

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE IN INDIË: M. C. VAN DEN BROEKE w.l.
P. J. D'ARTILLACT BRILL: Mr. J. A. R. C. TEN RAA
V. JOCKIN e.l.

REDACTEUR IN HOLLAND: J. H. MÜLLER Jr., w.l.,
(s-GRAVENHAGE, VAN BLEISWIJKSTRAAT 145)



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

UITGEEFSTER:
**DRUKKERIJ
J. D. DE BOER**
TEGAL

Alle stukken betreffende de Administratie te zenden
aan
DRUKKERIJ J. D. DE BOER te Tegal

INHOUD:

Enige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek: 9 (De voormalige Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij) (Vervolg). — De Spoor- en Tramwegen in het Indisch Oontwerp — Wettelijke bepalingen omtrent dienst- en rusttijden van het Spoor- en Tramwegpersoneel — De Hedjaz-Spoorweg (Vervolg) — Verslag der Staatspoorwegen in Nederlandsch-Indië over 1915 (Deel I) — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG- POLITIEK

9

(DE VOORMALIGE BABAT-DJOMBANG STOOMTRAM-
MAATSCHAPPIJ).

(Vervolg)

Ongeveer gelijktijdig kwam het eerste stuk der B.D.S.M. n.l. het 8^o, K.M. lange stuk Djombang-Dolok gereed. Den 16en Augustus 1899 werd het voor het publiek verkeer geopend. *)

Onderwijl had de Minister van Koloniën CREMER kennis gekregen van de motieven, die tot het bovengenoemd besluit van 22 Mei 1899 No. 5 hadden geleid en daaruit tevens ontwaard, dat de heer LINDO in 1896 de concessie-uitgifte onttraden had. Zijne Excellentie vroeg inzage der indertijd uitgebrachte adviezen en gaf tevens als zijne zienswijze te kennen, dat artikel 12 van het Algemeen Spoorwegreglement (Indisch Staatsblad 1893 No. 190) geenszins inlied, dat in elke aansluiting van verschillende tramwagmaatschappijen zou moeten worden bewilligd. Hij liet dan ook weten, dat z. i. eene aansluiting der lijnen van de B.D.S.M. en de K.S.M. verhandeld moest worden door verzoeken tot verlenging der lijnen te weigeren (Ministerieel Dépêche van 17 October 1899 Letter A3 No. 21/2477).

*) 24 December 1899 volgde het stuk Dolok-Ploso, 1 Januari 1900 het stuk Ploso-Kahok; 17 Mei d. a. v. het traject Kahok-Ngimbang, 18 Juni 1901 het vak Ngimbang-Bluelock, terwijl den 1sten Januari en den 17en Augustus 1902 de stukken Bluelock-Dradah en Dradah-Babat volgden. Eerst toen was het nog geen 70 K.M. lange lijntje geheel voltooid, behalve het stukje ter lengte van 1 600 M. ten Noorden van de N.I.S.M. baan tot de Solorivier. Gedeeltelijk lag de verfraging in de werkzaamheden niet aan de maatschappij (zie later).

Toen den 24sten October 1899 de heer MOORREES weder op zijn verzoek terugkwam en aansluiting met de K.S.M. te Djombang vroeg, gaf dit aanleiding het vraagstuk in verband met Minister CREMER's beschouwingen opnieuw in studie te nemen.

Terwijl de correspondentie in vollen gang was, kwam ook van de zijde van het publiek aandrang om de B.D.S.M. aan de K.S.M. te doen aansluiten. Den 13en Januari 1900 requesteerden daartoe de firma FRASER EATON als beheerder der Naamlooze Vennootschap Cultuur Maatschappij „Ngetom“ en TAN BOEN-TJANG als beheerder van de suikerfabrieken „Ponen“ en „Ploso“. Deze verzoeken gaven den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken aanleiding om zijn voorstel om rechtstreeksche aansluiting der B.D.S.M. aan de S.S. nogmaals bij de Regeering aan te bevelen als van twee kwaden de minst ernstige.

De Directeur der B.D.S.M., de heer D. R. J. BARON VAN LIJNDEN, was onderwijl tijdens een bezoek aan Indië de belangen zijner Maatschappij bij den Vice-President van den Raad van Indië gaan bepleiten. Hij stelde de vraag of het niet onbillijk zou zijn de aansluiting te weigeren, waar daarop door zijne Maatschappij vast gerekend was geworden. De kosten eener verbindingslijn met de S.S. Oostelijk van de K.S.M. zouden kunnen worden vermeden door te bepalen, dat geen beladen suikerwagens van de K.S.M. op de B.D.S.M. zouden mogen overgaan; een en ander bracht de Regeering bij missive van 21 Maart 1900 No. 776 ter kennis van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken met verzoek om bericht.

Hoewel de S.S. met de Djombangsche fabrieken een 5-jarig contract voor den afvoer der suikers had gesloten, *)

*) Zie deel IVb der publicaties van de z.g. Mindere Welvaart-commissie: *de tarieven der Staatsspoorwegen op Java* door A.W.E. WEIJERMAN, Batavia G. Kolff & Co. 1906 bl. 60.

In 1899 liepen er geruchten, dat zich eene vereeniging had „gevormd van belanghebbenden bij de suikercultuur in het Kedirische en Djombangsche om, daartoe uitgerust met speciaal voor het doel ingerichte vaartuigen het vervoer van hun product langs de Brantasrivier te bewerkstelligen. De suiker zoude n.l. langs

en dus voorloopig het gevaar voor aftapping bezworen was, kwam het toch wel gewenscht voor, de voorwaarden, door de B. D. S. M. zelf aangeboden, in de vergunning tot aansluiting op te nemen.

In verband met de benarde financiële omstandigheden van de B. D. S. M. die den aanleg van een verbindingslijn moeilijk zouden toelaten, adviseerde de Directeur der Burgerlijke Openbare Werken de aansluiting met de K. S. M. toe te staan.

Den 15en Juli 1900 zette daarop de Gouverneur-Generaal ROOSEBOOM in den aan den Minister van Koloniën gericht brief No. 1316 8 zijne meening uiteen (verhandeld bij Gouvernements Besluit van dien datum No. 8), de landvoogd achtte het, waar de B. D. S. M. rechtstreeks een adres (15 Mei 1900) tot den Minister gericht had, alvorens eene beslissing te nemen wenschelijk, de zienswijze van het Opperbestuur te kennen.

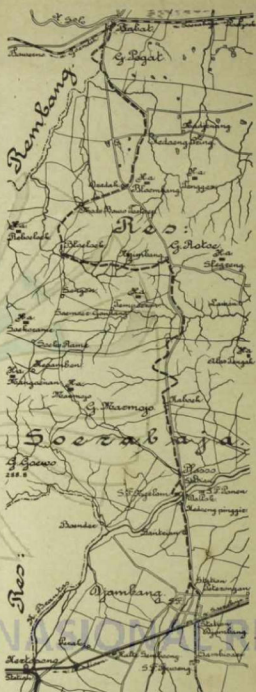
Behalve bovengenoemd adres, hadden de heeren D. R. J. BARON VAN LIJNDEN en J. J. DOFFEGHIES den 16en Juni 1900 nog namens de B. D. S. M. een schrijven tot den Minister van Koloniën gericht, waarin zij hunne bezwaren tegen de onthouding der gewenschte aansluiting uiteenzetten. Den 22en Juni volgde een uitgebreid verzoek, waarbij deze Directeuren, naast de aansluitingskwesities, de andere moeilijkheden ontwikkelden, die zij van de zijde van de Indische ambtenaren ondervonden en welke daarin bestonden, dat de goedkeuring der ontwerp-teekeningen soms onthouden werd, omdat het geconcedeerde medegebruik van den weg niet oirbaar geacht, hetgeen weder ten gevolge had, dat deze goedkeuring — en dus de aanleg — maandenlang vertraging ondervond. Ook was een groote grief, dat de ontwerpen, die in het irrigatiegebied der Solovalleiwerken vielen, niet werden goedgekeurd in verband met alinea 2 van artikel 5 der concessievoorwaarden. Deze klachten, hoofdzakelijk neerkomende op een protest tegen eene afwijking eener wijziging van artikel 1 der concessievoorwaarden, werd bij ministerieele dépêche van 6 Juni 1900 Lett. A. 3 No. 32 1680 ter kennis van de Indische Regeering gebracht. *)

de Kediri- en Babat-Djombang tram naar Ploeso, worden vervoerd en van daar verder naar Soerabaja.

Werd dit plan ten uitvoer gelegd, dan zoude het vervoer van de suiker dier fabrieken aan de S.S. worden ontrokken.

Dit gevaar kon alleen worden afgewend door verlaging der tarieven, waarom aan de fabrieken, die zich bij overeenkomst verbonden tot afvoer van den geheelen oogst der jaren 1901 en 1904 van af de stations Djombang, Papan en Minggiran naar Soerabaja, Prins Hendrik of Kalimas eenereductie van 10 % werd verleend met dien verstande, dat indien gedurende den bedoelden contracttijd tot eene algemeene verlaging van genoemd tarief mocht worden overgegaan, zij nimmer meer zouden hebben te betalen dan het geval zoude zijn geweest, wanneer zij niet een vijf-jarige verbintenissen hadden aangegaan" (Gouvernements besluit van 18 October 1899 No. 26).

*) In het Jaarverslag der B. D. S. M. over 1900 lezen we op bl. 7 e.v. over deze kwesities het volgende: „De ontwerpen van het lijn gedeelte tusschen Dradab en Babat, welke reeds in Januari en Februari 1899 ter goedkeuring waren ingediend, bleven ook „nog gedurende het geheele verslagjaar bij de Regeering in behandeling en mochten eerst bij beschikking van den Directeur der B.O.W. dd. 20 Maart 1901 No. 3984 S.S. — alzoo meer dan 2 jaren na de indiening — 's Regeering goedkeuring verwerven. „Dese bezwaren van technischen aard, richting of algemeen betrefende, hielden de Regeering blijkbaar van het verleenen der „goedkeuring terug, doch uitsluitend de vrees, dat 's Lands belangen door de bepalingen van Algemeen Reglement en concessievoorwaarden niet voldoende zouden gewaarborgd zijn, censeeds wat het medegebruik van een klein gedeelte van den openbare weg nabij Babat betreft, anderdeels wat aangaat de verplichting onzerzijds tot aanleg van enkele kunstwerken tot eventuele voortzetting van de in 1898 geslaakte werken tot irrigatie en afwatering der Solovallei.



„ Nadat de goedkeuring van een deel der bedoelde ontwerpen door de Regeering eerst afhankelijk was gesteld van de aanvaarding door onze Maatschappij eener concessiewijziging, waartegen wij ernstig berwaar meenden te moeten maken, kwamen na langdurige onderhandelingen ten slotte verbintenissen tot stand, „waardoor, zonder de belangen onzer Maatschappij te schaden,

Den 18en Augustus 1900 schreef de Hoofdvertegenwoordiger een boezen brief aan den Resident van Soerabaia (bijlage IV) daarbij te kennen gevende, dat en waarom de aanleg gestaakt zou worden.

Eenige weken daarna n.l. den 5en September 1900 werd echter de Directeur der B.O.W. door den Landvoogd gemachtigd (Missive van den 1sten Gouvernements Secretaris van dien datum No. 2320) om de aansluiting toe te staan onder voorwaarde, dat de B.D.S.M. zich vooral schriftelijk zou verbinden geen met suiker beladen wagens afkomstig van de K.S.M. over te nemen, of straffe van opheffing der aansluiting. Deze aansluiting werd daarop den 15en October 1900 bij Gouvernements Besluit No. 4 (zie bijlage V) bewilligd. Den 21en November d.a.v. werd de vergunning aanvaard, aanteekening geschilderd bij Gouvernements Besluit van 3 Februari 1901 No. 17.

Den 22en October 1900 richtte daarna de Hoofdvertegenwoordiger der B.D.S.M. zich bij schrijven No. 142.3 tot den Directeur der B.O.W. met verzoek de overige geschillen uit den weg te willen ruimen (zie bijlage VI). Naar aanleiding daarvan het volgende.

Terwijl in Indië getracht werd de kwestien, gerezen naar aanleiding van de slaking der Solovalleiwerken, te regelen door van den Hoofdvertegenwoordiger een verklaring te eischen, die de Regeering veilig stelde, wanneer

aan het nader ten aanzien van beide hooger genoemde onderwerpen door de Regeering kenbaar gemaakt verlangen door ons werd te gemoet gekomen en kon eindelijk de hooger vermelde goedkeuring der ontwerpen volgen.

Wanneer wij het verkregen resultaat toetsen aan al hetgeen ter bereiking daarvan, zowel in Nederland als in Indië is toe doen geweest en waarmede ten slotte toch feitelijk niet anders werd verkregen dan eenige meer nauwkeurige omschrijving van de ons bij de bestaande wettelijke bepalingen en concessievoorwaarden reeds opgelegde verplichtingen, welke onzerzijds ook zonder dat zouden zijn nagelaten, dan kunnen wij niet nalaten ten eerste te betreuren dat door den overdreven ijver van de adviseurs der Regeering, die, zooals door den Minister werd erkend, in den laatsten tijd in Indië tot rechtmatige klachten van de zijde der ondernemers van tramwegen aanleiding heeft gegeven, onze Maatschappij noodeloos werd bemoeilijkt en vooral dat zulk een buiten houding lange tijd moest verloopn, voordat deze betrekkelijk zoo eenvoudige kwesties tot eene aanmerkelijke oplossing waren gebracht. Het wil ons voorkomen dat de groote belangen welke daarbij voor onze jeugdige onderneming op het spel stonden, door de betrokken autoriteiten zijn voorbijgezien dan wel aan overwegingen van anderen aard zijn ondergeschikt verklaard en dat deze belangen, en daarmee ook dat der doornaden streek beter zouden zijn behartigd wanneer hunnerzijds wat meer voortvarendheid in de afdoening dier aangelegenheid ware betracht.

Waar het Nederlandsch kapitaal uit eigen initiatief en zonder eenigen geldelijken steun der Regeering derzelve voor de ontwikkeling en vervaart van land en volk zoozeer gewenschte en nuttige ondernemingen vrucht tot stand te brengen, daar zou men naar onze bescheiden meening eenige meerdere medewerking van de zijde der Regeering en hare ambtenaren mogen verwachten dan waarop onze Maatschappij in hare aanvangsperiode kon wijzen.

Hoewel de tengevolge van dezen onverwachten tegenspoed door onze Maatschappij geleden geldelijke schade niet den aard der zaak moeilijk onder nauwkeurige cijfers kan worden gebracht, moet meenen wij toch veilig te kunnen aannemen dat de meerdere wegens doorgaande uitgaven voor aanlegspersoneel, gepaard aan het noodzakelijk gemis aan inkomsten, gezamenlijk op minstens f 150,000— kunnen worden gesteld.

De lijn die onder normale omstandigheden reeds vóór het einde van het verslagjaar over hare geheele lengte in exploitatie had kunnen zijn gebracht, zal tengevolge van dezen buiten ons toedoen ondervonden tegenspoed, die de voortzetting van den aanleg voorbij Nimbang niet vóór November 1901 gedoende, nu verhoogd niet vóór de eerste helft van 1902 gereed kunnen zijn, waardoor de bij de Concessievoorwaarden gestelde termijn van voltooiing met minstens één jaar zal worden overschreden.

vraag of laat de werkzaamheden hervat zouden worden, richtte de Minister van Koloniën zich bij missive van 29 December 1900 Letter A3 No. 8 tot de Directie der B.D.S.M. in antwoord op het bovenaangehaalde adres van 22 Juli (zie bijlage VII).

Bij schrijven van 4 Januari 1901 betuigde de Directie hare instemming met het ministeriële voorstel. Zij verklaarde zich bereid om ten behoeve der irrigatiewerken en voor den waterafvoer in de Solovallei ten koste der B.D.S.M. in den tramweg te maken:

1. alle bij eersten aanleg voor het doorlaten van bedoelde kanalen en leidingen benodigde en door den Directeur der B.O.W. goed te keuren kunstwerken;
2. alle nieuwe werken en alle wijzigingen in bestaande werken door den Directeur der B.O.W. tot en met 31 December 1915 ten behoeve van de irrigatie en voor den waterafvoer in de Solovallei noodig geacht;
3. de vervanging van aanvankelijk als tijdelijke werken uit te voeren of reeds uitgevoerd kunstwerken door definitieve.

Aangezien de Minister (dépêche van 9 Januari 1901 Letter A3 No. 50 105) dit plan steunde, werd met deze verklaring, welke op zegel gesteld was, genoegeen genomen (M.G.S. 7 Maart 1901 No. 689).

In hetzelfde jaar (11 Mei 1901) verzocht daarop de B.D.S.M. om opgave van de afmetingen, hoogteeligging enz. der kunstwerken, welke als een gevolg der irrigatiewerkzaamheden in de Solovallei, alsnog in den tramweg zouden moeten worden gebouwd. Dd. 13 Januari 1902 antwoordde de Directeur der B.O.W., dat zoolang omtrent de hervatting der Solovalleiwerken niets besloten was, zoodanige opgave niet verstrekt kon worden. Onder protest legde de B.D.S.M. zich hierby neer¹⁰⁾ daarmede was de wrijving tusschen de Maatschappij en den Directeur der B.O.W. afgelopen.

¹⁰⁾ Het Jaarverslag der B.D.S.M. over 1901 vermeldt hieromtrent op bl. 8 het volgende:

„De opening van het laatste gedeelte, Dradah—Babat, kan zeer waarschijnlijk tegen 1 Augustus a.s. worden tegemoet gezien.

„Bij den aanleg van laatstbedoeld lijngedeelte kon geen rekening worden gehouden met de eischen welke daaraan, bij eventuele hervatting der werken tot irrigatie der Solovallei, krachtens de concessievoorwaarden zullen moeten worden gesteld. „Op een daartoe dd. 11 Mei 1901 ten den Directeur der B.O.W. gericht verzoek om opgave van de afmetingen, hoogteeligging, enz. der kunstwerken, welke als een direct gevolg van de uitvoering der bedoelde irrigatiewerken alsnog in de trambaan zouden moeten worden gebouwd, werd ons toch bij missive van den Directeur dd. 13 Januari j.k. medegedeeld dat zoolang aangaande de Solovalleiwerken geen bescheid zal genomen zijn, de verlangde opgaven betreffende die kunstwerken niet kunnen worden verstrekt.

„Deze opvatting van den Directeur—het zij terloops met alle bescheidenheid opgemerkt—schijnt zoo min in overeenstemming met het bepaalde in de concessievoorwaarden als met de overwegingen welke aan de goedkeuring der ontwerpen van bedoeld lijngedeelte voorafgingen, waarbij toch onze bereidverklaring om „die kunstwerken c. q. binnen een bepaald tijdvak tot stand te brengen, rechtstreeks verband hield met de wetsenschap welke kunstwerken zoodanig noodig zijn, ten einde reeds tijdens den aanleg te kunnen beslissen in hoeverre het wenschelijk moest worden geacht deze kunstwerken voor onze risico a.d. dadelijk, hetzij van permanenten hetzij van tijdelijken aard, tot stand te brengen, dan wel met de uitvoering te wachten totdat de de noodzakelijkheid daarvan zou gebieken zijn.

„Ter voorkoming van verder oponthoud in de voltooiing der lijn hebben wij gemeend deze zaak voorhands op haar beloop te moeten laten, omzoo voorbehoudende daarop te gelegener tijd terug te komen, wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding mochten geven.

Naarmate de aanleg der B.D.S.M. vorderde ¹¹⁾, deed zich de behoefte aan een aansluiting met de lijn Goendih-Soerabaja der N.I.S.M. meer en meer gevoelen. Den 7den November 1901 werd daarom met den Raad van Beheer der maatschappij eene overeenkomst gesloten, waarbij het medegebruik van het station Babat dier Maatschappij werd geregeld.

