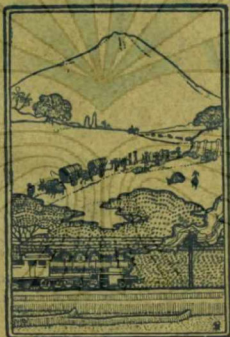


JG. IV

1916

INDISCH-TYDSCHRIFT VOR
SPOOR en TRAMWEGWEZEN




PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

L R.I

B

J



INDISCH-TYDSCHRIFT VOR
SPOOR EN TRAMWEGWEZEN

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

INDISCH-TYDSCHRIFT VOR SPOOR EN TRAMWEGWEZEN



PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE IN INDIË: Mr. A. ABERSON
P. J. D'ARTILLACT BRILL : J. A. ZWAGER., c.i.
M. C. VAN DEN BROEKE, w.i.

REDACTEUR IN HOLLAND: J. H. MÜLLER Jr., w.i.,
(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:

Opening van de Staatstramlijn Palembang-Praboemoelii — De groote bruggen in de lijn Cheribon-Kroja der Staatsspoorwegen — Java door Dr. J. H. A. HAARMAN c.i. (Vervolg) — Eenige blad-rijden Indische Spoorwegpolitiek: 6 (De Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij) (Vervolg) — Verslag betreffende het spoor- en tramwegwezen in Nederlandsch-Indië over het jaar 1914 — Pakhuizen der Cultuur Maatschappij „De Vorstenlanden“ aan de Kali Baroe te Semarang — De badtrein — „The L. & A. W. R. Man“ — Inrichting van hospitaaltreinen — De Bagdad Spoorweg — Korte Berichten — Boekbespreking — Correspondentie — Open betrekkingen — Maandop-tingsten.

OPENING VAN DE STAATSTRAMLIJN PALEMBANG—PRABOEMOELIÏ.

Den 1en November j.l. werd het lijnvak Kertapati (Palembang)—Praboemoelii van de in aanleg zijnde staatstramlijn Palembang—Moeara Enim feestelijk ingewijd. Nadat de tram de verschillende genoodigden naar Praboemoelii had gebracht, nam de heer R. DE KAT, Directeur van Gouvernements Bedrijven, het woord. Deze openingsrede luidde als volgt:

*Resident, Heeren Spoorwegautoriteiten
en verdere Genoodigden!*

Het zij mij vergund om na den inwijdingstocht, dien wij zoo juist gezamenlijk volbracht hebben, een enkel woord te wijden aan de betekenis van dit heugelijke feit.

Ofschoon het spoorwegplan voor Zuid-Sumatra, zooals dat door de Volksvertegenwoordiging is goedgekeurd, één geheel vormt, waarvan de meest vóórstrekkende bedoelingen pas na voltooiing van het geheel verwezenlijkt zullen worden, zoo neemt dit niet weg dat ook enkele onder-delen van dit plan ieder voor zich een eigen betekenis hebben en belangen dienen, die zoo groot zijn, dat reeds alleen ter behartiging daarvan de uitvoering volkomen gewettigd en verantwoord zou zijn.

Tot die onderdeelen behoort meer dan eenig ander het lijngedeelte Palembang—Moeara Enim, waarvan de grootste helft voor het publiek verkeer is

opgesteld. Reeds tijdens de wordingsperiode der thans in uitvoering zijnde spoorwegplannen heeft dit lijngedeelte de bijzondere aandacht getrokken en een afzonderlijke rol gespeeld. Het is het eenige stuk van het toekomstig spoorwegnet waarvoor particulieren niet slechts met woorden, maar ook met daden belangstelling hebben getoond. Wel zijn ook voor andere deelen van het net van particuliere zijde plannen en denkbeelden geopperd en onderhandelingen met de Regeering aangeknoopt, doch deze stuiten steeds af op gemis aan overeenstemming nopens de wijze waarop van Regeeringswege steun zou zijn te verlenen. Voor de lijn Palembang-Moeara Enim daarentegen werd einde 1906 door de Heeren I. A. VAN RYN VAN ALKEMADE, gewezen Resident van dit gewest, en A. SNETHLAGE, secretaris van den Raad van Beheer der N.I.S. Mij., voorrang voor concessie gevraagd zonder dat hulp van Staatswege werd verzocht, terwijl na de verleenning van dien voorrang, in 1908 ook inderdaad de aanvaarding plaats had en het waarborgkapitaal werd gestort.

Dat de zaak niet in dien vorm is tot stand gekomen, is aan de betrokken Heeren niet te wijten. Zij zouden in hunne plannen vermoedelijk wel zijn geslaagd, indien hun de noodige tijd ware gelaten.

Het Gouvernement gaf er echter de voorkeur aan om zelf den bouw ter hand te nemen en verlenge daarom den termijn van voorrang niet toen deze in 1909 was verstreken.

De vraag rijst onwillekeurig of men ook achteraf de destijds genomen beslissing mag toejuichen of moet betreuren en dan meen ik, dat alleen reeds het feit, dat wij heden reeds per spoor de grootste helft van het beschouwde traject hebben kunnen afleggen, ons zonder aarzeling den gekozen weg als den juiste moet doen erkennen.

Toch kan ik verklaren en het is wellicht goed dit hier openlijk uit te spreken, dat ik geenszins afkeerig ben van de medewerking van particulieren aan de uitbreiding van het spoor- en tramwegnet in deze koloniën; integendeel ben ik ervan overtuigd, dat het zonder die medewerking

bezwaarlijk mogelijk zal zijn om speciaal op de Buitenbezittingen aan dat net de uitbreiding te geven, die noodig is om die uitgestrekte gebieden tot ontwikkeling te brengen en ik hoop dan ook het mijne ertoe bij te dragen, dat in de naaste toekomst in die richting iets wordt bereikt, zij het ook, dat de huidige tijdsomstandigheden de verwezenlijking van dergelijke plannen niet begunstigen. Ik behoeft niet te verzwijgen, dat van meer dan één deskundige en kapitaalkrachtige particuliere zijde neiging tot medewerking in die richting bestaat en dat ik voor de verdere ontwikkeling van het spoor- en tramwagnet op de Buitenbezittingen, ook buiten Sumatra, goede verwachtingen van die medewerking koester.

Dat alles neemt niet weg, dat, gelijk ik reeds zeide, de beslissing der Regeering om de lijn Palembang—Moeara Enim in het geprojecteerde staatspoorwagnet op te nemen, ongetwijfeld in het belang van het gouvernement zoowel als in dat van het gewest is geweest.

In het belang van het gouvernement, omdat dit traject een integreerend deel uitmaakt van het spoorwagnet in Zuid-Sumatra, ja zelfs als een der hoofdlijnen is te beschouwen, terwijl het bovendien het gedeelte zal zijn, dat reeds dadelijk eenige bate belooft op te leveren. Waar de Staat zich tot taak stelde om Zuid-Sumatra te voorzien van de verkeersmiddelen, die ter bevordering van de ontwikkeling onmisbaar zijn, daar zou het gemis van dit beste en belangrijkste deel van het net de gouvernementsexploïtatie van het resterende gedeelte ernstig bemoeilijkt hebben, den Staat als exploitant in een geheel afhankelijke positie hebben gebracht, waarin hem van de geheele onderneming slechts de kwade kansen zouden zijn verbleven, terwijl de goede in handen van particulieren zouden zijn geraakt.

Inderaad beheerscht de spoorweg Palembang—Moeara Enim het verkeer en den handel van het uitgestrekte binnenland der geheele Residentie en als men dan bedenkt, dat dit gewest in oppervlakte 3 maal zoo groot is als de Lampongs en door 4 maal zoveel menschen wordt bewoond, dat de waarde van den uit- en invoer naar en van plaatsen buiten Nederlandsch-Indië in Palembang reeds in 1911 ruim f 24.000.000.— bedroeg tegen nog geen f 500.000.— voor de Lampongs, dan springt duidelijk de overwegende plaats in het oog, welke dit gewest in Zuid-Sumatra inneemt en is het duidelijk, dat toen eenmaal tot staatsaanleg van spoorwegen in Zuid-Sumatra was besloten, de lijn, die het verkeer in Palembang beheerscht, niet in particuliere handen gelaten mocht worden.

Dat ook het gewest bij dezen gang van zaken gebaat is geweest zal wel geen tegenspraak ontmoeten, nu wij 7 jaar na de afwijzing der gevraagde prioriteits-verlenging voor een bijna voltooiden spoorweg staan.

Spoeidige hulp is veelal dubbele hulp en dat geldt zeker ook daar waar het er om gaat zich uit te rusten in den economischen strijd, die elk opbloeiend land tegenwoordig te voeren. Dat Palembang op velerlei gebied groote ontwikkelingsmogelijkheden bezit, wordt algemeen erkend. Gronden van goede hoedanigheid, in goed klimaat, zijn nog tot groote uitgestrektheden aanwezig, de bosschen bevatten schatten aan waardevol hout, de bodem bevat nog ongetaxeerde minerale rijkdommen. Maar dat alles

maakt het gewest nog niet geschikt om op de wereldmarkt mede te dingen zoolang het niet beschikt over goede, goedkoopere en betrouwbare verkeersmiddelen van voldoende capaciteit. Men moet zich die middelen tijdig verschaffen en daarmede niet wachten tot de nood aan den man is en men het zonder dat niet stellen kan. Als het kapitaal willig is en uitziet naar gelegenheid om zich rentegevend te maken, dan moet men gereed zijn, dan moet men niet slechts hebben den grond, het hout, het mineraal, maar ook den communicatie-weg en wat daarbij hoort. Heeft men dat niet, dan gaat de goede kans ons voorbij, het kapitaal zoekt andere, wellicht minder rijke maar beter geouffleerde streken, waar minder risico voor mislukking, gelegenheid tot bredere ontplooiing aanwezig zijn.

Ik verheug er mij over, dat het gewest op het punt staat een dergelijke outillage te krijgen en vooral ook, dat de gang van zaken ertoe geleid heeft dat het die zoo snel gekregen heeft.

Gaan we de factoren na, die daartoe bijgedragen hebben, dan moet in de eerste plaats genoemd worden het initiatief dat in het moederland genomen is, om, ondanks de grootere jaarlijks te besteden bedragen, die daarvan het gevolg waren, den aanleg in Zuid-Sumatra aan twee zijden gelijk-tijdig te beginnen. Minister en Volksvertegenwoordiging hebben daarmede ongetwijfeld de belangen van het gewest in hooge mate bevorderd.

Daarnaast is het gunstig resultaat te danken aan de voortvarendheid waarmede door den dienst der S.S. aan de plannen uitvoering is gegeven.

Hierbij dient tevens vermeld te worden dat ook door andere dienststakken en in het bijzonder door den vorigen en tegenwoordigen Resident van dit gewest en zijne ambtenaren, tot het bereiken van een goed resultaat in belangrijke mate is bijgedragen.

Reeds bij de opening van het eerste lijngedeelte aan de Lampongszijde op 1 Juli van het vorig jaar, heeft de Landvoogd hulde gebracht aan de wijze waarop de aanleg in geheel Zuid-Sumatra was aangevat en geleid. Ik meen, dat er ook thans weer aanleiding bestaat om tot al degenen, die onder moeilijke omstandigheden dit werk op zoo vlotte en verdienstelijke wijze tot uitvoering hebben gebracht een woord van lof en erkentelijkheid te richten.

Hiermede, mijne Heeren, ben ik gekomen aan het slot van de korte beschouwingen, die ik aan de beteekeenis van dezen feesttocht meende te moeten wijden.

Ik eindig met U voor te stellen een dronk te wijden aan den groeten en goeden invloed, dien de spoorweg op de ontwikkeling van het gewest Palembang moge hebben.

Nadat de Resident van Palembang, de heer BRAUTIGAM, den Directeur voor diens overkomst bedankt en hulde gebracht had aan de energie der spoorwegambtenaren, die het groote werk uitvoerden, sprak de heer M. H. DAMME, hoofdinspecteur der S.S., de volgende woorden:

Mijne Heeren!

Voor wij het officieele gedeelte dezer openingsplechtigheid besluiten, gevoel ik mij verplicht U allen dank te zeggen voor Uwe tegenwoordigheid en voor de belangstelling in en de sympathie voor het door ons in opdracht

der Regeering tot stand gebrachte werk, waarvan de tegenwoordigheid getuigt.

In het bijzonder richt ik mij daarbij allereerst tot den Directeur van Gouvernementsbedrijven, die niet alleen een belangrijk tijdverlies voor het bijwonen dezer inwijding heeft over gehad, maar die daaraan ook luister heeft bijgezet door aan de beteekenis van dezen dag de woorden te wijden, die wij zoeven allen met belangstelling hebben aangehoord. De nadruk, die daarbij gelegd is op de beteekenis van deze lijn, zoowel als onderdeel van het geheele voor Zuid-Sumatra ontworpen net, alsook qua op zich zelf belangrijken verkeersweg voor het geheele gewest Palembang, doet mij erop verffrouwen, dat de Regeering gunstige verwachtingen van de ontwikkeling van Zuid-Sumatra blijft koesteren en op grond daarvan voort zal gaan om, zij het ook in deze tijden in eenigszins gemaliger tempo dan vroeger werd beoogd, den aanleg in deze gewesten te doen voortzetten en daarvoor de middelen beschikbaar te stellen.

Niet minder aangenaam was mij de lof, die door U aan de uitvoerders van het werk werd gebracht en die den chef van den aanleg, de sectie- en afdelingschefs en het verder personeel des te meer voldoening zullen geven waar ze werd gebracht door iemand, die gelegenheid had in verschillende streken der aarde met de prestaties van spoorwegingenieurs van nabij kennis te maken en aan wiens oordeel door ons dus bijzondere waarde mag worden gehecht.

In de tweede plaats meen ik een woord van speciaal dank te moeten richten tot den Resident, voor de waardeerende woorden, die ook hij aan ons adres heeft gesproken. Ik ben ervan overtuigd, dat daarin mede ligt opgesloten een goede belofte voor de toekomst in dien zin, dat wij ook bij de verdere voltooiing van het net in dit gewest op de krachtige hulp en den bijstand zovvan hem zelf als van zijne ambtenaren als tot nu toe zullen mogen rekenen, eene hulp, die ons onmisbaar is om onze taak te vervullen zooals dat behoort.

Behalve tot het uiten dezer gevoelens van persoonlijk eekentelijkheid tegenover allen, die ons werk hebben verlicht of belangstelling daarin getoond hebben, meen ik hier ook nog met een enkel woord uiting te mogen geven aan de zakelijke voldoening, die ik er over gevoel, dat wij na een voorspoedigen aanleg thans kunnen beginnen aan de uitvoering van het gedeelte onzer taak, dat het eigenlijke doel van onzen arbeid vormt, n. aan de exploitatie. Het tot stand brengen van een groot werk is ongetwijfeld een mooie taak, die de toewijding en krachtsinspanning, niet het minst op geestelijk gebied, die er aan besteed worden ten volle waard is. Het legt door zijn gereedkomst alleen reeds getuigenis af van de groote mate van vaardigheid in het benutten der natuurvoortbrengselen, waarover het menschdom tegenwoordig beschikt en van de hoogte waarop de organisatie der beschikbare krachten gekomen is. Maar niet minder aanlokkelijk, schoon van geheel anderen aard, is de taak waaraan wij nu gaan beginnen, een taak die oogenschijnlijk eenvoudiger is en daarom door velen minder hoog wordt aangeslagen, maar die in het wezen der zaak toch zeker minstens even gewichtig en belangrijk is als de bouw van de lijn op zich zelf.

Bij die taak meen ik nog een oogenblik te mogen stilstaan, omdat het in belangrijke mate van de wijze waarop zij wordt opgevat zal afhangen of de tramweg aan het doel zal beantwoorden waarmede de aanleg werd ondernomen.

De gelegenheid om mij over het doel van den spoorweg-aanleg nog eens uit te spreken, grijp ik met bijzondere graagte aan, omdat de meeningen, die daarover bestaan nog sterk uiteen loopen en zelfs door personen, die zich veel op het gebied der economie hebben bewogen, somtijds denkbeelden worden ontwikkeld, die een m.i. geheel onjuist licht werpen op de beteekenis van spoorweg-aanleg in het algemeen en op spoorweg-aanleg in koloniën in het bijzonder.

Dat spoorwegen een belangrijken invloed hebben op de economische verhoudingen, wordt door iedereen erkend en het is reeds daarom vanzelfsprekend, dat verschil in inzicht en beginselen op het gebied der economie tot verschil in waardeering van doel en beteekenis der spoorwegen moet leiden.

Dat ook in Europa de economische inzichten van grooten invloed zijn geweest op de appreciatie, die spoorweg-aanleg in verschillende landen heeft gevonden, is onmiskenbaar.

