷⁾, dan kan dus het spoorwegbedrijf rechtstreeks ondergeschikt zijn aan den Landvoogd, *waardoor heel wat administratieve arbeid kan worden bespaard.*

Zou eventueel van de verleening der bedrijfsautonomie — om welke redenen dan ook — worden afgezien, dan bestaat er n.h.v. alle aanleiding om voor het zeer omvangrijke beheer der Staatsspoor- en tramwegen een afzonderlijk departement in te stellen of — nog beter — gevolg te geven aan een t.a.pl. door den heer WENCKEBACH besproken denkbeeld om de verschillende verkeersbedrijven (w.o. bijv. de havenbedrijven) te vereenigen onder een *Departement voor Verkeerswezen.*

Er bestaat echter niet alleen bedenking tegen het onnodig opvoeren van het aantal der organen, die zich met de gestie van het bedrijf inlaten, ook de wijze, waarop de uitoefening van dien invloed volgens het advies, wordt verzekerd, verdient n.h.v. ten deele geene aanbeveling.

De heer WENCKEBACH stelt terecht herhaaldelijk in het licht, dat het streven in de eerste plaats moet zijn gericht op de verleening van *grootte zelfstandigheid en grootte vrijheid van beweging, op de verkrijging van eene vereenvoudigde inrichting der administratie en een vlotten gang van zaken, op beperking van advisering en critiek.*

„Beperving van zoo omslachtige en tijdroovende „behandeling tot het hoog noodige, klarere verhoudingen en duidelijke vastlegging van verantwoordelijkheid „en bevoegdheid” — zegt de heer WENCKEBACH op blz. 20 van zijn advies — is hier dan ook, veel meer dan in Nederland, geboden — ook als maatregel van decentralisatie, waardoor aan de hoogste regeeringsorganen werk en tijd wordt bespaard”.

Maar geheel in strijd met dat desideratum, geeft de heer WENCKEBACH in overweging om:

- 1e. het reglement voor den dienst,
- 2e. de algemeene bepalingen betreffende het vervoer,
- 3e. de tarieven,
- 4e. de goederen-classificatie, alsmede
- 5e. de regeling van den loop der gewone treinen — onverminderd hetgeen dienaangaande in de Algemeene Reglementen is of wordt bepaald — te doen onderwerpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal, gehoord den Raad van Indië (zie art. 9 van het ontwerp v. wet).

Die strijdigheid komt te meer uit, waar de vaststelling van:

- 1e. het dienstreglement, *thans* plaats heeft door den Chef van den Dienst der S.S.;
- 2e. de vervoersbepalingen, tarieven en goederen-classificatie *thans* geschiedt door den Gouverneur-Generaal, waarbij alleen *bij uitzondering* de Raad van Indië wordt gehoord;
- 3e. de regeling van den loop der gewone treinen *thans* wordt goedgekeurd door den Dir. G.B.

⁷⁾ Die uitschakeling zou ook onder de thans bestaande verhoudingen plaats vinden.

Waar wijzigingen en aanvullingen in het *dienstreglement* der spoorwegen — ook bij de particuliere lijnen — herhaaldelijk noodig blijken, en thans volgens art. 3 van het spoorwegreglement, zelfs ook bij de vaststelling bij de opening van het bedrijf slechts *kennisgeving* aan den Dir. G.B. wordt gevorderd, schijnt het noch gewenscht, noch noodig bij het bedrijf der *Staatsspoorwegen* goedkeuring en advies te vorderen van den G.G. resp. den R. v. I. met al den daarmede gepaard gaanden administratieven rompslomp, die veel tijd en veel geld kost.

Ook het bewandelen van dien omslachtigen weg ten aanzien van de *vervoersbepalingen en de tarieven* is niet aan te bevelen, waar immers aan den Landvoogd bij art. 12 van het wetsontwerp het recht van veto is verleend, een recht, dat de G.G. thans uiteraard reeds heeft.

Het ware, naar het voorkomt, veeleer noodig, om de reeds onder de bestaande verhoudingen aan den Chef van den dienst der S.S. verleende bevoegdheid, vervat in art. 14 *) zijner instructie, uit te breiden tot de vervoersbepalingen en tarieven.

Daardoor zou een heel wat vlotter gang van zaken kunnen worden bereikt en veel administratief werk kunnen worden bespaard, zonder een beteekenend risico te loopen.

De Chef van den Dienst der S.S. mag n.l. volgens de bestaande bepalingen wel vrachtreducties verlenen tot eene maximum-consequentie van f 5000.—, doch hij mag in de vervoersbepalingen of de tarieven geene veranderingen aanbrengen, die in het geheel geene financiële gevolgen hebben of die alleen tot verhooging der opbrengst kunnen bijdragen.

Het is uiteraard juist, dat bijaldien men den Chef van den Dienst, respectievelijk het bedrijfsbestuur, in deze materie geheel de vrije hand liet, het veto van den Landvoogd de eventuele groote geldelijke gevolgen toch niet meer zou kunnen keeren, doch dat bezwaar kan gemakkelijk uit den weg worden geruimd, door het bedrijf vrijheid in alle tariefsaangelegenheden te laten tot een voor de geldelijke consequenties te stellen grens, in den geest als thans ten aanzien van het verlenen van *vrachtreducties* is gedaan.

De dienstregelingen worden tegenwoordig — voor zoveel de spoorwegen betreft (de tramwegen zijn daarin geheel vrijgelaten) — goedgekeurd door den Dir. G.B.

Men kan toch waarlijk wel aanvaarden, dat daarbij voldoende waarborg wordt verkregen, dat op de verschillende factoren, die daarbij in 't spel komen, wordt gelet.

Door den tegenwoordigen Chef van den Dienst is als regel aangenomen, dat eene nieuwe dienstregeling, vóór de aanbieding aan den Dir. G.B. ter kennis wordt gebracht van de belangrijkste betrokken lichamen en corporaties om die in de gelegenheid te stellen hunne wenschen kenbaar te maken.

Indien desondanks tot de Regeering wenschen mochten

doordringen, welke Haar aanleiding geven om aan de deugdelijkheid der dienstregeling te twifelen of wel tot het inzicht mochten doen komen, dat wellicht niet voldoende aan het een of ander verkeersbelang wordt tegemoet gekomen, dan belet immers niets Haar om ter zake inlichtingen te vragen aan den bedrijfsleider en — zoo noodig — om Haren wil aan het bedrijf op te leggen. Zoodanige besnoeiing behoort uiteraard tot de uitoefening van het oppergezag en de algemeene leiding.

In het kort samengevat, kan worden gezegd, dat de denkbeelden van den heer WENCKEBACH in zake de te stichten administratieve verhoudingen in stede van beperking tot het hoognoodige, juist onnoodig leiden tot een strooveren gang van zaken voor het bedrijf en eene zeer belangrijke vermeerdering van administratieve en adviseerende arbeid bij de hooge Regeeringscolleges, waarom men daar zeer vermoedelijk niet gesteld is.

Van de instelling van een *meerhoofdijg bestuur* zal, zoalng de bedrijfsautonomie niet tot stand is gekomen, wel geen sprake zijn.

Mocht echter ook daarop worden aangestuurd, dan zal ook die verandering zeker niet leiden tot eene vlotte afdoening van zaken.

't Is waar, dat men tot een driehoofdijg bestuur voor de Limburgsche Staatslijnen is overgegaan, doch eene lezing van de indertijd ter zake gevoerde debatten in de 2de Kamer der Staten-Generaal stemmen voor een dergelijke veelhoofdijg leiding niet onverdeeld gunstig ³⁾, terwijl er op moge worden gewezen, dat de leiding van het bedrijf der Mij. tot Expl. van Staatsspoorwegen in Nederland wordt gegeven door één Directeur en dat bij de *Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij* onmiskenbaar een éénhoofdijg bestuur wordt voorbereid. De Raad van Administratie eerst uit 5, daarna uit 3 leden bestaande, is sedert op 2 leden teruggebracht. Die aanwijzing is duidelijk.

Ad 3. De instelling van een niet ambtelijken *spoorwegraad* en van *districtsraden*.

De heer WENCKEBACH licht dat voorstel als volgt toe: „Om soortgelijke redenen, als daartoe elders hebben „geleid, schijnt het o.g. wenschelijk een eerste stap te „doen tot de instelling van een niet-ambtelijken spoorweg- „raad. In verband met de in de kolonie heerschende „omstandigheden is het echter onmogelijk, aan zulk een „raad een min of meer parlementair karakter te geven en „kan ook aan verkiezing van de leden door andere lichamen „bezwaarlijk worden gedacht; de leden zouden uit den „handel, de landbouw, nijverheid enz. door den Gouver- „neur-Generaal moeten worden benoemd. Evenmin zou „den raad een meer dan zuiver adviseerend karakter kunnen „worden verleend. Gepaard gaande aan de uitbreiding „van het spoorwegnet over een groter deel van den „archipel, zou wellicht ook reeds een eerste stap kunnen „worden gedaan tot de instelling van meer plaatselijke „districtsraden”, bestemd om de chefs van exploitatie in

*) Art. 14 luidt: „De H. v. I. is bevoegd om op den voet der bestaande bepalingen vervoer beneeden de vastgestelde tarieven en kosteloos vervoer over de Staatsspoorwegen op Java toe te staan, bijaldien, afgescheiden van de uit zoodanige beschikkingen mogelijk voortvloeiende voordelen, de ten gevolge van die beschikkingen voor den dienst der S.S. begroete vermindering in opbrengst in elk bijzonder geval de som van f 5000.— niet te boven gaat”.

3) Volgens verklaring van den toenmaligen Minister VEEGENS heeft de heer WENCKEBACH toen over de instelling en benoeming van het driehoofdijg bestuur angstige geadviseerd, in overeenstemming met de meerderheid van den Mijraad.

„de districten ter zijde te staan en over bepaalde vraagstukken (dienstregelingen, tarieven, nieuwe werken in het district enz.) de Regeering van advies te dienen.

„De behoefte aan adviseerende lichamen als boven bedoeld, staat naar de ervaring van o.g. vast in een land, waar de stem van het belanghebbend publiek zich over zakelijke onderwerpen nog zoo zwak doet hooren; de wijze van uitvoering behoeft echter nog nadere overweging. De instelling van spoorwegraden zou derhalve vooralsnog slechts facultatief in de wet behooren te worden vermeld“.

Onder punt 2 is reeds aangetoond, dat bij opvolging van andere voorstellen de paperasserie in niet geringe mate zal vermeerderen.

Maar die vermeerdering zal nog belangrijk toenemen en het tijdsverlies zal schier wanhopige proporties aannemen, wanneer nog bovendien colleges in het leven worden geroepen — laat men ze „commissies van bijstand“ noemen — die voor allerlei plaatselijke belangen en belangetjes moeten zorgen.

De in die commissies benoemde, aanhoudend wisselende leden, zullen uiteraard slechts nu en dan eens vergadering houden (men vergelijkte hiermede bijv. de samenkomsten der Gewestelijke Raden) en de uitbrenging van een advies zal daarop behooren te wachten. Een voorproefje van de buitengewoon remmende werking van dergelijke lichamen heeft de invoering der „Locale Raden“ reeds gegeven. In de spoor- en tramwegverordeningen zijn aan die „Raden“ verschillende bevoegdheden gegeven, of is de verplichting neergelegd om die instellingen te hooren, een standpunt dat volkomen juist voorkomt, waar aan die Raden nu eenmaal de zorg voor lokale zaken is toevertrouwd.

Men vrage echter niet met hoeveel tijd daardoor de duur van de afwikkeling van spoor- en tramwegzaken is toegenomen.

Elke schijf, die in de Regeeringsmachine wordt ingeschakeld, doet de paperasserie en de tijdsverspilling toenemen en levert volstrekt niet steeds een daaraan geëvenredigd nut, want hoe men ook over het bestaanrecht van al die adviseerende colleges denken moge, vast staat het toch zeker, dat zij door de onophoudelijke mutaties nimmer over een zoo uitgebreide en grondige kennis van plaatselijke toestanden kunnen beschikken als van de overeenkomstige lichamen in Nederland in 't algemeen kan worden getuigd.

Ook reeds de indiening van een groot aantal adviezen op zich zelve, al werden zij nog zoo vlot ingediend, werkt remmend op het nemen van beslissingen, nog gezwegen van het herhaaldelijk zenden om nader advies, indien aan eene beslissing, in afwikkenden zin, veel verantwoordelijkheid is verbonden.

In vele aangelegenheden worden de *Handelsverenigingen*, *Kamers van Koophandel*, het *Syndicaat van suikerfabrikanten* en het *Landbouwsyndicaat* ook thans reeds gehoord; de laatste twee Colleges zijn zelfs officieel als adviseur der Regeering over de binnen hun ressort vallende aangelegenheden aangewezen en moeten worden geraadpleegd in zaken, die hun aangaan.

Is onder die omstandigheden de instelling van spoorweg- of districts-raden voor spoorwegaangelegenheden aan te bevelen?

Indien daardoor belangen van beteekenis zouden worden gediend, hoe is het dan te verklaren, dat „de stem van het belanghebbend publiek zich over zakelijke onderwerpen nog zoo zwak doet hooren?“ Zou niet veeleer eerst aanleiding tot de oprichting van de gedachte colleges bestaan, wanneer die stem zich sterk deed hooren en slechts behoefte had aan een officieele spreekbuis?