Den 30den April 1902 vroeg de N.I.S.M. bij missive 16 82 G/S goedkeuring voor eene aansluiting der lijnen te Babat. De belangrijkheid der nieuwe lijn voor de N.I.S.M., bleek wel daaruit, dat zij alle ten behoeve der jonge onderneming benodigde werken voor hare rekening nam ¹²⁾.

Een oogenblik scheen het of de twee particuliere maatschappijen over de geconcedeerde kruising bij Babat kwestie zouden krijgen. Terwijl in Nederland de overeenstemming nopens de aansluiting tot stand gekomen was, wendde de Hoofdvertegenwoordiger der B.D.S.M. zich den 14en November 1901 tot den Directeur der B.O.W. om de kruising met de N.I.S.M. op een bepaalde plaats, welke evenwel door de N.I.S.M. niet gewild werd, te gelasten; de Directeur der B.O.W. verwees de B.D.S.M. tēzake naar den bevoegden rechter.

Tot een proces kwam het echter niet. Weldra bleek dat de 600 Meter tram, die het aansluitingspunt te Babat van de Solorivier scheidde, voor de Maatschappij niet gewenscht waren. En hoewel in alle tot de Regeering gerichte rekestten om den termijn van gereedkomst van dit lijngedeelte te verlengen, melding gemaakt werd van een nog niet beëindigd overleg met de N.I.S.M. had daadwerkelijk geen gedachtenwisseling op dit punt plaats ¹³⁾.

Den 7den September 1903 werd wederom 2 jaar verlenging gevraagd voor de gereedkomst van de lijn, voor zoover zij ten Noorden van de lijn Goendih-Soerabaja lag.

Het verzoek werd ingewilligd bij Gouvernements Besluit van 28 October 1903 No. 36. Na dien werd het verzoek herhaald bij de rekestten van 11 Augustus 1905, 29 Juli 1907 en 20 Augustus 1909. De gunstige beschikkingen hierop volgden bij de Gouvernements Besluiten van 18 September 1905 No. 1, 12 September 1907 No. 9 en 30 September 1909 No. 19.

Toen den 8sten Augustus 1911 het verzoek nogmaals gedaan werd, volgde een vraag van den Directeur van Gouvernements Bedrijven, hoe het eigenlijk met het overleg tusschen de N.I.S.M. en de B.D.S.M. stond. Het antwoord werd gegeven in den brief, welke in noot 13 is vermeld. Tegelijk werd een verzoek ingediend om ontheffing van de verplichting tot aanleg van het be-

wuste stukje. Bij Gouvernements Besluit van 13 Juni 1912 No. 1 werd de ontheffing verleend ¹⁴⁾.

Een kleine verlenging onderging het net der B.D.S.M. nog door den aanleg van een zijlijn naar de suikerfabriek „Ngelom“ dienende voor het algemeen verkeer van goederen. Bij Gouvernements Besluit van 16 Maart 1910 No. 15 werd de concessie verleend, eenige malen werd zij verlengd, bij besluit van den Directeur van Gouvernements Bedrijven van 8 Maart 1913 No. 2851 S werd in de openstelling bewilligd ¹⁵⁾.

De bedrijfsresultaten van de B.D.S.M. waren van den beginne af niet schitterend. Dividend is nooit uitgekeerd kunnen worden.

In 1902 en 1903 zag de maatschappij zich verplicht met de N.I.S.M. tot 31 December 1918 eene overeenkomst aan te gaan betreffende overdracht en verhuur van het rollend materieel. Zij kwam daardoor in het bezit van f 250.000.— In 1909 en ook nog later werd opnieuw kapitaal opgenomen en hoewel telkens kleine bedragen afbetaald waren geworden, wees het Jaarverslag der B.D.S.M. over 1911 nog een schuld van f 206.348 aan, niettegenstaande reeds 30 % was afbetaald; het Jaarverslag over 1913 toonde op 1 Januari nog 'een schuld aan van f 199.026,40. Van het recht tot opzegging der huurovereenkomst met gelegenheid tot wederinkoop van het materieel — bij opzeggingstermijn van 3 maanden — kon nimmer worden gebruik gemaakt.

De lezing der jaarverslagen van de maatschappij zal voor de aandeelhouders wel nooit opwekkende lectuur geweest zijn. Af en toe openen zich betere perspectieven, zoo o.a. in het verslag over 1903, toen de suikerfabrieken „Djombang“ en „Ngelom“ met de B.D.S.M. contracteerden om respectievelijk in 1904 en 1905 hun geheele product via Babat naar Soerabaja te vervoeren ¹⁶⁾; de resultaten bleven echter altijd verre van bevredigend, vooral toen tengevolge van de overeenkomst tusschen de S.S. en de N.I.S.M. regelende het concurrerend vervoer, de B.D.S.M. het vervoer verloor van de suikers van de fabriek „Djombang“ ¹⁷⁾. Bovendien ging de suikerfabriek „Ngelom“ na een poging der Maatschappij om de tramvrachten op te drijven in 1908 na expiratie van haar 3-jarig contract weer over tot prauwvervoer langs de Brantas.

In den laatste tijd kwam een kleine kentering ten goede. Behalve dat het locale en rechtstreeksche verkeer van reizigers en goederen groeide, sloot de fabriek „Ponen“ in 1913 een 5-jarig contract voor het vervoer van haar suikers via Babat, terwijl „Ngelom“ ongeveer, een kwart van haar product langs denzelfden weg afvoerde. In 1914 en '15 voerde de fabriek „Ngelom“ ook in haar geheel via Babat naar Soerabaja af.

¹¹⁾ Den 6den Februari 1901 vroeg de B.D.S.M. om 2 jaar verlenging van den termijn, waarbinnen hare lijn gereed moest komen; bij Gouvernements Besluit van 29 Maart 1901 No. 22 werd hiervan 1 jaar bewilligd. Toen zich liet aanzien dat de gereedkomst tot Babat niet binnen den bepaalde tijd kon plaats vinden, werd (10 Maart 1902) nogmaals een uitstel van 4 maanden gevraagd. Dienstvolgens werd besloten bij Gouvernements Besluit van 8 April 1902 No. 34; datum van gereedkomst zou 9 September 1903 moeten zijn.

¹²⁾ Zie Jaarverslag B.D.S.M. 1901 bl. 61.

¹³⁾ Brief van 7 Maart 1912 No. 213 van den Hoofdvertegenwoordiger aan den Directeur van Gouvernements Bedrijven.

¹⁴⁾ Bijblad 7605. Zie ook: *Vervolg op de verzameling van concessievoorwaarden der particuliere spoorwegen en tramwegen met machinale beweegkracht*, uitgegeven door het Departement van Gouvernements Bedrijven, G. KOLFF & Co., Batavia-Weltevreden, 1914 bl. 18.

¹⁵⁾ Zie: *Vervolg op de concessievoorwaarden* enz. bl. 1—3.

¹⁶⁾ In 1903 had de B.D.S.M. met de fabriek „Djombang“ een contract van 4 jaar gesloten tot afvoer van het geheele product langs de K.S.M. naar de S.S.

¹⁷⁾ Zie Jaarverslag der B.D.S.M. over 1906.

Reeds zagen we dat in 1899 de S.S. aan meerdere suikerfabrieken 10% reductie op de spoorvrachten gaf, mits zij zich voor 5 jaren contractueel verbonden tot afvoer langs de S.S. Hieruit blijkt wel hoe aftapping langs de B.D.S.M. voor de O.L. der S.S. een dreigend spook was.

De sedert afgetreden Exploitatiefchef der Oosterlijnen van den Staat, de heer A. W. E. WEIJERMAN, schrijft over het verdere verloop der reducties ¹⁹⁾: „In November 1904 „werd door de Handelsvereniging „Amsterdam” weder „het verzoek gedaan om bij contract gedurende de jaren „1904 t/m 1907 eene reductie van 20% op den vrachtprijs toe te staan.

„Ofschoon toen geen hernieuwde pogingen te verwachten „waren als bovenbedoeld (zie noot 8) opdat afvoer per „prouw, wagens den lagen waterstand in den drogen „moesson te veel moeilijkheden oplevert en door het „meer en meer onttrekken van water aan de hoofdrievier „te dien opzichte de toestand jaar op jaar ongunstiger „wordt, zoo werd het niet onmogelijk geacht, dat bedoeld „vervoer in de naaste toekomst langs de B. D. S. M. en „G. S. zoude worden gefoekt.

„Wel is in de voorwaarden van vergunning voor den „aanleg en de exploitatie van de aansluiting der Babat- „Djombang met de Kediri-ram de bepaling opgenomen, „dat die vergunning onherroepelijk zal worden ingetrokken, „wanneer de maatschappij op het aansluitingspunt te „Djombang met suiker beladen wagens afkomstig van „de lijnen der Kediri Stoomtram-maatschappij doet over- „gaan, doch dit verbod schijnt geen onoverkomelijke „hinderpaal te zijn voor een eventueel afvoer over Babat, „omdat het overliden der suiker wel geoorloofd is, terwijl „tegen de nadeelen, aan overlanding verbonden, het „voordeel der lagere tarieven ruimschoots opweegt.

„Aangezien de Handelsvereniging „Amsterdam” ook „genoegen wilde nemen met eene reductie van 10% bij „5-jarig contract op voorwaarde, dat zij niet alleen nimmer „meer zoude hebben te betalen dan het geval zoude zijn, „indien zulk eene overeenkomst niet ware gesloten, maar „dat zij steeds 10% minder te betalen zoude hebben dan „wanneer zij geen overeenkomst had gesloten, werd de „Directeur der B. O. W. gemachtigd om aan afzenders van „voor den uitvoer bestemde verpakte suiker, die zich „vóór 1 April 1905 bij overeenkomst zouden verbinden „tot den afvoer van den geheelen oogst der jaren 1905 „tot en met 1909 vanaf de stations Djombang, Pajar of „Kediri van de O.L. S.S. naar Kalimas-West, Prins Hendrik „of Soerabaja, eene reductie te verlenen van 10% op „de tarieven, welke tijdens den afvoer geldig zouden zijn „voor suikerfabrieken, welke een één-jarige verbintenis „hebben gesloten.” (Gouvernements Besluit van 7 Februari „1905 No. 22).

Na afloop van het 5-jarige contract bleek verlenging daarvan niet noodig, omdat intusschen met de N.I.S.M. de z.g. overeenkomst voor het concurrerend verkeer gesloten was, eene overeenkomst, welke echter op korten termijn opzegbaar was. De reductie op het vervoer van cassavemeel van Kras, Ngadiloeweh en Kediri, ontstaan

mede onder invloed van de dreigende concurrentie eerst van prauwvaart, daarna van de B.D.S.M. en N.I.S.M., werd na de sluiting van de bedoelde overeenkomst nog eenige jaren toegekend met het oog op oogstmislukkingen, doch sedert 1910 niet meer verleend.

Teneinde evenwel voorgoed een eind te maken aan den fatalen invloed, dien de B.D.S.M. op de tariefpolitiek der O.L. uitoefende, besloot de Indische Regeering in begin 1914 gebruik te maken van haar recht om de tram te naasten. Na eene telegrafische gedachtenwisseling met den Minister van Koloniën en na verkregen zekerheid, dat de koopsum op de e.v. begroting gebracht zou worden, werd de naasting der B.D.S.M. op 30 December 1914 bekend gesteld bij Gouvernements Besluit van 28 Juni 1914 No. 1 (bijlage VIII). Er zou echter een leeflijke kink in den kabel komen.

In Nederland werd n.l. door de directie der Maatschappij ernstig tegen de naastingsplannen geprotesteerd en wel omdat de lijn volgens de concessiebepalingen nog niet voldoende lang in exploitatie zou zijn geweest. Men hield zich daarbij aan den termijn, gedurende welken de lijn in volle exploitatie was en achttien jaren pas begonnen nadat dispensatie verleend was van den aanleg van het 600 Meter lange lijntje benoorden Babat — waaromtrent te voren reeds het noodige werd opgemerkt. Hoewel hiertegen wellicht aangevoerd had kunnen worden, dat het uitstel van dezen aanleg telkens op onjuiste inlichtingen — onderhandelingen met de N. I. S. M., die nooit gevoerd waren, zie boven — verleend was geworden zoodat de lijn reeds in 1902 volledig in exploitatie was, meende het Opperbestuur in Holland toch van naastingsplannen te moeten afzien, te meer waar de Maatschappij geneigd bleek hare lijnen aan den Staat te willen verkoopen ¹⁹⁾.

Daar juist de groote Europeesche oorlog uitbrak, Augustus 1914, oordeelde de Minister van Koloniën, Mr. Th. B. PLEYDE, het met het oog op den finantieelen toestand niet wenschelijk tot aankoop of naasting over te gaan, doch werden in Holland de onderhandelingen met de Directie der B.D.S.M. voortgezet; met het gevolg dat bij Gouvernements Besluit van 27 October 1914, No. 1a ²⁰⁾ het besluit van 28 Juni t.v. No. 1 werd ingetrokken.

In de Memorie van Antwoord bij de begroting van Nederlandsch-Indië 1915-1916 lezen we in Bijlage A (Gedr. St. 4. 42) bl. 91 ad. onderafd. 252:

„Naar aanleiding van de vraag, of van de naasting „der onderneming van de Babat-Djombang-Stoomtram- „maatschappij is afgezien, moge het volgende worden „medegedeeld:

„Nadat de ondergeteekende gelegenheid gehad had „kennis te nemen van de beweegredenen, welke geleid „hadden tot het besluit van den Gouverneur-Generaal, „waarbij ter kennis van voormelde maatschappij ge- „bracht werd, dat het voornemen bestond de onderne- „ming te naasten op 30 December 1914, tenzij vóór „dien datum overeenstemming omtrent aankoop zou

¹⁹⁾ Op deze juridische bezwaren doelde de Minister van Koloniën in de Eerste Kamerzitting van 28 Juni 1916 (*Handelingen* I 1915-16 bl. 510).

²⁰⁾ Zie javerslag B.D.S.M. over 1914; ook VAN OSS' *Effectenboek*. Binnenland 1915-16, bl. 1083.

¹⁹⁾ Deel IVb der Mindere Welvaartsverslagen: *De Tarieven der Staatspoorwegen op Java* door A. W. E. WEIJERMAN, bl. 61 e.v.

„worden verkregen, rees bij hem bedenking tegen het „ingenomen standpunt. Zou ter zake dus in ieder geval „een nader onderzoek noodig zijn geweest, afgezien „daarvan was de ondergeteekende, met het oog op de „toen heersche buitengewone omstandigheden, van „oordeel, dat van naasting op 30 December 1914 geen „sprake zou kunnen zijn, evenmin als van aankoop „vóór dien datum, weshalve hij den Gouverneur-Ge- „neraal verzocht om, in verband met de tijdsomstan- „digheden de aanzegging in te trekken. Hieraan is „door den Landvoogd gevolg gegeven bij besluit van „27 October 1914 No. 1 A.

„De maatschappij had inmiddels reeds doen blijken „dat zij bereid was te onderhandelen over minnelijken „aankoop. De ondergeteekende had naar aanleiding „daarvan gevraagd welk aanbod zij wenschte te doen „en nadat hij het aanbod had ontvangen, bracht hij „het over aan den Landvoogd, na zich eerst overtuigd „te hebben dat de Maatschappij haar aanbod ook na „eind 1914 wilde handhaven. De daarop over den „aankoop gevoerde onderhandelingen zijn met goeden „uitslag bekrond. Het ligt in het voornemen van den „ondergeteekende om, nadat de aandeelhouders der „Maatschappij aan den verkoop hunne goedkeuring „zullen gehecht hebben, een wetsvoorstel tot beschik- „baarstelling van de noodige gelden voor den aankoop „aanhangig te maken”.

Het kan niet gezegd worden, dat de onderhandelingen in Nederland, waarvan boven sprake was, bijzonder vlot verliepen.

Opchoon de Directie van de B. D. S. M. aanvankelijk op grond van de vermoedelijke bedrijfsuitkomsten over 1915 eene hooger koopsom vroeg, verklaarde zij zich tenslotte onder dagteekening van 18 October 1915 bereid het haar gedane bod van f 2.000.000.— voor de overneming van hare onderneming door het Land aan de aandeelhouders harer Maatschappij ter goedkeuring voor te leggen, mits de lijn op 1 Januari 1916 in eigendom aan het Land zoude overgaan, ook al mocht de feitelijke overdracht eerst later plaats hebben.

Deze voorwaarde werd door den Minister PLEYTE aanvaard, waarop aan den Gouverneur-Generaal op 27 October 1915, onder No. 5, geseind werd: „Answer (despatch) June fourteenth (1915 No. 586/33) direction (Babat Djombang accepted offer two millions stop according their wish Government becomes owner January first even if transfer falls later (.)”

Intusschen nam het onderzoek bij het Departement van Koloniën van eene door de directie der B. D. S. M. aangeboden ontwerp-overeenkomst meer tijd in beslag dan gedacht was, vooral omdat het wenschelijk werd geacht terzake het gevoelen van den Landsadvocaat in te winnen, zoodat eerst op 7 December 1915 een aan het Ministerie van Koloniën samengesteld nieuw ontwerp aan de directie der Maatschappij kon worden toegezonden.

De overeenkomst, welke als bijlage IX hierachter is opgenomen, werd bij ministerieele dépêche van 13 December 1915 Afd. A 4, No. 62 2476g ter kennis van

de Indische Regering gebracht en den 15/19 Januari 1916 door beide partijen geteekend.

Toch duurde het nog tot 20 Maart d.a.v. voor bij Koninklijke Boodschap een wetsontwerp tot bekrachtiging dier overeenkomst zoodeme tot wijziging en verhooging van de begroting van uitgaven van Indië voor het jaar 1916 werd ingediend. ²¹⁾

De Memorie van Toelichting, welke zeer sober gesteld was, beval den aankoop aan op de gronden, hierboven meer uitvoerig ontwikkeld. Gewezen werd daarin o. a. ook nog op het belang van het achterland en op de bereidverklaring van de Kediri Stoomtram-Maatschappij om aan den Staat het medegebruik toe te staan van het lijn- vak dier maatschappij loopende van het station Djombang der Oosterlijnen van den Staat naar het aansluitingspunt met de B. D. S. M. ²²⁾

Tevens werd in de Memorie van Toelichting bekend gesteld dat de datum van 1 Januari 1916 genoemd in art. 5 der overeenkomst op uitdrukkelijk verzoek der B. D. S. M. was opgenomen geworden en dat het gedeelte der koopsom ad f 175.845.60, welke binnen 3 weken na het totstandkomen der bekrachtigingswet aan de Maatschappij moest worden uitgekeerd, verband hield met hare gehoudenheid om tegen dat bedrag van de N. I. S. M. terug te koopen het indertijd aan deze verkochte en door haar aan de B. D. S. M. in huur gegeven rollend materieel.

Het Voorloopig Verslag werd den 8en Juni 1916 vastgesteld, de Memorie van Antwoord verscheen den 17en Juni d.a.v. In geen van beide stukken werden nieuwe gezichtspunten geopend. In verband met den veegevoerde tijd werd met instemming van de directie der B. D. S. M. de uiterste termijn van overname genoemd in artikel 13 der overeenkomst van 1 Juli op 1 Augustus gesteld. Een gewijzigd wetsontwerp vergezeld de Memorie van Antwoord.

In de Tweede Kamerzitting van 20 Juni 1916 werd het wetsontwerp zonder-hoofdlijke stemming aangenomen.

Bij de Eerste Kamer zou het wetsontwerp meer bezwaren ontmoeten: „eenige leden hadden bezwaar tegen de overneming van deze weinig rendabele lijn op zeer onereuze voorwaarden en dat op weinig steekhoudende argumenten” aldus het Voorloopig Verslag van de Commissie van Rapporteurs uitgebracht den 21en Januari 1916 (No. 138).

Verschillende geopperde bezwaren werden bij Memorie van Antwoord, opgenomen in het Eindverslag van de Commissie van Rapporteurs (No. 138g van 7 Juli 1916) weerlegd, terwijl gelijktijdig eenige gevraagde nadere inlichtingen werden gegeven.