Stelt men naast elkaar den ontwikkelingsgang van het spoorwegwezen in Engeland en Duitschland, dan spreekt dit wel bijzonder duidelijk. In Engeland, het land van ADAM SMITH en COBDEN, de geheel vrije ontwikkeling van het spoorwegnet zooals particulier initiatief op de basis van particulier belang, dat tot stand bracht. Een zuiver uitvloeisel van de leer, dat de vrije ontwikkeling van de in de Maatschappij aanwezige krachten tot den meest natuurlijke en voor de samenleving besten toestand leidt. In Duitschland daarentegen, het land der nationaal-economie, een spoorwegpolitiek, welke een integreerd onderdeel vormt van het stelsel van maatregelen, dat via de tolnie tot de nationale eenheid en grootheid heeft gevoerd. Zonder alle details te kennen, weet toch wel ieder welk een groote plaats de spoorwegpolitiek in het beleid van BISMARCK heeft ingenomen en hoe ook thans nog de beschermende politiek van het Duitse Rijk steun zoekt en vindt in zijne spoorweg- en speciaal in zijne tariefpolitiek.

Minder algemeen bekend is het en daarom meen ik speciaal Uwe aandacht hierop te mogen vestigen, dat degene, die in Duitschland den grootsten stoot tot spoorwegaanleg op ruime schaal gaf en die het duidelijkst op de groote voordeelen van spoorweg-aanleg gewezen heeft, tevens degene is, die als de grondlegger van de Duitse nationaal-economie is te beschouwen. Het is FRIEDRICH LIST, de felle bestrijder van ADAM SMITH, een man wiens naam juist in deze tijden weder herhaaldelijk genoemd wordt nu door den strijd tusschen Duitschland en Engeland op het verschil in economisch stelsel zoozeer de aandacht gevestigd wordt.

Toen ik onlangs mij van dit onderwerp nader op de hoogte stelde o.a. aan de hand van het interessante opstel, dat Mr. N. G. PIERSON in de *Gids* van 1866 aan LIST en zijn tijd heeft gewijd en dat in de onlangs uitgegeven „economische geschriften” is opgenomen, trof mij vooral de omstandigheid, dat juist LIST, die tegen het stelsel van ADAM SMITH het bezwaar inbrengt, dat het te zeer alleen met de zakelijke factoren rekening houdt, zulk een groot

voorzitter is van uitgebreiden en stelselmatigen spoorwegaanleg en de voordeelen daarvan zoo vroegtijdig en zoo goed inzicht. Terwijl ADAM SMITH er zooals wij allen weten, van uitging, dat de rijkdom van een volk toeneemt als de som der nuttige voortbrengselen, die het bezit, eene vermeerdering ondergaat, stelde LIST daartegenover, dat bij het opmaken van den inventaris van het vermogen van een volk niet alleen de goederen, die ruilwaarde bezitten, in rekening moeten worden gebracht, maar ook, ja vooral, de zedelijke en stoffelijke productieve krachten des volks.

Leest men de motivering van deze stelling, gelijk die door PIERSON wordt weergegeven, dan wordt het ons duidelijk, dat juist deze beginselen ertoe moesten leiden de voordeelen van spoorweg-aanleg helder in te zien. Zoolang men zich toch ertoe bepaalde van de vraag of spoorweg-aanleg nuttig was een rekensommetje te maken en daarbij als richtsnoer te nemen, dat een spoorweg slechts dan economisch voordeel brengt, wanneer het transport langs dien weg goedkoper bewerkstelligd wordt, dan op andere wijze, zoolang viel slechts voor zeer enkele trajecten aan spoorwegaanleg te denken en kon een groot opgezet spoorwegplan, zooals LIST dat voor Duitschland in 1833 ontwierp en bepleitte, geen kans van slagen hebben.

Maar toen men zijne aandacht ook op andere factoren vestigde, toen de zedelijke en stoffelijke productieve krachten des volks de inzet werden, toen verscheen de zaak in een ander licht. Dat deed LIST in 1833 in zijn baanbrekende brochure: „*Ueber ein sächtisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems*“. De invloed van deze brochure is bijzonder groot geweest en aliet ten onrechte wordt LIST dan ook de „Apostel“ van het Duitsche spoorwegwezen genoemd.

De resultaten hebben de verwachtingen niet beschaamd.

De bekende geschiedschrijver VON TREITSCHKE zegt daaraan:

„Erst die Eisenbahnen rissen die Nation aus ihrem „wirtschaftlichen Stilleben, und vollendeten erst, was der „Zollverein nur begonnen hatte, sie griffen in den Lebensgewohnheiten so gewaltig ein, dass Deutschland schon „in den vierziger Jahren einen völlig veränderten Anblick „darbot“.

Mijne Heeren. Na deze laatste aanhaling zal ik op de ontwikkeling, van het Europeesche spoorwegwezen en wat daarop invloed heeft uitgeoefend, niet verder ingaan.

Het zal U duidelijk zijn waar ik heen wil.

Ik zou den wensch willen uiten, dat hetgeen LIST van den aanleg der eerste spoorwegen in Duitschland verwachtte en wat deze volgens de woorden van VON TREITSCHKE hebben gebracht, een profetie mocht wezen voor hetgeen de ijzeren wegen aan Zuid-Sumatra en in de eerste plaats aan Palembang zullen brengen.

Losgerukt, zegt TREITSCHKE, werd de natie uit economische rust; voltooiden deden de spoorwegen, wat andere maatregelen hadden ingeleid; ze grepen in het geheele maatschappelijk leven en brachten in een 10-tal jaren een volledige ommekeer teweeg in den toestand waarin Duitschland verkeerde.

Zoo moge het ook hier zijn.

De spoorweg moet niet slechts brengen wat besparing op transportkosten, maar hij moet ingrijpen in den geheel

economischen en maatschappelijken toestand. Hij moet brengen het begrip van regelmaat en stiptheid, dat aan ons bedrijf eigen is; aanraking moet hij brengen tusschen kringen, die thans daartoe geen aanleiding of gelegenheid hadden; ontwikkeling moet hij bevorderen, perspectief openen eener hoogere cultuur aan volken die dat missen, en *last not least*, menschen en kapitaal moet hij brengen om de ontwikkeling der hulbronnen van dit rijke land te bevorderen.

Misschien schijnt het sommigen uwer dat er eene groot-spraak, ja zelfs aanmatiging in schuilt om dezen verstrekkenden invloed te willen toekennen aan een zoo eenvoudige lijn in zoo eenvoudige streken als waarop ik ze hier toepas.

Toch zal, geloof ik, bij nadere beschouwing blijken, dat ze ook op deze lijn terecht mogen worden toegepast, dat ze wel degelijk invloed moeten hebben op de beginselen, die bij de exploitatie voorzitten, ja zelfs in het oog moeten worden gehouden bij de wijze van uitoefenen van den dienst.

Staan we daartoe nog een oogenblik stil bij het eerste punt, dat ik noemde; den zin voor stiptheid en regelmaat.

Een groot deel der bevolking kent thans deze begrippen niet. Zich inspannen teneinde op een bepaald uur van den dag met iets gereed te zijn, is in wijde kringen iets ongekends en op de geheele samenleving drukt de afwezigheid van een prikkel tot het betrachten van regelmaat en het samendringen van den arbeid binnen kleinere tijdseenheden zijn stempel. Er wordt slechts door weinigen gewoerd met den tijd op de wijze zooals wij dat kennen op plaatsen waar dagelijks de post sluit, vaak zelfs meermalen per dag, waar dus ook dagelijks stukken worden ontvangen, die veelal directie beantwoording vragen, enz.

Welk een winst van productieve kracht erin gelegen kan zijn wanneer door middel van den spoorweg de zooveel snellere postslag van een op hooger peil staand maatschappelijk leven zich hoe langer hoe dieper in deze gewesten doet gevoelen, behoeft ik niet te zeggen.

Voorons, spoorweg-exploitanten, volgt daaruit verplichting om in onze exploitatie-dien postslag te doen gevoelen door naar stiptheid en regelmaat in den dienst te streven. Zoo licht zou op een tramweg in de Buitenbezittingen de dienst kunnen verslappen; het zou niet anders zijn dan een verschijnsel van aanpassing, waartoe de tendenz overal aanwezig is en die in sterke mate tot uiting komt in de bekende *Secundärbahnen* op het Duitsche platteland, die zulk een dankbaar onderwerp voor humoristische teekeningen en opmerkingen leveren. Wij moeten ons daarvoor hoeden; wij mogen ook in dit opzicht niet afdalen tot de gewoonten der omgeving, maar moeten integendeel onze omgeving geleidelijk doordringen in den waren geest van volmaakte stiptheid en regelmaat, die het kenmerk van een werkelijk goede spoorweg-exploitatie vormt.

Dit is slechts een van de onderwerpen, die ik noemde.

Ik mag niet alle onderdeelen op gelijk uitvoerige wijze behandelen, maar meen toch bij een ervan nog even te mogen stilstaan, dat is bij de ontwikkeling van de bevolking. Toen ik onlangs met mijn ambgenoot van den Post-Telegraaf- en Telefoon dienst, den Heer POP, besprak de bereidwilligheid van de Regeering om, ook in deze tijden, nog fondsen toe te staan voor spoorwegaanleg, toen maakte, hij de zeker zeer juiste opmerking, dat dit ook daarom

gemotiveerd was wijl de spoorwegaanleg zoozeer bevorderlijk was aan de volksoontwikkeling en naast het volksonderwijs waaraan thans zulke groote sommen worden ten koste gelegd, 't meest ertoe bijdroeg om breede lagen der Inlandsche maatschappij een mate van kennis en inzicht bij te brengen, die zij in hun isolement in geen jaren bereikt zouden hebben.

Ook deze invloed mag niet worden onderschat en bij den aanleg en de exploitatie onzer spoor- en tramwegen niet uit het oog verloren worden.

Niet alleen dat tal van dessa's veel meer dan vroeger bezocht zullen worden door personen, die meer van de wereld gezien hebben dan het kleine kringetje waarin de bevolking verkeert, maar ook omgekeerd zullen er uit die bevolking meerderen zijn, die zich verder verplaatsen, en die teruggekeerd, in belangrijke mate tot ruiming van inzicht en begrip hunner stamgenooten zullen bijdragen.

De overweging hiervan moet ertoe leiden om aan het loonende goederen- en speciaal aan het massa-vervoer niet eene zóó overwegende plaats toe te kennen, dat daardoor de belangen van het personeel-verkeer, ook het lokale, in het gedrang komen. Dit lokale verkeer zal ongetwijfeld, vooral aantrekkelijk niet groot en wellicht weinig winstgevend zijn en dit zou ertoe kunnen leiden daaraan minder aandacht te schenken, dan de verzorging van het aangeduide belang wettigt. Zorg voor goede toegankelijkheid van den spoorweg, stoppen waar het lokale verkeer dat eischt, gemakkelijke behandeling van bagage, dat alles zijn onderwerpen die op grond van de door mij gereleveerde overweging de bijzondere aandacht eischen en die veelal zullen moeten worden behartigd op een wijze, die met een zuiver commerciëelen opzet, niet geheel strookt.

Verder, mijne Heeren, mag ik in mijne uiteenzettingen niet gaan.

Het zal U gebleken zijn, dat de spoorwegdienst zijn taak breed opvat en groote verwachtingen heeft van de toekomst.

Het was mij aangenaam ook uit de jongste gegevens, die door het Encyclopaedisch bureau zijn samengesteld nopens den toestand der Buitenbezittingen in het tijdvak 1904—1914, te zien, dat Palembang reeds op een grooten vooruitgang in de laatste jaren kan wijzen, zoodat de spoorweg het terrein hier voorbereid vindt. Uit eenige cijfers, die de Heer Van Vuuren zoo welwillend was nog verder voor mij te verzamelen, zag ik o.a., dat de bevolking in de laatste 25 jaar met 5% is toegenomen. De inkomsten van het postverkeer stegen van circa 1 700 000.— in 1903 tot ruim 72 300 000.— in 1912. De opbrengst der belastingen in datzelfde tijdvak van circa 1 400 000.— tot bijna 11 000 000.—

Dit alles geeft m.i. recht te verwachten, dat dit gewest rijp is om denzelfden invloed te ondergaan, dien ik zooveel voor Duitschland geschilderd en voor enkele onderdeelen ook voor dit gewest besproken heb.

Wat wij thans opéén is slechts een begin. Duidelijk is het, dat de invloeden, die ik schetste, zich pas in hunne volle werking zullen doen gevoelen als de verbinding met Telok-Betong en daarmede met Java verkregen zal zijn.

Dan zal Palembang in rechtstreeksche, dagelijksche verbinding staan met Java, dat reeds zooveel langer het ontwikkelingsproces, dat westersche invloed teweegbracht, heeft ondergaan, dat beschikt over zoovele hulpbronnen op het gebied van handel en industrie, dat een overvloed

heeft van menschen en waar een groot deel van het westersch nationaal intellect is samengebracht.

Ik eindig met de wensch, dat deze verbinding spoedig tot stand moge komen en dat het ons inmiddels gegeven moge zijn met hetgeen reeds bestaat, in verdere samenwerking met U allen, te woekeren tot heil van deze gewesten. R.

DE GROOTE BRUGGEN IN DE LIJN CHERIBON-KROJA DER STAATSSPOORWEGEN OP JAVA

door
Dr. J. H. A. HAARMAN c. i.

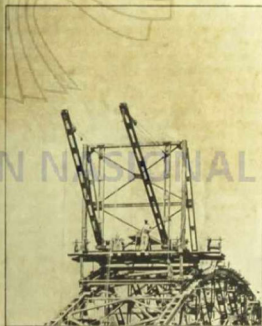
(Vervolg).

Met de voorbereidingen voor de montage van den ijzeren bovenbouw van de brug over de Losari-rivier werd een aanvang gemaakt den 20sten Juli 1914. Het slaan van de houten noodbrug zoowel als het opstellen en afklinken van den ijzeren bovenbouw werd uitgevoerd door het personeel van het Constructiebureau der Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indië onder de algemeene leiding van den ingenieur J. H. JANSSEN, daarin ter zijde gestaan door een der bouwkundigen W. F. MANUEL en L. F. MALLIEN, die elkander als plaatselijke bouwleider afwisselden.

Voor den vrijzwevend uitbouw van een brug, zooals zulks voor de Serajoe-brug voorgenomen was, is een verplaatsbare kraan noodig, die, op het aangebouwde einde van het overhangende brugdeel steun vindt, wordt gebruikt om de staven van het aan te bouwen veld op hun plaats te brengen.

Voor dat doel werd op het Constructiebureau een loopkraan ontworpen, die zich over een op de bovenranden van de brug gelegd spoor zou bewegen.

Figuur 26 geeft een beeld van die kraan.



Figuur 26.

Zoals daaruit valt op te merken, is de eigenlijke vloer van de kraan draaibaar gemaakt ten opzichte van het onderstel, waaraan de wielen zijn bevestigd, waardoor het mogelijk wordt voor alle hellingen, die het onderstel tijdens de montage bij den loop over de bovenranden van de brug zal moeten aannemen, de vloer nagenoeg horizontaal te plaatsen.

Aan de kraan bevinden zich twee uithouders, hetgeen aldus is gearrangeerd, om de rechter- en de linker hoofdlijger van de uit te bouwen overspanning tegelijkertijd te kunnen bedienen. Worden de twee staven bestemd voor de verschillende hoofdliggers tegelijk aangevoerd en de bewegingen met die staven links en rechts gelijk uitgevoerd, dan worden de beide hoofdliggers steeds gelijk belast en wordt daarmee één der oorzaken weggenomen, die tot een verdraaiing van het overhangende deel der brug kan voeren.

De kraan zelf weegt rood 10 ton en is erop berekend met elken uithouder, in welken stand ook, een stuk van 4 ton te kunnen verplaatsen.

Voor elken uithouder zijn drie lieren aanwezig, teneinde de last te kunnen tillen, den uithouder te kunnen ophalen en die te kunnen draaien. Voor het optrekken van de kraan langs het hellend vlak der bovenrandstaven zijn bovendien twee lieren aanwezig, zoodat zich in totaal acht lieren op de kraan bevinden.

Tijdens de montage wordt de kraan bediend door acht inlandsche werklieden.

Die kranen zijn ook gebruikt voor het opstellen der Losari-brug. Zij werden volgens verstrekte detailteekeningen door de firma „KLOOS & ZONEN'S werkplaatsen" te Kinderdijk aangemaakt, aan welke firma ook de levering der Losari-bridgen gegund was. Van enkele praktische opmerkingen van den chef dier firma den heer PRINS VISSER c.i. nopens de bewegingsinrichtingen werd met waardering ter volmaking van het oorspronkelijk project gebruik gemaakt.

De ijzeren overspanningen van de Losari-brug zijn op noodstelling met behulp van die kranen gemonteerd.

Tijdens het gebruik zou de loopkraan met het voorste wiel een druk van ± 12 ton kunnen uitoefenen, waarmee dus bij het ontwerp van de noodbrug wel rekening te houden was.

Gedurende drie maanden werd aan het heien en opstellen der houten noodstelling gewerkt. Zij werd geheel van klapperstammen vervaardigd. De aan die nood brug besteedde kosten zijn te stellen op f 8450.—.



Figuur 27.

Figuur 27 geeft een beeld van het werk toen met het opstellen van den ijzeren bovenbouw een aanvang was gemaakt.