Vermeend wordt dan ook, dat de oprichting van spoorwegraden geene aanbeveling verdient.

De vorenstaande beschouwingen leiden tot de navolgende conclusies:

1. Een scheiding tusschen de uitoefening van het „toezicht“ en het beheer van het S.S. bedrijf wordt vooralsnog niet gevorderd door de eischen der praktijk;

2. Acht men om principieele redenen die scheiding desondanks onvermijdelijk, dan ware voor het toezicht een afzonderlijk, van het Departement van Gouvernements bedrijven volkomen onafhankelijk orgaan in te stellen, dat staat onder de onmiddellijke bevelen van den Landvoogd;

3. Het Departement van Gouvernements bedrijven vormt een onnoodige schakel tusschen het bedrijf der S.S. en de Regeering en geeft aanleiding tot onnoodigen administratieven arbeid; dat bezwaar zal zich vooral doen gevoelen, als de afscheiding van het „toezicht“ en de door den heer WENCKEBACH gedachte administratieve verhoudingen mochten worden ingevoerd;

4. Het verdient aanbeveling de Staatsspoor- en tramwegen — met de haven-bedrijven c.q. andere verkeersbedrijven (bijv. het transportwezen) te vereenigen onder één Departement;

5. De bepalingen, vervat in artikel 9 van het door den heer WENCKEBACH samengestelde Ontwerp van Wet geven, in strijd met het beoogde doel, aanleiding tot een stroeven gang van zaken bij het bedrijf der Staatsspoorwegen en leiden tot veel administratieven en adviseerenden arbeid, ook bij de Hooge Regeeringscolleges;

6. De instelling van nieuwe, adviseerende lichamen moet worden ontraden;

7. Het samensmelten tot één bedrijf van de Westeren Oosterlijnen op Java, die thans nog als afzonderlijke ondernemingen worden beheerd, is gewenscht, zoowel op grond van de daardoor te verkrijgen economie als uit een oogpunt van rationeele exploitatie en

8. De geformuleerde conclusies betreffen zaken, die ook bij de thans bestaande verhoudingen verwezenlijkt kunnen worden en zijn nagenoeg onafhankelijk van eene eventueele verleening van bedrijfsautonomie aan de Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië.

F. B. H. ASSELBERGS c. i.
t.w. Chef der 4de Afd. S.S.

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG-POLITIEK.

(DE BANTAMLIJNEN VAN DEN STAAT.)

(Slot)

Bij het opmaken van het Algemeen Spoorwegplan ¹⁹⁾ kwam de lijn naar Anjer natuurlijk weer ter sprake. De heer KEMPEES liet in zijne Nota de Noorderlijn in de residentie Bantam beginnen. De in § 2 sub a aldaar genoemde stamlijn begon bij Tjilegon (c.q. Anjer) en liep over Serang, Rangkasbetoeng, Paoeng Pandjang, Batavia en verder langs de Noordkust tot Banjoewangi.

De 125 K.M. lange lijn van Tjilegon (Anjer) tot Batavia zou als secundaire spoorweg aangelegd moeten worden; overigens weidde de heer KEMPEES niet veel over de Bantamlijn uit, omdat de opname reeds onderhanden was; opmerking verdiende, dat hij in zijn plan den bouw in 1895 wilde laten beginnen, zoodat de lijn in 1897 klaar zou zijn.

Voor het Algemeene Spoorwegplan verwijzende naar Hoofdstuk V van het 1ste deeltje dezer monografiën (zie aldaar ook Bijlage V), meen ik hier te kunnen volstaan met aan te teekenen, dat het bij Gouvernements Besluit van 12 October 1893 No. 31 afgekondigde, in Nederland samengestelde, Algemeen Spoorwegplan voor Java, sub 4 de lijn van Batavia naar Anjer vermeldde.

Zooofs reeds boven werd opgemerkt werden de gelden benodigd voor staatsopname der Bantamlijn op de Indische begroeting van 1892 gebracht en verkregen, waarna een voorontwerp door den ingenieur der 1e klasse van de S.S. SWEEP werd opgemaakt. De secundaire lijn zou loopen van Weltevreden naar Anjer over Paoeng-Pandjang, Rangkasbetoeng, Serang en Tjilegon; zij zou 143,5 K.M. lang worden. De kosten voor dezen spoorweg werden geraamd op f 6.243.000.— of f 43.500.— per K.M.

Dit voorontwerp werd door Minister van DEDEM in handen gesteld van den toenmaligen adviseur der Nederlandsche Regeering in zake Staatsspoorwegen, den heer MARTENS, directeur der Semarang-Cheribon-Stoomtram-Maatschappij, met verzoek te willen onderzoeken of de gewenschte verbinding niet voor minder geld zou zijn te bouwen. Deze tramweg-autoriteit adviseerde om in plaats van een secundaire spoorweg, een stoomtram te bouwen, welke f 30.000.— per K.M. zou kosten en die over Tjikandi zou loopen; een lijn over Rangkasbetoeng zou een half miljoen gulden duurder worden.

Dit plan viel natuurlijk zeer in den smaak van den Minister van Koloniën, die het voorontwerp weer naar Indië terugzond met verzoek het te wijzigen in den geest als door den heer MARTENS aangegeven.

In het daarop herziene en wederom naar Nederland gezonden ontwerp werden de kosten geraamd op f 6.400.000.— of 37.500.— per K.M. De baan zou volgens dat ontwerp gebouwd worden als secundaire spoorweg, die als tramweg — d.i. met licht materieel — geëxploiteerd zoude worden.

¹⁹⁾ Zie: „Eenige Bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 1 (de lijn langs Java's Noordkust)”, blz. 36 e. v.

In April 1896 werd daarop aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal een op dat ontwerp gegrond wetsvoorstel aangeboden tot aanleg van een spoorweg loopende van Batavia over Doeri—Tanah Abang—Kebajoran—Tjirang-rang—Rangkasbetoeng—Serang—Tjilegon naar Anjer-Lor met zijttakken over Doeri naar Tangerang en over Tanah Abang naar Weltevreden.

Deze zijttakken waren hoofdzakelijk om militaire overwegingen aan het ontwerp toegevoegd. Het werd n. uit een militair oogpunt wenschelijk geacht het station Weltevreden der N.I.S.M. door een spoorweg met Pesing te verbinden. Geschiedde dit rechtstreeks, dan zoude deze lijn uit een commercieel oogpunt van geene waarde zijn, waarom eerst besloten werd de lijn door te trekken tot Tangerang, het middelpunt van een levendig handelsverkeer. Doch aanzien dit verkeer zich hoofdzakelijk naar Batavia (benedenstad) en Tandjong Priok richtte, werd besloten eene lijn Tangerang—Batavia te bouwen, en die lijn door een zijlijn met Weltevreden (Koningsplein) te verbinden.

Uit hetgeen in de Memorie van Toelichting van het Wetsontwerp is aangehaald, teeken ik het volgende aan: „Het is van algemeene bekendheid dat de residentie Bantam eenige jaren geleden door verschillende achter-eenvolgende rampen is getroffen. Behalve de veesteet, die in de jaren 1879 en 1880 den ondergang van het grootste gedeelte van den veestapel tengevolge had, en die zich in 1890 in wél mediere, maar toch nog hevige mate herhaalde, hebben koorts en andere ziekten, schaarschte van levensmiddelen en niet het minst de uitbarsting van Krakatau in Augustus 1883, waardoor tal van dorpen en goede bouwgronden werden verwoest, de bevolking van dit gewest geteisterd. Bovendien verkeert het gewest in een staat van isolement, welke en op stoffelijk en op geestelijk gebied een nadeeligen invloed op zijne bevolking uitoefent.

„Is dit laatste bij de ernstige gebeurtenissen die in Juli 1888 te Tjilegon zijn voorgevallen, duidelijk aan het licht getreden, ten opzichte van het eerste zij hier in herinnering gebracht hetgeen de Resident van Bantam in zijn bij het Koloniaal Verslag van 1892 onder bijlage C opgenomen rapport aangaande den economischen toestand van zijn gewest vermeldde, dat het ontbreken op sommige plaatsen van goede middelen van verkeer het voor de bevolking dikwijls onmogelijk maakt om voor hare landbouwproducten — voornamelijk rijst — een geschikt débouché te vinden. Zoo blijven in de afdeling Lebak tweede gewassen, bij gebrek aan afnemers, meermalen op het veld staan waar zij verrotten en de padi ligt soms jaren lang als onverkoopbaar in de pakhuizen opgestapeld. En ook daar, waar de toestand der wegen weinig te wenschen overlaat, zijn de kosten van het vervoer per kar of per koele veelal te hoog om het product met voordeel van de hand te kunnen zetten.

„Hoewel, des ondanks, de economische toestand van dit gewest niet bepaald ongunstig kan worden genoemd, „daar landbouw, handel en visscherij over het geheel voldoende middelen van bestaan opleveren om in de geringe behoeften van den inlander te voorzien, valt

„hier, in tegenstelling met de meeste andere gewesten van Java, in de laatste jaren geen vooruitgang in welvaart te bespeuren; integendeel, vele Bantammers verlaten jaarlijks hunne woonsteden, waar zij slechts een schamel bestaan hebben, om in de naburige residentien werk te zoeken.

„Sedert geruimen tijd is de Regering dan ook reeds doordrongen van de noodzakelijkheid om, door den aanleg van een stoomverbinding in dit gewest, zijne in zoovele opzichten misdeelde bevolking tegemoet te komen. „Zal daardoor in de eerste plaats aan den inlandsch landbouw de gelegenheid worden gegeven om zich krachtiger te ontwikkelen, en zullen welvaart en vertier dientengevolge aanmerkelijk toenemen, het laat zich tevens aanzien, dat eene aansluiting van Bantam aan het zich thans over bijna geheel Java uitstrekkende spoorwegnet, en de daarvan te verwachten veelvuldiger aanrakingen met de overige bewoners van dit eiland, de bevolking minder vatbaar zullen maken voor den invloed der dwepzieke elementen, die in dit gewest meer dan elders aanwezig zijn, en die van de zijde der Indische Regering steeds een nauwlettend toezicht vorderen waarvan de uitoefening door het bezit van een goed en snel middel van gemeenschap ongetwijfeld zeer zal worden gebaat.

„Ook de Staten-Generaal, die reeds bij de Indische begroting voor 1892 de gelden voor de opnemingsbewilligden, gaven sedert meermalen van hunne belangstelling in het tot stand komen dezer verbinding blijk, en de ondergeteekende vleit zich dan ook dat het hierbij aangeboden wetsontwerp, hetwelk de vrucht is van een langdurig en nauwgezet onderzoek en waarvan de aannemingsgelegenheid zal openen om nog in den loop van dit jaar aan den aanleg der lijn een begin van uitvoering te geven, op de instemming der Volksvertegenwoordiging zal mogen rekenen.

„De lengte der hoofdlijn van Batavia naar Anjer bedraagt 147.821 K.M.; die van de zijlijnen naar Tangerang en naar Weltevreden respectievelijk 19.266 en 3.548 K.M. „De bouwijd is gesteld op 3 jaren; de kosten worden geraamd op ruim f 6.400.000.— (waarvan f 1.950.000.— in Nederland en f 4.450.000.— in Indië) of pl.m. f 37500.— per K.M.

„Ofschoon de Bantamlijn aanvankelijk niet tot de voordeeligste spoorwegen van Java zal kunnen gerekend worden, zal zij op de voorgestelde wijze tot stand gebracht wordende, toch bij de exploitatie reeds aanstonds eene matige rente van het aanleg-kapitaal kunnen opleveren. „Van het reizigersvervoer mag verwacht worden dat het groote overeenkomst zal vertoon met dat van de lijn der Bataviasche Ooster-Spoorwegmaatschappij waarover, vooral in de laagste klasse, een levendig personenverkeer plaats heeft, dat men ook in het over het algemeen beter bevolkte Bantam tegemoet mag zien.

„Het goederenvervoer zal in hoofdzaak beheerscht worden door het meer of minder slagen der rijstcultuur, ofschoon ook het transport van suikerrietstekken uit de omgeving van Tangerang, van de producten der zeevisscherij te Anjer en van de vischcultuur op de sawahs in de afdeelingen Lebak en Pandeglang, alsmede de opvoer

„van lijnwaden, petroleum en andere benodigdheden voor de bevolking aan den spoorweg ten goede zullen komen.

„De inkomsten zeer voorzichtige ramende, voor reizigers op f 6.60 en voor goederen op f 2.— per dagkilometer (op den Bataviaschen Ooster-Spoorweg waren deze cijfers in 1894 f 8.07 en f 6.45) en voor exploitatiekosten f 5.48 per dagkilometer of circa 64 pCt. der bruto ontvangsten aannemende, komt men tot eene verwachte netto opbrengst van 3.03 pCt van het aanlegkapitaal, afgescheiden van de indirecte geldelijke voordeelen, zooals besparing op het vervoer van 's Lands reizigers en goederen (zout, koffie, enz.) en besparing op de kosten van den post- en telegraafdienst, die het tot stand komen van den spoorweg voor den staat zal afwerpen. „Het laat zich echter aanzien dat de vermeerdering van welvaart bij de bevolking, dat ontwikkeling van nieuwe cultures en de daarmede gepaard gaande toeneming van ingevoerde goederen, het cijfer der directe voordeelen langzamerhand zullen doen stijgen ¹¹⁾.