Den 28en Juli d.a.v. kwam de overeenkomst bij de Eerste Kamer in behandeling. Vinnig was de bestrijding door de heeren VAN KOL en VAN DEN BERG ²³⁾; daaren-

²¹⁾ Handelingen 1915—16. Gedrukt stuk 339. Nos. I t. me. 3.

²²⁾ Er schijnt nog een oogienlijk gedacht te zijn aan het leggen van een eigen lijnje over dit traject en aan aankoop van het betreffelijke stuk der K. S. M., waardoor een m.i. zuiverder toestand geschapen zou zijn geworden.

²³⁾ De heer VAN KOL wilde van Staatswege een lijn Kedoeng-Banteng—Goendih, waardoor bij het „gansche verkeer tusschen Soerabaja en Solo naar Semarang meer in handen zou krijgen dan thans het geval is” en een spoorweg even vóór Djokjakarta naar Wonogiri en Ponorogo, waardoor die lijn Djokja—Solo in het

tegen werd de Minister gesteund door de heeren CREMER ⁴⁴⁾ en COLIJN. In zijne rede ter weerlegging van de geopperde bezwaren wees de heer PLEYTE er nog op dat in Indië tusschen de S.S. en de N.I. S.M. alles nog pais en vreed was tengevolge eener bestaande verkeersovereenkomst, maar dat deze overeenkomst opzeggbaar was, in welk geval het bezit der B.D.S.M. een belangrijk voordeel voor den eigenaar zou blijken.

Bij hoofdelijke stemming werd vervolgens het wetsontwerp met 24 tegen 5 stemmen aangenomen; tegen hadden gestemd de heeren VAN KOL, VAN DEN BERG, FRANSSEN, D'AUMALE van HARDENBROEK en BERGSM.A.

In Nederlandsch Staatsblad No. 352 werd vervolgens de wet van 29 Juli 1916 No. 23 tot bekrachtiging van de overeenkomst met de B.D.S.M. en tot wijziging en verhooring der begroting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1916, afgekondigd.

S. A. REITSM.A.,
Afd. Chef der S.S. m. v.

TIEL, 3 Augustus 1916.

BIJLAGE I.

EXTRACT uit het Register der Besluiten van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

No. 3.

TJIPANAS, den 10 Augustus 1882.

Gelezen:

1. de rekenen:

- a. gedagteekend Soerabaia 15 Juni 1881 van J. N. KRAMER, houdende verzoek om vergunning tot den aanleg en de exploitatie van een Stoomtramweg van Modjokerto naar de Suikerfabriek Soekodono, district Modjoegoeng afdeling Modjokerto,
 - b. gedagteekend Batavia 1 December 1881 van de Factorij der Nederlandsche Handelsmaatschappij houdende verzoek tot den aanleg en de exploitatie van een Stoomtramweg,
 - 1e. Van Djombang naar Ploso-Gempolkrep-Perning en Wonokromo naar Soerabaia.
 - 2e. Van Djombang over Peterongan naar Modjoegoeng of Ngeonplak.
 - c. gedagteekend Modjokerto 31 Maart 1882, van A. L. BENNIK JANSONIUS en C. A. OLIVIER, houdende verzoek om vergunning tot den aanleg en de exploitatie van een Stoomtramweg tusschen de plaatsen Modjokerto, Brangkal, Modjoegoeng-Peterongan, met zijtakken over Dinojo naar Djamboeng en over Modjokerto en Ngoro naar Peterongan;
 - d. gedagteekend Malang 12 April 1882, van P. L. H. STENNEKES, houdende verzoek om vergunning tot den aanleg en de exploitatie van een Stoomtramweg tusschen Modjokerto en Peterongan.
- II. de missives.
- a. van den Resident van Soerabaia van 27 Juli 1881 No. 9386, en van 1 Mei 1882 No. 4968;

doorgaande verkeer over de S.S. wilde uitschakelen (*Handelingen* I 1915—16 bl. 505). De betekenis van beide genoemde lijnen is geschetst in „*Enige bladzijden Indische Spoorweggpolitiek* 5 (de lijn Goendih—Soerabaia en hare zijtakken) en „7 de tramlijnen om Solo“).

⁴⁴⁾ Merkwaardig was in de rede was den oud-minister CREMER het betoog, waarin te veld getrokken werd tegen inneming der Kamers tegen Indische voorstellen, rakende de spoorweggpolitiek in de overzeesche bezittingen. Als voorbeelden van door die inneming veroorzaakte calamiteiten noemde dat Eerste Kamerlid, de afstemming inderdij door de Eerste Kamer van het wetsvoorstel tot overname van de lijn Buitenzorg—Batavia en de latere afstemming door de Tweede Kamer van een nieuwe overeenkomst met al de gevolgen daarvan. Zie over dat laatste o.a. „*Enige Bladzijden Indische spoorweggpolitiek* 5 (de lijn Goendih—Soerabaia en hare zijtakken).“

b. van den Inspecteur Generaal Chef van de dienst der Staats-Spoorwegen op Java, van 12 Augustus 1881, 26 Januari en 1 en 9 Mei 1882 No. 3843, 450, 1993 en 2132, de zitting naar aanleiding van het schrijven van den 1sten Gouvernements-Secretaris van 16 Januari 1883 No. 83;

c. van den Directeur van Burgerlijke Openbare Werken van 3 September 1881 No. 8949 C en van 3 Juli 1882 No. 6657 C, eveneens de aan hem gerichte missive van den Resident van Soerabaia van 4 Februari en 24 April 1882 No. 1473 en 4611 en van den Inspecteur Generaal voornoemd van 2 Januari 1882 No. 6.

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: Aan den heer

I. N. KRAMER voornoemd }
P. L. H. STENNEKES }

te kennen te geven, dat zijn

verzoek voor inwilliging niet vatbaar is vermits aan de heeren A. L. BENNIK JANSONIUS en C. A. OLIVIER de prioriteit is verleend voor een Stoomtramverbinding Modjokerto—Brangkal-Modjoegoeng—Peterongan met zijtakken over Dinojo naar Djamboeng en over Modjoewarno en Ngoro naar Peterongan;

Ten tweede: Aan de Factorij der Nederlandsche Handel Maatschappij te kennen te geven:

- a. dat voor den aanleg en de exploitatie van een Stoomtramweg van Wonokromo naar Soerabaia vergunning is verleend aan de heeren TH. SLAITER en H. VAN RENSUM en voor een Stoomtramweg van Modjokerto over Brangkal en Modjoegoeng naar Peterongan met zijtakken over Dinojo naar Djamboeng en over Modjoewarno en Ngoro naar Peterongan de prioriteit is toegekend aan de heeren A. L. BENNIK JANSONIUS en C. A. OLIVIER;
- b. dat haar verzoek om vergunning tot den aanleg en exploitatie van een Stoomtramweg van Djombang over Ploso, Gempolkrep-Perning en Wonokromo naar Soerabaia ook wanneer het gedeelte Wonokromo-Soerabaia wordt uitgezonderd, zoals het verzoek is gedaan, niet voor inwilliging vatbaar is, maar dat zij daarop, met uitzondering van bedoeld gedeelte kan terug komen, onder overlegging:
 - a. van een opgaaf van het doel, waarvoor de tramweg zal worden aangelegd (personen- of goederenvervoer of beiden).
 - b. van een kaart van de te doorloopen streep op de schaal van 1 op 10,000 waarop zijn aangegeven de rigting van den aangevraagden weg en de hellingen voor zoover zij die van 1/100 te bovengaan.
 - c. van een opgaaf van 'enkel of dubbel spoor zal worden gebruik gemaakt.
 - d. van een duidelijke aantooning, op welke wijze zij zich voorstellen de aarden baan te maken, en welke percelen of gronden, daarvoor zullen moeten worden doorsneden; zullende ingeval dat het gebruik van bestaande wegen wordt gewenscht, een of meer profielen van de baan nog moeten worden overgelegd en verder moeten worden medegedeeld, welke spoorwijdte is gekozen, welke zijde van den weg men denkt te houden en welke vrije ruimte buiten die van het rollend materieel van den tramweg, voor het publiek verkeer overblijft.
- c. van gegevens betreffende het bestaande en te verwachten vervoer,

en in het algemeen van zoodanige toelichtingen als kunnen strekken om de levensvatbaarheid der onderneming en de wenschelijkheid van het verleenen der gevraagde vergunning aan te toonen.

f. van een opgaaf van den tijd binnen welken de tramweg in exploitatie zal kunnen worden gebracht; zullende, wanneer haar overeenkomstig het bovenstaande nader in te dienen rekent niet binnen zes maanden na den datum van dit besluit wordt ingediend, de haar thans verleende prioriteit als vervallen worden beschouwd;

Ten derde: Aan heeren A. L. BENNIK JANSONIUS en C. A. OLIVIER te kennen te geven, dat hun verzoek zoals het is gesteld voor inwilliging niet vatbaar is, doch dat zij daarop kunnen terugkomen onder overlegging;

- a. van een bewijs dat zij Nederlanders zijn;
- b. van een opgaaf van het doel, waarvoor de tramweg zal worden aangelegd (personen- of goederenvervoer of beiden);
- c. van een kaart van de te doorloopen streck op de schaal van 1 op 10,000, waarop zijn aangegeven de richting van den aangevraagden weg en de hellingen voor zoo ver zij die van 1/100 te boven gaan.
- d. van een opgaaf van een of dubbel spoor zal worden gebruik gemaakt;
- e. van een duidelijke aantooning op welke wijze zij zich voorstellen de aarden baan te maken, en welke percelen of gronden, daarvoor zullen moeten worden doorsneden; zullende ingeval dat het gebruik van bestaande wegen wordt gewenscht, een of meer profielen van den weg moeten worden overgelegd en verder moeten worden medegedeeld, welke spoorwijdte is gekozen, welke zijde van den weg men denkt te houden en welke vrije ruimte buiten die van het rollend materieel van den tramweg voor het publiek verkeer overblijft;
- f. van gegevens betreffende het bestaande en te verwachten vervoer; en in het algemeen van zondanige toelichtingen als kunnen strekken om de levensvatbaarheid der onderneming en de wenschelijkheid van het verleenen der gevraagde vergunning aan te toonen;
- g. van een opgaaf van den tijd binnen welchen de tramweg in exploitatie zal kunnen worden gebracht; zullende wanneer hun overeenkomstig het bovenstaande nader in te dienen rekest niet binnen zes maanden na den datum van dit besluit wordt ingediend, de hun thans verleende prioriteit als vervallen worden beschouwd.

Extract enz.

Accordeert met voorz. Register:
De Gouvernements-Secretaris.

BIJLAGE II

VOORWAARDEN van vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg in de residentie Soerabaja, loopende van de afdeelingshoofdplaats Djombang over Dolok, Kaboeh, Ngimbang en Bloeböek, naar Babat aan de rivier Solo, vastgesteld bij besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 14 Mei 1896 No. 14 (Bijblad 5289).

Artikel 1.

Op dezen tramweg zijn van toepassing de artikelen 4 tot en met 14 van de voorwaarden, vastgesteld bij artikel 2 van het besluit van 9 Augustus 1893 No. 23 (Staatsblad No. 191) en gewijzigd bij artikel 1 van de besluiten van 11 September en 2 December 1895 Nos. 1 en 17 (Staatsblad Nos. 202 en 200).

Artikel 2.

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

Artikel 3.

De spoorwijdte zal bedragen 1,067 Meter.

Artikel 4.

Het waarborgkapitaal, bedoeld in artikel 4 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191, wordt bepaald op f. 20,000 (twintig duizend guldens).

Artikel 5. 1)

De tramweg zal een aanvang nemen op het punt ter afdeelingshoofdplaats Djombang, waar de weg van Babat samenkomt met den grooten weg van Modjokerto naar Kertosono.

De ondernemer zal in verband met de in uitvoering zijnde bevoelingswerken in de Solo-vallei hebben aan te leggen alle

1) Bij artikel 2 van het G. B. van 15 October 1900 No. 1 is der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij tot weder opzeggens vergund voorloopig achterwege te laten den aanleg van het ongeveer 368 Meter lange lijvak gerekend van het hierneven omschreven aanvangspunt.

bruggen en doorlaten, welke volgens het oordeel van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken zullen blijken noodig te zijn tot doorvoer van water in bevoelings- of afwateringsleidingen en in nieuw te vormen of te verbouwen rivieren, en dit zoowel in geval die leidingen en rivieren al bestaan op het oogenblik van den aanleg van de trambaan of eerst in uitvoering zullen genomen worden nadat de trambaan zal zijn tot stand gekomen, zullende den ondernemer bij de goddkeuring der door hem aan te bieden definitieve lengte-profielen en plannen worden meegedeeld, welke bruggen en doorlaten bij in den tramweg zal hebben te maken, zoowel over bestaande als over dan nog te maken waterloopen en tevens welke de afmetingen en hoogteligging van die bruggen en doorlaten zullen moeten zijn, ook in verband met de scheepvaart op sommige deelen van de kanalen 2).

Artikel 6.

De tramweg moet geheel gereed en in exploitatie zijn gebracht binnen drie jaren, nadat de vergunning overeenkomstig artikel 5 sub 1 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191 zal zijn aanvaard.

Artikel 7.

Indien de tramweg langs of over erfpachtsgronden loopt, worden door den ondernemer de noodige overwegen ten gerieve der erfpachters aangelegd.

Artikel 8.

De vergunning wordt verleend voor een tijdvak van negen en negentig jaren, in te gaan op den dag, waarop de verklaring bedoeld sub 1 van artikel 5 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191 gedagteekend is.

Indien de ondernemer bij het eindigen der vergunning deze wenscht verlengd te zien, doet hij daartoe minstens één jaar voor het einde der vergunning het verzoek, onder aanbieding van een opgave der voorwaarden, waaronder hij de verlenging wenscht. Komt dergelijk verzoek niet of niet tijdig in, kan geen overeenstemming omtrent de voorwaarden van verlenging verkregen worden, of wenscht de Regeering geene verlenging toe te staan, 3) dan wordt de vergunning gerekend te zijn ingetrokken op den dag, waarop de in de eerste alinea van dit artikel bedoelde termijn afloopt, en zijn de laatste vier alinea's van artikel 5 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191 van toepassing.

Bij het einde van eventuele verlengingen gelden dezelfde regelen.

Artikel 9.

De tramweg kan van Gouvernementswege worden genaast, zoodra hij gedurende een tijdsvlerloop van 10 jaren of langer in zijn geheel is geëxploiteerd.

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

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

Artikel 10.

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

De Tramweg en alles wat daartoe behoort moeten in geval van naasting in behoorlijken staat van onderhoud verkeeren.

2) De Maatschappij heeft zich op 4 Januari 1901 bereid verklaard om ten behoeve van de irrigatie en voor den waterafvoer in de Solovallei op hare kosten in den tramweg te maken:

1°. alle bij earsten aanleg voor het doorlaten van begoedde kanalen en leidingen benodigde en door den Directeur der B.O. W. goed te keuren kunstwerken.

2°. alle nieuwe werken en alle wijzigingen in bestaande werken door den Directeur der B.O. W. tot en met 31 December 1915 ten behoeve van de irrigatie en voor den waterafvoer in de Solovallei noodig geacht.

3°. de vervanging van aanvankelijk als tijdelijke werken uit te voeren of reeds uitgevoerde kunstwerken door definitieve.

4) Van de aanvaarding op 8 Mei 1898 is aantekening gehouden bij het G. B. van 17 Mei 1898 No. 21.

Is dit naar het oordeel van den Gouverneur-Generaal niet het geval, dan worden de kosten van het in zoodanigen staat brengen, vóór de inbezitting door den Staat, geschat door drie deskundigen, waarvan één te benoemen door den Gouverneur-Generaal, één door den ondernemer en de derde te kiezen door deze beiden, of bij gebrek aan overeenstemming ten verzoeken van de meest geredede partij aan te wijzen door den Raad van Justitie te Soerabaja.

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

Tegelertijd met de uitkeering van den prijs voor de naasting wordt aan den ondernemer het waarborgkapitaal, voor zover daarover niet overeenkomstig het bepaalde bij artikel 4 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191 is beschikt, teruggegeven.

Bij het Gouvernements besluit van 17 Juni 1903 No. 31 is een reglement voor het kosteloze vervoer van ambtenaren van het Binnenlandsch Bestuur vastgesteld.

BIJLAGE III.

Aan

Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

Geeft met verschuldigen eerbied te kennen, MOORREES, WILLIAM, Hoofdvertegenwoordiger in Nederlandsch-Indië der te 's Gravenhage gevestigde Naamlooze Vennootschap Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij;

dat hij de te alinea van artikel 5 der voorwaarden van vergunning voor den aanleg en de exploitatie van dien Stoomtramweg, zooals die zijn vastgesteld bij Gouvernements besluit van 14 Mei 1896 No. 14 gaarne gewijzigd zag als volgt:

„De Tramweg zal op de Afdelingshoofdplaats Djombang een aanvang nemen, daar waar zij aansluit op het Emplacement der Staatsspoorwegen dan wel aan de aldaar in aanleg zijnde lijn van de Kediri Stoomtram-Maatschappij”.

Tot toelichting der bedoeling van dit verzoek meent ondergeteekende het volgende eerbiedig onder de aandacht van Uwe Excellentie te mogen brengen.

Het kan z. i. niet in de bedoeling der Regeering liggen dat de Babat-Djombang Tram, die het Noordelijk deel der Residentie Soerabaja met den S.S. te Djombang moet verbinden, te laten doodloopen op het in de Concessie aangegeven punt, in de zoogenaamde Kotta Lama-Lama. Bedoelde verbinding nu met den S.S. en ook den Kediri Tram thans in die Kotta Lama nog in aanleg, kan verkrijgen worden door beide Trams in die Kotta Lama te doen aansluiten, dan wel door de lijn der Babat-Djombang Tram van uit het in bovenbedoeld artikel genoemde punt uitgaande, ongeveer 2 Kilometer door te trekken naar het Emplacement Djombang S.S. En die verbinding is noodig.

Het handelsverkeer toch in Zuidelijke richting der Inlandsche bevolking uit eene tot dusverre vrijwel verarmde streek kan alleen na verloop van tijd tot de gewenschte ontwikkeling komen, wanneer dit goederenverkeer allereerst bestemd voor de S.S. en voor een deel mogelijk ook voor de Kediri Tram kan geschieden zonder overlast die altijd onkosten na zich sleept, en vooral bij Inlandsche handelaren meermalen vrees voor beschadiging of verlies hunner goederen doet ontstaan.

Kon men steeds ten alle tijde een juiste klik in toekomstige vervoerstoestanden slaan, dan toch had de Regeering zeer zeker zoowel aan de Kediri Tram als aan de Babat-Djombang Tram, in het algemeen belang, zoowel als in dat van het verkeer met den S.S. den eisch gesteld om beide met het Emplacement S.S. te Djombang aan te sluiten.

Niet de Kediri Tram echter vergand is om na het Emplacement S.S. gekruist te hebben, ook naar de Kotta Lama Djombang door te loopen, kan die eisch thans niet meer gesteld worden, en is de Babat-Djombang Tram dus wel geneerderast wi zij te Djombang aansluiting verkrijgen met de S.S. allereerst bij de Kediri Tram te beseft te komen.

Ook de Babat-Djombang Tram ziet zeer goed in dat het verkeer over de nu door de Kediri Tram in aanleg zijnde verbinding te

Djombang van het Emplacement S.S. (Kotta baroe) met Kotta Lama dan wel later van de S.S. met de Babat-Djombang Tram volstrekt nog niet van dien aard is, en wel nimmer worden zal, om uit een finantieel oogpunt den aanleg van eene tweede verbindingstijl te Djombang tusschen S.S. en Kotta Lama, die dan Oostwaarts buiten om de Kotta zou moeten loopen te wettigen. De Babat-Djombang Tram is dan ook in onderhandeling met de Kediri Tram omtrent eene aansluiting aan hare nog in aanleg zijnde lijn te Kotta Lama.