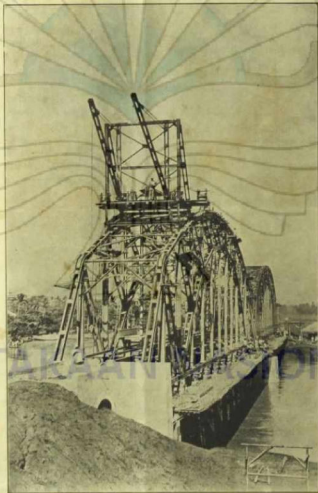
Op de klapperhouten stellage is de loopkraan gemonteerd om die dan na de montage van het tweede veld van den ijzeren bovenbouw van de brug naar den bovenrand van dat tweede veld over te voeren.

Het opstellen van den ijzeren bovenbouw der beide overspanningen werd in ongeveer twee maanden voltooid, terwijl de daaraan besteedde kosten zonder het afklinken zijn te stellen op f 5400.—.

Figuur 28 geeft een beeld van den toestand toen het opstellen der tweede overspanning was voltooid.

Zoals op de foto zichtbaar is, zijn de hangers van den ijzeren bovenbouw tijdelijk met hout versterkt. Die hangers, in de gereed gekomen brug enkel door trekkrachten aangegrepen, worden tijdens de montage met meer dan 12 ton op druk belast. Versterking was dus tijdelijk noodzakelijk.

Over het afklinken van den ijzeren bovenbouw tot dusdanigen staat, dat de brug op de opleggingen had kunnen



Figuur 28.

worden gesteld, werd twee maanden gewerkt, terwijl de uitgaven bedroegen f 4650.—, hetgeen echter slechts een deel is van hetgeen totaal aan klinkwerk betaald werd.

Bij het klinken werd eenige teleurstelling ondervonden, doordat men zich veel voorgesteld had van den spoed, die zou worden bereikt met pneumatische klinken. In Europa toch rekent men erop, dat een werkmans met een pneumatische hamer 300 nagels per dag klinkt en het onder gunstige omstandigheden tot 400 brengt. Bij het klinken der Losari-brug werd voor het eerst gebruik gemaakt van de voor het Constructiebureau in Europa aangeschafte verplaatsbare pneumatische klinkinstallaties, die elk een capaciteit hebben voldoende voor vier hamers.

De installatie geleverd door de bekende firma POKORNY & WITTEKIND te Frankfurt am Main bestaat uit een petroleummotor van 16 P. K., drijvende een compressor, die in een windketel de lucht samenperst tot 6 atmosferen.

Motor, compressor en windketel zijn op een stijf onderstel

aleer met den geslagen nagel genoeg kon worden genomen, terwijl het meermalen voorkwam, dat de nagels meer dan eenmaal moesten worden verwisseld. De vertraging, die zulks in den gang der werkzaamheden met zich bracht, was er oorzaak van, dat de brug niet zoo spoedig van de noodbrug vrijgemaakt kon worden als was verwacht, in verband waarmede men tegen eind Januari door de bandjirs verrast werd. De noodbrug der eerste overspanning, die met het oog op het knikgevaar tot beneden de hoogwaterlijn van dwarsverbindingen was voorzien, bleef niet bestand tegen de door den bandjir veroorzaakte druk en werd radicaal weggeslagen. De ijzeren overspanning, waarvan de hoofdliggers reeds in elkander waren geklonken, bleef staan op landhoofd en pijler. Van de tweede overspanning werden eenige jukken verzet, in verband waarmede de ijzeren bovenbouw eenigszins, doch niet blijvend werd vervormd. Aan bijgaande foto (figuur 29), genomen tegen einde Februari,



Figuur 29.

gemonteerd; het geheel weegt ± 4 ton. Het onderstel kan op wielen worden geplaatst en is dan over het spoor gemakkelijk vervoerbaar. Bij het opmaken van het ontwerp is er tevens zorg voor gedragen, dat de installatie met wielen en al op een platte wagen geplaatst, binnen het laadprofiel blijft.

Het Constructiebureau beschikt over acht dergelijke installatie's, waarvan er vier voor het eerst in gebruik weggenomen bij het klinken van de Losari-brug.

Het inlandsche personeel kon in den aanvang niet goed met den pneumatischen klinkhamer overweg, zoodat de werkzaamheden aan de Losari-brug, wat dit onderdeel betreft, eenigszins te beschouwen zijn, als een opleiding van het inlandsch personeel in het pneumatisch klinken.

De meeste nagelgaten werden twee maal geklonken,

nadat ook de tweede overspanning op haar opleggingen rustte, is de uitwerking van dien bandjir duidelijk zichtbaar.

Einde Februari waren de beide overspanningen voor het spoorwegverkeer gereed, zoodat aangenomen mag worden, dat vier maanden werd gewerkt over het opstellen en afklinken van den ijzeren bovenbouw der beide overspanningen van 60 M. wijdte.

Eenige ploegen klinkers werden echter achtergelaten om onder de hoede van een der jongere uitvoerders van het Constructiebureau de geconstateerde losse klinknagels te verwisselen en de beide trottoirs aan te brengen, die met het oog op het voetgangersverkeer eerst later bezijden de brug werden aangebouwd en waaraan betrekkelijk veel klein klinkwerk aan leuning en stelwerk aan den houten vloer te doen viel. Aan die werkzaamheden, die

nog drie maanden in beslag namen, werd nog f 5000.— uitgegeven.

Stellende, dat daarvan nog f 2500.— voor het verwisselen van klinknagels voor de eigenlijke spoorbrug werd uitgegeven, is in zake de kosten van de eigenlijke spoorbrug met een totaalgewicht van 300 ton, het volgende overzicht neer te stellen.

Onderdeel	Bouwtijd	Kosten
Noodbrug	3 maanden	f 8450.—
Opstellen ijzeren bovenbouw	2 "	" 5400.—
Klinkwerk	2 "	" 4650.—
Verwisselen klinknagels	1 1/2 maand	" 2500.—
Voor de brug van 300 ton	Totaal . . .	f 21000.—

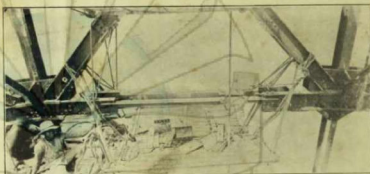
Voor het opstellen en klinken van den ijzeren bovenbouw werd dus uitgegeven f 12550.— of f 38.50, per ton, terwijl met inbegrip van de noodbrug de kosten f 70.— per ton bedroegen; een resultaat, dat voor de montage van groote bruggen gunstig is te noemen en waarop het met den bouw belaste personeel met voldoening kan terugzien.

Als bijzonderheid der montage werd reeds vermeld, dat de boogbrug met trekband in den aanvang zou worden gemonteerd zonder de onderrandstaaf van de boog in het middenveld aan te brengen en die staaf eerst zou worden afgeschreven, zoodra het dus statisch bepaald gemaakte systeem door

eigen gewicht zou zijn belast. Daarbij was nog de eisch gesteld, dat die staaf zou worden afgeschreven op dusdanige lengte, als overeenkwam met het gemiddelde der bij maximum- en minimumtemperatuur gemeten afstand tusschen de knooppunten 6" en 7" (Zie figuur 4).

Om het echter voor de loopkraan mogelijk te maken het 7e veld te passeeren, moest tusschen de knooppunten 6" en 7" een tijdelijke verbinding worden aangebracht, die de lezer op de foto (figuur 26) kan bemerken. Die verbinding kan na het passeeren van de loopkraan weder worden verwijderd.

Teneinde voor de definitieve staaf 6" 7" de juiste lengte te verkrijgen, werden, nadat de brug door eigen gewicht belast was en de tijdelijke verbinding tusschen de knooppunten 6" en 7" was verwijderd, twee hoekijzers aangebracht op de wijze als zulks uit de foto (figuur 30) blijkt.



Figuur 30.



Figuur 31.

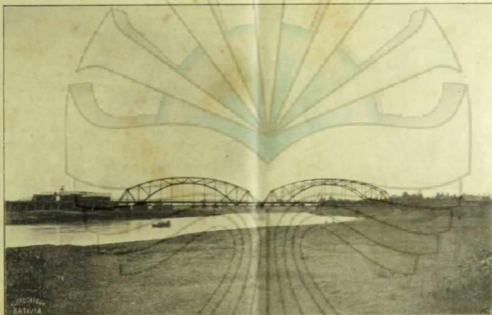
Aan de eene zijde werden die hoekijzers vast verbonden, aan de andere zijde verschuifbaar bevestigd. Met behulp van een paar stijfjes werd nagegaan, in welke mate de afstand der knooppunten 6" en 7" gedurende twee etmalen door temperatuursinvloeden gewijzigd werd. Zulks bleek niet meer dan 1 m.m. te bedragen, in verband waarmee de conclusie werd getrokken, dat in stede van met deze meetinstallatie te werken, hetgeen eenigszins omslachtig is, ermede genoeg kan worden genomen, dat de nog in te brengen staaf bij gemiddelden temperatuur der omgeving wordt afgeschreven en ingezet, waarna de verbindingen wederom bij gemiddelden temperatuur te klinken zijn.

De zuiverheid van montage blijkt uit de bovenstaande foto (figuur 31), in welke aan het verloop van den onderstrand met trekband, de aanwezigheid van de gevorderde zeeq, te zien is.

concessie voor het 11.6 K.M. lange tramlijntje aangevraagd. Bij Gouvernements Besluit van 8 October 1886 No. 1/C. werd deze verleend op dezelfde voorwaarden, welke voor de hoofdlijn golden (zie als voorbeeld van deze en latere concessien bijlage III). De lijn kwam 6 September 1887 in exploitatie.

In datzelfde jaar 1887 werd aan de S.J.S. concessie verleend voor de ruim 60 K.M. lange zijlijn, die van Demak over Poerwodadi naar Wirosari loopt (Gouvernements Besluit van 10 September 1887 No. 1/C.) Den 15den November 1888, 15den April 1889¹⁾ en 1sten October 1889 kwamen resp. de stukken Demak-Godong, Godong—Poerwodadi en Poerwodadi—Wirosari in exploitatie. Ook voor deze zijlijn golden de uiterst vrijgevege voorwaarden, waarop voor de hoofdlijn concessie verleend was geworden.

Een derde uitbreiding onderging het S.J.S. net in 1892.



Figuur 32

Figuur 32 geeft een beeld van het kunstwerk in gereedgekomen toestand op eenigen afstand gezien en waarin de slanke vorm van het geheel voordeelig uitkomt.

(Wordt vervolgd.)

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG-POLITIEK

6

DE SAMARANG-JOANA STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

II

Uitbouw van het net na 1885 tot 1902.

Reeds spoedig nadat de lijn tot Joana afgebouwd was, zag de directie der jonge maatschappij naar de mogelijkheid uit om haar net uit te breiden. Het eerstviel het oog op de zijlijn van Koedoes naar Majong. En toen de daar gelegen gouvernements-suikerfabriek „de Hoop” zich contractueel verbond haar product per stoomtram te zullen afvoeren, werd

toen de Maatschappij door aankoop eigenares werd van reeds sedert 1884 bestaande lijn Poerwodadi—Goendih der Poerwodadi—Goendih Stoomtram maatschappij²⁾. Opmerking verdient, dat bij de bij Gouvernements Besluit van 19 Juli 1892 No. 2 goedgekeurde overdracht, de maastingsbepalingen in de bij Gouvernements Besluit van 8 Februari 1883 No. 1 vastgestelde concessievoorwaarden behouden bleven.

Bij rekest van 28 Februari 1891 vroeg de S.J.S. concessie aan voor de verlenging harer in 1889 gereedgekomen zijlijn naar Wirosari en wel tot Blora. Bij Gouvernements Besluit van 26 Mei d.a.v. No. 37 verklaarde de Indische Regeering zich voorwaardelijk bereid de aanvraag in te willigen. De S.J.S. zou zich n.l. moeten verbinden om binnen een nader vast te stellen

¹⁾ De heer A. W. E. WEYERMAN vermeldt in zijn „Geschiedkundig Overzicht van het ontstaan der Spoor- en Tramwegen in N.I.” op bl. 91 als datum van opening abusievelijk 1 April van dat jaar.

²⁾ Zie: „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 2 (de voormalige Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij).”

termijn, ook eene lijn Biora—Soerabaia aan te leggen in aansluiting met de S.S. te Soerabaia en zoowel hare reeds bestaande lijn voor zooveel die de hoofdverbinding met Soerabaia zoo uitmaken, n.l. het gedeelte Semarang—Demak, Poerwodadi—Wirosari als de nieuwe gedeelten in te richten en te exploiteeren als secundairen spoorweg¹⁾. De directie der S.J.S. liet echter de gelegenheid om een verbinding tusschen Semarang en Soerabaia te scheppen ongebruikt voorbijgaan; bij haar rekest van 11 September, 1891 vermeldde zij, dat als de Regeering hare voorwaarde handhaafde, zij af zou moeten zien van het totstand brengen der aangevraagde verlenging Wirosari—Biora. Voor dit alternatief zocht de Regeering, zij verleende bij Gouvernements Besluit van 7 December 1891 No. 20 de gevraagde concessie — alweder op dezelfde voorwaarden als die der hoofdlijn —; den 16den September 1893, 22sten Maart 1894 en 13den September van dat jaar werden resp. de vakken Wirosari—Koendoeran, Koendoeran—Ngawen en Ngawen—Biora voor het publiek verkeer opgesteld.

Altijd nog op dezelfde voorwaarden als die, welke voor de hoofdlijn geldende waren, werden successievelijk eene verlenging der zijlijn Koedoes—Majong naar Petjangan en de lijnen Wirosari—Koewoe en Koewoe—Kradenan aangevraagd en verleend resp. bij de Gouvernements Besluiten van 11 April 1894 No. 8, 7 Januari 1895 No. 2 en 22 Februari 1896 No. 25²⁾. Deze lijnen kwamen den 5den Mei gereed voor wat betreft de lijn Majong—Petjangan, den 1sten November 1898 voor wat aangaat de lijn Wirosari—Kradenan.

Alvorens den successievelijken aanbouw van het tegenwoordig S.J.S. net te vervolgen, is het wenschelijk een oogenblik stil te staan bij de plannen van verschillende particulieren om in het tegenwoordig verkeersgebied der S.J.S. tramverbindingen aan te leggen.

Allereerst valt dan de aandacht op de aanvraag van den heer U. O. E. BENNEWITZ om prioriteit voor den aanleg eener tramlijn loopende van Wirosari over Randoblatoeng, Ploentaran, Padangan, Bodjonegoro, Babat, Lamongan en Grisee naar Soerabaia. Omdat prioriteit voor tramwegen niet verleend werd (Stbl. 1885 No. 114), volgde op dit verzoek eene afwijzende beschikking bij Gouvernements Besluit van 13 Juli 1891 No. 1.³⁾

Van meer gewicht dan bovenvermelde prioriteitsaanvraag was het verzoek van den heer E. FABIUS, gedateerd 6 April 1891, strekkende om concessie te erlangen voor een tramweg van Joana over Rembang, Biora, Padangan, Bodjonegoro en Babat naar de desa Kaboeh in de afdeeling Lamongan.

¹⁾ Zie *Koloniale Verslag over 1891* bl. 160 en vooral „*Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 5* (de lijn Goendih—Soerabaia en hare zijtakken)“ hoofdstuk I. In het Jaarverslag der S.J.S. over 1891 wordt van het regeeringsantwoord en de beslissing der Directie met geen enkel woord gerept.

²⁾ Het stuk Koewoe—Kradenan werd aangevraagd, om aansluiting te krijgen aan den geconcedeerden tramweg Goendih—Soerabaia der N.I.S.M. De late gereedkomst dezer 8,3 K.M. lange lijn was hoofdzakelijk het gevolg van het stranden van het stoomschip „*Gelderland*“ bij Hoek van Holland en van het vergaan van het stoomschip „*Ulrecht*“. In beide schepen der Rotterdamsche Lloyd waren de ijzeren bruggen voor bedoeld lijnvak geladen.

³⁾ Zie *Koloniale Verslag over 1891* bl. 160 en „*Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 5* (de lijn Goendih—Soerabaia en hare zijtakken)“, hoofdstuk I.

Zoals we echter boven zagen, had de S.J.S. bij rekest van 28 Februari 1891 reeds stappen gedaan om verlenging van haar net in Oostelijke richting te krijgen (Wirosari—Biora) en hoopte de Indische Regeering de doorgaande verbinding Semarang—Soerabaia door de S.J.S. tot stand te kunnen doen brengen. Het Gouvernements Besluit, waarbij de S.J.S. op haar verzoek antwoord kreeg (26 Mei 1891 No. 37), werd gevolgd door een ander (Gouvernements Besluit van denzelfden datum No. 38), waarbij den heer FABIUS werd geantwoord, dat zijn aanvraag in advies bleef. Toen later den 30sten Juni 1892 de heer FABIUS op zijn verzoek terugkwam en tevens concessie vroeg voor doortrekking der lijn van Kaboeh over Djombang, Ngoero naar Papar in Kediri, welke laatste concessie in handen van den heer Mr. D. MOUNIER was, werd de geheele gecombineerde aanvraag bij Gouvernements Besluit van 26 October 1892, No. 41 afgewezen.⁴⁾

Behalve deze aanvragen bestond er nog eene van de heeren M. C. NERING BÖGEL en P. DUNLOP (ongedateerd) en wel om concessie voor een tramlijn van de desa Tajoe naar Joana om daar in aansluiting te komen met de lijn der S.J.S. De aanvraag werd wegens onvoldoende toelichting bij Gouvernements Besluit van 20 November 1890 No. 6 afgewezen.