„Wat aangaat de richting, welke bij den aanleg gevolgd zoude worden, zoo waren, volgens de Memorie van Toelichting, een vijftal plannen overwogen, waarvan er twee voor uitvoering in aanmerking kwamen; het eene, het z.g. Zuider-tracé, volgde den weg in het wetsontwerp aangegeven; het andere, het Noorder-tracé, liep van Batavia over Tangerang, Tjikandi en Serang. Hoewel laatstgenoemd tracé korter was, ging het niet door de streken, die het meeste behoefte hadden aan een verbeterden afvoerweg voor de producten, waardoor het noodig zoude worden zijttakken aan te leggen van Tjikandi naar Rangkasbetoeng en van het Krokotkanaal over Kebajoran naar Paroeng-Pandjang of Djasinga, waardoor die lijn weér langer zoude worden, dan die langs het Zuider-tracé. Bovendien doorsneed het Noorder-tracé het terrein, waar de rivieren reeds bevaarbaar werden, zoodat hierdoor concurrentie met het zeetransport zou ontstaan. Ook zou de exploitatie van eene lijn met verschillende zijttakken noodwendig duurder moeten zijn, dan die van een enkele doorgaande lijn. Op al deze gronden werd aan het Zuider-tracé de voorkeur gegeven. ¹²⁾

„Na een korte beraadslaging in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, waarin door den heer BAHLMANN werd aangedrongen om den aanleg van de lijn over te laten aan het particulier initiatief, waartegen de Minister van Koloniën zich op grond van de daaromtrent opgedane ondervinding verzette, werd het wetsontwerp den 18den Juni 1896 met 60 tegen 6 stemmen aangenomen.

„Den 10den Juli d.o.v. had de beraadslaging in de Eerste Kamer plaats, waar het zonder hoofdlijke stemming werd

¹¹⁾ De heer J. HOMAN VAN DER HEIDE oetende in zijn opstel: „Over de verkeersmiddelen in verband met de productie”, opgenomen in den bundel *Economische Studien en Critieken* (Batavia—Den Haag, G. KOLFF & Co.—W. P. VAN STOCKUM & Zoon 1901) op deze Memorie van Toelichting een vinnige critiek uit. (Zie aldaar blz. 178 e. v.)

¹²⁾ In de(n) *Indische(n) Gids* van 1899 gaf de heer R. A. VAN SANDICK geheel andere redenen op, die tot de keuze van het zuidelijke tracé geleid hadden; deze zouden voornamelijk van strategischen aard geweest zijn (blz. 600), dit lijkt echter niet erg waarschijnlijk. Zie het artikel aldaar: „De tegenvallei bij den spoorweg Batavia—Bantam”.

aangenomen. (Wet van 15 Juni 1896, Indisch Staatsblad No. 180).

In verband daarmee werd weldra met den aanleg een aanvang gemaakt, doch hierbij werd op verschillende punten van het voorontwerp afgeweken.

Zoo werd Karangantoe in de lijn opgenomen, ¹²⁾ omdat vandaar veel vervoer te verwachten was, terwijl daardoor de kosten van aanleg niet verhoogd behoeften te worden in verband met een geringer aantal benoedigde kunstwerken. Zoo ook bleek het wenschelijk het eindpunt te verleggen naar de omstreeks $4\frac{1}{2}$ K.M. verder Zuidwaarts gelegen kustplaats Anjer Kidoel, waardoor belangrijke plaatsen in de afdeeling Tjiringin, als Laboean en Tjarita meer nut van den spoorweg zouden hebben, terwijl zoodanige verlenging zich ook uit een politiek oogpunt aanbeval, omdat te Anjer Kidoel — waar alle schepen ankerden, die voor orders in Straat Soenda moesten blijven — het belangrijke kustlicht-établissement op Java's 4de punt en het telegraafkantoor van den onderzeeschen telegraafkabel worden gevonden. ¹³⁾

Eindelijk werd besloten het aanleggen van de zijtak Tanah Abang—Weltevreden voorloopig 'niet te stellen in verband met den veranderden toestand op spoorweggebied, die geboren zoude worden uit den aanleg van de lijn Krawang—Padalarang door den Staat, nadat de Batavia Oosterspoorweg aangekocht was geworden. Dit voorloopig uitstel heeft er toe geleid, dat Tanah Abang niet met het station Weltevreden der N.I.S.M. op het Koningsplein doch eenige jaren later met het station Pasar Senen der Krawang-lijn werd verbonden, welke verbinding ook uit een militair oogpunt van grotere waarde moest worden geacht. Door gelijktijdigen aanleg van de lijn Kemajoran—Antjoel (aan de lijn naar Priok) ontstond de Ceintuurbaan zooals we die (in hoofdzaak) thans nog kennen. ¹⁴⁾

Hoewel, zooals reeds vroeger gezegd is, de totale aanlegkosten op f 6.400.000.— geraamd waren, werd door verschillende omstandigheden dit bedrag aanmerkelijk overschreden, zoodat ten slotte de totale bouwkosten f 9.450.551 bedroegen.

In de Memorie van Toelichting, behorende bij de begroeting van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1900, werd daaromtrent het volgende aangeteekend:

„Het plan om de lijn door te trekken tot Anjer Kidoel is slechts voor een zeer geringe deel de oorzaak, dat bij deze begroeting nog gelden voor de Bantam-lijn moeten worden aangevraagd ¹⁵⁾. De hoofdoorzaak ligt in den grooten tegenspoed, die vooral in financieel opzicht met

„den aanleg van dezen spoorweg ondervonden wordt. Het „blijkt, dat deze lijn, waarvan de kosten bij het aan de Staten-Generaal overgelegde voorontwerp op f 6.400.000.— „werden geraamd, veel te laag is begroot en dat zij, zonder „den zijtak Tanah Abang—Weltevreden, waarvan de aanleg „om nader te vermelden redenen voorloopig is uitgesteld, „f 9.891.000.— zal kosten.

„Dit hoogst betreurenswaardige feit is slechts voor een „klein deel te wijten aan de inmiddels hooger geworden „ijzer- en houtprijzen en hoofdzakelijk aan het aannemen „bij het voorontwerp van te lage eenheidsprijzen voor „het grondverzet, de ballast en het spoorleggen en te „geringe schatting van het aantal en de wijdte der bruggen „en van den tijd, dien de uitvoering van het werk zou „vorderen.

„Bij die uitvoering zelve schijnt het niet aan voort- „varendheid en overleg ontbroken te hebben en de som „van f 58.000.— per K.M., waarop de kosten thans „zullen neerkomen, staat trouwens niet in eene ongunstige „verhouding tot de kosten van andere op Java tot stand „gebrachte Staats- en particuliere spoorwegen, die voor „vergelijking met de Bantam-lijn in aanmerking kunnen „komen. Maar het blijft niettemin een bedenkelijke zaak — en „een onderzoek daaromtrent is nog gaande — dat, ondanks „de reeds verkregen ervaring op het gebied van spoorweg- „aanleg op Java, zulk een ongehoorde misrekening is „mogelijk geweest en vooral ook, dat de te wachten over- „schrijding der raming eerst in het begin van dit jaar ter „kennis van den Gouverneur-Generaal is gebracht“.

Natuurlijk dat deze mededeeling in hooge mate de aandacht trok zoowel van de Indische en Hollandsche pers als van de leden der Tweede Kamer, en dat unaniem afkeuring over het voorgevallene te kennen werd gegeven. Enkele kamerleden gingen, op het voetspoor van de pers, zelfs zoover met het vermoeden te uiten, dat opzettelijk de raming te laag was gesteld geworden om meer zekerheid te verkrijgen, dat de gelden voor den aanleg zouden worden toegestaan, terwijl anderen meenden, dat het opperbestuur in dit geval zelf niet de noodige zorg in acht genomen had. Immers — zoo werd gereedeneerd — „waar, gelijk in de Memorie van Toelichting gezegd „wordt, de kosten van f 58.000.— per K.M., waarop „de uitgaven thans geacht worden te zullen neerkomen, „niet in ongunstige verhouding staan tot die van andere op „Java tot stand gebrachte spoorwegen, die voor vergelijking „met de Bantam-lijn in aanmerking kunnen komen, „had de Regeering, naar men meende, kunnen nagaan, „dat de oorspronkelijke raming veel te laag moest zijn“.

In de Memorie van Antwoord verwierp de Minister het eerste denkbeeld ten eenenmale, terwijl hij de beschuldiging van gebrek aan beleid bij het opperbestuur weergaf door de reeds hierboven vermelde briefwisseling tusschen de Nederlandsche en de Indische Regeering over het voorontwerp aan te halen en te besluiten met de opmerking, dat, waar de Bantamlijn geen hoofdspoorweg zoude zijn, de meening op den voorgrond stond, dat een goedkoopere bouwwijze kon worden toegepast ¹⁶⁾.

¹²⁾ De heer R. A. VAN SANDICK geeft de schuld van den tegenvalier hoofdzakelijk aan de bemoeiing van Minister VAN DEDEM (blz. 693 van het meergenoemde Indische Gidsartikel van 1899).

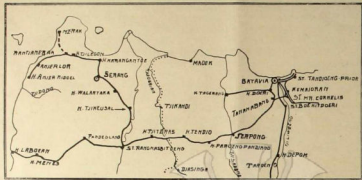
¹³⁾ De heer J. M. VAN MENS had den 8 Jan. 1897 concessie voor de stoomtramverbinding Serang—Karangantoe aangevraagd (afgegeven bij G. B. van 18 Sept. 1897 No. 33).

¹⁴⁾ Een oogenblik werd er nog over gedacht de lijn bij Tjilegon te laten eindigen omdat het laatste stuk zeer onrendabel was en te Karangantoe gemakkelijk aansluiting aan zee gekregen kon worden. Bij dépêche van 28 April 1898 A 3 No. 61286 vroeg de Minister inlichtingen, bij missive van den 1en Gouvernements Secretaris van 5 Nov. 1898 No. 2563 gelassete de Landvoogd echter de verdere doorbrekking.

¹⁵⁾ De betekenis van deze lijn wordt besproken in de brochure „De Overneming van de lijn Batavia—Buitenzorg van de N.I.S.M. door den Staat“ van M. H. DAMME blz. 2 e.v. (Wiesbaden, Buchdruckerei von M. SCHWARZ 1910). Zooals bekend is, is in 1915 begonnen, de spoorwegtoestanden om Batavia te verbeteren, waarvoor, a.o. de ceintuurbaan een geheel ander karakter krijgt.

¹⁶⁾ Voor die verlenging werden de kosten geraamd op f 80.000.—.

De schuld van de te lage raming werd door den Minister voornamelijk geschoven op den ingenieur, die het ontwerp had gemaakt en die de lengte, benevens het metselwerk der kunstwerken 50 % te laag had geschat, waardoor deze werken f 573.000.— boven de raming vorderden.



Ook waren de kosten van het grondverzet te laag getaxeerd, hetgeen voor een deel geweten werd aan de omstandigheid, dat men werkvolk uit de Preanger moest recruteeren, wijl de bevolking van Bantam weinig lust gevoelde om aan den spoorweg te werken, hoewel men daarop gerekend had in verband met de armoede, die in dat gewest heerschte. Hierdoor toch werd de raming overschreden met f 816.000.—

Als verdere oorzaken der te lage raming werden genoemd: 1e. de stijging der ijzer- en houtprijzen, die eene overschrijding van f 762.000.— te weeg bracht; 2e. de hogere onteigeningskosten ad. f 203.000.—; 3e. de meerdere uitgaven voor het personeel ad. f 365.000.— door den langeren duur van de uitvoering; en 4e. de meerdere kosten voor het leggen van den ballast ad. f 318.000.— en van den weg ad. f 171.000.—, omdat het personeel van buitenaf verkregen moest worden.

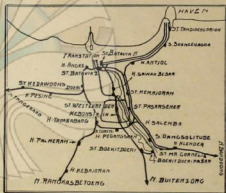
Dat de te wachten overschrijding der raming eerst in het begin van 1900 ter kennis van de Regering werd gebracht, wordt verklaard uit het ondervolgende:

De eerste chef van den aanleg, de heer Th. F. A. DELPRAT, schreef reeds in 1897 aan den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, dat de raming vermoedelijk een tekort zoude geven, doch voegde aan het slot van zijn schrijven toe, dat hij, zoo spoedig de ontwerpen voor alle secties gereed zouden zijn, de begrooting der lijn zou toetsen aan de werkelijk te verrichten uitgaven en daarvan het resultaat den Directeur zoude mededeelen. Aangezien het mogelijk was, dat in de volgende secties voor een deel zou worden ingehaald, wat in de eerste te veel was betaald en men bovendien niet kon vermoeden, dat het bedrag eene zoodanige proportie zoude kunnen aannemen als later bleek het geval te zijn, werd op die nadere belofde mededeeling gewacht. Doch in begin 1898 werd de chef van den aanleg wegens overplaatsing door den heer R. P. O. WIJMALEN

vervangen, terwijl ook bijna gelijktijdig een nieuwe Hoofd-inspecteur van de spoorwegdiensten en het stoomwezen aan het Departement der Burgerlijke Openbare Werken werd werkzaam gesteld. Hierdoor kon verklaard worden, dat — waar deze beide personen zich eerst in de onder

hun beheer staande zaken moesten inwerken — het vermoedelijk tekort der Bantamlijn pas hunne aandacht trok, toen voor het jaar 1900 opnieuw fondsen moesten worden aangevraagd. Dacht men toen nog aan een meerdere uitgaaf van $\pm \frac{1}{2}$ miljoen gulden, zoo werd daarin toch aanleiding gevonden om terstond met nauwkeurigheid te doen narekenen, wat er voor de voltooiing nog noodig zoude zijn, waardoor men toen een zóó hoog eindcijfer kwam, dat het wenschelijk werd geacht de

Regering daar overwijd mede in kennis te stellen ¹⁹⁾.