Ten einde nu echter bij die onderhandelingen niet aan handen en voeten gebonden te blijven aan de Kediri Tram, doch deze als zij hare eischen van overname van haar lijnvak Djombang S.S. Djombang Kotta Lama — 2 Kilometer (zeker in het publiek belang en de meest gewenschte toestand) dan wel tot gemeenschappelijk gebruik van dat lijnvak te hoog stelt, te kunnen dreigen met de bevoegdheid der B.D.S. tot den aanleg van een afzonderlijk verbindingstijl van haar in meer aangehaald Artikel 5 bedoeld eindpunt in Kotta Lama naar het Emplacement S.S. zou ondergeteekende het op hoogen prijs stellen als Uwe Excellentie de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij door de hier aangevraagde redactie wijziging van de te alinea van Artikel 5 de vrijheid zoude willen verleenende die aansluiting harer lijn met den S.S. te Djombang in algemeenen zin, op zulk een wijze te regelen als het meest in het belang harer dienst en tot ontwikkeling van het Inlandsch handelsverkeer kan strekken. Het eischt toch geen betoog dat bijv. het vervoer van Ploeso, Ngimbang en verder, dat te Djombang S.S. transport wil nemen, niet tot de vereischte ontwikkeling kan komen als dit over dien korten afstand eerst twee verschillende Tramdiensten moet passeren. Daarom kan hierbij de onderhandeling tusschen de Babat-Djombang en de Kediri Tram over die aansluiting der eerstgenoemden met de S.S. alleen sprake zijn wat dit lijnvak van 2 Kilometer betreft, van overname dan wel van gemeenschappelijk gebruik van dit lijnvak Kotta-Lama-Djombang S.S.

Mocht Uwe Excellentie om reden die ondergeteekende thans niet heeft kunnen voorzien de hierboven gevraagde wijziging van de te alinea Artikel 5 niet kunnen toestaan, dan zal daarvan het gevolg zijn dat de Kediri Tram gebruik makende van hare sterkere positie tegenover de Babat-Djombang Tram deze op zeer zware lasten voor die aansluiting met de S.S. zal brengen waardoor de Babat-Djombang Tram, eerstens zeer veel van hare waarde als voedingslijn der S.S. te Djombang zal verliezen en tweedens ook niet in staat zal zijn het Inlandsch verkeer, dat op hare lijn wegens absence van alle Europeesche industrie tusschen Ploeso en Babat over 58 Kilometer de hoofdzaak is, krachtig te ontwikkelen.

'I Welk doende,
(w.g.) W. MOORREES.

MODJOKERTO, 2 Maart '99.

BIJLAGE IV.

Aan
den Resident van Soerabaja
te
SOERABAJA.

DJOMBANG, 18 Augustus 1900.

In antwoord op Uw schrijven ddo. 14 Augustus j.l. No. 13461/46 heb ik de eer UHoogEdelGestrenge mede te deelen dat ingevolge lastgeving van de Directie mijner Maatschappij de aanleg is gestaakt, zoodat thans de tramweg tot Ngimbang klaar en in exploitatie is, en aan den verderen aanleg niet wordt voortgewerkt.

De reden van die staking is dat de Directie den aanleg niet wensch voort te zetten, alvorens eene beslissing is verkregen met betrekking tot ondervolgende, voor het bestaan en de toekomst der onderneming door de Directie van overwegenden invloed geachte aangelegenheden:

1. de gevraagde aansluiting met den tramweg van de Kediri Stoomtram-Maatschappij;
2. de overeenkomst bedoeld in Uw schrijven ddo. 23 November 1899 No. 18754-46 betreffende de meerdere kosten van den aanleg, waarin de Maatschappij zoude kunnen vervallen door de voortzetting van de Irrigatiewerken van de Solowallei, welke overeenkomst mijne Directie niet wensch te accepteren;
3. de voorwaarde, welke de Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, blijkens missive ddo. 8 Februari 1900 No. 1970.S.S. aan den Resident van Rembang, wensch te verbinden aan de goedkeuring van de ontwerp-teekeningen betreffende het lijngedeelte van af Babat tot K.M. 5 + 900, meer in het bijzonder wat betreft het medegebruik van den openbaren weg voor het lijngedeelte tusschen K.M. 0 + 200 en 1 + 500, welke voorwaarde in werkelijkheid eene wijziging van de voorwaarden waarop de vergunning voor den aanleg en exploitatie van den tramweg verleend werd de Directie eveneens niet wensch te aanvaarden.

Die hierboven vermelde aangelegenheden zijn het onderwerp geweest van een adres van het Bestuur mijner Maatschappij aan Z.E. de Minister van Koloniën, waarop voor zooverre mij bekend nog geene beschikking is gevolgd.

De Hoofdvertegenwoordiger,
(w.g.) SCHEUR.

BIJLAGE V.

EXTRACT uit het Register der Besluiten van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

No. 1.

Bijlagen:

BUITENZORO, den 15den October 1900.

Gelet op het besluit van 15 Juli 1900, No. 8.

Gelezen:

- I. de rekest:
 - a. gedagteekend Modjokerto, 24 October 1899 en gericht aan den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, van W. MOOREES, Hoofdvertegenwoordiger in Nederlandsch-Indië der Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij;
 - b. gedagteekend Soerabaia 13 Januari 1900, van de firma FRASER EATON & Co. en TAN BOEN-TJANG, houdende in hoofdzaak verzoek de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij te vergunnen een aansluiting aan den Kediri-Stoomtramweg te Djombang te maken;
- II. het telegram van den Minister van Koloniën van 31 Augustus 1900 No. 9;
- III. de missives van den tijdelijk vervangenden Directeur der Burgerlijke Openbare Werken van 26 Januari en 14 September 1900 Nos. 1298.SS en 13623.SS, de laatste naar aanleiding van het schrijven van den eersten Gouvernements Secretaris van 5 September te voren, No. 2320;

De Raad van Nederlandsch-Indië gehoord,
(Advies van 28 September 1900 no. III):
IS GOEDGEVONDEN EN VERSTAAN:

Eerstelijk: Aan de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij vergunning te verleenen voor den aanleg en de exploitatie van een zijtak, aansluitende aan de hoofdlijn van genoemde Maatschappij bij piket 0 + 368 ter afdelingshoofdplaats Djombang, loopende ten Noorden van het passarterrein en aan den Kediri Stoomtramweg aansluitende ongeveer ter plaatse waar de Sidobanjanstraat op den Postweg van Kediri naar Soerabaia uitkomt, en zulks onder de aan het besluit van 14 Mei 1896 No. 14 (Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch-Indië No. 5289) gehechte en voor de hoofdlijn geldende voorwaarden; met dien verstande evenwel:

- a. dat voor dezen zijtak geen waarborgkapitaal behoeft gestort te worden;

- b. dat deze zijtak geheel gereed en in exploitatie moet zijn gebracht binnen één jaar nadat deze vergunning overeenkomstig artikel 5 sub 1 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191 zal zijn aanvaard;
- c. dat deze vergunning onherroepelijk zal worden ingetrokken, wanneer de Maatschappij op het aansluitingspunt te Djombang, met suiker beladen wagens, afkomstig van de lijnen der Kediri Stoomtram-Maatschappij doet overgaan;
- d. dat de vergunning, behoudens het geval van intrekking bedoeld sub c, gelijktijdig vervalt met die voor de hoogerbedoelde hoofdlijn.

Ten tweede: Aan de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij tot wederopzeggens, in verband met het bepaalde sub c der bijzondere in artikel 1 van dit besluit gestelde voorwaarden, vergunning te verleenen voorloopig achterwege te laten den aanleg van het ongeveer 368 Meter lange lijnvak ter hoofdplaats Djombang, gerekend van af het in artikel 5 der hooger genoemde, in Bijblad No. 5289 opgenomen vergunningsvoorwaarden der hoofdlijn omschreven aanvangspunt tot aan het begin van den in artikel 1 van dit besluit bedoelden zijtak.

Afschrift enz.

Accordeert met voorz. Register:
De Gouvernements Secretaris.

Babat-Djombang
Stoomtram-Maatschappij.

BIJLAGE VI.

Hoofdvertegenwoordiger

No. 142.3.

DJOMBANG, 22 October 1900.

Aan

den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken
te
BATAVIA.

Nu de moeielijkheden betreffende de aansluitingslijn van den stoomtramweg van mijne Maatschappij met dien van de Kediri Stoomtram-Maatschappij zijn opgeheven geworden, door de gunstige beschikking verleend bij Gouvernements besluit van 15 October jl. No. 1, zal de aanleg voortgezet worden en daarmede op den 1en van de volgende maand een aanvang gemaakt worden.

Het belang van de Maatschappij brengt mede dat nu verder de aanlegwerkzaamheden geregeld en met kracht kunnen voortgezet worden, ten einde de nadeelen van de reeds ondervonden vertraging in den voortgang van de werken te beperken. In verband daarmede is de goedkeuring van de ontwerpen van het noorder gedeelte der lijn, aangeboden bij de reeds zoo geruimen tijd in behandeling zijnde aan U gerichte verzoekschriften dd. 15 Januari 1899, 3e Februari 1899, 25e Februari 1899 en 28 Juli 1899, een dringende belang voor de Maatschappij geworden.

Daarmede rekening houdende ben ik, met betrekking tot het gedeelte van de lijn, waarvan de ontwerpen nog op Uwe goedkeuring wachten, gemachtigd, tot het aannemen van zoodanige voorwaarden betreffende het medegebruik van den openbaren weg, als UHoogEdelGestrenge alsnog zal willen stellen; hoerocr de Directie van meening blijft dat het afhankelijk stellen van de goedkeuring van die ontwerpen van de aanneming van bijzondere, van de wettelijke, tijdens het verleenen der concessie vigeerende bepalingen afwijkende, voorwaarden (beleeftde referre naar den inhoud van Uw schrijven aan den Resident van Rembang dd. 8 Februari jl. No. 1970.SS) betreffende het medegebruik — geheel overeenkomstig de aanvankelijk door den aanvrager der concessie ingediende richtingskaart — van den openbaren weg, niet in overeenstemming is met de beginselen van recht en billijkheid, hetgeen ook is uiteen gezet geworden, in een dd. 'sGravenhage 22 Juni jl. aan Z.E. den Minister van Koloniën gericht request, waar welks inhoud U naar ik meen te mogen aannemen wel kennis zult hebben bekomen.

De Directie meent dat thans andere voorwaarden dan zijn omschreven in Uwe missive van 8 Februari j.l. No. 1970:SS van U te verwachten zijn, en grondt deze meening op de omstandigheid dat in een in beginsel de zelfde aangelegenheid, met betrekking tot de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij, van den Hoofdverteenwoordiger eene verklaring door U is geëischt geworden, met welks inhoud ik in kennis ben gesteld geworden door de Directie, die mij heeft gemachtigd zoodanige verklaring af te geven, ten einde daardoor tot een spoedige goedkeuring der ontwerpen te komen.

In verband met dat doel zij het mij ook vergund mij beleeft aan te bevelen voor de ontvangst van een beschikking op het hier aan U gericht verzoekschrift van den Hoofdverteenwoordiger, dd. 31 Juli 1899.

Uit die beschikking zal dan c.q. kunnen blijken aan welke eischen van mijne zijde voldaan moet worden, alvorens aan de betreffende ontwerpen Uwe goedkeuring kan verleend worden. De correspondentie daarover, van den sedert als zoodanig afgetreden Hoofdverteenwoordiger met den Resident van Soerabaja, geeft nog geene beschikking op genoemd verzoekschrift, en daarin is niet met beslistheid aangegeven welke verklaring of verbintenis verlangd wordt. De vraag rijst ook of niet de twee punten in kwestie, dat betreffende het medegebruik van den openbaren weg, voor wat betreft het gedeelte van de lijn waarvan de goedkeuring der ontwerpen nog niet heeft plaats gehad, en dat betreffende de ontwerpen in het irrigatiegebied van de Solovalleiwerken door eene verklaring of verbintenis zouden te regelen zijn.

Indien U tot bespoediging van de afdoening van deze aangelegenheid eene bespreking ten Uwen burecel met U HoogEdelGestrenge of met den Hoofd-Inspecteur der Spoorwegdiensten wenschelijk acht, dan stel ik mij daarvoor gaarne ter Uwer beschikking.

Naar aanleiding van het bovenstaande heb ik de eer U HoogEdelGestrenge in overweging te geven mij wel van Uw inzichten en beslissing mededeeling te willen doen, en veroorloof ik mij — naar dien de betreffende ontwerpen voor den aanleg reeds een zoo aanzienlijk tijd in behandeling zijn — mij voor een eenigzins spoedige ontvangst van Uw antwoord aan te bevelen.

De Hoofdverteenwoordiger,
(w.g.) SCHEUER.

Departement
van
KOLONIËN.
Litt. A.
No. 8.

BIJLAGE VII.

's GRAVENHAGE, 29 December 1900.

Aan
de Directie der Babat-Djombang
Stoomtram-Maatschappij
te
's GRAVENHAGE.

In Uw adres van 22 Juni j.l. waartoe betrekking had mijn schrijven van 6 Juli d.a.v. Litt. A' No. 32, werd o.a. medegedeeld, dat een den 15en Januari 1899 over 6 K.M. ingediend ontwerp, eerst 9 December van dat Jaar door betrokken resident in behandeling bleek genomen te zijn, en dat daarop eerst 16 Februari 1900 de beslissing van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken door dien resident ter kennis van den Hoofdverteenwoordiger Uwer Maatschappij werd gebracht.

In de inlichtingen die de Directeur voornoemd ten aanzien van de door U kenbaar gemaakte grieven heeft verstrekt, komt nopens dit punt het volgende voor:

„Ten slotte kan nog worden medegedeeld dat werkelijk door den Hoofdverteenwoordiger der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij op 15 Januari 1899 een rekest houdende verzoek om goedkeuring van eenige ontwerpen werd ingediend, welk rekest,

„in tegenspraak met het door de Maatschappij medegedeelde, „onmiddellijk in behandeling werd genomen. Omdat tegen die „ontwerpen van meerdere zijden bezwaren rezen, werden zij na „omvangrijke briefwisseling met verschillende autoriteiten, den „Hoofdverteenwoordiger der Maatschappij ter omwerking terug- „gezonden, met het gevolg dat deze eerst op 7 November 1899 bij „den resident ontwerpen indiende, welke voor goedkeuring in aan- „merking konden komen. Het hoofd van gewestelijk bestuur nam „ze wederom dadelijk in behandeling, vroeg nog advies aan den „betrokken Controleur en den Chef der werken in de Solo-vallei „en schikte die stukken op 9 December 1899 voort aan den Chef „der 3e Waterstaatsafdeeling, welke daarop zijn technisch advies „op 31 Januari uitbracht. Hoewel erkend moet worden dat er een „groot tijdsverloop ligt tusschen de eerste en tweede indiening „der ontwerpen, zoo kan dit m.i. bezwaarlijk worden aange- „merkt als een bewijs van de geringe voortvarendheid welke op „het residentiebureau te Rembang betracht wordt.”

Ik acht het niet overbodig dit onder Uwe aandacht te brengen. Wat de moeielijkheden betreft die de onzekerheid ten aanzien van de voortzetting der Solo-werken ook voor Uwe Maatschappij in het leven heeft geroepen en waarover Uw adres van 22 Juni mede handelde, kan ik U mededeelen, dat nu die onzekerheid in zoover is opgeheven, dat wameer lot voortzetting der werken besloten wordt, die voortzetting zal geschieden op den voet van het voorstel dat door de Commissie van Advies voor de werken in de Solovallei is gedaan, er voor de Regeering geen aanleiding kan bestaan om eene overgekomen aan te gaan zooals in Indie werd ontworpen, daar de Indische Regeering nu in staat is om, zoo het verlangd mocht worden, alle kunstwerken op te geven die benodigd kunnen zijn.

Hecht U er dus aan om, in overeenstemming met artikel 5 van de vergunningsvoorwaarden voor den Babat-Djombang framweg, bij de goedkeuring der door U aangeboden definitieve lengte-profielen en plannen opgegeven te zien, welke bruggen en doorlaten in den framweg gemaakt moeten worden en welke afmetingen en welke hoogteligging die bruggen en doorlaten moeten hebben, dan kan aan dien eisch voldaan worden en zullen die werken aanstonds als permanente werken zijn tot stand te brengen. De mogelijkheid bestaat echter dat dan uitgaven worden gedaan, die, als het niet tot voortzetting der werken kwam, noodelooze uitgaven zouden zijn.

Aan de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij die te dezer zake ongevêr in het zelfde geval verkeert, is daarom de keus gegeven om:

1. of alle werken te maken die haar van regeeringswege zullen worden opgegeven en wel permanent;
2. of vrijheid te krijgen om naar goedvinden permanente of tijdelijke werken te maken, maar onder verbintenis om, begrensnd door een tijd van 15 jaren — de vermoedelijke duur der Solo-werken als zij volgens het nieuwe plan weder worden opgevat — naar gelang van behoefte geheel voor hare rekening nog alle kunstwerken te maken die de uitvoering der Solo-werken, als zij hervat worden zal eischen.

De Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij heeft aan dit laatste de voorkeur gegeven en met haar is nu overeengekomen dat zij ten behoeve van de irrigatie en voor den waterafvoer in de Solo-vallei te haren koste zal maken:

- 1e. alle bij ersten aanleg voor het doorlaten van bedoelde kanalen en leidingen benodigde en door den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken goed te keuren kunstwerken;
- 2e. de nieuwe werken en de wijziging van bestaande werken door den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken tot en met 31 December 1915 noodig geacht;
- 3e. de vervanging van als tijdelijke werken uitgevoerde kunstwerken door definitieve.

Mocht Uwe Maatschappij eene oplossing der moeielijkheden in dergelijken geest willen voorstellen, dan ben ik bereid om zulk een voorstel bij den Gouverneur-Generaal te ondersteunen.

De Minister van Koloniën,
(w.g.) CREMER.

EXTRACT uit het Register der Besluiten van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië

No. 1.

BUITENZORG, den 28sten Juni 1914.

Gelezen:

1. de geheime missives;
 - a. van den Hoofdspecteur, Chef van den dienst der Staatspoorwegen op Java van 28 Mei 1914 No. 602;
 - b. van den Directeur van Gouvernementsbedrijven van 4 Juni 1914 No. 141;
- II. de telegrammen van den Minister van Koloniën van 27 Juni 1914 No. 1 en 2;

Gelet op artikel 9 der voorwaarden van vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg in de residentie Soerabaia, loopende van de afdeelingshoofdplaats Djombang over Dolok, Kaboeh, Ngimbang en Bloekel naar Babat aan de rivier Solo, vastgesteld bij het besluit van 14 Mei 1896 No. 14 (Bijblad op het Staatsblad No. 5289); De Raad van Nederlandsch-Indië gehoord;

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: Aan de te 's Gravenhage gevestigde Naamlooze Venootschap Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij kennis te geven dat de Gouverneur-Generaal gebruik wenscht te maken van de bij voormeld artikel 9 omschreven bevoegdheid der Regeering, om de onderneming, bedoeld in het besluit van 14 Mei 1896 No. 14, (Bijblad op het Staatsblad No. 5289), zooals die in verband met de besluiten van 15 October 1900 No. 1, van 16 Maart 1910 No. 15 en van 13 Juni 1912 No. 1 (Bijblad op het Staatsblad Nos. 6066, 7692 en 7695) tot stand is gekomen, ten behoeve van Nederlandsch-Indië te naasten, onder mededeeling dat de naasting zal plaats hebben op 30 December 1914; tenzij vóór dien datum overeenstemming wordt verkregen nopens aankoop der bedoelde onderneming door Nederlandsch-Indië waaromtrent met den Minister van Koloniën in overleg is getreden.