In Juni 1892 vroegen de heeren Th. F. VAN VLOTEN, E. F. VAN DEN BROEK D'OBRENAN en P. DUNLOP concessie aan voor een tramlijn van Joana naar Tajoe met een zijtak naar Djetak naar Patti en zijlijnen van uit de hoofdlijn naar de suikerfabrieken „Trangkil“ en „Pakis.“ Dit verzoek werd ingewilligd bij Gouvernements Besluit van 23 September 1892 No. 2, doch de concessie kwam wegens niet tijdige aanvaarding bij Gouvernements Besluit van 11 November 1896 No. 8 te vervallen. Bij hetzelfde besluit werd concessie verleend voor aanleg en exploitatie eener lijn Joana—Tajoe—Pakis en wel aan de S.J.S. die daartoe den 20sten Juni tevoren het verzoek gedaan had. Den 20sten Mei 1899, 15den Augustus 1899 en 1sten Mei 1900 kwam deze zijlijn in exploitatie (resp. de stukken Joana—Trangkil, Trangkil—Boeloeman en Boeloeman—Tajoe.)⁵⁾

Ook de concessievoorwaarden van de lijn Joana—Tajoe waren conform die der oorspronkelijke hoofdlijn ingericht,

⁴⁾ Zie de *Koloniale Verslagen over 1892* resp. bl. 160 en 151 alsmede „*Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 5* (de lijn Goendih—Soerabaia en hare zijtakken)“ hoofdstuk I. Ook bij de behandeling der geschiedenis van de Babat—Djombang Stoomtram Maatschappij zullen de aanvraag-FABIUS en de concessie-MOUNIER nader ter sprake komen.

⁵⁾ Omdat de eigenaar der suikerfabriek Pakis weigerde een contract aan te gaan voor het vervoer zijner suikers, werd in 1899 onthelving aangevraagd van den aanleg der lijn Tajoe—Pakis.

In de jaarverslagen der S.J.S. van 1900 tot en met 1903 wordt telkens geklaagd, dat nog niets omtrent dit verzoek gehoord was; het jaarverslag over 1904 wijst er echter over, terwijl ook daarna de lijn in de volgende verslagen niet weer ter sprake komt.

In het boekwerkje „*Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Bewegkracht*“ (Wetverord., Boekh. VISSER & Co., 1910) is nergens vermeld, dat de concessie, opgenomen in Bijblad 5287¹⁾ verandering onderging. Evenmin in het voor rekening van het Departement van G.B. in 1914 bij G. KOLFF & Co., Batavia uitgegeven „*Vervolg op de Verzameling van Concessievoorwaarden enz.*“.

Ook in het *Gedenkboek* der S.J.S. trof ik omtrent deze verwezenen concessie geen verklaring aan.

Een vrij raadselachtig geval.

dit zonder naastingsvoorwaarden en zonder bepalingen betreffende eene afloop der concessie.

Onderwijl had de heer P. BÜWALDA, hoofdadministrateur der Javasche Bosch Exploitatie in een rekest gedateerd 15 Juli 1896, vergunning aangevraagd voor den aanleg en de exploitatie van een tramweg van Joana naar Rembang en vroeg de heer A. C. PETER, houtcontractant te Batavia, bij rekest van 20 Juli 1896, concessie voor een gelijksoortig vervoermiddel van Joana naar Lassem, in aansluiting met een vroeger gedane aanvrage — Januari 1896 — voor een tramweg van Panolan via Biora naar Rembang.

Nu werd de vergunning voor dezen laatsten tramweg Rembang—Biora—Ploentoeran (Tjepoe) verleend bij Gouvernements Besluit van 26 Juli 1896 No. 2 *) en volgde concessieverleening voor het gedeelte Joana—Lasem bij Gouvernements Besluit van 10 November 1896 No. 10, waarbij tegelijk het verzoek van den heer BÜWALDA afgewezen werd, zijnde dit van minder verre strekking dan het zijne.

Den 20sten November van hetzelfde jaar vroegen de hoofdvertegenwoordigers der S.J.S. op Java, de heeren REYNST en VINJU, alsmede de heer A. L. PETER overdracht der concessie op de S.J.S., waarin bewilligd werd bij Gouvernements Besluit van 4 December 1896, No. 22.

Uit hefeit, dat de concessies Joana—Lasem en Rembang—Tjepoe oorspronkelijk aan een ander (A. L. PETER) verleend werden, is te verklaren, dat de voorwaarden afwijkend zijn van die der andere vergunningsvoorwaarden der S.J.S.; zoo is de duur der concessie voor de laatstgenoemde vergunningen op 99 jaar gesteld. *) Ook zijn in deze vergunning naastingsbepalingen opgenomen (zie bijlage IV).

Het lijnvak Joana—Lasem kwam den 1sten Mei 1900 in exploitatie, het stuk Biora—Tjepoe op den 15den November 1901, dat van Rembang naar Biora den 15den Juni 1902. Tusschen de beide concessies—PETER kwam nog de 5,6 K.M. lange lijn Majong—Welahan den 10den November 1900 gereed, nadat bij Gouvernements Besluit van 4 Juli 1898 No. 7 daarvoor op de gewone S.J.S. voorwaarden concessie was verleend. **) (**)

Zooals men gezien zal hebben, duurde het geruimen tijd voor de lijn Rembang—Tjepoe gereed kwam. De reden hiervan was daarin te zoeken, dat de Directeur der

B.O.W. zijne goedkeuring der ontwerp-teekeningen afhankelijk stelde van eene concessiewijziging. Hoewel de Indische Regering de houding van den departementchef niet billijkte en de aan de S.J.S. in den weg geleide moeilijkheden tenslotte werden weggeruimd, werd nog de Minister van Koloniën door de directie der S.J.S. in deze zaak gemoed. Ook deze bewindsman keurde de door den Directeur getroffen maatregelen af, **) waarna de lijn spoedig daarna gereed kwam.

S. A. REITSMAN.
Afd. Chef der S.S.
(Wordt vervolgd).

BIJLAGE III.

VOORWAARDEN der aan de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij verleende vergunning tot aanleg en exploitatie van een stoomtramweg van Koedoes naar Majong, vastgesteld bij artikel 1 van het besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 8 October 1886 No. 1/c. 9).

Artikel 1.

Op dezen tramweg zijn van toepassing de artikelen 4 tot en met 14 van de voorwaarden, vastgesteld bij het besluit van 13 Juni 1885 No. 16 (Staatsblad No. 114), met uitzondering van hetgeen daarin omtrent het storten van een waarborgkapitaal is bepaald, zullende het waarborgkapitaal bedoeld in artikel 22 van de voorwaarden, waarop vergunning is verleend tot het aanleggen en exploiteeren van den Stoomtramweg van Semarang naar Joana worden beschouwd alsmede te strekken ten behoeve van den Stoomtramweg van Koedoes naar Majong.

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.

De tramweg moet geheel gereed en in exploitatie gebracht zijn binnen één jaar nadat de vergunning overeenkomstig artikel 5 sub 1 der voorwaarden in Staatsblad 1886 No. 114 zal zijn aanvaard. *)

Artikel 5.

Indien de tramweg langs erfopachtsperceelen loopt, worden door den onderriemer de noodige overwegen ten gerieve der erfpachters aangelegd.

BIJLAGE IV.

VOORWAARDEN van vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg loopende van de hoofdplaats Rembang over Biora naar de districtshoofdplaats Ploentoeran, vastgesteld bij besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 26 Juli 1896 No. 2 en aangevuld bij het G. B. van 10 November 1896 No. 24. †)

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).

*) Gewijzigd bij Gouvernements Besluit van 10 November 1896 No. 24.

†) In het boekwerk van den heer A. W. E. WEYERMAN: *Geschiedkundig Overzicht enz.* is op bl. 92 abusievelijk vermeld, dat concessie Rembang—Tjepoe een zag. eeuwige durende is.

‡) De concessievoorwaarden van de lijn Koedoes—Majong zijn opgenomen in Bijblad No. 4900, van de lijn Demak—Poerwodadi—Wirosari in Bijblad No. 4929, van de lijn Wirosoari—Koewoe en Koewoe—Kradenan in Bijblad 5285, van de lijn Joana—Tajoe (Pakis) in Bijblad No. 5287 en van de lijn Majong—Welahan in Bijblad 5421. Gelijksoortige voorwaarden gelden ook voor de voor goederenvervoer bestemde zijlijn naar „Trangkil” (concessie verleend bij Gouvernements Besluit van 15 September 1898 No. 25, Bijblad 5360).

§) De afwijkende concessievoorwaarden voor de lijnen Joana—Lasem en Rembang—Biora—Tjepoe zijn opgenomen in Bijblad No. 5235.

¶) Doop de S.J.S. was nog concessie aangevraagd voor een lijn van Biora naar Lemahputih (verleend bij G.B. van 28 Mei 1898), doch daarna intrekking gevraagd, welk verzoek bij Gouvernements Besluit van 15 Augustus 1899 No. 37 werd ingewilligd.

‡) Bij beschikking van den Directeur der B.O.W. van 22 September 1898 No. 15779.S.S. was een verlenging der stadslijn-Boetoe tot het Bandjirkanaal toegestaan.

*) Zie o.a. het jaarverslag der S.J.S. over 1900 bl. 5 t m 7, met enkele woorden van de gerezen moeilijkheden wordt melding gemaakt.

†) Zie bijbl. 4900.

‡) Van de aanvaarding op 24 November 1886 is aantekening gehouden bij G. B. 9 December 1886 No. 12.

§) Zie Bijbl. 5235.

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 gulden).

Artikel 5.

Te Blora moet deze stoomtramweg in verbinding worden gebracht met de bestaande lijn Wirosari—Blora van de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij.

Artikel 6. *)

De tramweg moet geheel gereed en in exploitatie gebracht zijn binnen drie jaren, nadat de vergunning overeenkomstig artikel 5 sub 1 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 791 zal zijn aanvaard.

Artikel 7.

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

Artikel 7a. *)

In dienst zijnde beambten der Justitie en Politie en personen onder geleide van het openbaar gezag en hunne geleiders worden, mits niet in afzonderlijke rijtuigen, kosteloos vervoerd.

Artikel 7b.

Het vervoer en de behandeling van postpakketten heeft plaats tegen betaling op den voet als voor de daarbij bedoelde spoor- en stoomtramwegen is aangegeven in artikel 2 van de algemeene bepalingen ter uitvoering van het Reglement voor den pakket-postdienst binnen Nederlandsch-Indië, zooals dat artikel luidt ingevolge het besluit van 13 November 1893 No. 5 (Staatsblad No. 282).

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 gedagtekend is.

Indien de ondernemer bij het eindigen der vergunning deze wensch verlengd te zien, doet hij daartoe minstens een jaar vóór het einde der vergunning het verzoek, onder aanbieding van eene opgave der voorwaarden, waaronder hij de verlenging wenschl. Komt dergelijk verzoek niet of niet tijdig in, kan geen overeenstemming omtrent de voorwaarden van verlenging verkregen worden, of wenschl de Regeering geene verlenging toe te staan, 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 eventueele verlengingen gelden dezelfde regelen.

Artikel 9.

De tramweg kan van Gouvernementswege worden genaast, zoodra hij gedurende een tijdverloop 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 jaar over de drie voordeligste 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.

*) Van de aanvaarding op 19 Juli 1897 is aanteekening gehouden bij het G.B. van Augustus 1897 No. 5.

*) Aanvulling geschiedde bij G.B. van 10 November 1896, No. 24.

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 ingeval van naasting in behoorlijken staat van onderhoud verkeeren.

Is dit naar het oordeel van den Gouverneur-Generaal niet het geval, dan worden de kosten van het in zoodanigen staat brengen, vóór de inbezitneming 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 gereede partij aan te wijzen door den Raad van Justitie te Semarang. De door deze deskundigen geraamde kosten worden van de som, waartegen de naasting geschiedt, afgehouden.

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

VOORWAARDEN van vergunning voor de aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg van Djoewana over de hoofdplaats Rembang naar Lâsen, vastgesteld bij artikel 1 van het besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 10 November 1896 No. 25. *)

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), gewijzigd bij artikel 1 der besluiten van 1 September en 2 December 1896 Nos. 1 en 17 (Staatsblad Nos. 202 en 260).

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 7000 (zeven duizend gulden).

Artikel 5.

Deze Stoomtramweg zal in aansluiting worden gebracht te Djoewana met de lijn Semarang-Djoewana der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij en op de hoofdplaats Rembang met de lijn Rembang-Ploentoeran, waarvoor bij besluit van 26 Juli 1896 No. 2 concessie werd verleend.

Artikel 6.

De tramweg moet geheel gereed en in exploitatie gebracht zijn binnen twee 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 erfplaatsgronden loopt, worden door den ondernemer de noodige overwegen ten gerieve der erfplaatsers aangelegd.

Artikel 7a.

In dienst zijnde beambten der Justitie en Politie en personen onder geleide van het openbaar gezag en hunne geleiders worden, mits niet in afzonderlijke rijtuigen, kosteloos vervoerd.

*) Bijh. 5235.

*) Van de aanvaarding op 19 Juli 1897 is aanteekening gehouden bij het G.B. van 4 Augustus 1897 No. 5.

Artikel 7b.

Het vervoer en de behandeling van postpakketten heeft plaats tegen betaling op den voet als voor de daarbij bedoelde spoor- en stoomtramwegen is aangegeven in artikel 2 van de algemeene bepalingen ter uitvoering van het Reglement voor den pakketpostdienst binnen Nederlandsch-Indië, zoals dat artikel luidt ingevolge het besluit van 13 November 1893 No. 5 (Staatsblad No. 282).

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 wensch verlengt te zien, doet hij daartoe minstens één jaar vóór het einde der vergunning het verzoek, onder aanbidding van een opgave der voorwaarden waaronder hij de verlenging wensch.

Komt dergelijk verzoek niet of niet tijdig in, kan geen overeenstemming omtrent de voorwaarden van verlenging verkregen worden, of wensch de Regering geen verlenging toe te staan, 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 tijdsverloop 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 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 vóór aan den ondernemer kennisgegeven.

Artikel 10.

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

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

Is dit naar het oordeel van den Gouverneur-Generaal niet het geval, dan worden de kosten van het in zoodanigen staat brengen, vóór de inbezittingen 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 gerede partij aan te wijzen door den Raad van Justitie te Semarang.

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

Tegelijktijd 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.

VERSLAG BETREFFENDE HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN IN NEDERLANDSCH-INDIË OVER HET JAAR 1914.

Dit verslag, hetwelk onlangs voor het eerst het licht zag, is van een dergelijk belang voor allen, die zich voor het spoor- en tramwegwezen in Nederlandsch-Indië interesseeren, dat wij daaruit uitvoerig meenen te moeten citeeren.

Het doel dezer uitgave, welke reeds van verschillende zijden zeer werd toegejuicht, wordt uiteengezet in de volgende inleiding:

Bij de uitbreiding, die de spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië geleidelijk, doch in de laatste jaren in tevoren ongekende mate hebben verkregen, de gecompliceerder toestanden, die daardoor op verkeersgebied zijn ontstaan, de meerdere punten van aanraking met andere belangen, die zich in allerlei richting daaruit ontwikkelden en de toenemende Regeeringsbemoedigen, die mede van dit alles een uitvloeisel was, deed zich de behoefte gevoelen aan het geven van een meer volledig en systematisch overzicht van hetgeen jaarlijks op het gebied der spoor- en tramwegen, ook van Regeeringswege, geschiedt, dan uit de tot dusverre beschikbare bronnen viel te putten.

De gegevens, waarover men tot dusverre beschikte, waren: de op dit onderwerp betrekking hebben gedeelten van het Koloniaal Verslag, hetwelk jaarlijks door den Minister van Koloniën aan de Staten-Generaal overgelegd wordt, en welk Verslag handelt over een tijdvak van één jaar, eindigende op 1 Juni van het loopende kalenderjaar;

de beide Jaarverslagen der Staatsspoorwegen: het verkorte, handelende over de Java-lijnen ¹⁾ en het volledige, betrekking hebbende op alle Staatslijnen in Nederlandsch-Indië onder burgerlijk beheer, verschijnende omstreeks medio en tegen het einde van het jaar, volgende op dat waarop zij betrekking hebben;

het afzonderlijke Jaarverslag van den Staatsspoorweg ter Sumatra's West-kust, waarin tevens het Ombiintkolonbeleid behandeld wordt;

de van wege het Departement van Gouvernementsbedrijven uitgegeven „Statistiek“ over de spoor- en tramwegen, verschijnende gewoonlijk in de tweede helft van het jaar volgende op het verslagjaar en bevattende de uitkomsten der exploitatie van de onderscheidene ondernemingen;

en ten slotte de Jaarverslagen der 15 spoor- en tramwegmaatschappijen, welke arbeidsveld in Indië gelegd is.