Onderwijl was van de Bantamlijnen het stuk Batavia—Doeri—Tangerang den 2den Januari 1899 voor het publiek verkeer opgesteld, den 1sten October 1899 volgde het stuk Doeri—Rangkasbetong. Den 1sten Juli 1900 kwam het stuk Rangkasbetong—Serang in exploitatie, den 20sten December was de geheele lijn tot Anjer-Kidoel voltooid. Het stuk Tanah-Abang—Struiswijk—Passer-Senen, dat in afwijking van het oorspronkelijke plan, met ministerieele toestemming later afgebouwd werd, kon tegelijk met het verbindingsbaantje Antjol—Kemajoran den 1en Maart 1904 voor het publiek verkeer worden geopend.

Terwijl de Staat in Bantam den spoorwegaanleg daadwerkelijk begonnen was, zaten de particulieren ook niet

¹⁹⁾ Zie WEIERMAN: „De Bantam-spoorweg” in het Tijdschrift voor Nijverheid en Landbouw in N.-I., deel LXX blz. 270 e.v.

stil. Tenminste concessies voor spoor- en tramwegen werden bij massa's aangevraagd. Hieronder volgde eene korte samentrekking uit de *Koloniale Verslagen* van 1898 en 1899. Door storting van het gevorderde waarborgkapitaal, respectievelijk op 8 Juni en 13 December 1897, aanvaardde de heer A. MIJER den hem achtereenvolgens in Februari en Augustus te voren voor den tijd van twee jaren verleenden voorrang voor eene concessie betreffende een hoofdspoorweg: a. van Buitenzorg over Semplak en Pareong naar Pareong Pandjang, en b. van laatstgenoemde plaats naar Tangerang, welke spoorweg te Pareong Pandjang en te Tangerang zou zijn in aansluiting te brengen respectievelijk aan de in aanleg zijnde staatslijn naar Bantam en aan haren zijtak Batavia—Tangerang. De aanvaarding van den voorrang had plaats nadat in Maart 1897 de Indische Regeering bezwaar had gemaakt tegen eene wijziging van het tracé der sub a bedoelde lijn. Op het destijds reeds gedaan verzoek, dat de voorrang voor bedoelde lijn geacht mocht worden verleend te zijn voor een secundaire spoorweg, kwam de heer MIJER in Januari 1898 terug, ook voor zooveel betreft de door hem inmiddels aanvaarde prioriteit voor de lijn Pareong Pandjang—Tangerang, op welk verzoek, nu de aanvankelijk beoogde tracé-wijziging was losgelaten, gunstig beschikt werd bij Gouvernements Besluit dd. 23 Mei 1898 No. 11, echter onder deze twee voorwaarden: 1e. dat geen stations halten of stopplaatsen in het tracé tusschen Buitenzorg en Semplak zouden mogen worden opgericht zoolang de heer R. A. EEKHOUT rechten kon doen gelden op de hem verleende vergunning voor een elektrischen (dan wel stoom-) tramweg van Buitenzorg over Semplak naar Sadjira met zijttakken (zie hierna), en 2e. dat de voorrang als vervallen zou worden beschouwd indien de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij voor de lijn Buitenzorg—Pareong Pandjang geen afstand mocht wenschen te doen van het krachtens de concessie voor den spoorweg Batavia—Buitenzorg haar toekomstige recht van voorkeur tot het aanleggen van zijttakken of verlengingen. Laatstgenoemde voorwaarde kwam sedert vanzelf te vervallen door de inwilliging (bij Gouvernements Besluit ddo. 10 Juli 1898 No. 1) van een nader verzoek van den heer MIJER ddo. 8 Juni te voren, hiertoe strekkende dat, in stede van Buitenzorg, de zuidelijker gelegen halte Batoetoelis van de Staatswesterlijnen als uitgangspunt van den door hem beoogden spoorweg mocht worden aangewezen. Deze spoorwegconcessie werd bij Gouvernements Besluit van 6 Mei 1899 No. 3 omgezet in eene voor een tramweg, onder dezelfde beperkende voorwaarden ten opzichte van de concessie-EEKHOUT. De sub b bedoelde voorwaarde werd nu in dien zin gewijzigd dat, zoolang de vergunning EEKHOUT van kracht zou zijn, gelegenheid tot in- en uitstappen of tot liden en lossen zou verboden zijn op het traject Batoetoelis—Semplak.

De door genoemden heer EEKHOUT verkregen vergunningen voor elektrische dan wel stoomtramwegen: a. voor personenvervoer ter afdeelingshoofdplaats Buitenzorg (p.l.m. 5 K.M.); en b. voor personen- en goederenvervoer van Buitenzorg naar Sadjira (Bantam), met drie zijttakken te of nabij Buitenzorg (p.l.m. 80 K.M.), werden door hem op 13 Juli 1898 aanvaard, nadat inmiddels de laatstelijk

tot 30 Juni 1898 verschoven uiterste termijn voor de aanvaarding nog drie maanden na dien datum was opengesteld gebleven. De gevorderde waarborgkapitalen van f 5000 en f 25000 werden in Nederland gestort op 11 Juli 1898 (Gouvernements Besluit van 11 Augustus 1898 No. 17). De voorlaatste verlenging—tot 30 Juni 1898—was eerst toegestaan (Gouvernements Besluit dd. 18 September 1897 No. 3) nadat de heer EEKHOUT de van hem gevorderde verklaring had ingezonden dat hij genoegen nam met de wijzigingen, welke de Regeering in de voorwaarden der beide vergunningen zou noodig oordeelen.

Verder treffen we in de bedoelde *Koloniale Verslagen* van 1897 en 1898 nog de volgende aangevraagde spoor- en tramwegconcessies in het Bantamsche aan:

- 1e. Den 16en Februari 1897 vroeg de heer H. L. CH. TE MECHELEN concessie van een spoorweg van Tangerang over Tjikandi, Serang, Pandeglang met een zijtak Serang—Karangantoe (afgewezen bij Gouvernements Besluit van 18 September 1897 No. 33);
- 2e. den 4en Maart 1898 diende heer J. H. H. JOOSTEN een aanvraag in voor een secundaire spoorweg loopende van Rangkasbetoeng over Tjikandi naar Tangerang, met zijttakken van Tjikandi naar Serang en Petir (afgewezen bij Gouvernements Besluit van 3 Mei 1898 No. 22);
- 3e. bij de requesten van 13 Juli, 9 September en 28 October 1897 vroegen de heeren D. M. WORTELBOER en J. S. VOGT concessie voor een tramlijn van Nieuw Anjer naar Laboean (afgewezen respectievelijk bij de Gouvernements Besluiten van 28 Augustus 1897 No. 27, 12 October 1897 No. 31 en 1 December 1897 No. 25);
- 4e. bij Gouvernements Besluit van 18 September 1897 No. 33, werd het verzoek van den heer J. M. VAN MENS (8 Januari 1897), voor een lijn Serang—Karangantoe afgewezen (zie noot 14);
- 5e. den 4en October 1897 vroeg de heer F. B. SMITS concessie voor een tramlijn Anjer Lor—Laboean (afgewezen bij Gouvernements Besluit van 27 November 1897 No. 6);
- 6e. den 3en April 1897 verzocht de heer W. H. N. STEENMEIJER concessie voor een tramlijn van Tangerang over Mauk, Pasilain, Tanara, Pontang en Tjiroeas naar Serang (afgewezen bij Gouvernements Besluit van 1 Maart 1898 No. 16, onder mededeeling dat de aanvrager op zijn verzoek betreffende het stuk Tangerang—Tanara kon terugkomen, hetgeen geschiedde bij de requesten van 20 April en 29 Juli 1898, waarna de concessie verleend werd bij Gouvernements Besluit van 11 Maart 1899 No. 39);
- 7e. den 8en Januari 1897 vroeg de heer J. M. VAN MENS (zie bij 4e) concessie aan voor een tramweg van Laboean, over Menes en Pandeglang naar Petir (in beraad gehouden bij Gouvernements Besluit van 18 September 1897 No. 33);
- 8e. den 15en September en 17 October 1897 deed de heer CH. R. J. JOSEPH het verzoek om een tramlijn van Serang over Baros, Pandeglang, Goenoeng Kentjana en Malingpang naar de Zuidkust te mogen aanleggen en exploiteeren met zijttakken van Baros

- naar Tjiomas en van Goenoeng Kentjana over Laboean naar Anjer (in beraad gehouden bij Gouvernements Besluit van 31 December 1897 No. 53);
- 9e. den 1en Mei en 15 October 1897 verzocht de heer B. SIBENIUS TRIP concessie voor een tramverbinding van Tangerang over Blaradja, Benda, Madja, Sadjira, Moentjang en Lebak naar Goenoeng Kentjana (zelfde Gouvernements Besluit, als bij 8, later afgewezen bij Gouvernements Besluit van 1 Juni 1898 No. 13, voor een deel verleend bij Gouvernements Besluit van 14 Maart 1899 No. 30 na indiening van een nieuw request dd. 15 Juni 1898);
- 10e. den 23en Juli 1897 verzocht de heer A. H. VEERKAMP een tramlijn te mogen aanleggen en exploiteeren loopende van Tjiteureup over Tjibinong, Depok naar Poroeng (in advies gehouden bij Gouvernements Besluit van 28 November 1897 No. 14, verleend bij Gouvernements Besluit van 20 Augustus 1898 No. 32, na ontvangst van een tweede request van 27 Mei 1898).

In 1899 ging het aanvragen van concessies in het Bantamsche in hetzelfde tempo voort.

Zoo vroeg den 30en April de heer W. J. M. VAN DER HEIJDEN om aanleg van een lijn van Moeara Tjitoenteng-Goeng over Laboean, Menes, Tjiandoel, Pandeglang en Rangkasbetoeng naar Sadjira enz.

Alle verdere verzoeken op te noemen heeft geen zin, daar de voorloopig in beraad gehouden aanvragen successievelijk allen werden afgewezen en de toegewezen concessies kwamen te vervallen. De aanvragen betrekking hebbende op de lijn Rangkasbetoeng—Laboean leidden er toe, dat de vraag in studie genomen werd of het niet wenschelijk zou zijn deze verbinding door den Staat te doen aanleggen ²⁹⁾. Vandaar ook dat de aanvraag van den heer VAN MENS dd. 8 Januari 1897 voorloopig in advies gehouden werd (Gouvernements Besluit van 18 September 1897 No. 33), evenals de aanvragen van de heeren CH. J. R. JOSEPH en B. SIBENIUS TRIP (Gouvernements Besluit van 31 December 1897 No. 53, zie boven sub 8e en 9e).

Toen meer en meer de wenschelijkheid bleek om de lijn door den Staat te doen aanleggen werd bij Gouvernements Besluit van 23 October 1899 No. 6 een bedrag van f 15000.— ter beschikking van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken gesteld om een opname te doen verrichten voor een secundairen spoorweg als tramweg te exploiteeren van Rangkasbetoeng of Peudjeuh naar Laboean.

Nadat het voorontwerp van een dergelijke lijn loopende over Pandeglang en Menes gereed gekomen was ³⁰⁾, werd de aanleg bij de wet van 31 December 1902 (Indisch Staatsblad 1903 No. 17) gelast en kon met de werkzaamheden in Maart 1903 begonnen worden.

²⁹⁾ Missive van den ten Gouvernements Secretaris van 31 Dec. 1897 No. 2979.

³⁰⁾ Het voorontwerp werd den Gouverneur-Generaal bij schrijven van den Directeur der B.O.W. van 18 Sept. 1901 No. 17435 aangeboden. Bij Indischen brief van 1 April 1902, verhandeld bij G.B. van dienzelvden datum No. 16, stelde de Gouverneur-Generaal V. ROOSEBOOM den Minister voor de lijn naar Laboean door den Staat te doen aanleggen met Rangkasbetoeng en niet Peudjeuh tot aansluitingspunt aan de Bantamlijnen.

De 56 K.M. lange zijtak kwam na 3 jaar gereed, den 18den Juni 1906 kon de chef van den aanleg, de hoofd-ingenieur P. RICHTER, de lijn aan de exploitatie der Westertlijnen overgeven.

Uit de jaarverslagen der S.S. sedert 1906 teekenen we omtrent de spoor- en tramwegplannen in het Bantamsche nog het volgende aan.

In 1906 en 1907 werd een onderzoek ingesteld naar de wenschelijkheid om een lijn Serang—Tjiomas—Anjer aan te leggen. Aangezien de aanlegkosten in geen verhouding tot het economische nut, noch tot de te verwachten opbrengsten stonden, werd van den aanleg voorloopig afgezien; het eenige zou later voor bouw als locaalspoorweg met een spoorbreedte van 0,60 M.