Ten tweede: Den Directeur van Gouvernementsbedrijven op te dragen om voor de gerechtelijke betrekking van het voor de in artikel 1 van dit besluit bedoelde Maatschappij bestemde extract uit dit besluit aan het domicilie der Maatschappij zoodra aan den bij artikel 18 harer statuten bedoelden Hoofdvertegenwoordiger, het noodige te verrichten, met uitnodiging om, onder overlegging van een afschrift der akte van betekening, aan de Regeering kennis te geven, zoodra door hem aan het in dit artikel bepaalde zal zijn voldaan.

Afschrift dezes zal worden gezonden aan den Raad van Nederlandsch-Indië tot informatie en extract verleend aan den Directeur van Gouvernementsbedrijven, den Hoofdspecteur, Chef van den dienst der S.S. op Java, de Algemeene Rekenkamer, het Hoog Gerechtshof, den Resident van Soerabaia en den Hoofdvertegenwoordiger der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij tot informatie en bericht.

Accordeert met voorz. Register
de Gouvernements-Secretaris.

BIJLAGE IX.

ONTWERP-OVEREENKOMST.

Tusschen den Minister van Koloniën, als vertegenwoordigende Nederlandsch-Indië (verder te noemen „het Land”), partij ter eenre, en de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij (verder te noemen „de Maatschappij”), krachtens artikel 10 harer statuten verteenwoordigd door hare Directie, handelende ingevolge het besluit van de buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders der Maatschappij van 15 Januari 1916, partij ter andere zijde, is het volgende overeengekomen.

Artikel 1.

(1) De Maatschappij verkoopt overeenkomstig de hieronder volgende bepalingen aan het Land, dat in koop aanneemt, hare rechten op den stoomtramweg in de residentie Soerabaia, loopende van de afdeelingshoofdplaats Djombang naar Babat (verder in deze overeenkomst aangeduid als „de tramweg”).

(2) De koop omvat den weg met werken, stations, haltegebouwen, loodsen en werkplaatsen en alle andere gebouwen of getimmerden, alle ledige erven, een en ander met al hetgeen zich daarop of daarin bevindt en door de Maatschappij tot blijvend gebruik in haar bedrijf is bestemd, voorts het geheele wagen- en locomotiepark, daaronder begrepen die wagens en locomotieven, die met verplichting — onderscheidenlijk bevoegdheid — tot terugkoop aan de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij zijn verkocht en door deze aan de Maatschappij in huur zijn gegeven, een en ander in den toestand en tot de hoeveelheid, waarin die zaken ten dage der overdracht zich bevinden.

Artikel 2.

(1) De tramweg moet uiterlijk vijf maanden na de dagteekening van de wet, waarbij deze overeenkomst wordt bekrachtigd, door de Maatschappij worden overgedragen en door het Land worden overgenomen.

(2) Met inachtneming van het eerste lid van dit artikel wordt de dag van overdracht en overneming door den Gouverneur-Generaal, den Hoofdvertegenwoordiger der Maatschappij op Java gehoord, bepaald. Deze dag moet ten minste vier weken tevoren schriftelijk aan dien Hoofdvertegenwoordiger worden mededeeld.

(3) Het feit der overneming strekt voor de Maatschappij tot volledige ontheffing van de door haar bij deze overeenkomst aangegane verplichtingen, behoudens eel, bedoeld in artikel 4, artikel 5 voortzette lid, en artikel 7.

Artikel 3.

(1) De verbruiksartikelen (waaronder waarloze deelen voor den bovenbouw, van wagens en locomotieven, voorts de brandstoffen), in magazijn voorhanden of vóór den dag van overdracht en overneming door de Maatschappij besteld, worden — op dien roover in gemeen overleg niet anders wordt bepaald — op dien dag door het Land overgenomen tegen den door drie schatters te bepalen prijs.

(2) De schatters zijn gehouden binnen twee maanden na hunne aanwijzing uitspraak te doen.

(3) Indien partijen omtrent de keuze van de schatters niet zijn kunnen overeenkomen, een of meer der benoemde schatters de hun gegeven opdracht niet mochten hebben aanvaard of binnen dien in het vorig lid gestelden termijn geen uitspraak hebben gedaan, is de meest gereede partij bevoegd om van den Raad van Justitie te Soerabaia de benoeming van drie schatters te verzoeken.

(4) Van de uitspraak der schatters zal geen hooger beroep zijn toegelaten.

(5) De kosten van de schatting zullen door partijen elk voor de helft gedragen worden.

(6) Wanneer alle drie of twee van de drie schatters het over de waarde van eenig verbruiksartikel eens zijn, wordt hunne schatting, en als alle drie in gevoelen verschillen de helft van de som der twee schattingen, waartusschen het kleinste verschil bestaat, als waarde aangenomen, tenzij het verschil tusschen de laagste schatting en de middelste gelijk is aan dat tusschen de middelste en de hoogste, in welk geval de middelste schatting als waarde wordt aangenomen.

Artikel 4.

Alle voorhanden bescheiden betreffende den eigendom van tot den tramweg behoorende terreinen benevens de voorhanden teekeningen van den weg en de werken, worden binnen drie maanden na den dag van overdracht en overneming door de Maatschappij aan het Land overtrekt

Artikel 5.

(1) Het bedrijf op den tramweg wordt uitgeoefend:
Gerekend van 1 Januari 1916 af tot en met den dag van overdracht en overneming door de Maatschappij, voor rekening van het Land;

Na den dag van overdracht en overneming door en voor rekening van het Land.

(2) De Maatschappij verbindt zich om, van den datum deze overeenkomst af tot en met den dag van overdracht en overneming, het bedrijf uit te oefenen volgens gelijke regelen en beginselen als geldend zouden hebben, indien deze overeenkomst niet ware gesloten; met dien verstande, dat zij geene vervoersovereenkomsten met langeren tijdsduur dan drie maanden mag sluiten dan nadat zij daartoe de toestemming van den Hoofdspecteur, Chef van den dienst der Staatsspoorwegen op Java heeft verkregen.

(3) De Maatschappij zal wegens de uitoefening van het bedrijf door haar voor rekening van het Land in het hierboven daarvoor aangegeven tijdvak, aan den Minister van Koloniën verantwoording hebben af te leggen binnen zes maanden na den dag van overdracht en overneming.

(4) De Maatschappij verleent uit dien hoofde aan de door genoemden Minister daarvoor aan te wijzen ambtenaren inzage van hare boeken en bescheiden.

Artikel 6.

(1) Met ingang van den dag, volgende op dien van overdracht en overneming treedt het Land in de plaats der Maatschappij ten aanzien van alle rechten en verplichtingen, welke zij met betrekking tot den tramweg of het bedrijf daarvan heeft, waaronder evenwel niet te begrijpen de verplichtingen der Maatschappij jegens hare aandeelhouders, jegens hare obligatiehouders, jegens de personen in haren dienst en jegens die schuldeischers, wier vorderingen voorspraken uit levering van zaken, die volgens artikel 1 en 3 moeten worden overgedragen, noch die, welke voortvloeien uit overeenkomsten, die zijn aangegaan zonder inachtneming van het voorbehoud in het tweede lid van artikel 5 gemaakt.

(2) Het Land verbindt zich de Maatschappij te zullen vrijwaren tegen alle nadeelen, welke het gevolg kunnen zijn van de overdracht, buiten goedkeuring van de daarbij belanghebbenden, van de verplichtingen, voortvloeiende uit vervoersovereenkomsten, tenzij zulke overeenkomsten zijn aangegaan zonder inachtneming van het voorbehoud in het tweede lid van artikel 5 gemaakt.

Artikel 7.

De Maatschappij verbindt zich haar medewerking te zullen verlenen tot alle handelingen welke tot eene geregelde overdracht der onroerende goederen en tot de in artikel 6 bedoelde in-de-plaatsstelling zullen blijken noodig te zijn.

Artikel 8.

(1) Het land betaalt aan de Maatschappij als koopsom voor den tramweg een bedrag van f 2.000.000.— (twee miljoen gulden).

(2) Dit bedrag wordt te Amsterdam ter beschikking gesteld van de Maatschappij als volgt:

a. een gedeelte groot f 175.845,60 (eenhonderd vijf en zeventig duizend achthonderd vijf en veertig gulden, zestig cents) binnen drie weken na de dagteekening der wet, waarbij deze overeenkomst wordt bekrachtigd;

b. het overblijvende ad f 1.824.154,40 (een miljoen achthonder vier en twintig duizend eenhonderd vier en vijftig gulden, veertig cents) op een door den Minister van Koloniën te bepalen datum, doch niet later dan een jaar na de dagteekening van de onder a bedoelde wet.

(3) Over de bedragen bedoeld bij het vorig lid onder a en b zal van 1 Januari 1916 af tot op den dag van betaling eene rente vergoed worden van 5 ten honderd per jaar, te voldoen op nader tusschen het Land en de Maatschappij overeen te komen tijdstippen.

Artikel 9.

De wegens den overgenomen voorraad, bedoeld bij artikel 3, door het Land verschuldigde koopsom wordt te Soerabaja aan de Maatschappij betaald binnen eene maand na de vaststelling daarvan overeenkomstig het bepaalde in dat artikel.

Artikel 10.

Op den dag van overdracht en overneming wordt te Amsterdam weder ter beschikking van de Maatschappij gesteld het ingevolge artikel 4 der concessie voor den tramweg door haar gestort waarborgkapitaal.

Artikel 11.

(1) Alle geschillen, waartoe de uitvoering van deze overeenkomst aanleiding mocht geven, worden beslist door scheidslieden, welke zullen recht doen als goede mannen, zonder vorm van proces. Van hunne uitspraak bestaat geen hooger beroep.

(2) De scheidslieden worden in oneven getal door partijen in gemeen overleg benoemd binnen twee weken, nadat de eene partij aan de andere heeft doen weten, dat zij een geschil aan scheidsrechtelijk oordeel wenscht te onderwerpen.

(3) Is omtrent de te benoemen scheidslieden geen overeenstemming verkregen binnen twee weken, nadat door een der partijen eene beslissing door scheidsrechtelijke uitspraak is verlangd, dan zal de benoeming geschieden door den oudsten Kantonrechter te 's-GRAVENHAGE in benoeming ten verzoeken van de meest gereede partij.

(4) Wanneer de benoemde scheidslieden binnen den hun gestelde termijn hunne uitspraak niet hebben gegeven, heeft ieder der partijen de bevoegdheid het geschil opnieuw aan de beslissing van scheidslieden te onderwerpen overeenkomstig het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel.

Artikel 12.

(1) Deze overeenkomst en alle daaruit voortvloeiende akten en bescheiden worden gratis geregistreerd. Wegens de betalingen door het Land ingevolge deze overeenkomst aan de Maatschappij te doen, zullen geen leggeselden verschuldigd zijn.

(2) De kosten van koop en levering komen ten laste van het Land.

Artikel 13.

Deze overeenkomst wordt geacht niet te zijn aangegaan, indien zij niet vóór 1 Juli '1916 bij de wet is bekrachtigd.

Aldus in tweevoud opgemaakt te

's-GRAVENHAGE, den 15 Januari 1916
18 Januari 1916

Partij ter eene
De Minister van Koloniën.
(get.) Th. B. PLEYBE.

Partij ter andere

De Babat-Djombang Staatstram-Maatschappij

De Directie

(get.) D. R. J. VAN LINDEN.

(get.) J. J. DOFFENGES.

'1) Later vervangen door 1 Augustus, zie M. v. A. betreffende het wetsontwerp ter bekrachtiging van den overeenkomst, Gedr. stukken 1915-'16. 339. No. 5

DE SPOOR- EN TRAMWEGEN IN HET INDISCH ONTWERP.

In het Indisch Ontwerp der begroting van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1917 zijn de volgende posten uitgetrokken voor de Staatsspoor- en tramwegen en het toezicht van Staatswege op de particuliere spoor- en tramwegen.

UITGAVEN	1917	1916	Meer	Minder
In Nederland in Indië	f 8.352.000	f 9.450.000	f —	f 1.107.000
Dienst van het toezicht op de spoor- en tramwegdiensten (onderafd. 271)	110.000	43.800	66.200	—
Staatsspoor- en tramwegen (onderafd. 283)	33.325.930	30.944.400	4.381.530	—
Middelen.				
Dienst van het toezicht op de spoor- en tramwegen	25.000	25.000	—	—
Staatsspoor- en tramwegen	43.183.000	40.664.000	2.519.000	—

Aan de Memorie van toelichting op de onderafdeelingen 271 en 283 ontleenen wij het volgende.

ONDERAFDEELING 271.

Dienst van het toezicht op de spoor- en tramwegen.

Reeds meermalen is van verschillende zijden, ook in de Kamer, uiting gegeven aan de bezwaren, die worden geacht verbonden te zijn aan de vereeniging der functiën van Hoofdspecteur der spoor- en tramwegdiensten, chef der afdeling spoor- en tramwegen van het departement van Gouvernementsbedrijven, en chef van den Dienst der Staatsspoorwegen.

Hoewel die vereeniging, vooral in vroeger jaren, ook hare voordelen had, is men thans algemeën tot de overtuiging gekomen, dat de uitbreiding van particulier en Staatsbedrijf beide, de bezwaren, welke aan de bestaande regeling verbonden zijn, dermate heeft doen toenemen, dat splitsing noodzakelijk is.

Op grond hiervan is bij deze begroting gerekend op de instelling van een afzonderlijken „dienst van het toezicht op de spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië” welks hoofd zijne functiën onder de algemeene leiding van den departementchef zelfstandig zal uitoefenen. Hem zal niet alleen zijn opgedragen de directe leiding van het toezicht als zoodanig, doch tevens zal hij een belangrijk aandeel nemen in de werkzaamheden op het gebied van spoorwegwetgeving en concessie-verleening, welke tot de taak van den Directeur van Gouvernementsbedrijven behooren. Aan een verdienstelijk Nederlandsch hoofdambtenaar met groote ervaring op het gebied van toezicht op spoor- en tramwegdiensten en alles wat daarmee samenhangt, die in 1915 ten behoeve van den Indischen dienst is uitgezonden, zal de belangrijke taak van hoofd van den nieuwen dienst worden opgedragen.

Door in de organisatie verder op te nemen een voldoende aantal onderafdeelingsschefs ter controleering van de wijze waarop aan de van overheidswege aan bepaalde onderdeelen gestelde eischen wordt voldaan en daarboven enkele hoofdingenieurs (afdeelingsschefs) te stellen die, steunende op een rijpe ervaring op het gebied van spoorwegexploitatie, daadwerkelijk toezicht houden op de wijze van uitoefening van den dienst op de particuliere lijnen in zijn vollen omvang, zullen de noodige waarborgen worden verkregen, dat bij de uitoefening van het toezicht zoowel op eene doeltreffende behartiging van het algemeen belang als op gepaste waardeering van de belangen der betrokken maatschappijen gerekend zal mogen worden.

De bezoldiging van het personeel van den nieuwen dienst is ontworpen in aansluiting op de regelingen, welke te dien aanzien bij andere takken van dienst gelden. Ondervolgend staatje geeft van de gedachte regeling een overzicht.

BETREKKINGEN	BEZOLDIGING PER MAAND		VERHOOGINGEN	
	Minimum	Maximum	Bedrag	Om de jaren
Hoofdspecteur	f 1200	f 1350	f 150	3
Hoofdingenieur-Afdeelingsschef	„ 1000	„ 1200	„ 100	3
Ingenieur-Opper-afdeelingsschef	„ 400	„ 1000	„ 100	3
Hoofdbureauchef	„ 400	„ 600	„ 100	3
Hoofdcornities	„ 350	„ 450	„ 50	3
Cornities	„ 150	„ 300	„ 25	3

De vermeerdering van uitgaven, welke in 1917 van de instelling van den dienst het gevolg is, bedraagt f 48.300.

ONDERAFDEELING 283.

Algemeene organisatie.

Toen bij de begroting voor 1909 gerekend werd op de geldelijke gevolgen van de reorganisatie van den dienst der Staatsspoorwegen werd er in de bijbehorende memorie van toelichting op bladzijde 27 melding gemaakt, dat men in Indië eene vereeniging van de bestaande exploitatiekringen wenschte, maar dat de verwezenlijking van dit desideratum niet mogelijk was, zoolang niet beschikt kon worden over personeel, dat in staat is om de ruimere bevoegdheid en grotere zelfstandigheid te dragen, die bij de doorvoering van dien maatregel aan een deel der hoogere ambtenaren gegeven zouden moeten worden. Tevens werd daarbij de verwachting uitgesproken, dat door eene betere regeling van de positie en de vooruitzichten van het personeel dit na enkele jaren het geval zou kunnen zijn.

Thans is men van oordeel, dat het tijdstip waarop tot uitvoering van het genoemde denkbeeld kan worden overgegaan, is aangebroken en dat bovendien de vlucht, die het spoorwegbedrijf inmiddels heeft genomen, die uitvoering urgent maakt.

De versnippering der beschikbare krachten over de centrale kantoren te Weltevreden, Bandoeng en Soerabaja maakt eene doelmatige werkverdeling onmogelijk en veroorzaakt, bij het toenemend aantal zaken van algemeen belang, waarvoor uniforme of althans van gelijke beginselen uitgaande regeling noodig is, eene stroefheid in den gang van zaken, die zoowel drukt op het bedrijf als op de personen, die als gevolg daarvan met een groote hoeveelheid onnoedigen arbeid belast worden.

Het is daarom dringend noodig het algemeen beheer te centraliseeren, hetgeen het best kan geschieden door de organisatie te schoeien op analoge leest als die der groote Spoorweg-Maatschappijen in Nederland.

Met deze centralisatie van algemeen beheer moet, zooals blijkt uit de bovenstaande ook vroeger reeds werd aangenomen, eene decentralisatie ten aanzien van het lokaal beheer gepaard gaan. Daarvoor zijn thans voldoende krachten beschikbaar, die dan echter ook voldoende bezoldigd moeten worden. Dit stelt men zich voor te bereiken door, zonder overigens wijziging te brengen in de normale salarisregeling der ingenieurs en adjunct-afdeelingsschefs, aan enkele der meer verantwoordelijke functiën een minimum-salaris van f 700 te verbinden. De vermeerdering van kosten, die daarvan een gevolg is bedraagt f 39.900 en zou ongetwijfeld door besparing op de kosten voor algemeen beheer worden gecompenseerd, indien dat beheer, ook bij de oude organisatie, gelijken tred met de ontwikkeling van het bedrijf gehouden had. Dit is echter niet het geval geweest, waardoor de besparing niet tot uitdrukking komt en integendeel op een vermeerdering van het aantal hoofdambtenaren 1e klasse, zij het ook met een gelijke vermindering van het aantal hoofdambtenaren 2e klasse, gerekend moet worden.

Als einddoel stelt men zich voor eene organisatie volgens onderstaand schema:

DIRECTEUR GOUVERNEMENTS-*BEDRIJVEN*:

Chef van den dienst, Secretaris.

Algemeene dienst	Weg en Werken	Tractie en Materieel	Vervoer en Handelszaken
Personeele Zaken.	Administratie.	Administratie.	Administratie.
Financiën.	Bruggenbureau.	Technisch bureau.	Treindienst.
Controle en statistiek van het vervoer.	Bovenbouw-bureau.	Materieeldienst.	Stationsdienst.
Magazijnsdienst	Uitbreidingswerken.	Werkplaatsen.	Tarieven en Handelszaken.
Algemeene Zaken.	Signaalwezen.	Onderafdeelingen (depots).	Onderafdeelingen (inspectie).
	Onderafdeelingen (secties).		

Exploitatie buitenbezittingen en tramwegen op Java		Aanleg en uitbreiding
Buitenbezittingen.	Tramwegen op Java.	Administratie.
Exploitatiefchefs.	Exploitatiefchefs.	Opname.
Administratie weg en werken.	Administratie weg en werken.	Algemeene technische dienst.
Tractie en materieel.	Tractie en materieel.	Bouwkundig bureau.
Vervoer.	Vervoer.	Plaatselijke leiding.