Aan eene uitgave, waarin zooveel mogelijk de verspreide gegevens gerangschikt en tot een overzichtelijk, afgerond, zij het ook beknopt geheel bijeengebracht zijn en waarin bovendien een meer volledig verslag van de Regeeringsbemoedigen in dit opzicht wordt gegeven, bestond sedert geruimen tijd behoefte.

Dit blijkt o.a. daaruit, dat herhaaldelijk in de jaarverslagen van enkele Maatschappijen beschouwingen nopens sommige zaken, waarin de Regering betrokken is, gegeven werden, welke van een onvolkomen inzicht in den waren aard der Regeeringsbemoeding blijk gaven, terwijl die minder juiste publicaties op hare beurt tot de vorming van een onvolledig of onjuist oordeel bij anderen aanleiding gaven, hetgeen o.a. bij de beraadslagingen over de Indische begroting in de Staten-Generaal enkele malen aan den dag trad.

Het ligt ook overigens voor de hand, dat, waar de spoor- en tramwegen geacht worden niet slechts particuliere, maar ook algemeene belangen te dienen, het gewensch is nuttig is, om aan de grondslagen van daarop betrekking hebbende beslissingen enige bekendheid te geven, opdat niet slechts een deel der belanghebbenden (de spoor- en tramwegmaatschappijen), maar alle betrokkenen weten op welke wijze hunne belangen zijn behartigd.

Terwijl dit Verslag naar zijn aard, ook mededeelingen betreffende de Staatslijnen zoude behooren te bevatten, heeft men, uit overweging dat daarnaast het volledige Jaarverslag der Staatsspoor- en tramwegen toch niet gemist zoude kunnen worden en overname van een gedeelte daarvan in deze nieuwe uitgave derhalve slechts tot niet wel te motiveren herhaling aanleiding zoude geven, gemeend geen bijzonderheden dienaangaande in den tekst te moeten opnemen en bepaalt men er zich toe te dien aanzien den lezer naar dat uitvoerig verslag te verwijzen. Daarentegen komen in het tweede gedeelte, bevattende de statistiek, wel jaarcijfers betreffende de Staatsspoorwegen voor.

¹⁾ Dit beknopte verslag, waarvan de eerste jaargang op 1906 en de jongste op 1913 betrekking heeft, zal in verband met een gewijzigde regeling der uitgave van het volledige verslag niet meer verschijnen.

Voorts behoort in deze publicatie eigenaardig thans de verzameling statistieke gegevens, welke hierboven reeds vermeld werd, weshalve men gemeend heeft het Verslag in tweeën te moeten splitsen, waarvan het eerste gedeelte den tekst en het tweede de statistiek bevat.

Het verslaglijstperk omvat het jaar 1914. Intusschen zijn, met het oog op de omstandigheid, dat vorige verslagen ontbreken, waar dit tot recht begrip nuttig zoude kunnen zijn, de mededeelingen ook tot een voorafgaand tijdvak uitgestrekt. De bewerking en groepering zullen vermoedelijk ditmaal nog niet aan alle eischen voldoen, doch men stelt zich voor daarin geleidelijk de verbetering aan te brengen, die de praktijk zal uitwijzen noodig en mogelijk te zijn.²

Behalve compilatie van uit verschillende verslagen verzamelde gegevens, brengt deze nieuwe periodiek dus het geven van een juist inzicht in den waren aard der Regeeringsbemoedigen, welke door minder juiste publicaties herhaaldelijk zoude zijn miskend.

Wien deze schoen past, trekke hem aan! Is miskenning van bedoeling en vooral van goede bedoeling in het algemeen te betreuren; in deze heeft de vermeende onvolkomen appreciatie van regeeringsdaden door particuliere spoor- en tramwegmaatschappijen er dan gelukkig toe geleid, dat van bevoegde zijde meer licht op die daden zal worden verspreid, hetwelk aan de goede ontwikkeling van het spoor- en tramwegwezen slechts ten goede kan komen. Het aan dat wezen nauw verbonden publiek belang zal daarom door dit jaarlijkse verslag, ook in dit opzicht, zeer kunnen worden gebaat.

Het eigenlijk verslag vangt aan met eenige algemeene beschouwingen, waaraan wij het volgende ontleenen:

„Ofschoon te verwachten is, dat de verschillende maatschappijen, die belangrijke werken in uitvoering hebben, over eenigen tijd, zij 't ook tegen verhoogde rente, zich weder voldoende middelen tot regelmatig voortzetting der aangevangen werken zullen kunnen verschaffen, is toch te vrezen, dat Ned-Indië ten aanzien zijner verkeersmiddelen niet voor eenig blijvend nadeel gespaard zal blijven, omdat het algemeen verzuwen, dat in den toenemenden bloei van welhaast alle transport-ondernemingen op Java in de laatste jaren was ontstaan, ten aanzien van sommige later ongetwijfeld enigermate getemperd zal worden, waardoor het moeilijk zal vallen de beschikking over nieuw kapitaal voor niet-aanstands productieve werken te verkrijgen. Verschillende plannen zullen niet onwaarschijnlijk daardoor belangrijk worden vertraagd, wat te meer te betreuren valt, nu juist in de laatste jaren een streven naar uitbreiding en verbetering op groote schaal viel waar te nemen.

Een van de zaken, waarin zich het streven naar onbekrompen verbetering op grondslagen, die met een verre toekomst rekening houden, openbaarde, moge hier speciaal vermeld worden, n.l. de plannen tot verbetering der spoor- en tramwegtoestanden te Samarang.

Hier komen drie belangrijke ijzeren wegen samen; uit het Zuiden de spoorweg Semarang-Vorstenlanden, uit het Oosten en Westen de Samarang-Joana en Samarang-Cheribon Stoomtramwegen. Elk dezer ondernemingen begon indertijd met een eigen station voor reizigers en goederen, en ontwikkelde van daaruit in den loop der jaren een netwerk van havenlijnen, waaraan aanvankelijk elke algemeen leidende gedachte ontbrak; nauwere samenwerking bestond slechts tusschen de beide tramwegmaatschappijen, die hare personenstations door een de stad dwars doorsnijnde lijn onderling verbonden en overigens aan de haven wederzijds elkanders belangen behartigden.

De toestand was bijzonder gecompliceerd doordat de spoorwijdte der Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij van die der tramwegmaatschappijen verschilde, terwijl de toestand nog samengestelder dreigde te worden doordat de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, zelf ook plan had haar Smalspoor van

Goendih naar Semarang door te trekken en daarvoor concessie verkreeg.

De door een ander op den duur onhoudbaar wordende toestand dwong tot onderling overleg, dat een 5-tal jaren geleden, voor wat eenige hoofdpunten der te vinden oplossing betreft, tot overeenstemming leidde.

Op grond daarvan werd door de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij een centraal hoofdstation gebouwd, dat met het reeds bestaande station der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij en verder met een door de Samarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij aangelegd nieuw personenemplacement langs de kortst mogelijke wegen verbonden werd.

Echter is daarmede aan alles wat moet worden tot stand gebracht nog slechts een begin van uitvoering gegeven. Plannen zijn in bewerking, waarbij het bestaande station der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij naar de onmiddellijke nabijheid van het centraalstation wordt verplaatst; over den aanleg van goederenemplacementen, in verbinding met de plaatselijke havenplannen, is overleg gaande; een goede aansluiting aan het Westerbavenboord zal in onderlinge samenwerking door den bouw van een brug over het havenkanaal moeten worden verkregen; eindelijk zullen de voorgenomen en in dit verslag op bladzijde 29 besprokene plannen tot electriciteits en uitbreiding der stadslijnen invloed op de eind oplossing hebben.

Ten deele is over deze werken overeenstemming verkregen; ten deele vormen zij nog punten van overleg en studie voor de betrokken maatschappijen. Daar zowel het algemeen als groote lokale belangen bij deze aangelegenheid betrokken zijn, werd door de Regeering, op voorstel van den Gewestelijken Raad van Semarang, bij besluit van 14 Mei 1912 No. 1 een commissie van advies benoemd, waarin, behalve de direct belanghebbenden en de gewestelijke en plaatselijke bestuurs hoofden, ook een hoofdambtenaar van den dienst der S.S. als vertegenwoordiger van den Hoofdspecteur der Spoor- en Tramwegdiensten zitting heeft. Waar de voltooiing van de havenwerken, als gevolg van ondervonden teleurstellingen nog wel eenigen tijd op zich zal laten wachten, zal de taak der commissie vermoedelijk nog niet spoedig als gefindigd kunnen worden beschouwd.

Wanneer men deze regelen in 1916 leest, stemt het droevig te constateeren hoe weinig de plannen tot verbetering der spoor- en tramwegtoestanden te Samarang intusschen zijn verwezenlijkt.

De onlangs aangekondigde onteigeningen van eenige stukken gronds, benoodigd voor de verbinding tusschen het station der Samarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij en dat der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij, zijn echter weer eenige verblijvende stappen in de goede richting.

Vervolgens wordt in het verslag een paragraaf aan de Wetgeving gewijd, welke wij hier in zijn geheel laten volgen.

In de spoor- en tramwegwetgeving in Nederlandsch-Indië zijn tal van leemten, waarvan de eene in sterkere, de andere in mindere mate wordt gevoeld, doch die alle te zamen oorzaak zijn, dat eenige algehele herziening dier wetgeving sinds eenigen tijd urgent is geworden.

Behalve dat er leemten zijn, laten ook de grondslagen en de systematische opbouw van het geheel te wenschen over en ook daaraan wordt het noodzakelijk geacht tegemoet te komen.

Een en ander is oorzaak, dat de reeds jaren geleden aangevangen arbeid tot verbetering der wetgeving hoe langer hoe grooter uitbreiding heeft gekregen en een hoe langer hoe principieeler karakter heeft aangenomen.

Het bleek dan ook niet mogelijk om den voor degeelijke behandeling vereischten arbeid met 't beschikbare personeel te voltooien, zoodat de verdere bewerking van de reeds eerder opgemakte ontwerpen in het verslagjaar bleef rusten in afwachting van de aankomst in Indië van een ervaren deskundige op dit gebied,

wiens uitzending, ook om andere redenen, werd gevraagd en verkregen.

Aangezien niet den aard der zaak deze deskundige, die in Mei 1915 in Indië arriveerde, eenigen tijd behoeft om zich te oriënteren, terwijl hij wijders ook aan andere zaken zijn tijd en aandacht moest besteden, is te voorzien, dat de hervatting van dezen omvangrijken wetgevenden arbeid niet vóór het einde van 1915 zal kunnen plaats hebben.

Intusschen eischen eenige onderwerpen van wetgeving reeds dadelijk afzonderlijke behandeling.

Daartoe behoorde in de eerste plaats de regeling der concessie-bevoegdheid.

Terwijl tot nog toe tramweg-concessies uitsluitend door den Gouverneur-Generaal verleend werden, bracht het toekennen van autonomie aan gebiedsdeelen met eigen geldmiddelen mede, dat diende overwogen te worden in hoeverre aan deze lichamen het recht om concessie voor tramwegen van locale beteekenis uit te geven, behoorde toegekend te worden. Die vraag is reeds geruime tijd getelden in bevestigenden zin beantwoord, en de in Nederland getroffen regeling is belichaamd in het Koninklijk Besluit van 27 September 1910 No. 61 (Indisch Staatsblad van dat jaar No. 645). Daar echter bij de voorbereiding der invoering daarvan ernstige twijfel rees aan de doelmaticheid der in het Koninklijk Besluit belichaamde regeling werd door het Departement van Gouvernementsbedrijven, in samenwerking met den Adviseur v. or de decentralisatie, aan de Regering een ontwerp voor een gewijzigd Koninklijk Besluit voorgesteld, dat door Haars aanvaard te bij het Opperbestuur aanhangig gemaakt werd (sinds vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 12 Juni 1915 No. 44, afgekondigd in het Indisch Staatsblad 1915 No. 206). Ook in dit ontwerp is, evenals in het besluit van 1910, als beginsel aangenomen dat de hoofdadere van het spoor- en tramwegverkeer en alles wat daarmee rechtstreeks samenhangt onder algeheele controle van den Staat behoort, doch dat lijnen van locale beteekenis zonder merkbairen invloep op interlocale verhoudingen, kunnen en ook moeten gerekend worden tot de bemoeienis te behooren van de met het beharlijken van die locale belangen belaste organen. Daaruit volgt aanstonds, dat in verband met de zeer aanzienlijke uitgestrektheid van de gebiedsdeelen, waarbinnen Gewestelijke Raden ingesteld zijn, het recht tot concessioneerende van spoor- of tramwegen niet tot de competentie van deze colleges gebracht kan worden, daar de beteekenis van die lijnen zich ook buiten de gewestelijke grenzen te zeer zoude doen gevoelen. Mede volgt daaruit, dat ook spoorwegen binnen gemeentegrenzen zich niet voor concessioneerende door Gemeenteraden leenen, daar spoorwegen van die geringe uitgestrektheid als op zich zelf staande ondernemingen ondenkbaar zijn en, niet op zich zelf staande, daaraan eene rol ten deele zoude vallen, welke met het beginsel in strijd zoude worden. Doch wel komen voor concessioneerende door Gemeenteraden in aanmerking tramwegen, welke aan zoodanige criteria voldoen, dat het punt van nitgang uitsluitend of overwegend plaatselijk belang, daarbij vast staat. Het in Indië opgemaakt ontwerp van een nieuw Koninklijk besluit tracht zooveel mogelijk die scheiding van plaatselijke en interlocale belangen door te voeren en wel in drie voege, dat

a. dat zij gelegen zijn binnen de grenzen van eene of van een aantal aansluitende gemeenten;

b. dat zij uitsluitend dienen voor personenvervoer;

c. dat zij geen spoor-aansluiting geven aan lijnen voor interlocaal verkeer.

Voor aanvragen van dezen aard hebben de gemeenten derhalve zoner met bevoegdheid tot concessie-verleening, hetgeen bij 't in 1910 vastgesteld besluit niet het geval was.

Bovendien kunnen lijnen, die niet aan alle genoemde eischen voldoen, door den Gouverneur-Generaal van overwegend lokaal belang verklaard worden, waardoor de betrokken gemeenten ook te dien aanzien de bevoegdheid tot concessie-verleening erlangen. Aan die verklaring kunnen echter voorwaarden verbonden worden ter verzekering van speciale algemeene belangen.

Verder is in het Indische ontwerp in beginsel geregeld de verhouding, waarin door Gemeenteraden geconcessioneerde tram-

wegen staan tegenover het Centrale Gezag. In tegenstelling met tramwegen, welke hunne concessie uit handen van den Gouverneur-Generaal ontvangen hebben, is voor de tramwegen van locale beteekenis de bemoeienis der Regering tot een minimum beperkt. E. e. a. is omschreven in een concept-stadsstramreglement, hetwelk eveneens reeds der Regering aangeboden werd, teneinde na vaststelling van het Koninklijk Besluit zoo spoedig doentlijk tot invoering te kunnen overgaan.*)

Voor het meerbedoeld ontwerp voor een nieuw Koninklijk Besluit voorziet voorts de mogelijkheid van aaneel en exploitatie van tramwegen door gemeenten in eigen beheer, zoo deze van getijken aard zijn als waarvoor door haar aan particulieren concessie verleend zoude kunnen worden, terwijl alle gebiedsdeelen met eigen geldmiddelen houders van han door de Regering verleende spoor- en tramconcessies kunnen zijn.

Het onderscheid tusschen spoor- en tramwegen moest, in verband met de daarop berustende bevoegdheidsregeling, in het besluit worden vastgesteld en is gebaseerd op eene grens van 30 K.M. rijnseheid per uur.

Een tweede onderwerp, dat om speciale redenen, reeds dadelijk ter hand genomen werd, vormt de reglementeering der tramwegen voor publiek verkeer, welke op zoo eenvoudige leest zijn geschied, dat het gewone tramwegreglement daarvoor nog te bezwarend wordt geacht.

Aanleiding deze zaak ter hand te nemen vormde de omstandigheid, dat de directie der St. „Madjenang“ den wensch te kennen gaf om over een tramweg, die in allen-deele het type vertoof voor hetwelk deze bepalingen bestemd zijn, te weten: een als industriestram reeds aangelegde railbaan van de Staatsspoorhalte Melloewang (even ten Westen van Bandjar) naar hare ten Noorden daarvan gelegen suikerfabriek, waarover als industriestram geen vervoer ten dienste van het algemeen verricht mag worden, ook publiek vervoer te bewerkstelligen.

Meende men aanvankelijk, teneinde niet vooruit te loopen op de vorenbedoelde algemeene reglementsherziening, te mogen volstaan met het geven van dispensatie van eenige in het Algemeen Tramwegreglement voorkomende bepalingen, zoo bleek uit het terzake door het Hooggerichtshof van Nederlandsch-Indië uitgebrachte advies, dat deze vorm van regeling in strijd zoude zijn met de beginselen, die op wetgevend gebied in acht behooren te worden genomen, hetgeen er toe noopte reeds dadelijk de gewenschte vereenvoudigde regeling in een afzonderlijk reglement te belichamen, dat als „secundair tramwegreglement“ werd aangedoeld. Het ontwerp is aan de Regering ter goedkeuring aangeboden.