Het jaarverslag der S.S. over 1907 maakt nog melding van den aanleg van een net van staatslijnen in het Tangerangse, uitgaande van Tangerang en loopende over Maoek en Lontar met eventueele doortrekking tot Serang.

Omtrent deze laatste plannen vermeldt het verslag over 1908 op blz. 10 het volgende:

„Verscheidene aanvragen van particuliere zijde, om voorrang boven de verzoeken van anderen om concessie voor verschillende tramwegen, welke van Tangerang zouden loopen naar de Noordelijk en Westelijk daarvan gelegene voornaamste plaatsen in het binnenland, waren aanleiding, dat van Staatswege een voorloopig onderzoek werd ingesteld naar de wenschelijkheid, of de bouw dier lijnen aan het particulier initiatief moest worden overgelaten, dan wel dat de Staat zelf den aanleg dier lijnen op zich zoude nemen. Uit dat onderzoek is de noodzakelijkheid gebleken van Staatsaanleg van lijnen, of van een lijnennet, in het Noorden der residenties Batavia en Bantam.

Afgescheiden hiervan, dat, op grond van sedert jaren opgedane ondervindingen, mocht worden betwijfeld of de aanvragen wel met ernstige bedoelingen waren gedaan, en om die reden eene eventueele verleening van concessie, naar alle waarschijnlijkheid, tot geen resultaat zoude leiden, bestonden nog andere overwegingen, welke tot de overtuiging van de wenschelijkheid van Staatsaanleg geleid hebben.

„Eene lijn of een lijnennet met uitgangspunt Tangerang zoude, zoo niet terstond, dan toch waarschijnlijk na niet te langen tijd doorgetrokken worden tot Serang, en er zoude dan, indien dat net in particuliere handen ware, tusschen de bestaande Staatslijnen een schakel van particuliere spoor- of tramwegen ontstaan en dien-tengevolge een ongewenschte toestand in het leven geroepen worden.

„Daar een der laatste particuliere aanvragen bij de Regeering reeds sedert geruimen tijd in beraad was gehouden, werd het wenschelijk in die aangelegenheid eene beslissing te nemen, en werd tot de opname overgegaan van eene lijn, welke van Tangerang uitgaande, voort tot Maoek aan de Noordkust, terwijl een tweede lijn zich van deze afscheidt bij Sepatan en over Kramat eveneens naar Maoek voort.

„Aangezien evenwel het onderzoek van Zuid-Sumatra

„een uitgebreid opnemingspersoneel eischt, bleven voor de opname slechts 2 brigades beschikbaar.

„In de maand Mei werd met de terreinwerkzaamheden een begin gemaakt.

„Was in den aanvang beoogd, slechts de hierboven omschreven lijn op te nemen, tijdens de opname zelf en naarmate de bestudering van den economischen toestand der landstreek vorderde, bleek hoe langer hoe meer de noodzakelijkheid, het onderzoek uit te strekken tot verscheidene andere gedeelten der landstreek.

„In de eerste plaats rees de vraag naar de wenselijkheid, de lijn van Maoek door te trekken tot Tanara, en toen het voorloopig onderzoek er toe leidde die vraag bevestigend te beantwoorden, lag het voor de hand ook in het onderzoek op te nemen eene verbinding Tanara met Serang, de hoofdplaats van het Gewest.

„Werd hierdoor in het verschiep de mogelijkheid gesteld van het tot stand komen eener verbinding van Tangerang met Serang, zoo moest al aanstonds in overweging worden genomen of niet aan eene directe lijn tusschen Tangerang en Serang de voorkeur diende te worden gegeven met zijttakken naar de bovengenoemde aan de Noordkust gelegen plaatsen, boven een lijn die langs de Noordkust over deze plaatsen langs een omweg naar Serang voert.

„Aangezien door de in aanleg zijnde irrigatiewerken in Noord-Bantam een complex van ongeveer 30000 bouws sawah's geregeld bevoeid zullen worden, waarvan een groot deel der opbrengst naar Batavia zal worden uitgevoerd, en overwegende dat daardoor de geheele landstreek aan bevolking en welvaart zal toenemen, zal in deze streek uit den aard der zaak zich weldra de behoefte doen gevoelen aan eene meet directe verbinding met Batavia, dan de bestaande, over een grooten omweg loopende lijn Rangkasbetoeng—Batavia.

„Ook het feit, dat het verkeer tusschen Anjer en Telokbetoeng in den laatsten tijd verrassend toeneemt, zal er toe bijdragen, om eene directe verbinding Batavia—Serang, in ernstige overweging te doen nemen.

„Op grond van die overwegingen werd het onderzoek beduidend uitgebreid, dan oorspronkelijk bedoeld was.

„Opgenomen werden ten slotte een lijn van Tangerang over Maoek—Tanara naar Serang en een directe lijn van Tangerang naar Serang, met de noodige zijttakken.

„Aan het einde van het verslagjaar was die opname nog onderhanden.

„Tot technische moeilijkheden geeft geen der tracés eenige aanleiding; daarentegen worden, zoals uit het voorafgaande blijkt, veel omvattende onderzoekingen en een nauwlettende bestudering van de bestaande economische toestanden en van den invloed, welke de verschillende lijnen op de ontwikkeling der landstreek zullen kunnen uitoefenen, vereischt, alvorens eene beslissing kan worden genomen nopens de, het meest voor aanleg in aanmerking komende, lijn”.

In het jaarverslag der S.S. over 1909 lezen we op blz. 27 dat aan het tracé over Maoek naar Tanara de voorkeur gegeven werd boven een directe verbinding van Tangerang naar Serang.

Het volgende jaarverslag sprak niet over de Tangerang-

lijnen. Daarentegen wel over een door den Resident van Bantam gewenschte verbinding van Buitenzorg met Rangkasbetoeng (blz. 20).

Het jaarverslag der S.S. over 1911 vermeldde ten opzichte van de laatste lijnen alsmede van die uitgaande van Serang en loopende naar Tangerang en Tjomas op blz. 7 en 8 het volgende:

„De terreinopname voor de verbindingslijn tusschen Buitenzorg en Rangkasbetoeng, loopende over Semplak, Tjampea, Djasinga en Sadjira, door eene over 't algemeen zeer vruchtbare en vrij goed bevolkte streek, kwam grootendeels gereed. Voortgegaan werd met de metingen ten behoeve van zijlijnen en voortzettingen van uit Buitenzorg in Zuid-Oostelijke richting naar een nader te bepalen eindpunt in 't Tjiliwoengdal, van uit Semplak of Tjampea in Noordelijke richting naar een punt van de Bantamlijn tusschen de halten Serpong en Soedimara en van uit Rangkasbetoeng in Zuid-Westelijke richting naar Leuwidamar.

„Deze zijttakken zullen zeer waarschijnlijk aan de hoofdverbinding Buitenzorg—Rangkasbetoeng toegevoegd moeten worden ter volledige bereiking van het economisch doel van 't ontworpen lijnencomplex, dat daardoor een totale lengte zal verkrijgen van ongeveer 165 K.M.

„Deze in vorige jaren reeds opgemeten spoorwegverbindingen werden nogmaals in studie genomen, in verband met de gunstige resultaten welke werden verkregen met den aanleg en de exploitatie van een tramlijn met 60 c.M. spoorwijdte tusschen Tjikampek en Tjilamaja. De bestudering van verschillende tracés met die spoorwijdte heeft aangetoond, dat de bovengenoemde tramverbindingen in smalspoor zeer waarschijnlijk bouwbaar zijn zullen wezen, doch vooreerst nog voor meer urgente lijnontwerpen ter zijde moeten worden gesteld”.

In het jaarverslag der S.S. over 1912 kwamen de Bantamlijnen niet ter sprake. Ten opzichte van de lijn Tjilegon—Merak werd het volgende opgemerkt:

„Daar het in verband met den spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra om tal van redenen van groot belang is de zeeverbinding van die landstreek met Java zooveel als doenlijk te bekorten en tevens door den bouw van aanlegsteigers of kaden op daarvoor geschikte punten dusdanig te verbeteren, dat de kostbare en niet altijd gevaarlooze tusschenschakel van lichte en prauwen kan worden ontgaan, werd door het Hr. Ms. opnemingsvaartuig „Sumbawa”, daartoe welwillend beschikbaar gesteld, zoowel aan den Sumatra- als aan den Java-wal van Straat Soenda een onderzoek ingesteld naar voor het aangegeven doel geschikte overgangspunten. De reeden van Anjer en Telokbetoeng, waar tot nu toe de schepen der Koninklijke Paketvaart Maatschappij ligplaatsen vinden en waarover het tot nu toe vrij onbeduidende vervoer tusschen Zuid-Sumatra en Java onderling — voor zover dit vervoer niet via Tandjong Priok plaats heeft — wordt geleid, komen als zoodanig niet in aanmerking.

„Voor Sumatra werd een geschikt punt gevonden op ca. 8 K.M. oostelijk van Telokbetoeng, aan de z.g. „Oostbaai”, welke achter een zeebrekend rif eene altijd veilige en rustige ligplaats voor zeeschepen aanbiedt en ruimschoots gelegenheid geeft tot het maken van

„inrichtingen voor directe overlading, terwijl voor Java „zoodanig punt gevonden is aan Straat Merak, waar de „eilanden Groot- en Klein-Merak eene natuurlijke bescher- „ming vormen voor den daar tegenover liggenden vasten „wal tegen golfslag en deining. Reeds in den Compag- „nietijld vormde laatsbedoeld punt een der voornaamste „ligplaatsen voor de uit- en thuisvarende vloten, zooals „de overblijfselen van vroegere verdedigingswerken thans „nog aanwijken, terwijl het later dienst deed voor den „steenenaanvoer ten behoeve van den havenaanleg te „Tandjong-Pririk. Op een enkele uitzondering na zijn „echter de daarvoor destijds gebouwde ladingsteigers bij „de Krakatau-ramp van 1883 grootendeels verwoest.

„Voor een spoorwegverbinding van de bestaande Ban- „tamlijn met genoemd punt werd een onderzoek ingesteld „naar het meest juiste tracé, terwijl daarvan tevens eene „raming van kosten werd samengesteld. Bedoeld onderzoek „wees uit, dat de verbinding, welke hare aansluiting vindt „nabij de halte Tjilegon, zonder noemenswaardige moei- „lijkheden kan worden tot stand gebracht en eene lengte „zal verkrijgen van ca. 10 K.M. De bouwkosten zijn in „totaal geraamd op f 225.000.—, waarin begrepen is „een som van f 30.000.— voor den bouw van een „eenvoudigen schroefpaalsteiger, voorloopig tot een diep- „gang van 20 voet. Het economische onderzoek wees uit, „dat van de zijlijn reeds dadelijk voldoende vervoer te „verwachten is om de exploitatiekosten te dekken.

„Waar de spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra door den „aanleg van bedoelden lijn en den bouw van den steiger „tegenover Poeloe Merak ten eerste zou worden gebaat „en die werken te beschouwen zijn als een noodzakelijk „gevolg van bedoelden spoorwegaanleg, werd onder „aanbieding van het betreffende voorontwerp aan de „Regering en mededeeling der motieven, welke tot het „onderzoek hadden gevoerd, machtiging verzocht bedoelde „zijlijn en de verdere werken als uitbreidingswerk der „Westerlijnen tot stand te brengen. Die machtiging verkre- „gen zijnde, werd zoo spoedig als mogelijk met den „aanleg een aanvang gemaakt.”

In het eind van 1914 kwam het lijntje gereed, den 12en December van dat jaar werd het voor het publiek verkeer opengesteld.

S. A. REITSMA,
Afdelingschef der S.S.

BUITENZORG, December 1914.

HOE LANG EENE „ONTEIGENING TEN ALGE- MEENEN NUTTE” WEL KAN DUREN.

Bij besluiten van den Directeur van Gouvernements bedrijven dd. 11 Mei 1912 No. 5399/S en dd. 13 Juni 1912 No. 6677/S werd aan de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij vergunning verleend, respectievelijk tot uitvoering van de navolgende werken:

10. De afkortingslijn Kaliwoengoe—Pegandon;
20. De verbetering van het baanvak van K.M. 1 tot K.M. 18 + ³⁰⁰ (Semarang—Kaliwoengoe).

Ten behoeve van deze werken had de S.C.S. de beschikking noodig over verschillende gronden, waarop voor het meerendeel door de inlandische bevolking rechten werden uitgeoefend, terwijl andere in eigendom toebehoorden aan Europeanen en Chineezen. Wat betreft de eerstgenoemde terreinen slaagde de Maatschappij er bijna overal in om tegen billijken prijs de door de bevolking uitgeoefende rechten af te koop. Alleen waren te Kaliwoengoe, Bestuursafdeeling Kendal, de eschen van enkele inlanders, meerendeels Hadji's zoo abnormaal hoog, dat minnelijke overeenstemming tegen eenigzins redelijken prijs onmogelijk bleek. Hetzelfde kan gezegd worden van de eigendomsperceelen, toebehoorend aan Europeanen en Chineezen. Deze perceelen zijn hoofdzakelijk gelegen in de afdeling Semarang nabij de gemeente Semarang, Westelijk van het Wester-Bandjir- kanaal aldaar, en zijn benodigd voor een onderdeel van het sub 20 bedoelde werk, nl. voor een baanomlegging tusschen K.M. 1 en K.M. 5 + ³⁰⁰. Voorts waren er nog twee van dergelijke eigendomsperceelen te Kaliwoengoe, in bezit bij Chineezen.