N.B. De gecursiveerde instanties zijn langs de lijn verspreid, alle overige zijn gecentraliseerd.

Voorloopig echter zal men met het oog op bestaande personeele en andere verhoudingen met enkele afwijkingen van dat schema genoegen moeten nemen, gelijk blijkt uit de bij de begroting behorende toelichtende staten.

Zoo zal men, in hoofdzaak met het oog op kantoornruimte en huisvesting van het personeel, nog niet dadelijk overgaan tot samenvoeging der controle-diensten, terwijl overigens door groote geleidelijkheid van uitvoering met de betrokken belangen rekening zal worden gehouden.

De doorvoering dezer reorganisatie wordt vergemakkelijkt doordat de scheiding tusschen de leiding van den dienst der Staatsspoorwegen en het toezicht op de particuliere lijnen, waarop in deze begroting mede gerekend is, volledig de bedenkingen wegneemt, die anders wellicht tegen uitbreiding van de directe bemoeienis van den dienstchef met den dagelijkschen gang van het bedrijf zouden kunnen rijzen.

Exploitatie.

Rekening houdende met de in 1915 en in het eerste kwartaal van 1916 verkregen uitkomsten en ook met de thans bestaande zekerheid der gereedkomst van de lijn Cheribon-Kroja en van een deel der lijn Bandjar-Parigi tegen het einde van 1916 zijn de bruto-inkomsten van het net der Staatsspoorwegen op Java voor 1917 geraamd op f 38.850.000.— (De raming voor 1916 bedraagt f 36.500.000.—).

Voor het net ter Sumatra's Westkust is de raming voor 1917 gesteld op f 3.000.000.— tegen f 2.900.000.— voor 1916, terwijl voor de Atjeh-tram en de Staatstramwegen in Zuid-Sumatra de raming voor 1917 respectie-

velijk f 1.033.000 en f 300.000 bedraagt tegen f 1.030.000 en f 234.000 voor 1916. De totale bruto-opbrengst voor alle Staatsspoor- en -Tramwegen in Nederlandsch-Indië is dus voor 1917 geraamd op f 43.183.000 tegen f 40.664.000 in 1916.

De uitgaven voor alle Staatsspoor- en tramwegen zijn tezamen begroot op f 23.677.930 tegen f 21.546.400 in 1916.

Het geraamde netto-overschot is in verband met het bovenstaande te stellen op f 19.505.070, aanwijzende tegenover de analoge som van 1916 een vermeerdering van f 401.470.

Van de lijnen in Zuid-Sumatra zullen in 1917 aan de Telok-Betongzijde gedurende het 1ste halfjaar 63 K.M. en gedurende het 2e halfjaar 76 K.M. en aan de Palembangzijde gedurende het geheele jaar 151 K.M. in exploitatie zijn. De lijn Cheribon-Kroja zal vanaf begin 1917 geheel en van de lijn Bandjar-Parigi zullen 45 K.M. geëxploiteerd worden.

TOELICHTING DER KAPITAALSUITGAVEN.

Uitbreiding van bestaande lijnen.

De kosten van uitbreiding van in exploitatie zijnde lijnen zijn voor 1917 begroot op f 15.638.000.— tegen f 12.184.000.— ¹⁾ voor 1916.

Het volgende staatje geeft van die ramingen een vergelijkend overzicht.

	1916 ¹⁾	1917
Verbetering der spoorwegtoestanden in en om Batavia en Tandjoeng-Priok	f 2.618.000.—	f 4.139.000.—
Verbetering der spoorwegtoestanden te Soerabaja, in verband met den havenaanleg aldaar	1.086.000.—	2.428.000.—
Uitbreiding emplacement Tjilatjap	—	124.000.—
Uitbreiding rollend materieel op Java.	3.251.000.—	2.856.000.—
Uitbreiding rollend materieel op Sumatra's Westkust.	138.000.—	246.000.—
Verwisseling van den bouw der lijnen op Java tegen een van zwaar type	—	260.000.—
Ombouw en uitbreiding van de werkplaatsen op Java.	1.016.000.—	903.000.—
Ombouw en uitbreiding van de werkplaatsen op Sumatra's Westkust	—	81.000.—
Verbetering signalen	812.000.—	742.000.—
Transporteeren	f 8.921.000.—	f 11.779.000.—

¹⁾ De voor 1916 genoemde bedragen zijn niet gelijk aan die genoemd in de Memorie van Toelichting van dat jaar, zij zijn ter vergelijking met die voor 1917 vermeerderd met de voor de belangrijke werken uitgebroken personeele uitgaven, die voorheen in totaal in den post voor 'Verdere uitbreiding van in exploitatie zijnde lijnen' waren opgenomen, en verminderd met de kosten van opslag der magazijnsgoederen, die thans zijn ondergebracht in een post genoemd sub A 4 der kapitaalsuitgaven.

	1916	1917
<i>Per transport . . .</i>	<i>f 8.921.000.-</i>	<i>f 11.779.000.-</i>
Overname van de concessie van het Bajah-kolenveld	—	f 131.500.-
Aanschaffing van kolentransporteurs	—	584.000.-
Verdere uitbreiding van in exploitatie zijnde lijnen	f 3.107.000.-	2.172.280.-
Algemeene uitgaven *) . . .	81.000.-	443.600.-
Constructie- en bruggencontrolebureau *)	—	102.500.-
Chef, alsmede centraalkantoor van aantekening en uitbreiding van in exploitatie zijnde lijnen *)	75.000.-	425.120.-
	<i>f 12.184.000.-</i>	<i>f 15.638.000.-</i>

Voor de uitvoering in de toelichting van de begroting van 1916 besproken verbetering der spoorwegtoestanden in en om Batavia en Tandjoeng-Priok is in 1917 noodig een bedrag ad f 4.139.000 als 3de en voorlaatste termijn van de geraamde totaal-kosten ad f 9.961.000. De aard van het werk brengt mede, dat een snel tempo onvermijdelijk is met het oog op de moeilijkheden, waarin men tijdens de uitvoering van den ombouw zal geraken en waarvan eene langere bestending dan hoog noodig is, niet verantwoord zoude wezen, gelijk mede reeds ten vorigen jare werd in het licht gesteld.

De verbetering der spoorwegtoestanden te Soerabaja zal in 1917 een bedrag van f 2.428.000 vorderen in verband met den stand der werkzaamheden.

Bij de gedeeltelijk reeds uitgevoerde havenuitbreiding te Tjilatjap sluit zich aan een reeds lang noodzakelijke uitbreiding en wijziging van het spoorwegemplacement, waarvan de totaal-kosten geraamd zijn op f 616.000, waarvan in 1917 verwerkt zal worden f 124.000.

Voor aanvulling van het voertuigpark is voor 1917 op een kleiner bedrag gerekend dan voor 1916.

De in verband met de tijdsomstandigheden voor 1916 stopgezette bovenbouwverzwaring zal in 1917 slechts voor 30 K.M., noodig voor de ceintuurbaan om Batavia, worden voortgezet, aangezien dit werk verband houdt met de verbetering der spoorwegtoestanden in en om Batavia.

De post voor ombouw en uitbreiding der werkplaatsen op Java heeft uitsluitend betrekking op den bij de begroeping van 1915 toegelichten ombouw der werkplaatsen te Meester-Cornelis en vormt den laatste termijn voor dat werk. De totaal-kosten zullen tengevolge van de hoogere prijzen, die in deze tijden voor de materialen en werktuigen moeten worden betaald, hooger worden dan aanvankelijk geraamd werd. Het geheele werk is thans begroot op f 2.110.000.

Met het aanbrengen der in verband met de moderne verkeerseischen noodige verbetering van de signaalinrichtingen moet in 1917 worden voortgegaan. Voor dit doel is in verband met de tijdsomstandigheden minder uitgetrokken dan voor 1916.

*) Deze uitgaven werden voor 1916 een gedeelte geheel, anderdeels gedeeltelijk gebracht ten laste van de begroeting van de exploitatie-uitgaven.

In verband met het jaarlijks toenemende brandstofverbruik der Staatsspoor- en -Tramwegen op Java en de verhoogde productie van het Poeloe-Laoetmijn-bedrijf wordt het noodzakelijk geacht te Soerabaja een transportwijze in te voeren, die meer betrouwbaar, meer economisch en vlugger is dan door handenarbeid kan worden verkregen. Men stelt zich n.l. voor, dat, in het bezit zijnde van goede kolentransporteurs, de kolen afkomstig van de Poeloe-Laoetmijnen beter, zullen kunnen concurreeren met de Australische en Japansche kolensoorten, waardoor de afzet van de Gouvernements-kolen als bunkerkolen belangrijk beter verzekerd wordt. Het wordt voorloopig voldoende geacht 2 transporteurs aan te schaffen, waarvoor gerekend moet worden op f 584.000, waarvan een bedrag van f 173.000 op Hoofdstuk II der begroeting is gebracht.

Om het bedrijf der Staatsspoor- en -Tramwegen op Java zooveel mogelijk onafhankelijk te maken van den aanvoer over zee van steenkolen, zal een onderzoek ingesteld worden naar de ontginbaarheid en de mogelijkheid eener exploitatie van het reeds in concessie uitgegeven in de residentie Bantam gelegen Bajah-kolenveld. Met den concessionaris is een optie-contract gesloten voor den duur van 2 jaar. Na eventueel gunstige resultaten van het onderzoek zal de „Mijnconcessie Bajah I” teruggekocht worden, waarvoor gerekend moet worden op een bedrag van f 131.500.

Ten behoeve der verdere uitbreiding van de in exploitatie zijnde lijnen is slechts datgene opgebracht, wat ter voldoening aan onvermijdelijke verkeerseischen noodig is te achten.

Opneming en aanleg van nieuwe lijnen.

De verkenning- en opnemingswerkzaamheden zullen in 1917 zich niet alleen over Java, doch ook over de Buitenbezittingen uitstreken. Het waterkrachtbureau, dat in voorgaande jaren onder den dienst der opneming ressorteerde, vormt thans tezamen met de vroegere afdeling Electriciteitswezen van het departement een afzonderlijken dienst.

In verband hiertoe zijn de kosten voor verkenning- en opnemingswerkzaamheden, die voor 1916 geraamd waren op f 404.000, thans teruggebracht op f 360.000, waarbij op f 200.000 voor de verkenning en opnemings van landstreken buiten Java is gerekend.

Van de op Java in aanleg zijnde lijnen zullen de lijnen Cheribon-Kroja en Bandar-Parigi gedurende het geheele jaar respectievelijk geheel en voor 45 K.M. in exploitatie zijn, terwijl in Zuid-Sumatra van het ontworpen net gemiddeld 227 K.M. voor het publiek verkeer zullen zijn opengesteld.

Tegenover de raming van 1916 zijn voor 1917 de noodige bedragen als volgt begroot:

	1916	1917
<i>Spoortlijnen.</i>		
Cheribon-Kroja	f 899.500	f —
Bandjar-Parigi	839.500	615.000
Zuid-Sumatra	3.395.000	3.067.000
<i>Tramlijnen.</i>		
Krawang-Rengasdengklok	378.000	270.000
Rogodjampi-Kalisetail	494.000	50.000
	<i>f 6.006.000</i>	<i>f 4.002.000</i>

De aanleg der lijn Bandar-Parigi zal in 1917 in langzaam tempo worden voortgezet in dier voege, dat de lijn in 1918 kan worden voltooid.

Aan den Zuid-Sumatra-Spoorweg zal zoowel aan de Palembang- als aan de Telokbetongzijde worden gearbeid, aan de laatste slechts in zeer gematigd tempo.

In de uitgetrokken bedragen is mede gerekend op voltooiing van het hospitaal te Tandjong-Karang en van de Oosthaven, nopens welk laatste werk volledige overeenstemming tusschen de departementen van Gouvernements-bedrijven en der Burgerlijke Openbare Werken is verkregen.

Met den aanleg der smalspoortramlijn in Besoeki en Krawang zal, in afwijking van hetgeen men zich aanvankelijk had voorgenoemen, eerst medio 1916 kunnen worden begonnen, weshalve voor 1917 voor wat betreft de Krawanglijn een hooger bedrag moet worden ter beschikking gesteld dan oorspronkelijk bij den aanvang der werkzaamheden in het begin van 1916 werd geraamd. Voor 1917 zijn de uitgaven voor deze lijn in verband daarmede begroot op f 270.000.

In verband met de tijdsomstandigheden zal de aanleg der smalspoorlijn in Besoeki in langzamer tempo plaats vinden; voor 1917 wordt f 50.000 voorhands voldoende geacht.

WETTELIJKE BEPALINGEN OMTRENT DIENST- EN RUSTTIJDEN VAN HET SPOOR- EN TRAMWEGPERSENEEL.

In de *Javasche Courant* van 17 October 1916 werd een ordonnantie afgedrukt wijzigende het A.S.R., A.S.S.R. en het A.T.R.

De reeds sinds lang geannonceerde regeling van dienst- en rusttijden blijkt de smeltkroes des wetgevers verlaten te hebben. Deze regelen zijn voor de drie reglementen gelijkloeiend. We drukken lid (1) en (2) hier af.

(1) Regelen, welke bij de vaststelling der dienst- en rusttijden van het personeel der spoorwagendienst zijn in acht te nemen, worden, ten aanzien van die categorieën van het personeel voor welke de Directeur van Gouvernements-bedrijven, dit in het belang van de behoorlijke uitoefening van den dienst of van de veiligheid van het hek verkeer noodig acht door de bestuurders aan diens goedkeuring onderworpen.

(2) Wordt tusschen den Directeur van Gouvernements-bedrijven en de bestuurders binnen redelijken termijn geen overeenstemming verkregen, hetzij omtrent de vraag of voor eenige categorie van personeel regelen als hier bedoeld noodig zijn, hetzij omtrent die regelen zelve, dan beslist de Gouverneur-Generaal.

Lid 3, 4 en 5 geven recht tot afwijking van de regelen bij bijzondere omstandigheden met verplichting tot kennisgeving; de Directeur G.B. is gemachtigd tot onthefing in bepaalde gevallen.

De redactie van deze laatste bepalingen zijn vrijwel overeenkomstig het A.R.D. (redactie 1913) van de Spoorwegwet van 1875, artikel 94 (lid 1 en 2), en 92.

Wel dadelijk valt op, dat deze ordonnantie geen regelen stelt, maar slechts de bevoegdheid verstrekt aan den Directeur G.B., categorieën van het personeel aan te wijzen, ten behoeve van welke dienst- en rusttijden geregeld en aan zijn goedkeuring onderworpen dienen te worden.

De redactie is dus ongeveer als van A.R.D. artikel 96 lid 1 voor de dienstvoorwaarden van het spoorwegpersoneel.

Dan nog met dit verschil, dat artikel 96 indiening van deze voorwaarden voor alle beambten der spoorwagendienst eischt en de nieuwe Indische regeling de werkingsfeer niet vastlegt, doch deze aan het oordeel van de uitvoerende macht overlaat. Wordt voor de Nederlandsche Spoorwegen dus alleen de intensiteit der voorschriften (dienstvoorwaarden) aan den Minister overgelaten, de Indische Minister, de Directeur G.B. — als deze uit staatsrechtelijk oogpunt niet geheel juiste vergelijking even geoorloofd is — ziet voor de dienst- en rusttijden belangrijk meer aan zijn oordeel onderworpen.

Vergelijken we echter de Nederlandsche dienst- en rusttijdenregeling voor de spoorwegen met deze Indische ordonnantie, dan is het verschil aanmerkelijk grooter.

Niet alleen omschrijft A.R.D. artikel 85 uitvoerig alle groepen, waarvoor de regeling in de volgende artikelen gegeven niet zal geiden, maar wordt ook in de artikelen 86—91 de regeling binnen enge grenzen vastgelegd.

Slechts artikel 86 laat aan den Minister voor bepaald aangewezen groepen het aantal uren der vast te stellen maximalen diensttijd over, doch begrenst dit maximum door een minimum van 10 uren en de algemeene bepaling van artikel 89.

Voor allerlei andere groepen onder de regeling vallende, worden de maxima der dienstijden en de minima der rusttijden, eveneens een aantal volle rustdagen en de verdeling daarvan vastgesteld.

De Minister kan geen hogere eischen stellen, zoolang de maatschappijen blijven binnen de gestelde grenzen. Slechts is hij bevoegd, wanneer voldaan is aan eenige restricties, onthefing te verleenen.

De Nederlandsche regeling is geen product van de laatste jaren. Reeds in 1875 werd een artikel, betreffende de dienst- en rusttijden, opgenomen.

Artikel 113 A.R.D. bepaalde.

„De diensttijd van de beambten en bedienenden van de spoorwagendiensten wordt zoo geregeld, dat zij, behoudens onvoorziene omstandigheden, onafgebroken, geheel vrij en buiten elken dienst een elke bemoeiingen van den spoorweg zijn, des nachts gedurende acht uren en bij nachtdienst, des daags gedurende tien uren.“ (Iste lid).

Hoewel het Regeeringsreglement, overeenstemming van de moederlandsche en koloniale wetgeving als regel stelt, werd een eenigszins analoge bepaling tot nu toe, bijkbaar wegens de bijzondere omstandigheden van het Indische spoorwegwezen, ongewenscht beschouwd.

Ook nu tot regeling besloten wordt, is de ordonnantie nog een soort blanco-artikel, dat eerst inhoud zal verkrijgen door de eischen vanwege den Directeur G.B. te stellen.

De spoor- en tramwegdirecties zijn hiermee, behoudens beroep op den Gouverneur-Generaal, geheel aan de inzichten van eerder genoemden hoofdamtenaar overgegeven, al zal dit in de praktijk wel niet bijzonder fataal blijken.

Anderzijds weet het personeel nog allerminst, wat het van de nieuwe bepalingen te wachten heeft.

Daarbij is in het oog te vatten dat, althans officieel, deze nieuwe beregeling geen inluiding van een nieuwen koers is. Het is geen, zoals het in het October-nummer

(1915) van dit tijdschrift genoemd werd, „princiële omzwaai”.

De Staatscommissie 1908 schreef reeds, het-zij hier in herinnering gebracht: „Ook op het gebied der dienst- en rusttijden werden voorschriften ingevoerd, ten deele voortspuitende uit andere overwegingen dan voorheen hadden gegolden. Niet meer alleen de zorg voor de veiligheid werd tot maatstaf genomen, maar ook aan de zedelijke en maatschappelijke belangen van het personeel werd in nieuwe mate invloed toegekend. Door de toevoeging der artt. 121—132 van het bovenbedoelde Algemeen Reglement (K.B. van 13 Juli 1905 Stbl. No. 235) verkregen de bepalingen op dit gebied, welke reeds bij K.B. van 9 Februari 1899 (Stbl. No. 69) vooral met het oog op de veiligheid waren herzien, eene principiële belangrijke uitbreiding.”

De voorschriften werden sinds dien in 1913 herzien, een herziening die van personeelszijde felle critiek, doch in werkelijkheid voor zoover bekend, geen verslechtering gaf. Of bovendien de wijziging 1899 wel zoo zuiver „met het oog op de veiligheid” tot stand kwam, staat m.i. nog zoo geheel zeker daar, de scheidingslijn, tusschen de zuivere belangen van een veilig verkeer en de belangen van het personeel op zich zelf, niet scherp te trekken valt.

De door den Directeur G. B. te stellen eischen, zullen „in het belang van de behoorlijke uitoefening van den dienst of van de veiligheid van het verkeer” noodig geacht dienen te worden. Dus juist ten behoeve van dezelfde doeleinden genoemd in artikel 27 lid 13 van de spoorwegwet van 1875, waarop uitsluitend, voor het Nederlandsche spoorwepersoneel, niet alleen de diensttijden—maar ook de dienstvoorwaardenregeling steunt. De Directeur G. B. zal zich dus niet hebben te beperken tot een exclusieve bescherming van een veilig verkeer, maar eveneens „zedelijke en maatschappelijke belangen van het personeel” kunnen behartigen.