Eene herziening van het Industrieel Tramwegreglement, voorkomende in Staatsblad 1885 No. 158, zoomede een nieuw transportkabelreglement ter vervanging van de bepalingen, opgenomen in Staatsblad 1871 No. 102, bleven onderhanden. De omwerking van eerstgenoemd Reglement is in concept zoo goed als voltooid; dat, betreffende de transportkabels, verkeert nog in een minder gevorderd stadium.

Vooris werd nog in behandeling genomen eene wijziging van de onteigeningsordonnantie (Staatsblad 1864 No. 6).

De toenmalige Resident van Rembang maakte in het begin van 1913 eene wijziging van genoemd wetlijk voorschrift aanhangig. Naar zijne denkbelen zoude de onteigening voor bepaalde, met name te noemen werken, waaronder in de eerste plaats spoor- en tramwerken, eens vooral verklaard worden van algemeen nut te zijn, zoodat de eerste instantie der behandeling van alle onteigeningsaangelegenheden dezer ondernemingen, het toekennen van het onteigeningsrecht en daarmede een bron van tijdsverlies zoude komen te vervallen.

In de tweede plaats beoogde het wijzigingsvoorstel de opheffing van de verplichting om vóór de in bezetting van de te onteigenen gronden de schadeaanspraak te betalen, waarvoor in de plaats zoude treden een vooral geconsigneerd vergoeding.

Daar aan dit voorstel voor een groot deel de steun van de Departementen van Binnenlandsch Bestuur en van Gouvernementsbedrijven ten deel viel welk laatste intusschen nog eenige niet

*) Inmiddels vastgesteld bij Staatsblad 1915 No. 625.

onbelangrijke uitbreiding gewenscht achtte, werd de aangelegenheid bij de Regering voorgebracht met het voorstel eene wijziging van het over onteigening handelende artikel 77 van het Regeerings-Reglement uit te lokken.

Ongeveer tegelijkertijd ging eene actie in gelijke richting uit van eenige tramwegmaatschappijen, die de bezwaren der bestaande regeling in steeds toenemende mate ondervonden.

Zoo verzocht de hoofdverteenwoordiger der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij in een request van 21 Februari 1914 de uitspraak van het algemeen uit in verband met de werken voor de nieuwe lijn Lasem-Djatirogo te Pamotan.

Aangezien de daarvoor aan de Regering over te leggen stukken niet met elkaar in overeenstemming waren en dus herzien moesten worden, kon eerst den 10en Augustus d.a.v. het voorstel aan de Regering gedaan worden om het algemeen nu eener eventuele onteigening uit te spreken. Daarop volgde den 3en September het daarop betrekking hebbend Gubernements besluit (opgenomen in Staatsblad 601 van dat jaar). Ook de hierna volgende administratieve behandeling, zooals die in de Onteigeningsoffnantie (Staatsblad 1864 No. 6) voorgeschreven is, ondervond om overeenkomstige redenen, als hierboven vermeld, vertraging, zooda erst eind December 1914, en, in verband met door de Regering verlangde inlichtingen, nader in Maart 1915 het noodige voor de eindaanwijzingen van de te onteigenen perceelen verricht kon worden. Deze had daarop bij Gubernementsbesluit van 1 April 1915 No. 23 plaats.

Daarbij is beslist, dat een der perceelen — een Inlandsch kerkhof — van onteigening uitgesloten zijn zal, omdat de rechthebbenden weigerden tot eenigen prijs afstand daarvan te doen.

Verder valt te wijzen op een aangelegenheid van overeenkomstigen aard te Kedoeso, alwaar de Maatschappij wegens onvoldoende ruimte op het emplacement naar terreinen voor veel grootere stationsinrichtingen moest omzien. Toen het aanvankelijk (Augustus 1913) daarvoor opgemakte en in Juli 1914 goedgekeurde ontwerp voor de daarmede verband houdende omlegging tot moeilijkheden in het verkrijgen van den noodigen grond bleek te voeren, werd een gewijzigd ontwerp (van Augustus 1914) ingediend en eveneens goedgekeurd, doch daar ook daarmede de moeilijkheden niet alle ontaan waren, werd in een request van 28 December 1914 door den hoofdverteenwoordiger de uitspraak van algemeen nu aangevraagd. De stukken, die deze aangelegenheid vergezelden bleken evenwel niet bij elkaar te behooren.

Het proces-verbaal der in Januari 1914 benoemde en met haar verslag in Februari 1914 gereedgekomen commissie van grondonderzoek had betrekking op het ontwerp van Augustus 1913 en kon dus niet dienen in eene onteigeningzaak, betreffende terreinen aangeduid op teekeningen van Augustus 1914.

De aangelegenheid werd daarom ter nadere behandeling teruggezonden.

Ook te Demak werden onteigeningsmoelijkheden ondervonden.

De vermelding daarvan behoort feitelijk tot het verslag van 1915; slechts zij hier medegedeeld dat op het verzoek van 17 Maart van dit jaar nog geen voorstel aan de Regering gedaan is kunnen worden, omdat de ontvangens stukken, naar vermoed werd, tegenstrijdigheden bevatten, waarover vooral inlichtingen moesten worden ingewonnen.

Betroffen de voorgaande aangelegden werken van nieuwen aanleg, ook bij kleinere uitbreidingswerken van de in exploitatie zijnde lijnen werden moeilijkheden met grondverrijking ondervonden.

Een voorbeeld daarvan vormt een zijspoor nabij K.M. 46 + 702 der lijn Semarang-Pamotan (ballastspoor Kali Gelis), hetwelk niet volgens de oorspronkelijke tekening (beschikking van 21 Februari 1914 No. 2555-S) uitgeveerd kon worden, doch waarvoor een gewijzigd en minder doelmatig ontwerp moest goetvaardig (goedgekeurd bij beschikking dd. 6 April 1915 No. 6662-S).

Deze, en andere, bij de Semarang-Cheibon Stoomtram ondervonden bezwaren brachten den Hoofdverteenwoordiger ertoe zich bij breed gemotiveerd request van 19 November 1913 tot de Regering te wenden met verzoek het daaraan te willen leiden, dat in de Onteigeningsoffnantie zoodanige wijziging wordt aangebracht, dat onteigening ten algemeenen nutte kan worden toegepast,

zonder dat een voor het uit te voeren werk schadelijk verlies van tijd daarvan het gevolg is.

Dit request werd met een schrijven van 18 Februari 1914 van het Comité van Bestuur der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij nadrukkelijk ondersteund en werd daarin tevens aangedrongen op opname in de wettelijke regeling van de onteigening ten algemeenen nutte van het beginsel, dat de beschikking over den grond verkrigen wordt niet slechts als de te betalen schadeloosstelling door belanghebbenden vooraf genoten is, maar ook als ze hun vooraf verzekerd is.

Een en ander gaf der Regering aanleiding zich bij den Indischen brief van 20 Juli 1915 tot het Opperbestuur te wenden met voorstel eene zoodanige wijziging van artikel 77 van het Regeerings-Reglement uit te lokken, dat daarop het neerleggen van het aangegeven beginsel in de Onteigeningsoffnantie kan worden gegrond. Een beslissing terzake is momenteel nog hangende.

Intusschen moge, in verband met den geoeffenden drang tot wijziging der bestaande regeling, hier eene opmerking niet achterwege blijven nopens de wijze, waarop de bestaande bepalingen worden toegepast.

De vigeerder wettelijke regeling moge om menige reden herziening behoeven, de weg die een spoor- of tramwegondernemer bij zijne pogingen, om den voor zijn lijn noodigen grond te verwerven, te doorloopen heeft van het oogenblik waarop een onoverkomelijk verschil blijkt te bestaan tusschen zijn aanbod en den vraagprijs, moge lang zijn en de mazen van het net mogen te groot zijn om de gevolgen van oneerlijke praktijken vooral van zaakwaarnemers te voorkomen, dat alles neemt niet weg dat de bestaande bepalingen Welke het eerste gedeelte van de gehele onteigeningprocedure regelen: het onderzoek naar de rechten der bevolking op den grond in kwestie, de gang van zaken om tot eene uitspraak van algemeen nut te geraken en de daarop volgende instantie, welke sluit met de eindaanwijzing door den Gouverneur-Generaal van de te onteigenen perceelen, alle van eenvoudigen, voor een ieder begrijpelijken aard, zijn, waarvan de bewoordingen geen twijfel aan de bedoeling laten. Toch doet zich het verschijnsel voor dat nagenoeg geen enkele onteigeningaangelegenheid, welke aan het Departement van Gubernementsbedrijven binnengaat, aanstonds voor doorensending naar de Regering geschikt is. Dan eens de eene bepaling, dan weer een ander voorschrijft, blijkt bij het onderzoek der ontvangens stukken over het hoofd gezien of verkeerd toegepast te zijn; onduidelijkheden en tegenstrijdigheden in de stukken zelf komen aanhoudend voor. Gevolg daarvan is briefwisseling met de Residenten met vragen om toelichting, om redres, herhaaldelijk ook met verzoeken om herbeschikking.

Het schijnt wel, dat de volstrekt nauwkeurige opvolging van de toch waarlijk niet ingewikkelde voorschriften van de eerste twee hoofdstukken dezer ordonnantie — noodig omdat de rechter het onteigeningproces niet toelaet, indien niet aan alle voorafgaande formaliteiten voldaan is — een eisch is, waaraan de volgens die ordonnantie, voor de behandeling aangewezen ambtenaren en hoofdambtenaren niet kunnen voldoen.

Te meer is zulks te betreuren, omdat het aantal onteigeningaangelegden in de laatste jaren sterk toegenomen is, zoodwel om de eenvoudige reden dat de werkzaamheid op spoor-, maar voornamelijk op tramweggebied in dat tijdvak belangrijk is toegenomen, alsook omdat de tijd, waarin de Inlandsche grondbezitter aanstonds de in den regel ruime taxatie van den bij een vlotte afdoening van grondverkriging veel belanghebbenden onderzamer aanvaardde, lang voorbij is. Uit zich zelf of na door Europeesche, Inlandsche of Arabische zaakwaarnemers bewerkt te zijn, verkeert hij in de meening dat het door te overragen, althans niets verliest, veeler kan heijl op nog ruimere schadeloosstelling dan aanvankelijk geboden was. Er schijnt behoefte aan herhaling in deze kringen van het heilzame voorbeeld eener onteigening ten behoeve van den aanleg van een Staatsspoorlijn, waar het bod van den Chef van den aanleg f 5000.— bedroeg; de rechter de schadeloosstelling op slechts weinig daar beneden bepaalde, doch waar de eigenaar slechts f 1100.— netto overhield, zijnde het verschil aan proces- en andere kosten heengegaan.

Handelen de voorgaande beschouwingen over toekomstige regelingen, met een enkel woord dient thans nog melding te worden

gemaakt van de wijzigingen en aanvullingen, die de bestaande wettelijke en andere voorschriften, in het verslagjaar ondergingen.

Het Algemeen Spoorweg Reglement onderging in 1914 in een achtal artikelen wijziging. Daarbij werd o.m. het rechtsrijden op lijnen met dubbel spoor ingevoerd, terwijl verdere wijzigingen betrekking hebben op: de aansprakelijkheid voor onvoltooide ingepakte of van vervallen adressen en plakbriefjes voorziene bagage; op het artikel handelende over goederen, waarvan het vervoer verboden is of slechts onder bijzondere voorwaarden toegelaten wordt, op de aanwijzing der dagen, waarop gewoon vrachgoed niet aangenomen en ter bestemmingsplaats niet aan den geadresseerde afgeleverd wordt, over wijzigingen in den leveringsstijd in verband met evengenoemde Zon- en feestdagen, en over goederen, welke aflevering door weigering van den geadresseerde om ze in ontvangst te nemen of om andere redenen bemoeilijkt wordt.

Het Reglement op de secundair geëxploiteerde spoorwegen onderging de overeenkomstige wijzigingen.

Het Algemeen Tramweg Reglement werd in 1914 slechts op één punt bijgewerkt en wel werd ook hier het voorschrift van rechts rijden bij dubbel spoor ingevoerd.

De Algemeene Concessievoorwaarden eindelijk ondergingen in 1914 geen wijziging.

Een voorstel tot wijziging van een aantal artikelen uit drie Exploitatie Reglementen is in bewerking en zal binnenkort der Regering voorgelegd worden. De bespreking daarvan behoort tot het volgende verslag te worden uitgesteld, omdat nog niet nogens alle antwoorden wijzigingen overeenstemming is verkregen. Wel dient een enkel woord te worden gezegd, nopens de in behandeling zijnde wijziging van de bestaande artikelen 7 en 12 van de „Voorwaarden” opgenomen in Staatsblad 1905 No. 515. Deze artikelen handelen over de wijze waarop de tramwegmaatschappijen zich den noodigen grond kunnen verschaffen, zoolvel dien voor de eigenlijke trambaan, al dan niet op den openbaren weg, als voor de emplacementen en verdere aanhoorigheden.

De behoefte aan een beter omlijnde omschrijving van de voor Overheid en concessionaris uit de genoemde artikelen voortvloeiende rechten en plichten wordt sinds lang gevoeld; de hierna te noemen punten doen, wat hun juiste toepassing aangaat, twijfel rijzen:

1e. Wat wordt in Artikel 7, punt 1, onder „tramweg” verstaan, ten behoeve waarvan uitgifte in kosteloos gebruiksrecht van gronden kan plaats hebben: de baan, in engeren zin, of ook stations- of werkplaats-terreinen enz.? Is het toetsbaar en in 's Lands belang te achten, dat de concessionaris de hand legt op grotere terreincomplexen, die hij, zoo ooit wellicht eerst over vele jaren voor zijn eigenlijk bedrijf zal noodig hebben, en is het hem verboden, die kosteloos verkregen gronden tijdelijk aan derden te verhuren, voor doeleinden niet onmiddellijk met het trambedrijf verband houdende?

2e. Kan van de Regering ook geëischt worden de kosteloze afstand van gronden, voor welke terugbrenging tot het vrij-Statsdomein Zij zich geldelijke offers heeft moeten getroosten?

3e. In welke gevallen moet op den voet van Artikel 7, punt 3, het recht van opstal kosteloos worden verleend, c. q. wanneer de uitgifte worden geweigerd, en hoe wordt bepaald of de op te richten gebouwen al dan niet voor de uitsluiting van het bedrijf inderdaad noodig zijn? Wat moet geschieden, wanneer de concessionaris naald op het geconcedeerd terrein de door hem aangegeven opstellen te doen verzorgen en wat wanneer in den loop der jaren de gronden voor doeleinden worden gebezigd, afwijkende van die, waarvoor ze werden uitgegeven? Deze laatste vraag heeft zelfs aanleiding gegeven ernstig te doen nagaan, of de gehele kosteloze uitgifte in recht van opstal niet uit de ordonnantie ware te verwijderen, welke vraag echter inmiddels ontkennend werd beantwoord, waarbij echter wordt overwogen aan deze uitgifte enige duidelijk geformuleerde voorwaarden ter beteugeling van misbruik te verbinden.² Bij het einde des jaars was de gedachte-wisseling met de Regering nopens deze aangelegenheid nog in vollen gang en zal een afdoende regeling nog wel eenigen tijd vorderen.

Ten slotte verdient vermelding eene aangelegenheid, die meer de wets-toepassing dan de wetgeving betreft, maar waarvan de

bespreking toch het best bij het in dit hoofdstuk verhandelde aansluit. Het betrof de vraag tot welke oortzen igezzen eenige door het bedrijf der Tinwinning op Banka aangelegde smalspoorbanen dienden te worden gerekend. Deze banen, oorspronkelijk aangelegd in het belang der tinontginning in den engeren zin met uitsluiting van vervoer voor derden, zoolvel van personen als van goederen, bleken in den loop der jaren in zoverre cenigszins in bestemming gewijzigd te zijn, dat vervoer tegen betaling van bij het bedrijf werkzame koelien, en mede van buiten dit bedrijf staande personen, werd toegelaten. Teneinde den aldus ontstane toestand wettelijk te regelen, stonden naar het gevoelen van den toenmaligen Directeur van Gouvernementsbedrijven twee wegen open: de banen konden worden gebracht onder vigor van het Algemeen Tramwegreglement (Staatsblad 1905 No. 516), met terzijdestelling van meerdere terzake overbodige voorschriften en dan tevens vallen onder het regeeringstoezicht op tramwegen, dan wel, konden die worden gerekend te behoreen tot de „Landbouwtrams” (Staatsblad 1885 No. 158), met verleening van dispensatie voor Art. 49, dat het vervoer van reizigers uitsluit. Het Hooggerichtshof, nopens de laatst aangegeven oplossing om consideratie en advies gevraagd, was van gevoelen, dat het instituut der dispensatie werd misbruikt, wanneer daarvoor, zoolals in casu, een bestaande wettelijke regeling principieel dreigde gewijzigd en ontwicht te worden, waarna de Regering bij missive van den Gouvernements Secretaris van 29 April 1914 No. 1085, besliste, dat op de tramwegen te Banka, als zijnde feitelijk buiten alle wettelijke regelen, door het Gouvernement zelve tot stand gebracht, ook geen der voorschriften van de bestaande tramwegwetgeving toepasselijk kon worden geacht³.