Nadat langdurige onderhandelingen met rechthebbenden en eigenaren niet tot een gewenscht resultaat hadden geleid, zag de Maatschappij zich genoodzaakt om te frachten door middel van eene onteigening ten algemeenen nutte de beschikking over de benodigde gronden te verkrijgen. Zij wendde zich te dien einde bij hierna volgend request dd. 10 Augustus 1912 tot den Gouverneur-Generaal, met het verzoek de hiervoor genoemde werken van algemeen nut te willen verklaren.

REQUEST dd. 10 Augustus 1912, No. 159 aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

Geeft erbiëdijg te kennen de te 's-Gravenhage gevestigde maatschappij vennootschap Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, ten deze vertegenwoordigd door haren Hoofdingenieur-Chief van den Aanleg in Nederlandsch-Indië, FREDERIK JAMES, wonende te Semarang, dat door goedkeuring der betreffende teekeningen vergunning werd verkregen voor de uitvoering van de ondervolgende werken:

10. bij besluit van den Directeur van Gouvernements bedrijven dd. 13 Juni 1912 sub No. 6677/S voor de verbetering van het baanvak van K.M. 1 tot K.M. 18 + ³⁰⁰ lijn Semarang-Cheribon, van welk werk, voor zoover dit ligt in de Afdeling Semarang bijgaande tekening No. C. 464a wordt overgelegd;
20. bij besluit van den Directeur van Gouvernements bedrijven dd. 11 Mei sub No. 5399/S voor de afkortingslijn Kaliwoengoe—Pegandon, van welk werk bijgaande drie teekeningen No. C. 471 blad 1 No. C. 471 blad 2 en No. C. 471 blad 3 hierbij worden overgelegd;

dat op genoemde teekeningen in geel zijn aangegeven, voor zoover voor de uitvoering benodigd geheel of gedeeltelijk, de eigendommen, waarvan de rechten met derzelver eigenaren in de ondervolgende staten zijn aangegeven:

Sub 1: (tekening No. C. 464a).

- I. gedeelte Eigendom Verponding No. 690, wijk La F Semarang (nieuw No. 1152) eigenaren GOEI KEH SOE en GOEI KEM SIANG;
- II. gedeelte Eigendom Verponding No. 680, wijk La F Semarang (nieuw No. 1150) eigenaar LIEM MO LIEN;
- III. gedeelte Eigendom Verponding No. 1112, wijk La F Semarang (nieuw No. 1282) eigenaar LIEM MO LIEN;

- IV. gedeelte Eigendom Verponding No. 682, wijk La F Semarang (nieuw No. 1149) eigenaar LIEM MO LIEN;
- V. gedeelte Eigendom Verponding No. 681, wijk La F Semarang (nieuw No. 1148) eigenaresse N.V. Bouwmaatschappij P.C. SINECK te Semarang;
- VI. gedeelte Eigendom Verponding No. 729, wijk La F Semarang (nieuw No. 1159) eigenaressen Oei TJONG NIO en Oei KWIE NIO;
- VII. gedeelte Eigendom Verponding No. 678, wijk La F Semarang (nieuw No. 1146) eigenaren BE KWAT KING en S. T. BE (vroeger genaamd BE SOEN TJONG);
- VIII. gedeelte Eigendom Verponding No. 677, wijk La F Semarang (nieuw No. 1145) eigenaresse de stichting LIM SOM TJOAN TONG KIE.

Sub 2: (teekening No. C. 471 blad 1).

- I. Eigendom Verponding No. 1104, wijk La F Semarang (nieuw No. 192) eigenaar SIEM DADIE, (meestbrief 1906 No. 6172, geheel);
- II. Eigendom Verponding No. 1103 wijk La F Semarang (nieuw No. 191) eigenaar SIEM TOELOES (meestbrief 1906 No. 6171, geheel);

dat op meergenoemde teekeningen in Mouw zijn aangegeven de gedeelten *Gouvernementgrond* in bezit bij de bevolking;

dat het bezit dezer terreinen voor de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij onmisbaar is voor de richtige uitvoering van hooger genoemde werken;

dat tot de uitvoering dier werken door de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij werd besloten, omdat de tramweg Semarang—Cheribon bij den aanleg ingericht voor een verkeer, dat te Cheribon zijn eindpunt vond, nu de voltooiing van den spoorweg Tjikampek—Cheribon, deel uitmaakt van eene doorlopende verbinding tusschen Oost- en West-Java;

dat tengevolge van bovenvermelde toestand de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij heeft te voldoen aan verhoogde eischen, gevorderd door het openbaar verkeersbelang, aan welke eischen slechts kan worden voldaan door verhooging van de trinsnelheid;

dat door bedoelden tramweg ter voldoening aan die behoefte maatregelen zijn genomen, die hierin hebben bestaan dat de baan daarvoor wordt ingericht door den aanleg eener afkortingslijn Kaliwoengoe—Pegandoo, door vervaaging van den tramweg op den openbaren weg door eene lijn met afzonderlijk baanlijnsysteem en door den aanleg van nieuwe stationinrichtingen en verbindingslijnen, tengevolge waarvan eene doorlopende op eigen baan gelegen lijn wordt verkregen;

dat naar adressant's bescheiden meening deze werken uit dien hoofde mogen worden beschouwd als zijnde van algemeen belang en dienende tot nut van het algemeen;

dat evenwel bij minnelijke schikking geen overeenstemming is verkregen kunnen worden over de voorwaarden van afkoop der op bovenvermelde gronden rustende eigendoms- en bezitsrechten, waarom adressant vermeent, dat hem slechts den weg tot ont-eigening ten algemeenen nulte overblijft;

Redenen waarom adressant zich eerbiediglijk tot Uwe Excellentie wendt met het verzoek, indien mogelijk, de ten deze bedoelde werken van algemeen nut te willen verklaren overeenkomstig het bepaalde bij Staatsblad 1864 No. 6 en te bevelen, meer speciaal voor de tegreinen in bezit bij de bevolking, een onderzoek, als bedoeld bij artikel 71 van dat Staatsblad, naar de rechten, welke door de bevolking worden uitgeoefend op die gronden en naar de voorwaarden, waaronder deze van die rechten wensch afstand te doen.

Hetwelk doende, enz.

Nadat het onderzoek als bedoeld bij art. 71 der onteigeningsordonnantie had plaats gehad, verscheen in Staatsblad 1913 No. 250 de ordonnantie, behelzende de verklaring, dat het algemeen nut de onteigening voortdert van de bij voornoemd request bedoelde gronden (Besluit van den Gouverneur-Generaal van 25 Februari 1913 No. 63).

Zoodra dit ter kennisse van de Maatschappij was gekomen, richtte zij zich tot den Directeur van Gouvernements bedrijven en den Resident van Semarang met verzoek de verschillende Europeesche en Inlandsche ambtenaren aan te willen wijzen om zitting te nemen in de commissie, als bedoeld bij art. 7 der onteigeningsordonnantie. Door den Directeur van Gouvernements bedrijven werd aangewezen den Spoorwegopziener voor Weg en Werken te Solo; door den Resident van Semarang verschillende ambtenaren van het Binnenlandsch Bestuur. Er werd zorggedragen dat werd voldaan aan de voorschriften, bedoeld bij art. 8 en 9 der onteigeningsordonnantie, o. a. wat betreft tijdige bekendmaking van tijden en plaatsen, op welke de commissie bijeenkwam en de aankondiging van een en ander in de *Javasche Courant*, voorts het ter inzage leggen van de op de onteigening betrekking hebbende bescheiden ten kantore van de hoofden der Bestuursafdeelingen en de bekendmaking daarvan.

Op 31 Mei 1913 hield de commissie zitting te Toegoe, in de nabijheid der te onteigenen eigendomsperceelen, benodigd voor de reeds genoemde afsnijding van K.M. 1 tot K.M. 5 + ¹⁰⁰. Aangezien het der S.C.S. Mij. bekend was, dat door verschillende eigenaren bezwaren zouden worden ingebracht, neerkomende op vrees voor de gevolgen van de wijzigingen, welke door aanleg van de geprojecteerde trambaan in den aan- en afvoer van water zouden worden gebracht, werd door haar de medewerking ingeroepen van den Chef der „Irrigatie-afdeeling Serang“, ten einde vooraf de gegrondheid deze bezwaren te doen onderzoeken. De resultaten van dit onderzoek werden neergelegd in een hieronder volgend verslag hetwelk aan de commissie werd overgelegd.

VERSLAG van den Ingenieur der 1ste Sectie van de Irrigatie-afdeeling Serang, WILLEMS.

Den 21sten Mei 1913 heb ik, Ingenieur der 1ste Sectie van de irrigatie-afdeeling Serang, mij krachtens mondelinge lastgeving van den Chef der Irrigatie-afdeeling Serang met de Heeren MANGELAAR MEERTENS en TERRIBLE, beiden Ingenieurs der Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, begeven naar het Landhuis gelegen op het particuliere landgoed *Kali Banteng* en toebehoorende aan den Heer S. T. BE, alwaar tegenwoordig waren de Heeren:

- S. T. BE, eigenaar van het particuliere land Kali Banteng;
- KWEE JAN TJAU, huurder van het particuliere land Kali Banteng;
- LIEM MO LIEN, eigenaar van de particuliere landen Karangajoe, Karanginggo en Karangalong 1; en

GOEI ING TOEN, zoon van GOEI KEH SIOE of GOEI KEH SIANG, eigenaar van het particuliere land Boeloe ten einde van de land-eigenaren te vernemen alle bezwaren welke zij uit een oogpunt van afwatering of irrigatie hadden in te brengen tegen den aanleg van de nieuwe afkortingslijn der Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij van K.M. 1 tot K.M. 5 + ¹⁰⁰.

Bij de gehouden bespreking waren dus niet tegenwoordig de eigenaren of vertegenwoordigers daarvan der particuliere landerijen *Karang Balong II* en *Kromosari*.

De door de aanwezige landeigenaren of huurders der landerijen geopperde bezwaren kwamen in hoofdzaak daarop neer, dat zij betreemd waren, dat door den aanleg der nieuwe trambaan, welke over een groote strekking vrij wel evenwijdig loopt aan den grooten postweg *Semarang-Kendal* de afwatering en de bevoeling der landerijen, in hoofdzaak van die gedeelten, welke gelegen zijn tusschen den grooten postweg en de nieuwe aan te leggen baan belangrijk zouden worden geschaad, doordat de baan, welke als

een dijk in de richting Oost-West hunne landerijen doorsnijdt den zeelen afvoer van het regenwater zal belemmeren en daarenboven de afvloeiing van het van sawah op sawah in Noordelijke richting afstromende irrigatiewater in den weg zal staan. Nu is door den Chef der Irrigatie-afdeeling Serang bij schrijven dd. 13 Februari 1912 No. 481 P. advies uitgebracht nopens het aantal en de afmetingen der benoedigde kunstwerken in de nieuwe liggendeelten der Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij bewesten het Westerhandjirkanaal gelegen, welke kunstwerken echter gelegen zullen zijn over de hoofdwaterloop.

Doch door den eigenaardigen toestand waarin de bevoeiing verkeert wordt — in aanmerking genomen de algemeene terreinbelling — de aanleg van kleine werkes noodzakelijk, wil de bevoeiing niet onderbroken worden.

De gronden gelegen ten Westen van het Westerhandjirkanaal zijn in het Zuiden hoog en hellen in Noordelijke richting flauw af naar de Javazee.

Het terreinwater ten Zuiden van den postweg wordt door eenige terreinloopingen, en de riviertjes Kembangan en Banteng middels in den grooten weg gelegen kunstwerken in Noordelijke richting naar de Javazee afgevoerd. Deze riviertjes stroomden langs of over de hooger genoemde landerijen.

Bij hevige regenvalen wordt een gedeelte der aan de Zuidzijde van den grooten weg gelegen dessa's geïnnundeerd, en treden de kalf's Banteng en Kembangan door de plaats gehad hebbende opsluiving van den bodem, tengevolge van de herhaalde afdammingen buiten hunne oevers en verspreiden hun water over de naastgelegen sawah's, van waar het water in Noordelijke richting afvloeit.

Wat de bevoeiing aangaat, deze is zoodanig dat slechts de meest nabij het Westerhandjirkanaal gelegen landerijen tot een gezamenlijk oppervlak van ± 500 bouws in den Westmoesian waterloop uit de *Tawangtrajieding*, welke — medeels het *Deversoir Simongan* uit de *Kali Garing* wordt gevoerd.

Het landgoed *Kali Banteng* ontvangt gedeeltelijk water uit de *Tawangtrajieding*, voor ten deel is het aangewezen op den regenval en op de doorgaans kleine debieten van de *Kali Banteng*, terwijl door de overvloeiing van het water bij bandjars de landerijen meer een handjirbevoeiing gulten, op welke bevoeiing echter de landeigenaren wel prijs stellen.