Op welke wijze hij deze zware taak, zonder eenige bindende leidraad zal vervullen, moet de toekomst leeren. Reeds nu kan betwijfeld worden of het wel wenschelijk kan geacht worden, aan een ambtenaar een „dermate in ongebondenheid wederige bevoegdheid, te verleenen. Zeer zeker heeft het niet vastleggen van grenzen, in het bijzonder voor Indische toestanden, zijn voordeelen. Wetsproducten van de orde als deze ordonnantie, al staan zij in onze koloniale wetgeving met het rangnummer drie, missen eenigszins de lenigheid, het aanpassingsvermogen, zoo zeer noodzakelijk voor bepalingen, in het bijzonder voor een bedrijf, als dat der spoorwegen. Ook is het voor het prestige van onze wetgeving weinig gewenscht bepalingen neer te schrijven, welke door de noodzakelijk vele overheffingen een wassen neus worden, daardoor teurstellen, met den nasleep daarvan en bovendien door de talloze administratieve beslommeringen tot last zijn. Maar daartegenover staat de wenschelijkheid van meerdere continueit, dus rechtszekerheid. Het ambtelijke leven van onze koloniale departementschefs is vaak niet al te bestendig. Menige „kwestie” bracht een ontijdigen dood. Als in ieder bureaucratisch sterk geheel, zijn ook hier te vele niet-zakelijke, persoonlijke verhoudingen van invloed op het knaken van een bewindsman en het opheffen van zijn opvolger.

Ook het bestuurlijkperk van een Gouverneur-Generaal bereikt wel zelden ronde cijfers, maar toch is van een ordonnantie door de wijze van tot standkoming meerdere zekerheid te verwachten.

Men kan nu beweren dat bij het stellen van algemeen geldende regelen bij ordonnantie, deze noodzakelijk reeds zoo ruim dienen te zijn, dat die grenzen de werkelijkheid toch zeer zelden overschrijdt, het nut dus nihil zou zijn, maar de praktijk der Nederlandsche wetgeving is daar om te waarschuwen tegen al te denigreerend oordeel over dergelijke voorschriften.

Bijzondere aanvragingen omtrent nachtdienst voor vrouwen en Zondagsrust ontbreken geheel. Het eerste is niet alleen uit zedelijkheidsoogpunt, maar ook sociaal van belang. Voor het tweede behoeft verschil in godsdienst geen beletsel te zijn. Het gaat voor velen minder om de Zondagen, dan om een aantal vrije dagen. Eenige richtinggeving hierin had van den ordonnatiewetgever verwacht mogen worden.

Ook de wijze van toezicht op de naleving der bepalingen blijft in het midden.

De oorspronkelijke opzet van de nieuwe regeling is o.a. door een artikel van A.A. in het Januari-nummer (1915) van dit tijdschrift bekend geworden. Uit de nu tot stand gekomen bepalingen blijkt, dat de voorgenomen bemoeienis van de regering met de dienstvoorwaarden is teruggekomen.

In het ontwerp-artikel 29a werd voor het geheele personeel goedkeuring van de dienst- en rusttijden bepaald en wel door den Gouverneur-Generaal.

At was dit dus belangrijk meer, ook dit ontwerp gaf toch geen regelen—en met reden daar de Gouverneur-Generaal, gehoord den Raad van Nederlandsch-Indië, zelf deze regelen had moeten stellen.

De overdraging van de goedkeuringsbevoegdheid op den Directeur G. B. is ongetwijfeld van belangrijk praktisch voordeel, goedkeuring door den Gouverneur-Generaal zou immers toch op advies van dien Directeur zijn geschied ten koste van meerder papier en tijd. Maar hiertoe had als voren betoogd dan ook tevens een gewijzigde regeling in den geest van de Nederlandsche bepalingen, pasklaar gemaakt voor Indische toestanden gepaard dienen te gaan.

Zoolang deze materie niet geregeld is bij wet of Koninklijk Besluit, behoeft men niet al te beducht te zijn voor te groote stugheid der bepalingen. De belangrijkheid van den stof is wel van die orde, dat een nadere wetsverklaring van hem aan wien het Opperbestuur des Konings gedelegeerd is, hier gerechtigd zou zijn geweest.

Ten slotte nog even stilstaan bij de uniformiteit der regeling voor drie soorten van spoorwegen. In Nederland is deze overeenstemming nog niet tot stand gekomen. Voor de spoorwegen en de Locaalspoorwegen gelden vrijwel gelijke bepalingen.

Daarentegen zijn de Vereenvoudigde Locaalspoorwegen en de Tramwegen onderworpen aan het Tramwegreglement, dat in art. 50 de dienst- en rusttijden regelt. Met afwijking van de bepalingen voor de spoorwegen, gelden de laatste bepalingen alleen voor die beambten wier „werkzaamheden op de veiligheid van

het verkeer van invloed zijn", als uitvloeisel van artikel 2 lid 5 van de wet van 1900 (S 118).

De geheel afwijkende aard van de Indische Tramwegen, welke hier veel meer met de spoorwegen trekken gemeen hebben, maakte het mogelijk, voor Indië een gelijke regeling te doen aanvaarden voor de drie klassen van spoorwegen. Dat deze regeling niet „vooral met het oog op de veiligheid" wordt ingevoerd, moeten wij ter wille van den Indischen wetgever wel onderstellen. Is dit zoo niet, dan laadt hij daarmee op zich een belangrijke acte van beschuldiging, veronachtzaming van de veiligheid gedurende vele voorafgaande jaren. Immers men kan wel aantoonen dat het grotendeels ontbreken van nachtdienst voor de Indische spoorwegen iagrijpen van de overheid minder urgent deed zijn, ook kan men er op wijzen dat nachtreinendienst eenige uitbreiding ondervindt, het bedrijf zich in dit opzicht wijzigt, maar zoo deze regeling uit veiligheids oogpunt nu noodzakelijk is, dan was het al minstens tien jaren eerder ook reeds.

IR. V. JOCKIN.

DE HEDJAZ-SPOORWEG. 3)

II. DE AANLEG.

Na de irade van den Sultan van 1 Mei 1900 werd dadelijk met den aanleg van den Hedjaz-spoorweg begonnen. De georganiseerde aanleg ging in het jaar 1901 aan onder leiding van MEISSNER PACHA.

De onderscheidene deelen van de hoofdlijn Damaskus (Chadem) — Medina werden in exploitatie genomen in de na te noemen jaren en wel steeds op 1 September, den herinneringsdag van troonsbestijging van Sultan ABDUL HAMID:

1 Dera — Serka	79 K.M.	1902
2 Damaskus — Dera	124 „	1903
3 Serka — Katrane	123 „	1903
4 Katrane — Maan	133 „	1904
5 Maan — Mudewere	113 „	1905
6 Mudewere — Tibuk	120 „	1906
7 Tibuk — El Ula	287 „	1907
8 El Ula — Medina	323 „	1908

Het laatste deel was echter slechts in naam gereed. Om eene veilige exploitatie toe te laten, waren nog vele werkzaamheden noodig. Eer het baanlichaam overal gereed was, schreef men reeds 1912 en de ontworpen bovenbouw is heden zelfs nog niet gereed gekomen.

De 1302 K.M. lange lijn van Damaskus (Chadem) naar Medina is gemiddeld voor 35.000 Fr. per kilometer aangelegd.

De lijn Haifa—Dera van 162 K.M. werd in de jaren 1902—1906 gebouwd en op 1 September 1904 van Haifa tot den Jordaan (K.M. 76) en in de lente van 1906 tot Dera (K.M. 86) geopend. Dat de aanleg van dit laatste deel van den „Jarmukspoorweg" zoo lang duurde, vindt zijne oorzaak in de vele kunstwerken van deze berglijn, welke over eene lengte van 86 K.M. 767 M. stijgt. De maximum helling bedraagt 1/50, de kleinste straal 100 M. De lijn

3) Zie het Augustus-nummer, blz. 171.

telt 8 tunnels, 83 bruggen en 246 aquaducten en doorlaten. Den kostbaren Jarmukspoorweg inbegrepen, kostte de aanleg van den Hedjaz-spoorweg 50.000 Fr. per kilometer.

In het jaar 1913 werden de volgende kleinere lijnen voor het verkeer geopend:

1 Dera — Bosra 39 K.M. (nieuw aangelegd)	32,9 K.M.
2 Damaskus (Chadem) — Damaskus Stad	4,8 „
3 Beledesch-scheich — Akka	17,6 „
4 Affule — Dschenin	17,0 „

Nog in aanleg is de lijn Dschenin — Nablus van 66 K.M. De Hedjaz-spoorweg wordt in de volgende 3 lijnen verdeeld:

1 de Noordelijke hoofdlijn Dera — Damaskus Stad (Hauran-lijn) met 11 stations	128 K.M.
met den zijtak Dera — Bosra (welke over 32 K.M. eene geheel afzonderlijke lijn is) met 4 stations	39 „
2 de Zuidelijke hoofdlijn Dera — Medina (de lijn door de woestijn) met 61 stations (zonder Dera)	1179 „
3 de zijlijn Dera — Haifa (kustlijn) met 14 stations (zonder Dera)	162 „
met de zijtakken: Beledesch-scheich — Akka met 1 station	17 „
Affule — Dschenin met 2 stations	17 „

Totaal 93 stations 1542 K.M.

Zowel de Zuidelijke hoofdlijn Dera — Medina, welke de „hooge lijn" wordt genoemd, als de zijlijn Haifa — Dera hebben belangrijke hoogteverschillen te overwinnen.

De grootste hoogteverschillen op de beide lijnen bedragen 799 en 767 M. Op de Noordelijke hoofdlijn Damaskus — Dera zijn die verschillen niet zoo belangrijk (het grootste 210 M.) omdat het hoogste punt 739 en het laagste 529 M. boven den zeespiegel is gelegen.

De aanleg van den smalsporigen Hedjaz-spoorweg (wijde 1.05 M.) is overal bevredigend. De bovenbouw met ijzeren dwarsliggers op onderlingen afstand van 0.70 M. is sterk. De ballast is voor de gewone exploitatie voldoende. Het baanlichaam is solide en sijnakvol gevormd van zwarten basalt-, witten kalk- en rooden zandsteen. De stations liggen gemiddeld 25 K.M. van elkander. De hoofdstations Damaskus, Dera, Haifa, Amman, Maan, Medain Salih en Medina hebben goederen-, locomotief- en kolenloodsen, watertorens en verder dienstwoningen voor het personeel. Zij maken met hunne fraaie gebouwen, park- en tuinaanleg een gunstigen indruk. De stations ten Zuiden van Muassam zijn ingericht op de verdediging tegen overvallen van de Bedoeïnen.

Op het traject El Ula — Medina, dat het meest is blootgesteld aan die aanvallen, zijn in de nabijheid van verschillende stations kazernes voor 1 à 3 compagnieën gebouwd.

Voor de watervoorziening bevinden zich op de hoofdlijn Damaskus — Medina (1307 K.M.) 23 bronnen en 4 bassins (12—70.000 M³).

Op de waterarme Zuidelijke hoofdlijn zijn de waterrijkste bronnen te Maan, Mudewere, Sat ul hadzi, Tibuk, Achdar, Medain Salih, El Ulah en Medina.

Om in de behoefte aan voedingswater te voorzien op de geheel van water verstoken trajecten, waarvan het langste 113 K.M. is (tusschen Maan — Mudewere), zijn tankwagens van 16 M.³ inhoud in gebruik genomen. Op de zijlijn Haifa—Dera is geen watergebrek. In het algemeen heeft het voedingswater het nadeel sterk chloorhoudend te zijn en de ketels spoedig aan te vreten.

Het rollend materieel bestaat uit:

- 95 locomotieven.
- 105 rijtuigen.
- 30 bagagewagens.
- 965 goederenwagens.

De kosten van den aanleg en het rollend materieel bedroegen tot 13 Maart 1913 rond 95.000.000 Fr.

De organisatie van den Hedjaz-spoorweg heeft vele veranderingen ondergaan.

Aanvankelijk stond aan het hoofd eene algemeene commissie te Konstantinopel, waarvan de Sultan eere-voorzitter en de Groot-Vizier president was. Een van de ijerigste leden der commissie was ISSEF PACHA. Later werd de commissie vervangen door eene generale directie te Konstantinopel, welke afwisselend onder het Ministerie van Openbare Werken, dat van Oorlog en den Groot-Vizier was gesteld.

Thans staat het onder den Scheich ul Islam als godsdienstige instelling. De directie en de leiding van de diensten van het vervoer, tractie, weg en werken en aanleg bevinden zich te Haifa.

Inschrijvingen op openbare aanbestedingen moeten echter bij de generale directie in Konstantinopel worden ingediend.

III. HET GEBIED VAN DEN HEDJAZ-SPOORWEG.

Het gebied van den Hedjaz-spoorweg, welke den ouden pelgrimsweg (darb el hadseth) volgt en evenwijdig aan de inzinking van het dal van den-Jordaan, van de Doodse Zee en van de Wadi el' Araba tot Maan loopt om zich verder evenwijdig aan de Roodse Zee voort te zetten, is in overeenstemming met de reeds vermelde indeeling in drie lijnen, te onderscheiden in 3 landschappen:

- 1 het Haurangebied van de Noordelijke hoofdlijn Dera — Damaskus, 128 K.M.
- 2 het woestijngebied van de Zuidelijke hoofdlijn Dera — Medina, 1179 K.M. en
- 3 het kustgebied van de zijlijn Dera — Haifa, 162 K.M.

De Hauran en de woestijn, door welke de 1307 K.M. lange hoofdlijn van den Hedjaz-spoorweg bijna recht van het Noorden naar het Zuiden loopt, zijn van het kustgebied scherp gescheiden in een Oostelijk en een Westelijk deel. Beide deelen zijn geheel verschillend; zij tonen in bodem, klimaat en plantengroei belangrijk onderscheid. Ook hebben de berg- en woestijnbewoners in het Oostelijk deel over het algemeen eene andere geschiedenis dan het kustvolk in het Westen gehad. Nu nog zijn beide deelen staatkundig gescheiden. Het Oostelijke deel behoort tot de provinciën Damaskus en Hedjaz en het Westelijke tot het vilajet Beirut.

Het smalle¹ en langgerekte Oostland is een bergland, dat van Medina naar Damaskus steeds lager wordt. In het Westen is de afscheiding tusschen hoog- en laagland

zeer scherp; in het Oosten gaat het geleidelijk in de Syrische en Arabische woestijn over. Gemiddeld is het 600 M. hoog en het wordt door den Jarmuk en het Haurangebied in een Noordelijk (Hauran) en een Zuidelijk (woestijn) gebied verdeeld.

Het Haurangebied omvat de vlakke van En Nukra (Basan) met het vulcanische bergland van den Dzjolan in het Westen en het Haurangebergte met zijn lavaveld (Ledsja) in het Oosten.

Het Woestijngebied kan als volgt ingedeeld worden:

	HOOFDPLAATSSEN	
	Van den spoorweg	Buiten den spoorweg
I. Steenachtige woestijn (Hamad)		
1. Adsjoen (Gilead)		
2. Belka (Amman)	Amman	K.M. 227
3. Kerak (Moab)	Katrane	331
4. El Araba (Edom)	Maan	464
II. Zandwoestijn (Nefod)		
	Tibuk	697
	Medain Salih	960
	El Ula	984
III. Nedsjed		

Het landschap krijgt bij Amman (K.M. 227) het karakter van de woestijn. Tot Dar ul hadzj (K.M. 749) is het eene eentonige streek en alleen de bergen, tusschen welke de spoorweg loopt en die hem nu en dan naderen, geven eenige afwisseling. Ten Zuiden daarvan echter, waar de spoorweg de uitloopers van het machtige, vulcanische gebergte van den Hararat el-Amerid bereikt, loopt de lijn door hooge zandsteenrotsen met steeds andere, schildersachtige formaties, die voortdurend het oog boeien.

In Medain Salih (K.M. 960), de oude Nabataïsche rotsstad, groepeeren zich de geweldige steenmassa's als eene vesting om de uitgestrekte oase. Meer Zuidelijk verdwijnen de rotsen en de lavavormingen tot vervolgens Zuidelijk van Hedjje (K.M. 1138) de vulcanische Harra van Chaibar uit het Oosten het gebied der spoorlijn nadert. De woestijn bestaat niet uit een zandvlakte met duinen, zij behoudt bijna geheel het karakter van eene steppe.

Het Westland omvat de kustvlakte van Haifa en Akka, het bergland van Galilea en Samaria met de vlakke van Jesreel en het dal van Jordaan. Bij het station Samach (K.M. 87) aan den Jordaan is de hoogte van het gebied 208 M. beneden den zeespiegel. Het Oost- en het Westland zijn onderling door het nauwe Jarmukdal verbonden; door dit dal klimt de zijtak, welke bij Dera aan de hoofdlijn aansluit.

In het Oosten heeft de Hauranvlakte voor het grootste deel een diepe laag van roodbruine humus van verwerde lava, vermengd met kalksteen. Deze grond is zeer vruchtbaar. Naar het Zuiden en Oosten wordt de grond steeds minder vruchtbaar, tot hij ten Zuiden van Amman (K.M. 227) bijna geheel dor wordt. Op het lange traject van Amman tot Medina (980 K.M. lang) is de bodem slechts in Maan,

de drie oasen van Sat ul hadzj (\pm 150 dadelpalmen), Tibuk (\pm 1200 dadelpalmen) en Medain Salih (oase van 7 K.M. lengte en $\frac{1}{2}$ K.M. breedte met dadels, citroenen, granaatappels en graan) en Medina bebouwd in verband met de aanwezige bronnen.

Het Noordelijke deel der woestijn tusschen Amman (K.M. 227) en Batn ul Gol (K.M. 525) is een kalksteensteppe (Hamad), welke bedekt is met steenen. Het Zuidelijke deel tot Hedje (K.M. 1138) behoort tot de zandwoestijn (Nefoed) met rooden zandsteen als ondergrond. Zuidelijker treft men meer oud-kristallijne steensoorten, graniet, gneis, hoornblende, enz. en leemgrond aan.

De woestijn is niet geheel zonder plantengroei; groepsgewijze vindt men er grassoorten en kruiden en den tamarisk en acacia, die den kameel stof voedsel en den woestijnbewoner tot brandstof dienen.

In het Westland bestaat de bodem meestal uit veel kalkhoudend leem, met zand vermengd. In de Jesreevlakte is de humuslaag het diepst. In het dal van den Jordaan bestaat de grond hoofdzakelijk uit aangespoelde aarde.

Het klimaat is in het hooge Oostland droog, bijna vastelandsch met heete zomers tot 55 °C. en koude winters. Het steppenklimaat is door zijne groote droogte en zijne koude nachten zeer gezond.

Op de hooge steppen (700 — 1150 M.) waait overdag meestal een zwakke, koude wind. Het Westland daarentegen heeft het warme, vochtige zeeklimaat van den Levant, dat in het dal van den Jordaan de hooge temperatuur van Nubië heeft.

De watervoorziening is het gewichtigste probleem. In het Hauran — en het kustgebied heeft men voldoende levend water en in het algemeen voldoende regenval. Ook in het Westelijke bergland van de zandwoestijn heeft men eenige riviertjes. Naar het Zuiden verminderd dit echter en ten Zuiden van Amman (K.M. 227) vindt men geen aan de oppervlakte komend water met uitzondering van de vijf genoemde plaatsen. Er zijn echter vele wadi's, die gewoonlijk droog zijn en slechts gedurende den korten regentijd water hebben.

De belangrijkste wadi's zijn die van Retem, Ethil el Achdar, Abu Taka, Medain Salih en El Uia. Het traject tusschen de stations Maan (K.M. 464) en Mudevere (K.M. 575) van 111 K.M. lengte is geheel zonder water. Het meeste grondwater wordt te Maan en de drie oasen Sat ul hadzj, Tibuk en El Uia aangetroffen. De regenval is in het Zuidelijke woestijngebied ook gering. De regens vallen gewoonlijk in de maanden November, Februari en Maart. Dikwijls hebben er dan wolkbreuken plaats van zulke hevigheid, dat de wadi's in de woestijn tot oost stroomende rivieren zwellen.