Opvallend is de wijze, waarop de verslaggever, enerzijds de behoefte aan een vereenvoudigde ontteingnings-procedure voor Spoor- en Tramwegen erkennende, anderzijds de ontteingningsordonnantie in bescherming neemt te moeten nemen tegen de door den Resident van Rembaan en de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, ieder voor zich, ingezette actie tot herziening.

De door ons gecursiveerde beschuldiging aan het adres van een zekere categorie van gouvernementsambtenaren, neergeschreven in een door het Gouvernement uitgegeven verslag, moge juist zijn, zij doet vreemd aan. Moge de uit deze regelen naar voren komende persoonlijke onstemdheid van den anoniemen schrijver medegewerkt hebben tot een zoo spoedig mogelijke herziening der bij alle partijen om haar onvolkomenheid gewraakte ordonnantie.

Op de sub 1e, 2e en 3e, in verband met het bepaalde bij de artikelen 7 en 12 van de „Voorwaarden”, waarop concessie kan worden verleend voor den aanleg en exploitatie van tramwegen” (Stbl. 1905 No. 515), gestelde vragen zal worden teruggekomen in een afzonderlijk artikel.

Het in art. 1 der „Algemeene Regelen” betreffende aanleg en exploitatie van spoor- en tramwegen” (Staatsblad 1915 No. 506) op een rijsnelheid van 30 K.M. per uur gebaseerde onderscheid tusschen spoor- en tramwegen, schijnt in de praktijk op bezwaren te stuiten en heeft dan ook van particuliere zijde reeds protest uitgelokt.

Tenslotte een enkel woord van bevreemding naar aanleiding van de slotlinea der geciteerde paragraaf.

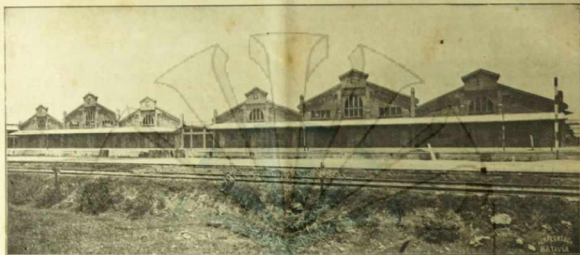
Ter bereiking van een zeker doel staan der Regering twee wegen open; beide wegen bestaan in het verleenen van dispensatie van enkele wettelijke bepalingen; omtrent den eenen weg wordt bij het Hooggerichtshof advies ingewonnen en dat met ongunstig resultaat; men zou verwachten, dat nu door de Regering de andere weg

zou worden ingeslagen. Neen, een derde oplossing wordt gevonden door te bepalen, dat *geen der voorschriften van de bestaande wetgeving toepasselijk kan worden geacht*. M. a. w. waar tegen dispensatie van de tot moeilijkheid aanleiding gevende enkele artikelen of bijkomende voorschriften overwegend bezwaar bestaat, wordt van de toepasselijke wetgeving *in zijn geheel* dispensatie verleend.

En deze beslissing werd genomen uit overweging,

dat de onderwerpelijke tramwegen door het Gouvernement zelve *buiten alle wettelijke regelen* waren tot stand gebracht. Het wil mij voorkomen, dat de regeering hier met eigen bevoegdheid en wel met haar wetgevende bevoegdheid heeft gespeeld; één stap verder en de regeering stelt het heele staatspoorwegbedrijf buiten de wet.

(Wordt vervolgd).



PAKHUIZEN DER CULTUUR MAATSCHAPPIJ „DE VORSTENLANDEN“ AAN DE KALI BAROE TE SEMARANG.

Het verloren gaan van een groot gedeelte der pakhuizen op het „Kali Baroe“-emplacement van de Cultuur Maatschappij „De Vorstenlanden“ te Semarang bij den ernstigen brand ontstaan op het aangrenzend perceel der *N. I. Houtaankap* deed de Directie dier maatschappij besluiten tot den bouw van een geheel nieuw complex goedangs over te gaan.

Uit eenige voor-ontwerpen werd de op nevenstaande „platte grond“ aangegeven indeeling voor de uitvoering gekozen als zijnde de meest praktische oplossing welke aan alle eischen voldoet, in het bijzonder wat betreft het aan- en afvoeren der koopmansgoederen voor den opslag waarvoor de goedangs moeten dienen.

De ondergrond ter plaatse waar de pakhuizen gebouwd moesten worden, is zooals in het algemeen aan de Kali Baroe het geval is zeer slecht. Een gunstige factor was echter dat de grond jarenlang belast was geweest door de oude opslagplaatsen, waardoor een zeer vaste grondlaag was ontstaan. Hiervan werd partij getrokken door de fundering er boven op te plaatsen, op sommige lage terreinpunten ligt onderkant fundering dan ook niet meer dan 30 c.M. beneden het maaiveld. Verder werd bij het

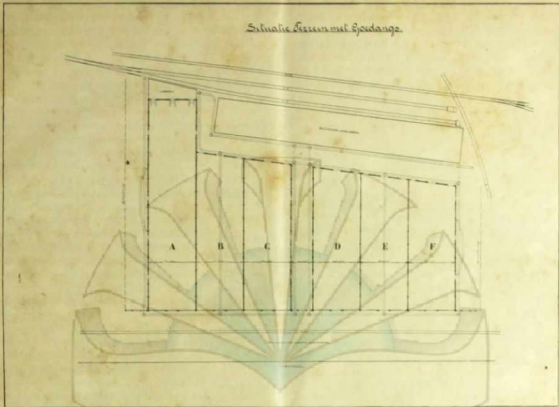
bepalen der afmetingen van de funderingaanleg een maximum toe te laten druk van 0.25 K.G./c.M² gerekend, welke door de vaste grondlaag niet alleen mooi gelijkmatig naar den slappen ondergrond wordt doorgevoerd, doch bovendien wordt deze op zichzelf al zeer geringe belastingaanname op den ondergrond tot een minimum gereduceerd.

Om de afmetingen der funderingen bij deze kleine toe te laten gronddruk zoo gering mogelijk te doen zijn, was



het gewenscht vóór alles een lichte constructie te

Situatie Keus en met Goedang.



ontwerpen, welke echter geen afbreuk mocht doen aan de eischen van soliditeit.

Ter plaatse waar door den bovenbouw de grootste belastingen op de fundeering werd overgebracht, werden om evengoemde gronddruk niet te overschrijden de in kalisteen gemetselde fundaties op groote gewapende betonplaten geplaatst.

Voor den bovenbouw werd een geheel ijzeren geraamte ontworpen wat op zichzelf sterk genoeg is geconstrueerd, zoodat de wandafdichtingen zonder meer alleen als zoodanig dienst behoeften te doen.

Voor de buitenwanden viel de keus op gewapende betonvulling van 4 à 5 c.M. dikte, uitgezonderd de voorgevel welke als geheel vrijstaand van het gebouwgeraamte in gewapend beton werd ontworpen (zie nevenstaande afbeelding).

De tusschenwanden, waardoor iedere goedang in drie deelen is verdeeld, werden tot op circa 4 Meter boven den vloer in golfplaat uitgevoerd, de overschietende strook werd met prikkeldraad bespannen.

De dakbedekking bestaat geheel uit golfplaat (grote golven) zonder daklichten of koekoeken, waardoor een groote zekerheid van voortdurende waterdichtheid is gewaarborgd. Voor verlichting en luchtverversching zijn de ramen en ventilatie-openingen allen in de wanden aangebracht, en is vooral door het

hooger plaatsen van de midden kap van iedere goedang en het afdichten der ontstane wandstrook met glas en jalouziën de geheele overdekte ruimte voldoende verlicht. Verder zijn alle dakvlakken voorzien van flinke, ruime



goten en wordt het dak- en terreinwater door de rioleeringen in de hoofdbuisleidingen van 0.80 M. middellijn op twee plaatsen naar de Kali afgevoerd.

Om het zakken van het geheele terrein zoo gelijkmatig

en min mogelijk te doen zijn, zullen de plaatsen waar de goederen moeten opgeslagen het eerste jaar slechts tot halve stapelhoogte worden benut, het tweede jaar tot drie vierde, terwijl eerst het derde jaar tot de maximum hoogte zal worden opgeslagen, wijze van stapelen vanaf de wanden naar het midden, zoodat de slappe ondergrond zoo min mogelijk onder de funderingen gedreven wordt.



Het bedekt grondoppervlak van de nieuwe panden bedraagt in totaal circa 10.760 M², de oppervlakte van het geheele emplacement circa 16.500 M².

Aannemers van het werk zijn de Heeren HARMSEN & PLASSE te Semarang.

De ijzerwerken werden geleverd door de firma LINDE-TEVEN-STOKVIS te Semarang en aangemaakt in de Constructie-werkplaatsen van DE VRIES ROBBE & Co. te Gorinchem (Holland), terwijl het in Indië gevestigde personeel dezer laatste firma voor de montage zorg droeg.

Het geheele werk duurde \pm 19 maanden.

C. H. LUGTEN.

DE BADTREIN.

PROF. GÖSSLER gaf in de *Litler Kriegszeitung* de volgende beschrijving van een Duitschen badtrein aan het front, welke beschrijving wij vertaald overnemen uit de *Zig des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen* van 9 September 1915.

„Jo, was is denn Dös? Kann Dös aa Sei? A Badesug!“ Zoo denkt FRANZL, de eenvoudige landweerman, als de Feldweibel mededeelt, dat morgen vroeg om 9 uur de compagnie moet aantreden om naar het station en den badtrein te marcheeran.

Zijne verwachtingen zijn niet zeer hoog gespannen en hij ergert er zich bijna aan, dat er weer dienst geklopt moet worden tijdens de rustperiode achter het front en men zelfs niet meer het recht heeft zijn moeizaam verworven vuil naar eigen believen kwijt te raken. Maar hij rekent ten slotte toch op een paar in den trein

geplaatste tobben, waarin het desnoods na lang wachten mogelijk is, de in de loopgraven het ergst vuil geworden lichaamsdeelen, de voeten, te reinigen.

De compagnie komt op het station aan.

Daar staat het treintje!

Herrgott, ein Hochgefühl weer eens in een personenrijtuig te mogen instappen. Een onderofficier deelt de eerste 48 man in 8 groepen van 6 in en elke groep bezet eene afdeeling.

Franzl stapt in en denkt slechts aan het parool *H Heimat*. Maar, vreemd, het treintje vertrekt niet. De goed verwarmde 3e klasse wagen is zeer gemakkelijk en ruim. Het is een Belgisch rijtuig: Overal staat „Niet rooken“ en „Niet spuwen“, heigeen Franzl dadelijk in klassiek Duitsch vertaalt. Men begint zich te ontkleeden. Maar hergens in den wagen zijn douches of kuipen te zien; het eenige, wat er meer dan anders in is, zijn haken aan elk der 48 zitplaatsen om kleeren op te hangen. Waar blijft het bad? denkt Franzl, die niet gaarne kou lijdt. Daar ontdekt hij in een hoek een groot plakaat met het opschrift „Alleen zeep in het bad, geen handdoek“. Met zijn in het terrein gevoelenden blik besluit hij daaruit, dat er toch in de buurt gebaad moet worden.

Het uitkleeden is afgelopen en Franzl voegt zich in Adamskostuum — alleen met zijn onafscheidelijk identiteits plaatje — en bij vergissing ook met den leger borstzak — in de rij zijner kameraden, die in ganzenorde zich door de smalle rijtuiggaang over een houten rooster, net als in de loopgraven, naar het volgende rijtuig begeven, met het vereischte stuk zeep in de hand.

„Jo, was is denn Dös?“ roept hij weer, nu niet uit wantrouwen, maar als uitling van hoogste verbazing. En met het heele gezelschap in draf gaat hij mede om de drie volgende goederenwagens, welke op de manier van D-treinformatie door drie — bij Belgische goederenwagens veelvuldig voorkomende — openingen in de kopschotten met elkaar zijn verbonden, te bezetten.

Uit eigen beweging, zonder kommando, plaatst zich ieder onder een in het dak aangebrachten sproeier en het liefst zou hij dien maar dadelijk in werking brengen. Ook Franzl kijkt naar het dak en zocht naar een kraantje tot de douche plotseling begint te stroomen en hij dadelijk een hoop water in neus en mond krijgt. Een vroolijk gebrul klinkt door de wagens. En steeds warmer en krachtiger stroomt het water neer.

Het aan de lichamen kleevende vuil begint onder dezen hagel van waterstralen te weeken tot het eindelijk geheel naar onderen aldruipt.

Plotseling houdt de stroom op te vloeien. Een kommando klinkt: „Inzeppen!“ En allen wrijven en poetsen; kameraadschappelijk klimt men al schurend op elkanders rug tot de douche of nieuw begint en alles grondig schoonspoelt.

Dös is schöner als der ganze Krieg! meent Franzl vergenoegd en een ander zegt: „Zoo mag het den heelen dag regenen!“

En ieder zou wel willen, dat nu eene Engelsche compagnie suffragettes kwam opmarcheren.

Maar er is geen tijd tot filosofieeren. Buiten wachten weer nieuwe badlustigen. Men gaat terug naar den kleedwagen.

Na weinige minuten springt de een na den ander verjongd en geestdriftig de treepanken af om voor eene nieuwe groep van 48 man plaats te maken. In 20 minuten is het heele bad afgehoopen.

Deze badtrein is werkelijk eene bijzonder hygiënische inrichting. In de eerste 4 weken; toen hij de rondte langs het legerkorps deed, door en voor hetwelk hij werd gemaakt, heeft hij aan niet minder dan 12.559 soldaten de weldaad van eene grondige lichaamsreiniging bewezen.

Hij rijdt — met af en toe eene pauze voor algeheele schoonmaak — ononderbroken in het gebied van het korps heen en weer en wordt op stations opgesteld, waarheen de troepen uit hare rustkwartieren opmarcheren.

Zonder dat zuinig met water omgegaan moet worden, kunnen goed 800 man op één dag gebaad worden, d.w.z. met de vulling van een ketelwagen, waarin het water wordt medegevoerd. Daarbij komt dan nog het tien malen vullen van de officiersbadkuip, die de trein ook medebrenkt.

De ketelwagen, die achter de locomotief en den tender is geplaatst, is een Fransche spiritustank.

De overige voertuigen, drie goederenwagens en twee personenrijtuigen zijn Belgisch, evenals de locomotief, die thans den poetischen naam *Nixe* draagt. De ketel heeft een inhoud van 17,3 M³ en wordt eiken avond door de machine naar eene overvloedige watervoorziening gereden en gevuld. Het water wordt door verschen stoom even voorgewarmd, doch de verwarming geschiedt in hoofdzaak eerst wanneer het water voor het baden wordt gebruikt, door het toevoeren van stoom tot de gewenschte, op een thermometer van buiten afleesbare temperatuur is verkregen.

Het verwarmde water, in den regel 36° Celsius, wordt door lucht- en stoomdruk in de sproeiers gevoerd en wel door buizen, welke onder de drie goederenwagens doorloopen en voor eiken wagen recht opstaande afkalkingen hebben.

De sproeiers hangen op regelmatige afstanden in het dak; er zijn er in het geheel 38, die echter zoo krachtig sproeien, dat ook twee man zich onder één sproeier kunnen plaatsen.

De goederenwagens zelf zijn van binnen van eene doorlopende stoomverwarming voorzien en hebben voetenbanken en zijplanken om de zeep een plaatsje te geven.

In den voorsten der wagens is eene kleine ruimte afgesloten, welke tot officiersbadkamer is ingericht. Eene groote geëmailleerde kuip, douche en dergelijke benodigdheden vullen het vertrekje op practische en behaaglijke wijze.

Aan het eind van den trein is een aan het kleedrijtuig gekoppeld 2e klasse rijtuig, de zgn. dienstwagen, waarin het personeel van den trein woont en slaapt, t.w. een conducteur, een onderofficier, twee manschappen, een machinist en een stoker.

De trein is door manschappen van de telefoonafdeeling van het legerkorps ingericht in een fabriek, welke in de door het korps bezette streek is gelegen. Men heeft dit in weinige weken en geheel met inheemsch materiaal klaar gespeeld.

Eene troep, die elke drie weken zoo'n verfrisschend bad kan nemen, kan nu zeker meer presteren dan eene, waaraan deze weldaad niet geschonken kan worden. *

„THE L. & N. W. R. MAN”

Dat de Engelsche spoorwegmannen getoond hebben hun leven veél te hebben voor de zaak van hun vaderland, is bekend, doch dat zij al dadelijk in den oorlog in zóó grooten getale medestreden, is minder bekend. *The Railway Gazette* van 10 September 1915 neemt uit *Town Topics* het volgende gedichtje over van EDGAR WALLACE; met het bovenstaande opschrift.