Zooda als boven werd medegedeeld wordt de *Kali Banteng* (vide blauwdruk No. C. 464a) op verschillende plaatsen oponderling korte afstanden afgedamd ten einde het water op het veld te brengen, door welke opdammingen echter de bodem zoodanig is verhoogd, dat de *Kali Banteng* op het oogenblik meer het karakter van een irrigatie dan van een afvoerleiding draagt.

Ten einde de afvloeiing van het irrigatiewater van sawah op sawah te blijven behouden dienen dus behalve de reeds door den Chef der Irrigatie afdeeling Serang bij diens advies van 13 Februari 1912 No. 481 P. aangegeven kunstwerken nog op onderscheidene plaatsen buizen van voldoende capaciteit te worden aangebracht, welke buizen door middel van planken naar verkiezing moeten kunnen worden afgesloten en geopend, ten einde de snelheid van afvloeiing naar genoegen te kunnen regelen. Op deze wijze zouden de door de landeigenaren geopperde bezwaren ondervangen kunnen worden.

Een laatste bezwaar, hetwelk door de landeigenaren ten slotte nog werd aangevoerd, ook al werden buizen aangebracht was, dat door de snelheid van het uitstromende water hunne terreinen aan de Noordzijde van de nieuwe trambaan beschadigd zouden kunnen worden.

Vooralsnog lijkt mij dit bezwaar weggend doch mocht inderdaad later blijken dat beschadiging optreedt, dan nog zou dit door een eenvoudige voorziening opgeheven kunnen worden.

Tijdens de zitting der commissie opperde nog een zekere heer P. C. SINECK, eigenaar van een der perceelen, dat zijn grond door aanleg van de trambaan, als weide minder bruikbaar zoude worden, omdat deze erdoor in twee deelen zoude worden gesplitst. De commissie

was het denkbeeld toegedaan om de Mij. te verplichten het voor haar geheel overbodige noordelijke stuk mede aan te koopen. — Vooraf had de commissie zitting te Kaliwoengoe op 29 Mei 1913, ter aanhooring van de bezwaren van de rechthebbenden op- en de eigenaars van de gronden te Kaliwoengoe, benoedigd voor den aanleg van de afkortingslijn Kaliwoengoe—Pegadon. Van de mondeling bij haar ingekomen klachten werd door de commissie proces-verbaal opgemaakt, onderteekend door de klagers; de schriftelijk ingediende bezwaren en de meening van de commissie omtrent al deze klachten en bezwaren werden hierbij gevoegd. Een en ander werd door tusschenkomst van het hoofd van het Gewestelijk bestuur ingediend bij het departement van den Directeur van Gouvernements Bedrijven. Afschriften van proces-verbaal en advies werden ter lezing gelegd ten kantore van de hoofden der afdelingen, binnen welke de commissie zitting had gehouden, geheel conform het bepaalde bij art. 10 der ont-eigeningsordonnantie.

Bij besluit van den Gouverneur-Generaal dd. 30 Maart 1914 No. 8, volgde de eindaanwijzing van de te ont-eigenen perceelen. — Een copie van dit besluit volgt hieronder.

Gelezen:

I. de verzoeken, beide gedagteekend Semarang 31 Mei 1913 van Mr. CH. P. VAN WIJNGAARDEN, het eene voor en namens GOEI KEH SIANG, het andere voor en namens BE KWAT KING en S. T. BE, houdende beide verzoekschriften bezwaren tegen de eventuele eindaanwijzing van de ingevolge de ordonnantie van 25 Februari 1913 (Staatsblad No. 250) ten name van de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij te ont-eigenen gedeelten der aan zijn laatste gever bezworende perceelen:

II. enz:

De Raad van Nederlandsch-Indië gehoord;

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: In opvolging van artikel 11 der bepalingen, reglende de ont-eigening ten algemeenen nutte in Nederlandsch-Indië (Staatsblad 1864 No. 6), te bepalen dat de in de bestuursafdeelingen Semarang en Kendal der residentie Semarang gelegen perceelen, welke ingevolge de ordonnantie van 25 Februari 1913 (Staatsblad No. 250) ten behoeve van de verbetering van het tracé van den stoomtramweg van Semarang naar Cheribon ten name van de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij ont-eigend moeten worden, de volgende zijn:

A. In de bestuursafdeeling Semarang,

Gedeelten van de in de ondervolgenden staat vermelde eigendomsperceelen, welke gedeelten met de cijfers I tot en met VIII en met een gele tint aangeduid zijn op de teekening gemerkt: Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, lijn Semarang—Cheribon, Residentie Semarang, Verbetering baanvak van K.M. 1 tot K.M. 18 + ⁰⁰, lijn Semarang—Cheribon. Grondkaart. Teekening No. C. 464a.

Nos. op de tekening	Verpandingsnummers		NAMEN DER EIGENAREN
	Oud	Nieuw	
I	690	1152	Goelj Keh Sioe en Goelj Keh Siang
II	696	1150	Liem Mo Lien
III	1112	1282	Dezelfde
IV	682	1149	Dezelfde
V	681	1148	Naamlooze Vennootschap Bouw-Maatschappij P. C. Sineck
VI	729	1159	Oei Tjong Nio en Oei Hwie Nio
VII	678	1146	Be Kwat King en S.T. Be
VIII	677	1145	Stichting Lim Som Tjoan Tong Kie

al welke perceelen breeder omschreven zijn bij de meet-brieven (in volgorde) Nos. 135 tot en met 142, alle gedagteekend Semarang 27 Maart 1913.

B. In de bestuursafteeling Kendal.

De in den ondervolgenden staat vermelde twee eigendomsperceelen en met erfelijk individueel bezit geoccupeerde gronden, welke met de cijfers I en II en eene gele tint onderscheidenlijk met roode harceeringen aangeduid zijn op de tekening gemerkt: Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, lijn Kaliwoengoe—Pegandon, Residentie Semarang, Afkortingslijn Kaliwoengoe—Pegandon. Grondkaart. Blad I. C. 471.

Nos. op de tekening	Verpandingsnummers		Titel	RECHTHEBBENDE
	Oud	Nieuw		
I	1104	192	Eigendom	Siem Dadie (meebrief gedagteekend Semarang 19 September 1906 No. 6172)
II	1103	191	Eigendom	Siem Toeloes (meebrief gedagteekend Semarang 19 September 1906 No. 6171)
—	—	—	Erfelijk individueel bezit	Bok Hadji Patimah
—	—	—	Idem, met daarop staand huis	(Op den grond: Bok Koesmin Op het huis: Bok Tam Salam)
—	—	—	Idem	Hadji Saleh
—	—	—	Idem met daarop staand huis	Masidin
—	—	—	Idem	Hadji Achmad
—	—	—	Idem	Hadji Maksoen
—	—	—	Idem	Hadji Ali

Ten tweede enz.:

Extract dezes zal worden verleend aan de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij tot informatie.

Accordeert met voorz. Register;
De Gouvernements-Secretaris.

Er blijkt uit dat voor onteigening werden aangewezen de perceelen, welke de Mij. had opgegeven noodig te hebben voor hare baanomlegging. Tegen het advies van de commissie in behoeft de hiervoore genoemde Noordelijk gedeelte van het perceel van den Heer P. C. SINECK niet mede onteigend te worden. De bezwaren over de af- en aanvoer van water hebben ook geen aanleiding gegeven tot wijzigingen in het tracé van de omlegging.

Voor de verdere afwikkeling van de onteigening werd door de Mij. gebruik gemaakt van de hulp van haar rechtskundigen adviseur. Aangezien de te onteigenen perceelen ressorteerden onder twee rechtsgebieden, n.l. van den landraad te Kendal en van den Raad van Justitie te Semarang, en er voor een procedure overlaging noodig was van verschillende origineele bescheiden, niet in duplo verkrijgbaar, betrekking hebbend op alle perceelen zamen, was het niet mogelijk beide procedures tegelijk aan te vangen. Besloten werd eerst aanhangig te maken het geding voor de onteigening van de perceelen allen toebehoorende aan inlanders met uitzondering van twee Chinezen te Kaliwoengoe, waarbij de landraadsvoorzitter te Kendal in hoogste instantie uitspraak had te doen, voor wat de inlandische rechtshabenden betrof. Vooraf werden aan de Assistent-Residenten van Semarang en Kendal bevestigingen, in den vorm van gezegelde verklaringen, gevraagd als bedoeld bij art. 20 sub 2 en 3 der onteigeningsordonnantie. De verklaringen van den Assistent-Resident van Kendal zijn hieronder afgedrukt.

De ondergeteekende, de Assistent-Resident van Kendal en als zoodanig Hoofd van Plaatselijk Bestuur aldaar, verklaart op verzoek van de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, in opvolging der bepalingen betreffende de onteigening ten algemeenen nutte bedoeld in Staatsblad 1913 No. 250, dat de commissie bedoelde in artikel 7 en volgende van de onteigeningsordonnantie (Staatsblad 1864 No. 6) tot aanhooring van de bezwaren van belanghebbenden zitting gehouden heeft op 29 Mei 1913.

KENDAL, den 26 September 1914.

De Assistent-Resident van Kendal.

De ondergeteekende, Assistent-Resident van Kendal en als zoodanig Hoofd van Plaatselijk Bestuur aldaar, verklaart op verzoek van de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, in opvolging der bepalingen betreffende de onteigening ten algemeenen nutte bedoeld in Staatsblad 1913 No. 250, dat de uitgewerkte plans met de daarbij behoorende kaarten en grondteekeningen van het werk voor zoover deze stukken de afdeling Kendal betreffen, overeenkomstig het bepaalde bij artikel 9 der onteigeningsordonnantie, te zijnen kantore ter inzage van een ieder hebben gelegd van af 6 Mei 1913 tot na het volbrengen harer werkzaamheden door de commissie bedoeld in artikel 7 der ordonnantie.

KENDAL, den 26 September 1914.

De Assistent-Resident van Kendal.

Ingevolge art. 14 der onteigeningsordonnantie moest verder eerst nogmaals worden getracht de te onteigenen perceelen bij minnelijke overeenkomst te verkrijgen. Te dien einde had een bijeenkomst plaats in de Kawedanan te Kaliwoengoe, waarbij alle belanghebbenden tegenwoordig waren. Aan de rechtshabenden op- en eigenaars van de te onteigenen gronden werd gevraagd of door hen genoegens werd genomen met de door de Mij. aangeboden bedragen, en zoo neen, voor welke bedragen zij dan wel genegen waren van hunne gronden afstand te doen. Van een en ander werden twee door belanghebbenden onder-

teekende acten opgemaakt, respectievelijk betrekking hebbend op de inlandsche rechthebbers en op de 2 Chinese eigenaren, waarvan verlijding plaats vond voor den Assistent-Resident van Kendal, in zijn qualiteit van fungerend *Notaris*.

Het resultaat was dat geen der inlandsche rechthebbers bleek genegen te zijn met het aanbod der Mij. genoegen te nemen. De Chinese eigenaars der twee eigendoms-perceelen daarentegen verklaarden tegen den door de Mij. aangeboden prijs van hunne eigendommen afstand te willen doen.

Tegen de inlandsche rechthebbers werd daarna eene rechtsvordering ingesteld.

Van het verdere verloop hiervan is melding gemaakt in het dagblad *De Locomotief*. Volledigheidshalve volgt dit relaas hieronder:

Onteigening ten algemeenen nutte. Onlangs kwam in de 2de Kamer ter sprake de moeilijke en langdurige weg, welke bij een onteigening ten algemeenen nutte, als gevolg van de bestaande wetgeving moet worden gevolgd. Hoezeer deze wetgeving wijziging behoeft, moge door het onderstaande nader in 't licht worden gesteld.

Ten behoeve van den aanleg van een nieuw station te Kaliwoengoe had de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij de beschikking nodig over verschillende stukken grond, waarop door inlanders meerendeels hadji's rechten werden uitgeoefend. Het bleek onmogelijk bij minnelijke overeenkomst tegen niet te abnormaal prijs deze rechten af te koopen, waardoor de Hoofdingenieur van den Aanleg, de Heer JAMES, zich verplicht zag bij rekest aan den Gouverneur-Generaal dd. 10-8-'12 No. 159 „eene onteigening ten algemeenen nutte“ over deze stukken grond aanhangig te maken. Nadat de eind-aanwijzing door den Gouverneur-Generaal, als bedoeld bij art. 11 der Onteigeningordonnantie, bij Besluit van den 30 Maart 14 No. 8 had plaats gehad, en het der Maatschappij ook daarna niet mocht gelukken bij minnelijke overeenkomst bovengenoemde rechten tegen redelijken prijs af te koopen, werd tegen de rechthebbers eene rechtsvordering ingesteld voor den Landraad te Kendal. Januari 1915 deed de Rechter uitspraak omtrent het geding tot onteigening en omtrent de schadeloosstelling, welke evenwel door belanghebbenden geweigerd werd aan te nemen, waarop de vastgestelde bedragen werden gecönsigneerd bij den Raad van Justitie te Semarang op de wijze, als zulks wettelijk is voorgeschreven.

De schadeloosstellingen door den Rechter toegekend waren over 't algemeen belangrijk lager dan de bedragen, welke door rechthebbers waren gevraagd. Tot welke onmogelijke eischen eigenaren van gronden zich hier lieten verleiden, moge uit het navolgende blijken. Een zekere Hadji SALEH eischte voor den afstand van zijne rechten op een stukje kamponggrond en voor verplaatsing van zijne dier daarop staande huizen van bamboe, een bedrag van f 11500.— terwijl hem door den Rechter werd toegekend een schadeloosstelling van f 411.20, onverminderd de hem ten laste gebrachte kosten van het geding.

Geen wonder dat door de uitspraak van den rechter de rechthebbers zeer werden teleurgesteld; zij toch hadden steeds nog de hoop gekoesterd ten langen leste

de hooger door hen gevraagde bedragen van de S. C. S. te zullen ontvangen. Aan hunne teleurstelling werd uting gegeven door te weigeren de hen bij Deurwaarders exploit beteekende schadeloosstellingen in ontvangst te nemen, terwijl zij voorts onwillig waren om hunne erven en huizen te verlaten. Nadat de door den Rechter vastgestelde termijn voor ontruiming was verstreken, werd dientengevolg door de S. C. S. de hulp van den Rechter ingeroepen, ten einde op diens bevelschrift, desnoods door middel van den sterken arm, in het bezit der onteigende gronden te worden gesteld, conform het bepaalde bij art. 62 van de Onteigeningordonnantie. Er werd een dag bepaald waarop ontruiming door den deurwaarder zou plaats vinden, welke dag door de betrokken ambtenaren der S.C.S. met belangstelling werd tegemoet gezien, in verband met de voormelde halsstarrige weigering van de rechthebbers tot vrijwillige ontruiming.

Dank zij evenwel het tactvol en toch krachtig optreden van het Binnenlandsch Bestuur, voornamelijk van den Assistent-Resident van Kendal, den Heer de GROOT, heeft de ontruiming een zeer normaal verloop gehad en deed er zich geen enkel incident bij voor.

Op Maandag 22 Februari II., den dag voor de ontruiming bepaald, vereenigde de Assistent-Resident vooraf de belanghebbenden der te onteigenen erven in het huis van den Wedono te Kaliwoengoe; Z. Ed. Gestr. wees er op wat hen te wachten stond, indien zij bleven volharden in hunne weigering tot vrijwillige ontruiming. Hij vermaande hen uitdrukkelijk alsnog hiertoe over te gaan, evenwel zonder resultaat. Tot ontruiming door den deurwaarder werd toen overgegaan; besloten werd dat het erf en de huizen van meergenoemden Hadji SALEH het eerst onder handen genomen zouden worden, omdat werd vermoed dat vooral aan diens invloed op de overige rechthebbers, de beslisse weigering om tot vrijwillige ontruiming over te gaan was toe te schrijven.

Vergezeld van den Regent, den Patih van Kendal, den Wedono van Kaliwoengoe, en den Deurwaarder, benevens eenige ambtenaren der S.C.S., begaf zich de Assistent-Resident naar het erf van Hadji SALEH; deze werd aangezegd zich eveneens derwaarts te begeven, terwijl de overige rechthebbers in het huis van den Wedono achterbleven. Mede waren aanwezig enige politieoppassers van den Assistent-Resident en den Regent van Kendal.

Ten huize van Hadji SALEH in de desa Pateokangan aangekomen, en nadat ten opzichte van hem nog eenige, blijkbaar noodzakelijke wettelijke formaliteiten waren vervuld, gaf de deurwaarder aan een groep koelies order om met het opbreken van het woonhuis van den Hadji aan te vangen. Het afbreken trok zeer de aandacht van de omwonenden; gehurkt op eenigen afstand van zijn huis, moest Hadji SALEH toezien hoe eerst zijn huisraad eruit werd gedragen en hoe daarna achtereenvolgens zijwanden, dak en stijlen van zijn erf werden verwijderd. Hoewel hij er op 't oog weinig van liet merken, zullen 's mans aandoeningen hierbij vermoedelijk van minder aangename aard zijn geweest.

Nadat de drie huizen van Hadji SALEH na verloop van eenige uren waren opgebroken, liet de Assistent-Resident de rechthebbers op de overige onteigende erven, die in

het huis van den Wedono waren achtergebleven, aanzeggen ter plaatse te verschijnen. Te midden van de links en rechts verspreide onderdeelen der weggebroken huizen, wees hij er hen op wat ook hun te wachten stond, indien zij ook nu nog, na hetgeen ten aanzien van Hadji SALEH was geschied, bleven volharden in hunne weigering tot vrijwillige ontruiming. Na eenig aarzelen gaven zij alle te kennen binnen een zekeren termijn zelf voor de ontruiming te zullen zorgdragen, waarmede genoegen genomen werd.

Door de tactvolle wijze waarop het B.B. te Kaliwoengoe is opgetreden, werd eene herhaling van hetgeen had plaats gehad voorkomen.

De ontruiming van alle overige onteigende erven werd sedert door de betrokken rechthebbenden met bekwaamen spoed in enkele dagen bewerkstelligd, zoodat de S.C.S. verschillende gronden reeds in gebruik heeft kunnen nemen.

Eene onteigening ten algemeenen nutte voert bij de bestaande wetgeving veelal langs een langdurigen en voor beide partijen onaangenaamen weg tot het gewenschte doel. In het algemeen mag als zeker worden aangenomen dat men steeds zal trachten dezen weg te vermijden en zich vaak belangrijke geldelijke opofferingen zal getroosten om over de benooidige terreinen te kunnen beschikken. In het geval te Kaliwoengoe evenwel waren de gevraagde bedragen meereendeels zoo buitensporig hoog, in vergelijking met de werkelijke waarde der gronden, dat zeer terecht besloten werd hierin niet te treden, doch over te gaan tot onteigening ten algemeenen nutte, met het hiervoor omschreven gevolg.

Hetgeen te Kaliwoengoe heeft plaats gehad zal zeer waarschijnlijk in wijden rond de Inlandsche bevolking bekend raken. Hopenlijk zal dit tot gevolg hebben dat in de toekomst in gevallen, waar ten behoeve van werken van algemeen nut de beschikking over gronden noodig zal zijn, de betrokken rechthebbenden zich gereeder met billijke hiervoor aangeboden bedragen zullen tevreden stellen.

Thans is de Maatschappij doende ook de onteigening van de overige perceelen eigendomsgrond, gelegen in de afdeling Semarang, af te wikkelen, waarmede vermoedelijk nog geruimen tijd heen zal gaan.

Uit het bovenstaande moge blijken, dat eene onteigening ten algemeenen nutte onder de tegenwoordige wetgeving een zaak is, welke veel tijd en overleg vordert en waaraan groote nadeelen verbonden zijn. Tevens dat het van groot algemeen belang is te achten, dat hierin spoedige wijziging wordt gebracht.

J. v. D. M.

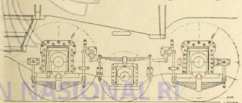
LOCOMOTIEVEN MET AFNEEMBARE LOOPPAssEN.

Bij verzwaring van den bovenbouw van bestaande lijnen, als gevolg van de belangrijke toename van het verkeer, moet de versterking van de bruggen meestal over eenige jaren verdeeld worden, hetgeen groote bezwaren oplevert bij de gewoonlijk zeer dringende uitbreiding van het

rollend materieel. Terwijl de aanschaffing van zwaarder goedermaterieel in den regel minder bezwaarlijk is, omdat dan het toelaatbare laadgewicht tijdelijk verminderd wordt, geeft de uitbreiding van het locomotievenpark aanleiding tot meer moeielijkheden. Aanschaffing van locomotieven volgens de bestaande — voor de toekomst te zwakke — typen brengt mede, dat men later het toegenomen verkeer moet bedienen met een groot aantal lichte treinen of een kleiner aantal zwaardere treinen, voorzien van een voerspanmachine. Onmiddellijke aanschaffing van sterkere locomotieven is niet mogelijk, omdat de daarmede gepaard gaande grootere asbelasting voorloopig niet toelaatbaar is. Het toekomstige verkeer gaat dan ook steeds gebukt onder de bezwaren, verbonden aan een groot park van te lichte locomotieven.

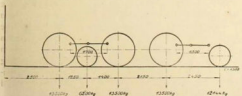
Een aardige oplossing tot het ontgaan van deze moeielijkheden werd door de Hannoversche Maschinenfabrik, vorm. GEORG EGESTORFF, te Hannover—Linden gegeven bij den bouw der 1—C oververhitterlocomotieven voor den Bagdadspoorweg.¹⁾

Deze sneltreinlocomotieven hebben voorloopig een maximum-asdruk van 13,5 ton, die — na het versterken van de oude haanvakken — verhoogd wordt tot 15,5 ton. Daartoe werd tusschen de tweede en derde gekoppelde as een draagas aangebracht. Later kan door het wegnemen van deze as het adhesiegewicht vergroot worden, terwijl reeds dadelijk aan den ketel voldoende afmetingen konden gegeven worden voor een overeenkomstige verhooging van het treingewicht. Na verzwaring van den geheelen bovenbouw wordt de draagas verwijderd en worden de openingen in het frame voor de draagpotten opgevuld met een pasplaat. De draagassen hebben dezelfde afmetingen als de loopassen bij den Bagdadspoorweg in gebruik, zoodat ze ook daarna nuttig gebruikt kunnen worden. De plaatsing van deze draagas is in figuur 1



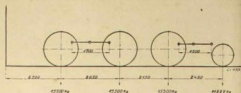
Figuur 1.

weergegeven, terwijl asbelastingen van de locomotief met en zonder draagas zijn aangegeven in de figuren 2—3.



Figuur 2.

¹⁾ Zie *Hanomag-Nachrichten*, 1e jaargang, 12e aflevering van October 1914.



Figuur 3.

De hoofdafmetingen van deze locomotieven, die voorzien zijn van een vlambuis-oververhitter systeem SCHMIDT, zijn de volgende:

<i>Locomotief.</i>	
middellijn stoomcylinder	540 m.M.
zuigerslag	630 "
middellijn loopwielen	1000 "
" gekoppelde wielen.	1500 "
vaste radstand	2650 "
totale	7250 "
stoomoverdruk	12 atm.
roosteroppervlak	2.19 M. ²
verwarmings oppervlak	130.9
eigengewicht	52.900 K.G.
adhesiegewicht	46.500
	49.500
dienstgewicht	68.850
<i>Tender:</i>	
aantal assen	3

middellijn der wielen	980 m.M.
radstand	3300 "
watervoorraad	16 M. ³
kolenvoorraad	6000 K.G.
eigengewicht	18.200 "
dienstgewicht	39.200 "

De locomotief is bestemd voor snelheden van 80—85 K.M. per uur; ze is voorzien van een Westinghouse-Henry-rem en tegenstoomrem van Lechatelier. De tender is voorzien van Westinghouse-rem en van valrem; de wielen worden aan twee zijden geremd. M.

OPEN BETREKKINGEN.

Atjeh-Stoomtram:

a. TWEE EUROPEESCHE LOCOMOTIEF-MACHINISTEN, met het z.g.n. klein-ambenaars- 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 rijtuigschijder. Tractement f 50 — f 155 '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.

Batavia-Electrische Tram-Maatschappij:

MAGAZIJNMEESTER. Vereischte: kennis van administratie.

Staatspoorwegen-Oosterlijnen:

WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

Staatspoorwegen-Westerlijnen:

LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN MAART EN APRIL 1915

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst Maart in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met Maart		Verschil in gulden	
	1914	1915	meer	minder	1914	1915	meer	minder
	S. S. O. L. (zonder Rambipoedji-Poeger)	1.001.475	1.071.305	39.830	—	4.014.369	4.035.600	21.231
Rambipoedji-Poeger	9.961	15.247	5.286	—	33.356	46.967	13.611	—
S. J. S.	214.700	187.000	—	27.700	580.600	531.500	—	49.100
O. J. S.	53.100	52.100	—	1.000	153.800	153.100	—	700
S. D. S.	42.900	39.900	—	3.000	125.900	119.100	—	6.800
S. C. S.	227.700	216.800	—	10.900	648.300	618.100	—	30.200
Atjeh Stoomtram	66.056	70.088	4.032	—	201.582	204.574	2.992	—
	Opbrengst April in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met April		Verschil in gulden	
	1914	1915	meer	minder	1914	1915	meer	minder
S. S. O. L. (zonder Rambipoedji-Poeger)	1.031.475	1.071.305	39.830	—	4.014.369	4.035.600	21.231	—
Rambipoedji-Poeger	9.961	15.247	5.286	—	33.356	46.967	13.611	—
N. I. S.	640.169	660.000	19.831	—	2.523.771	2.460.000	—	63.771
D. S. M.	259.614	248.672	—	10.942	—	—	—	—
S. J. S.	201.300	179.600	—	21.700	781.900	711.100	—	70.800
O. J. S.	49.200	48.300	—	900	203.000	201.400	—	1.600
S. D. S.	41.500	44.900	3.400	—	167.400	164.000	—	3.400
S. C. S.	215.800	211.200	—	4.600	864.100	829.300	—	34.800
Atjeh Stoomtram	72.063	68.016	—	4.047	273.675	272.590	—	1.085
Matang S. M.	30.047	32.600	2.553	—	108.933	118.200	9.267	—
Modjokerto S. M.	17.877	12.328	—	5.549	60.316	49.423	—	10.893
Probolinggo S. M.	11.300	10.900	—	400	50.200	46.765	—	3.435
Paseroean S. M.	9.057	8.242	—	815	—	—	—	—
B. E. T. M.	27.014	24.814	—	2.200	—	—	—	—