Zonder twijfel zou men door boringen en het opvangen van regenwater gemakkelijker in de behoefte aan water kunnen voorzien, waardoor het land veel vruchtbaarder zou worden.

De regenval bedraagt gemiddeld per jaar:

in het Oostland:	
Haurangebied (Dera)	412 m.M.
Woestijn (Maan)	40 m.M.
in het Westland:	
Kuststreek (Haifa)	610 m.M.
Dal van den Jordaan (Tiberias)	460 m.M.

Sinds 1913 neemt de spoorwegdirectie ook ten Zuiden van Maan den regenval waar. Deze bedroeg in genoemd jaar

	Januari	Februari
Tibuk	5	11,5 m.M.
Medain Salih	5	85 m.M.
Medina		29,5 m.M.

De bevolking langs den spoorweg behoort voor het grootste deel tot den Arabischen stam, die zich sedert de 8e eeuw voor Christus uit het Zuiden van Arabië daar is komen vestigen en na den zegetocht van den Islam in de 7e eeuw na Christus zijne verhuizing naar het Noorden staakte.

Buiten de Arabieren wonen er Turkmensen en Tsjerkessen, die in de laatste tientallen van jaren daarheen door de Turksche regering zijn verplaatst.

De laatsten, ongeveer 30.000 in aantal, hebben zich in Adschlund (Kunetra) en in de Belka (Serka, Amman en Es Salt) neergezet. Zij vormen een nijvere en vooruitstrevende bevolkingsgroep.

Naar den godsdienst worden de bewoners van het verkeersgebied onderscheiden in Mohammedanen, Drusen, Christenen en Joden. De eersten zijn overal in de meerderheid. De ijfelligenten Christenen en Joden bewonen hoofdzakelijk het kustgebied en de krachtige Drusen, wier aantal op 50.000 wordt geschat, het Haurangebied. De Christenen en Joden leggen zich voornamelijk op den handel toe, de Mohammedanen en Drusen meer op landbouw en veeveelt.

Terwijl de bevolking van het Hauran — en het kustgebied overwegend uit Fellah's met vaste woonplaats bestaat, leidt de hoofdbevolking van de woestijn een nomadenleven en houdt zij zich allereerst bezig met transporten en de teelt van kamelen.

De nomaden kunnen onderscheiden worden in de Bedawi van het binnenland van Arabië en die, van het Westelijk grensgebied van de woestijn.

Tot de eersten, die met hunne kudde kamelen uitgestrekte gebieden doortrekken, behooren, in de nabijheid van het verkeersgebied:

Stam	Groep	Naam v.d Scheich	Woonplaats	Aantal mannen
1 Roata	Anese	Nuri ibn Shalan	Dschof	15.000
2 Zuid Schammar	Schammar	Soud Abdul Asis bin Reschid	Hail	20.000
3 Beni Harb	—	—	geene vaste woonplaats	10.000

De Bedoelden van het grensgebied der woestijn bewegen zich in kleinere gebieden, langs den spoorweg wonen de volgende kleine Bedoelnen-stammen, aan wie de beveiliging van den spoorweg is opgedragen.

K.M. van den spoorweg	Lengte in K.M.	Bedoelnenstam
1. 250 — 327	77	Beni Sacher
2. 398 — 460	108	Huweitat Jasy
475 — 521		
3. 460 — 475	41	Huweitat Anda
521 — 547		
4. 547 — 829	282	Beni Atije
5. 829 — 854	25	Um Wahib
6. 854 — 980	126	El Fakir
7. 980 — 1135	155	Welet Ali

De totale bevolking van het spoorweggebied kan worden geschat op

500.000 zielen in het Haurangebied. Hoofdplaatsen Hauran, Damaskus.

100.000 zielen in de woestijn. Hoofdplaatsen Amman, Maan, Es Salt, Tafle, Kerak, El Ula, Medina.

300.000 zielen in het kustgebied. Hoofdplaatsen Haifa, Akka, Dschenin, Nazareth, Besan, Tiberias.

900.000 zielen in totaal.

De behoeften van de bevolking zijn nog gering en kunnen inderdaad verhoogd worden. De welvaart is betrekkelijk gering. Eene economische ontwikkeling, welke voor de bevolking meerdere behoeften schept, moet nog volgen. Het kustgebied, de Hauran en de Noordelijke woestijn (tot Amman) leveren gunstige voorwaarden op tot het vermeerderen van de welvaart.

Talrijke overblijfselen van aanzienlijke volksvestingen met ruïnes van prachtige monumenten toonen nog heden de mogelijkheid van beschaving dezer gebieden aan.

De eigenaardige kunstig gebouwde rotsstempels en rotsgraven in Petra en Medain Salih dwingen ook heden nog de bewondering af voor het handeldrijvende Arabische Nabateërvolk. De Isisstempel, „Chasnet Firaun" in Petra, waarheen in het jaar 131 keizer Hadrianus reisde, is het heerlijkste monument van Palestina. Grootsoch zijn de ruïnen van Amman, de oude hoofdstad der Ammonieten met het winterpaleis der Gassaniden in Mschatta (bij het station Kalat Sisa) en het meer Oostelijk in de woestijn gelegen kasteel Amra.

De wereldhandel volgde voor duizenden van jaren den weg langs den tegenwoordigen spoorweg. De groote karavaanweg liep langs Damaskus, Bosra, Amman, Petra en Medain Salih, waar de producten van Syrië en den Libanon en Arabië werden omgeruild tegen die van Afrika, Indië en China. De van Oost naar West loopende weg van het land van den Euphrat en Perzië naar Gaza aan de Middellandsche Zee kruiste den weg van Noord naar Zuid in Petra (ca. 45 K.M. ten Westen van Maan). Petra was tot ongeveer in de 3e eeuw na Christus een belangrijk knooppunt, zooals later Palmyra en thans Aleppo. Zoolang de oude wereldhandel zich onder bescherming van eene krachtige regeering op de beide genoemde wegen zich veilig kon bewegen, konden rijkdom en beschaving van de woestijn doordringen en de Nomaden uit de arme woestijn werden zeer door het rijke land gelokt.

De Turksche regeering heeft in het verkeersgebied van den Hedjazspoorweg tot voorbij Amman en ook tot Maan een rijk gebied, dat gekoloniseerd en tot ontwikkeling kan worden gebracht.

Wanneer de veiligheid is gewaarborgd en wegen en waterwerken worden aangelegd door immigranten, kunnen de sluimerende economische krachten van het spoorweggebied weder tot nieuwen bloei ontwakken.

In het Zuidelijk van Maan gelegen woestijngebied tot Medina zullen alleen de oasen van Sat ul Hadzj, Tibuk, Medain Salih en El Ula tot meerdere welvaart kunnen geraken.

Van de stad Medina tot het Zuiden moeten de natuurlijke voorwaarden voor economischen vooruitgang weder gunstiger zijn.

VERSLAG DER STAATSSPOORWEGEN IN NEDERLANDSCH INDIË OVER 1915 (DEEL I).

Dit keurig uitgevoerde verslag voorzien van talrijke illustraties heeft de pers verlaten.

Het schijnt nu eenmaal een onvermijdelijk kwaad dat jaarverslagen eerst na vele maanden voldragen zijn, maar op deze negen-maander kan de S.S. dan ook terecht met moedertrots neerzien. Een belangwekkend hoofdstuk voor den doorsneelezer is het „Algemeen overzicht". Reeds de eerste zin typeert eenigszins de geest van den steller. „Waar het Staatsspoorwegbedrijf niet uitsluitend en zelfs niet in de eerste plaats ten doel heeft om winsten op te leveren. . . ." Meer duidelijk spreekt het volgende: „Ook in het verslagjaar werd op over 't algemeen aangenamen wijze samengewerkt met de particuliere spoor- en tramwegmaatschappijen.

Toch was het duidelijk merkbaar, dat de toeneming van het verkeer en de vervollediging van het spoorwegnet verkeersbelangen doet ontstaan, die slechts dan voldoende behartigd kunnen worden, wanneer de bijzondere belangen van bepaalde ondernemingen minder gewicht in de schaal leggen, dan in het verslagjaar bij sommige der gevoerde onderhandelingen het geval bleek te zijn."

Onmiddellijk wordt een kort, gebonden résumé gegeven van de ook naar buiten zoo bekend geworden kwestie betreffende de organisatie van het beheer van het Javanet. „Wat mij op 't harten grond leit dat welk mij naar de keel" kon de schrijver, die zeker niet met eigen oordeel buiten den strijd der meeningen bleef, getuigen. Het resultaat dat een zeer ingrijpende wijziging zal brengen, is uit de dagbladen reeds bekend geworden, in hoofdzaak zal als zoete vrucht van de nieuwe organisatie de *eenheidsricht* tusschen Ooster- en Westernet verkrege moeten worden.

Met voldoening kan op de „oorlogwinsten" worden teruggezien een vermeerdering der bruto-ontvangsten met 1.5 miljoen in één jaar is dan ook geen kleinigheid al staat daarnaast een hogere prijs voor het aanschaffen van allerlei materialen, hoewel slechts in die mate dat het exploitatie saldo nog met bijna 9% kon vooruitgaan (exploitatie-coëfficiënt 46,9%).

Is het winsten maken dan al geen doel, zoo *en passant* wordt dit aardse slijk toch nog wel even opgestreken.

Aan de opleiding van geschikt personeel blijkt in ruime mate aandacht besteed te worden, niet alleen zullen aspirant-ingenieurs en aspirant-adjunct-chiefs een vooropleiding in Europa verkrijgen, zooals bij N.I.S. gebruikelijk, maar ook voor het lagere technisch personeel zullen zelfonderricht-cursussen worden gevormd.

Eenigszins vooruitlevend wordt getuendend op de totstandkoming van de gelijkstelling van Inlanders en Europeanen voor alle betrekkingen, waarmee de S.S. de particuliere maatschappijen een stuk vooruit is gegaan.

De nieuwe instelling van Commissies van Onderzoek en Advies op initiatief van de G.V. te Soerabaja tot stand gekomen, is eerst sinds 1 Januari in werking, zoodat een volgend verslag hieromtrent eerst nader zal kunnen berichten.

Het voor Indië nog jonge instituut der groepsvertegen-

(Wordt vervolgd).

woordiging zelf werd op verschillende punten o.a. het kiesreglement en de wijze van vergadering belangrijk gewijzigd.

Of de G. V. hier levensvatbaarheid zal vinden, zal de toekomst nog moeten uitmaken.

Gegevens worden megedeeld betreffende de zoo goed geslaagde Coöperatieve Verbruiksvereniging, welke door steun van den dienst der S.S. tot ontwikkeling kwam doch langzamerhand de voogdij is ontwassen en een grootendeels zelfstandig bestaan voert.

Belangrijk ingenieurswerk vinden we vermeld onder het hoofd Constructie- en Contrôle-Bruggenbureau. In het bijzonder dwingt bewondering af de snelle en blijkbaar niet kostbare wijze waarop hier gewerkt wordt, pleitend voor de gezonde organisatie van dezen diensttak.

Aan de „Haarman-Krupp laschplaat“ zal tengevoele van de gunstige beproevingsresultaten op uitgebreiden schaal toepassing worden gegeven.

Onder tractie en materieel worden de belangrijke vernieuwingen aangeduid in het bijzonder ten behoeve van de één-daagsche verbinding Batavia—Soerabaja noodzakelijk geworden.

Het blijkt hier voldoende hoe deze tropische spoorwegdienst *up to date* wordt gehouden.

„In navolging van het Europeesche materieel is men ten aanzien van het materieel bestemd voor de expres-treinen met groote snelheid gekomen tot toepassing van de zijbuffer-straffe-koppeling, met behoud echter van automatische koppeling met centralen trekhaak. De bezwaren tegen de zijbufferkoppeling, waarbij het personeel gedwongen wordt bij het koppelen tusschen de buffers te komen, zijn bij de gekozen constructie overvangen.

Nadere studie heeft aan het electisch verlichting-systeem Brown-Boveri boven dat van Stone de voorkeur doen geven.

Wat voorgekomen ongevallen betreft, was 1915 geen gelukkig jaar, een juiste opgave, zooals wij die met de verslagen van den Raad van Toezicht kennen, wordt niet aangetroffen.

De versterking van de concurrentiepositie van het oostelijk S.S.-net door het verkrijgen van de Babat-Djomblang Stoomtram-Maatschappij wordt gememoreerd.

De voorloopige resultaten van de Zuid-Sumatra exploitatie zijn blijkbaar niet al te bemoedigend. „De uit het vervoer verkregen opbrengst aan de Telok-Betong zijde was, gelet op de weinig hoog gespannen verwachtingen, niet onbevredigend te noemen.“

Hoeveel jaren zal het nog duren eer de uitvoering van een Borneo-net ernstig onder de oogen kan worden gezien? Voorloopig schijnt de S.S.dienst met Sumatra de handen voldoende vol te hebben al is een afzonderlijk dienstonderdeel „Verkenning en Opname van Spoorwegen op de Buitenbezittingen“ tot stand gekomen. Er bestaat hiermee eenige kans dat de S.S. hoewel momenteel niet bij machte meer hooft op de vork te nemen, expansie van spoorwegen onder particulier beheer tegengaat ten einde zich toekomstige voordeelen niet te zien ontglippen.

Voor Zuid-Borneo en Zuid-Celebes „zijn prioriteits—c.q. concessie-aanvragen van particulieren afgewezen, met de uitgesproken bedoeling om van Staatswege aldaar

onderzoekingen naar de wenschelijkheid van bepaalde spoor- of tramlijnen in te stellen.

In 1915 moest dit voornemen al vast onuitgevoerd blijven daar Sumatra de werkkrachten opeiste.

„Door de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij werden onderhandelingen aangeknoopt over de regeling van het rechtstreeksch verkeer tusschen de lijn Goendih-Soerabaja en de haven te Soerabaja, hetgeen aanleiding gaf opnieuw naar overeenstemming te streven inzake een betere regeling voor het rechtstreeksch en doorgaand verkeer met het drie-raailige baanvak Djokja—Solo.

Het overleg had op het einde van het verslagjaar nog niet tot overeenstemming geleid.“

Interessant en veelbelovend werk werd ook door het bureau voor waterkracht en dat voor de spoorwegelectrificatie verricht, in het bijzonder voor de electricatie van het lijdgedeelte Soerabaja-Kertosono en de lijn Batavia-Bultenzorg.

Voor de behoefte aan electricische energie werden verschillende ramingen gemaakt. „Bij dit onderzoek moet wel op alle in aanmerking komende licht- en krachtverbruikers, zelfs van de kleinste soort worden gelet, al ligt het niet in de bedoeling om aan deze verbruikers *rechtstreeks* stroom te leveren. Meer wordt gedacht aan *verstrekking* van energie aan enkele groote verbruikers en overigens aan bestaande ondernemingen; die van de verdere stroomdistributie en -verkoop een bedrijf maken.“

In verband met het feit dat de regeling der spoorweg-toestanden te Batavia en Soerabaja nog niet geheel haar beslag kreeg, zal uitvoering van deze electricatieplannen nog wel eenige jaren dienen te wachten. Het is daarom te meer aangenaam voor de werkers van dit bureau dat althans een der groote plannen tot werkelijke uitvoering kwam, namelijk het waterkrachtwerk in het Tjatoerdal, dat onlangs de belangstelling van vele excursanten, leden van het Koninklijk Instituut en de technische vereniging „Midden Java“ trok. De belangrijke kosten voor de bestudeering van waterkrachten (over 1915 \pm f 130.000) zullen hiermee binnenkort voor een deel nu praktisch nut afwerpen.

Onder „aanleg“ wordt het in uitvoering komen van twee gewapend betonbruggen vermeld. Een viaduct over de Kali Proepoek van 12 + 14 + 14 + 12 M. en een ander over de Kali Belang van 23 \times 9 M. De oorlog-omstandigheden waren oorzaak dat het gewapend beton, zoo schaars nog toegepast in de Javasche spoorwegbouw, wanneer wordt afgestaan van kleine doorlaten, hier zich een plaatsje veroverde.

De zware abnormale West-moeson 1915—1916 heeft ook voor den aanleg Cheribon-Kroja nog tijdig de noodige aanwijzingen voor meerdere voorzieningen gegeven.

De gegevens omtrent den aanleg van de Zuid-Sumatra-spoorwegen zijn vrij beknopt, de tijdsomstandigheden veroorzaken hier blijkbaar, naast de onzekerheid omtrent het te volgen tracé, belangrijke vertraging.

„De minder gunstige toestanden in de Lamponche Districten op het gebied der medische verzorging van de bevolking, vrije arbeiders bij den Zuid-Sumatra Spoorweg en contract-arbeiders der cultuurondernemingen, leidden in de jaren 1913—15 tot besprekingen tusschen den

Burgerlijken Geneeskundigen Dienst, de Staatsspoorwegen en de planters, ten einde te geraken tot den bouw van een gemeenschappelijke ziekeninrichting te Tandjong-Karang. Dit plan slaagde niet zoodat ten slotte door de Staatsspoorwegen en den Burgerlijken Geneeskundigen Dienst besloten werd voor hun zieken alvast een Centraal-Hospitaal te bouwen." Men vraagt zich af waarom het Gouvernement, waarvan de planters zoo zeer afhankelijk zijn voor den aanvoer van hun werkkrachten, hier geen voldoende pressie wist uit te oefenen om ook voor de contractkoelies der ondernemingen, voor wier overkomst naar Sumatra het toch mede verantwoordelijk is, een behoorlijke medische verzorging te verkrijgen.

V. J.

(Wordt vervolgd).

OPEN BETREKKINGEN.

Atjeh-tram:

TRAMCONTROLEURS BIJ DE STAATSTRAMWEGEN; zich te wenden tot de Chefs der 4e Afdeling van de Westeren Oosterlijnen der Staatsspoorwegen op Java.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij:

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

Batavia-Electrische Tram-Maatschappij:

MAGAZIJNMEESTER. Vereischte: kennis van administratie.

Staatsspoorwegen-Oosterlijnen:

WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

Staatsspoorwegen-Westerlijnen:

LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN SEPTEMBER EN OCTOBER 1916

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst September in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met September		Verschil in gulden	
	1916	1915	meer	minder	1916	1915	meer	minder
	Madoera S. M.	71.575	67.138	4.437	—	674.782	560.240	114.542
	Opbrengst October in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met October		Verschil in gulden	
	1916	1915	meer	minder	1916	1915	meer	minder
S. S. O. L.	1.662.111	1.582.674	79.437	—	15.929.773	14.195.159	1.734.614	—
S. S. W. L.	1.627.383	1.478.773	148.610	—	15.225.123	13.602.345	1.622.778	—
S. J. S.	235.100	202.700	32.400	—	2.215.500	2.025.772	189.728	—
O. J. S.	62.700	55.300	7.400	—	561.500	510.081	51.419	—
S. D. S.	51.800	76.800	—	25.000	597.600	542.820	54.780	—
S. C. S.	267.600	245.300	22.300	—	2.400.100	2.263.501	136.599	—
Malang S. M.	52.400	54.831	—	2.431	505.184	434.169	71.015	—
Modjokerto S. M.	16.428	20.218	—	3.790	255.203	227.819	27.384	—
Probolinggo S. M.	23.230	19.900	3.330	—	212.636	203.965	8.671	—
Paseroean S. M.	16.525	26.103	—	9.578	202.393	182.781	19.612	—
N. I. T. M.	48.877	44.055	4.822	—	—	—	—	—
B. E. T. M.	27.411	25.660	1.751	—	278.002	259.701	18.301	—
Kediri S. M.	64.400	71.310	—	6.910	620.500	542.049	78.451	—