Wij lezen daaruit, dat reeds bij Mons 10.000 spoorwegmannen aan den roep van het vaderland gehoor hadden gegeven.

I
They watched and worked by night and day,
Their green lamps flashed, their red lamps glowed.

Or else along the six-foot way,
They tramped the ballast of the road:
In rocking cab, in rattling brake —
They sped or checked the special's scud,
Or worked the warning bells that make
The steel — bright levers click and thud.

II
In engine shed, in porters' room,
By serried desks, by whirling drills,
By draughtsman's board, or in the gloom
Of silent tunnels through the hills,
They tapped or typed or drove or drew
In unity of brain and hand,
And dreamed — and this we never knew —
Strange dreams about their motherland.

III
Till on a day the wires that hum,
From hill to hill, from chine to chine,
Carried the simple message "Come!
They need you in the battle line,
Compass and hammer, lamp and waste,
Lever and pen and engine plate."
Leave these to others and make haste,
The foe is out and at the gate!"

IV
They asked no questions; one and all,
From office, station, cabin, road,
They marshalled swiftly to the call,
And took the burden of our load.
They melted to their rendez-vous,
And disappeared — we knew not where,
Until we heard of Mons — and knew,
Ten thousand railwaymen were there.

INRICHTING VAN HOSPITAALTREINEN.

Volgens het *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure* van 24 April 1915, No. 17, zijn bij de Duitse legers ongeveer 150 hospitaaltreinen in gebruik, waarvan een groot aantal reeds vóór den oorlog door het militair bestuur was aangeschaft, terwijl een aantal spoorwegrijtuigen reeds zoodanig geconstrueerd waren, dat ze met kleine wijziging geschikt gemaakt konden worden voor het vervoer van gewonden. Ongeveer 75 hospitaaltreinen werden ten geschenke gegeven door afdelingen van het Rode Kruis, vereenigingen en particulieren.

O.a. heeft het Duitse museum te München een hospitaaltrein ingericht, welke toegewezen werd aan het zesde leger onder bevel van den Kroonprins RUPPRECHT van Beieren.

Een uitvoerige beschrijving van dezen trein, voorzien van een groot aantal afbeeldingen, komt in het bovengenoemde tijdschrift voor; daaraan werden de volgende bijzonderheden ontleend.

De geheele trein bestaat uit 29 voertuigen, waarvan 15 voor het gewondenvervoer; de geheele lengte is ongeveer 400 M. De indeling is de volgende:

- 1 locomotief.
- 1 bagagewagen.
- 1 verwarmingswagen.
- 7 rijtuigen voor zieken en gewonden.
- 1 rijtuig voor verplegend personeel.
- 1 proviandwagen voor de keuken.
- 1 keukenwagen.
- 1 rijtuig voor het administratief personeel.
- 1 verlichtingswagen.
- 1 rijtuig voor begeleidend personeel.
- 1 artsenrijtuig.
- 1 operatierijtuig.
- 1 rijtuig voor verplegend personeel.
- 1 rijtuig voor zieke en gewonde officieren.
- 7 rijtuigen voor zieken en gewonden.
- 1 voorraadwagen.
- 1 desinfectiewagen.
- 1 kleerenwagen.

Met dezen trein kunnen ongeveer 200 gewonden vervoerd worden.

De bedden voor lagere militairen zijn 210×0.80 M. groot en bestaan uit draagbaren, die veerend zijn opgehangen; twee gewonden kunnen boven elkaar geplaatst worden. Voor de officieren zijn gewone bedden aanwezig, die veerend opgesteld zijn.

Het operatierijtuig bevat behalve de operatieruimte een sterilisatieruimte, een apotheek en een afdeling voor de Röntgen toestellen.

De desinfectiewagen geeft gelegenheid tot zuivering van kleeren en beddegoed met stoom van $108-110^{\circ}$ C. met formaline en met een mengsel van koolzuur en waterdamp. Bovendien een badgelegenheid voor artsen en verder personeel, benevens een stoomwaschmachine.

De geheele trein wordt elektrisch verlicht met 330 gloeilampen. Een benzinemotor van 12 P. K. drijft de dynamo, terwijl verder een accumulatorenbatterij van 50 cellen aanwezig is. De reservoirs met samengeperst gas en de

bijbehorende gasverlichtingsinstallatie dient voor reserve.

De keukenwagen is ingericht voor de bereiding van het eten voor 300 personen. Aanwezig zijn een kachel van 3 M. lengte, een dubbele spoeltafel, 3 kasten, een aanrechttafel, water- en kolenereservoir, twee ijskasten.

Ten slotte worden een ruim voorziene bibliotheek en een klein harmonium meegenomen. **

DE BAGDAD-SPOORWEG.

Het *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure* van 22 Mei 1915 (No. 21) en 26 Juni 1915 (No. 26) brengt eenige bijzonderheden over kunstwerken van den Bagdad-Spoorweg.

In Maart 1914 werd begonnen met den bouw van de eerste groote brug over den Euphraat bij Djerablissee, waar deze rivier ongeveer 800 M. breed en 3-4 M. diep is. De brug bestaat uit 10 overspanningen, elk van 80 M. lengte en werd geleverd door de Dortmund Union. De kosten bedroegen ongeveer 1.200.000.

16 Juni van dit jaar werden de beide einden van een tunnel ter lengte van ongeveer 5 K.M. met elkaar in verbinding gebracht; deze tunnel ligt bij Bogatsche in den Geant Dagh (Amanus-gebergte) en loopt geheel door graniet. Een tweede tunnel van ongeveer dezelfde lengte door het Karsanti-gebergte zal waarschijnlijk het volgende jaar gereed komen. **

KORTE BERICHTEN.

DE PLAATSKAARTENBELASTING IN NEDERLAND.

Tot die in Nederland door de Regeering aangekondigde „verleeringsbelastingen“ behoort ook de plaatskaartenbelasting, welke een percentage boven de gewone reiskosten op spoor- en tramwegen beoogt te heffen.

Dit percentage zou bedragen 15% voor de 1e, 8% voor de 2e en 3% voor de 3e klasse. *

TACT.

Een correspondent van *The Times* heeft in dat blad medegedeeld welke naar zijne meening de eigenschappen moeten zijn van hen, die in gemeentedienst eene eenigzins belangrijke betrekking bekleeden.

The Railway Gazette, die zijne beschouwingen dikwijls overnam omdat de bedoelde eigenschappen ook voor andere betrekkingen van zeer veel nut kunnen zijn, zegt in haar nummer van 10 September 1915, dat dit speciaal voor spoorwegingenieurs geldt.

Tenzij dezen hun leven als een last wenschen te beschouwen, moeten zij vlot werken niet alleen met meerdere en ondergeschikten, doch met iedereen, die met den spoorweg heeft uit te staan, van den president-commissaris af tot iedereen boozen en opgewonden reiziger, met wien hij in aanraking komt.

Enige tact en *savoir faire* helpen daarbij in hooge mate, zoals de volgende anecdote illustreert.

Een ingenieur was belast met de verbreding van een hoofdspoorweg, welke van Londen naar naburige districten voert. De meeste commissarissen van de maatschappij, welke den spoorweg exploiteert, woonden in de nabijheid van die lijn.

Drie weken na het verleen van de opdracht en vóór hij zelfs den tijd had om werkteekeningen te maken, werd hij door zijn chef geroepen, die hem mededeelde, dat het den commissarissen speet op hunne dagelijksche reizen naar Londen en terug nog geen begin gemaakt te zien aan de verbreeding van den spoorweg.

De ingenieur ging terstond naar den magazijnmeester, die hem aan eenige beschikbare materialen kon helpen. Een ballaststrein werd aangevraagd en vele duizenden bakstenen werden reeds den volgenden dag opgestapeld bij elke brug, welke veranderd moest worden.

De ingenieur werd daarna wederom bij zijn chef geroepen om te vernemen dat de commissarissen met veel genoegen de vorderingen van het werk hadden waargenomen.

Dit zou niet zoo vlot gegaan zijn wanneer de ingenieur niet op goeden voet had gestaan met allen, wier medewerking hij had noodig gehad, nl. zijne collega's van den weg en van tractie, den exploitatie-inspecteurs, den aanneemer van het werk en den magazijnmeester.



ZELFLOSSER OP TRUCKS, BENGAL-NAGPUR SPOORWEG MIJ.
Nevenstaande photo's geven een tweetal afbeeldingen van een nieuw type van zelflosser, bestemd voor het vervoer van steenkolen op de Bengal-Nagpur Spoorweg. De wagens worden gebouwd door de Birmingham Railway Carriage and Wagon Co., Ltd., Smethwick naar ontwerp en gegevens verstrekt door de spoorwegmaatschappij.



Met het oog op het gebruik, waarvoor deze wagens bestemd zijn is een snelle ontlading een eerste vereischte. Hieraan heeft men getracht te voldoen door het aanbrengen van een tweetal schuifdeuren in den bodem, welke horizontaal verplaatsbaar zijn en welke worden bewogen met behulp van tandrad en heugel alsmede handwielje en Brampton-ketting. Bij de gehouden proeven bleken de wagens, wat het ontladen betreft, goed te voldoen.

De wagens zijn over het algemeen gelijk aan het

standaard type zelflossers bij de Bengal-Nagpur spoorweg in gebruik, met uitzondering echter van de constructie der deuren. Zij hebben een lengte over de buffers gemeten van 13.69 M. De bak heeft een maximum lengte van 10.67 M. bij een breedte van 2.74 M.

De trucks zijn van het gebruikelijke type. De diameter der wielen is 0.94 M., de asdikte 0.254 M. bij 0.140 M. tapdikte.

Het eigengewicht der wagens is 22.35 ton; het totale gewicht van wagen met lading 65 ton. Bij de beproefing van de eerste wagen werd deze echter met 80 ton belast, bij welke belasting de wagen goed voldeed.

The Locomotive, 15 Juli '15.

KOGELLAGERS IN HET SPOORWEGBEDRIJF.

In de *Schweizerische Bauzeitung* van 27 Maart 1915 worden enige resultaten medegedeeld van proeven met draagpotten, voorzien van kogels in plaats van draagmetalen. In 1911 werden op den Rätischen spoorweg eerst twee vierassige rijtuigen indienstgesteld. Nadat de daarmee genomen proeven gunstig uitvielen, werden sindsdien 253 voertuigen aangeschaft waarmede tot einde Juni 1914 ongeveer 3.430.000 K.M. werden afgelegd.

De eerste rijtuigen, van kogeldraagpotten voorzien, deden ongeveer 35 maanden dienst, toen ze in 1914 in de werkplaats werden opgenomen en hadden toen ongeveer 41.700 resp. 90.500 K.M. afgelegd. Ze stonden gedurende dezen tijd onder bijzonder toezicht, ten einde een goede controle te kunnen uitvoeren; slechts éénmaal werd in dezen tijd een weinig olie bijgevoeld.

Gebleken is dat deze voertuigen zeer licht liepen, zoodat de treinen zwaarder gemaakt konden worden en het kolenverbruik verminderde; beladen wagens (15.000 K.G.) konden gemakkelijk uit de hand verplaatst worden. Van vrijstaande wagens moesten echter steeds de handremmen vastgedraaid worden, omdat een matige wind reeds voldoende was om de wagens in beweging te brengen.

Zijn de draagpotten goed afgesloten, zoodat stof en water niet kunnen binnendringen en de olie niet verloren kan gaan, dan is slechts weinig toezicht noodig. **

BOEKBESPREKING.

HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN IN NEDERLANDSCH-INDIË
door E. P. WELLENSTEIN, c. 1.

Tw. Chef der 1ste Afdeling bij de Staatspoorwegen in Ned-Indië.

Niet lang geleden verscheen als derde nummer der tweede serie der brochurereeks „Onze Koloniën" (Redactie R. A. van SANDICK, c. 1; Hollandia-Drukkerij te Baarn), eene brochure onder bovengenoemden titel (van de hand van den heer WELLENSTEIN), die alleszins waard is om hierop de aandacht te vestigen der lezers van het Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen in Ned-Indië.

Waar het in de bedoeling ligt bij de redactie dezer brochurereeks bij de uitgaven, onderwerpen te doen behandelen door een bevoegd deskundige, die een aantrekkelijk exposé geven van een onderdeel der koloniale

huishouding, zoo mag door den inhoud der vroeger verschenen nummers in deze brochurenreeks, reeds vóór de lezing verwacht worden dat ook de inhoud van deze brochure, onze belangstelling zal opwekken.

En terecht, met genoegen zal de lezer van den inhoud kennis nemen en kan getuigd worden dat de schrijver er in geslaagd is om, zooals hij in de inleiding meerschrijft, de eigenaardige bezwaren, van in het kort een overzicht te geven van het spoor- en tramwegwezen van een zoo uitgestrekt gebied als Nederlandsch-Indië gedeeltelijk op te heffen, door de behandeling in hoofdzaak van eenige der voornaamste onderdeelen van bovengenoemd onderwerp.

Behandeld zijn geworden:

- I. De totstandkoming en omvang van het spoor- en tramwegwet, Financiële en verdere gegevens.
 - II. De organisatie der Staatsspoorwegen en van het toezicht op de spoor- en tramwegdiensten.
 - III. De spoor- en tramwegwetgeving.
 - IV. De grondslagen en ontwikkeling van het concessie-recht en de overname van de lijn Batavia—Buitenzorg.
- Aan hen die belang stellen in het spoor- en tramwegwezen in deze Koloniën kan de lezing van deze brochure aanbevolen worden.

Tuinman. Indien U ons uwen naam mededeelt, zullen wij Uw artikel plaatsen.

RED.

OPEN BETREKKINGEN.

Atjeh-stoomtram :

DRIE EUROPEESCHE PLOEGBAZEN t.w. één locomotief-monteur, één draaier en één rijtuigschilder. Tractement f 30— f 155 ½ maands, verder vrije huisvesting, vrije geneeskundige behandeling en medicijnen.
Voor verdere inlichtingen zich te wenden tot den Ingenieur van Tractie te Kota-Radja.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij :

ADMINISTRATIEF en 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 :

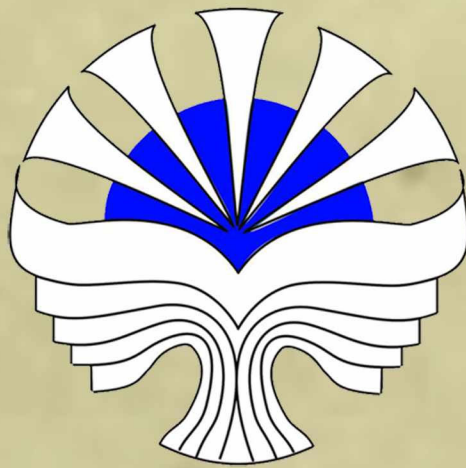
LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN

NOVEMBER en DECEMBER 1915

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst November in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met November		Verschil in gulden	
	1915	1914	meer	minder	1915	1914	meer	minder
	S.S. O.L. (zonder Rambipoejji-Poeger)	1.270.403	1.192.032	78.401	—	15.325.823	14.660.425	666.398
Rambipoejji-Poeger	12.366	8.588	4.348	—	150.162	103.889	46.273	—
S.S. W.L. (Spoor- en tramwegen)	1.385.160	1.217.335	167.825	—	14.889.616	14.726.215	163.401	—
Smaltramwegen	7.884	8.678	—	791	112.107	115.092	—	2.985
N.I.S.	690.000	670.928	49.072	—	8.620.000	8.560.078	59.922	—
D.S.M.	312.777	233.153	79.624	—	—	—	—	—
Atjeh Stoomtram	75.644	71.126	4.518	—	852.885	839.334	13.551	—

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst December in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met December		Verschil in gulden	
	1915	1914	meer	minder	1915	1914	meer	minder
	S.S. O.L. (zonder Rambipoejji-Poeger)	1.236.540	1.197.481	36.030	—	16.564.792	15.833.901	728.888
Rambipoejji-Poeger	12.956	7.909	5.047	—	163.201	112.951	50.250	—
S.S. W.L. (Spoor- en tramwegen)	1.433.497	1.433.819	—	2.322	16.316.763	16.162.034	154.729	—
Smaltramwegen	8.850	7.288	1.571	—	120.982	122.380	—	1.398
N.I.S.	720.000	649.552	70.448	—	9.340.000	9.209.630	130.370	—
S.J.S.	216.100	197.000	19.100	—	2.456.600	2.594.800	—	138.200
O.J.S.	64.000	52.300	11.700	—	677.500	679.200	—	1.700
S.D.S.	58.600	45.400	13.200	—	727.100	714.400	12.700	—
S.C.S.	205.700	212.400	—	6.700	2.921.100	3.064.500	—	143.400
Malang S.M.	39.000	29.846	9.154	—	516.000	442.216	73.784	—
Modjokerto S.M.	17.996	12.554	5.442	—	262.729	264.273	—	1.544
Probolinggo S.M.	14.925	11.300	3.625	—	231.590	226.165	—	4.575
Paseroean S.M.	9.040	7.897	1.143	—	—	—	—	—
B.E.T.M.	27.163	25.029	2.134	—	—	—	—	—
K.S.M.	40.700	33.757	6.943	—	—	—	—	—



PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA