

# INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



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

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

Pneumatisch lichten van goederenwagens — Eenige bladzijden  
Indische Spoorwegpolitiek: 6 (De Samarang-Joana Stoomtram-  
Maatschappij) (Slot) — Verslag betreffende het spoor- en tram-  
wegwezen in Nederlandsch-Indië over het jaar 1914 (Vervolg) —  
Korte Berichten — Correspondentie — Open betrekkingen — Maand-  
opbrengsten.

Wegens tegenslag in de levering van clichés is  
de plaatsing van enkele bijdragen uitgesteld moeten  
worden.

Red.

## PNEUMATISCH LICHTEN VAN GOEDEREN- WAGENS

De gunstige resultaten, welke in de Centrale Werkplaats  
der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwe-  
gen te Utrecht bereikt waren na de indienststelling van eene  
inrichting voor het elektrisch lichten van personenmaterieel,  
deden het verlangen ontstaan, ook voor de goederen-  
wagens eene vluggere methode van lichten in te voeren.

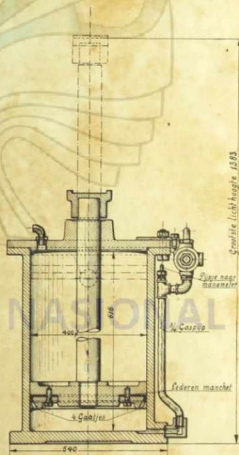
Tot nog toe geschiedde dit op de oude bekende wijze;  
n.l. door den wagen omhoog te brengen met behulp van  
door handkracht gedreven lichtbokken, eene manier, die  
veel arbeidskrachten en veel tijd vordert.

De wagen rustte daarbij op een onder de stelbalken  
aan het uiteinde van het voertuig geschoven lichtbalk,  
meestal een rail, welke zijn steunpunten in de lichtbok-  
ken vond.

Het lag voor de hand, de toepassing van elektrische  
toestellen ook hier te overwegen. Daarbij bleek al dade-  
lijk, dat eene dergelijke inrichting vrij veel van aanscha-  
fing zoude kosten. De toestellen voor lichten van rijtuigen  
zijn opgehangen in een nieuw gebouw, ontworpen met  
de wetenschap, dat de elektrische lichterij erin zoude  
ondergebracht worden. In de bestaande wagenlichterij  
daarentegen zoude om te beginnen eene vrij uitvoerige  
constructie opgericht moeten worden om de lichttoestellen  
te dragen, terwijl voorts de beschikbare ruimte zoowel

in breedte als in hoogte daarvoor niet overmatig groot  
te noemen was.

Onderwijl werden gegevens verkregen betreffende het



Figuur 1. Hefcylinder in doorsnede.

lichten van wagens met pneumatische lichttoestellen in de Centrale Werkplaats Yverdon der Zwitsersche Staats-spoorwegen. Deze toestellen berusten niet op de gedachte om den wagen omhoog te trekken, doch om dezen omhoog te drukken. Zij moeten daarom in gedrongen afmetingen uitgevoerd worden, immers zij zullen onder het voortlig gebracht moeten worden; deze beknopte afmetingen brengen het voordeel met zich mede, dat de inrichting gemakkelijk transportabel is te maken.

Aan de hand van welwillend verstrekte gegevens door den Ingenieur Chef der genoemde Zwitsersche Werkplaats kon een toestel geconstrueerd worden, dat aan de eischen, welke bij het materieel der S.S. te stellen zijn, voldoet.

#### *Inrichting van het lichttoestel.*

In figuur 1 is het toestel in doorsnede aangegeven.

De inrichting is eenvoudig genoeg. In een gegoten ijzeren cylinder met vlakken voet is een zuiger aangebracht, luchtdicht in den cylinder sluitend door middel van een zware lederen manchét. De zuigerstang draagt een afneembaren smeedijzeren kop met twee 10 mm. hoog opstaande randen en met een draagvlak van 120 mm. breedte tusschen die randen.

Boven aan den cylinderwand is een bronzen regelkraan aangebracht met gelegenheid voor aankoppeling der luchtleiding.

De kraan kan geplaatst worden in de standen:

- a. toelaat van lucht onder den cylinder;
- b. dicht;
- c. uitlaat van lucht onder den cylinder.

Direct aan de kraan aangebouwd is een terugslagklep, welke in werking treedt, als tijdens den luchttoelaat plotseling de slang scheurt of van een der montures afvliegt. De klep sluit de toelaatopening in die gevallen automatisch af, zoodat de lucht in den cylinder niet langs dien weg kan ontwijken.

Eene beveiligingsinrichting dus, zooda als ook bij pneumatische hijsstoestellen voorkomt.

Voorts is nog een manometer aangebracht om den luchtdruk in den hefcylinder te kunnen controleren, als mede eene gelegenheid voor aansluiting eener luchtslang om den cylinder aan de bestaande drukleiding te verbinden, ter plaatse waar hij gebruikt moet worden.

Er is luchtdruk van  $\pm 6$  atmosferen voorhanden, dus bij 400 mm. inwendigen diameter van den hefcylinder kan een opwaartsche druk van  $\pm 7500$  K.G. uitgeoefend worden, voldoende om het zwaarste daarvoor in aanmerking komende goederenmaterieel aan eene zijde op te drukken. Voor de meest voorkomende gevallen zoude de wijfde van het toestel wel wat ruim zijn, doch het voordeel van den ruim gekozen diameter is, dat het normale materieel als regel nu ook nog kan gelicht worden, als de voorhanden luchtspanning wat lager is, b. v. 4 à 5 atm., hetgeen bij het sterk belaste pneumatisch bedrijf wel eens voorkomt.

#### *Transportwagentje.*

Het tweewielig transportwagentje, afgebeeld in figuur 2, is zoodanig gemaakt, dat het toestel daarmede door één man van den grond gelicht en over een vlakken vloer kan vervoerd worden.

Aan den hefcylinder zijn twee tappen aangegoten, waarmede hij in op het wagentje bevestigde draagstoeljes rust. De teekening geeft overigens voldoende de wijze van uitvoering aan.

#### *Werkwijze.*

De wijze van werking is de volgende:

De hefcylinder wordt met behulp van het transportwagentje onder den bufferbalk van den te lichten wagen gereden.

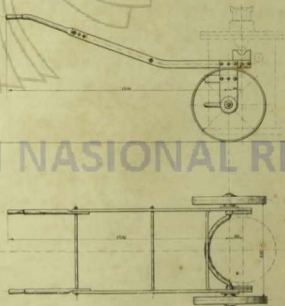
De cylinder wordt ter plaatse op den grond neergezet en met eene luchtslang aan de vaste luchtleiding gekoppeld.

De regelkraan wordt een weinig geopend, zoodat de zuiger iets licht en de kop op de zuigerstang zich dus tegen de onderzijde van den bufferbalk aanlegt. Hierbij wordt er voor gezorgd, dat de bufferbalk tusschen de twee opstaande randen van den kop gepakt wordt. Mocht hierbij eenig nastellen van den cylinder noodig zijn, dan geschiedt dit gemakkelijk met het wagentje, dat met zijn lange disselboomen daarvoor zeer geschikt is.

Nu wordt lucht naar behoefte toegelaten en de wagen gaat aan eene zijde, laten we aannemen de voorzijde, omhoog.

Bij dit eenzijdig lichten neemt de wagen dus een hellenden stand aan ten opzichte van de lengte-as van het spoor en er ontstaat eene neiging om op de as, waarop hij nog rust, achteruit te loopen. Om dit te verhinderen, worden onder den achtersten bufferbalk twee eenvoudige houten bokjes geplaatst, die zoo hoog zijn, dat zij er nog juist onder geschoven kunnen worden.

De achterste bufferbalk zal bij het omhoog gaan van den voorsten naar beneden komen en dus op die bokjes gaan rusten, waardoor het zoeven genoemde gevaar van achteruitrollen wordt vermeden. Zoo dadelijk zal blijken, dat het onderbrengen der houten bokjes onder den achtersten bufferbalk nog een ander doel heeft.

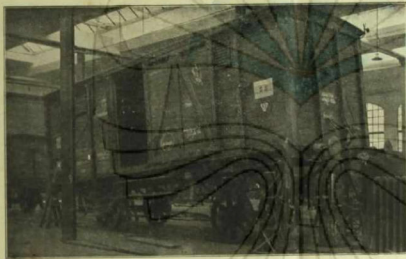


Figuur 2. Transportwagentje voor den hefcylinder.

Is de wagen aan de voorzijde gelicht, dan stelt men de regelkraan dicht en er worden twee ijzeren bokken ter weerszijden van den gelichten bufferbalk onder de stelbalken geschoven zoodanig, dat de hefcylinder kan verwijderd worden. (Zie figuur 3.) De regelkraan wordt in den uitlaatstand gebracht en de zuiger zal door zijn gewicht dalen. De hefcylinder wordt nu met behulp van het transportwagentje onder den achtersten bufferbalk gebracht en het voertuig wordt aan die zijde eveneens gelicht en op ijzeren bokken gesteld.

Dank zij de bovengenoemde houten bokjes, welke tevoren onder dezen bufferbalk waren gebracht, kan de hefcylinder eronder geschoven worden. Had men het voertuig tegen achteruit rollen onderstept bij de wielen, dan was de achterste bufferbalk te laag gekomen, om er het toestel nog onder te kunnen plaatsen.

Bij het strijken van een gelichten wagen worden de hier beschreven manipulaties vrijwel in omgekeerde volgorde verricht. Eene nadere toelichting hierover schijnt overbodig.



Figuur 3. Wagen aan ééne zijde gelicht. De ijzeren bokken zijn aan den gelichten kant onder de stelbalken gebracht.

Men kan zich alleen afvragen, of het strijken niet te snel gaat, zoodat men de draagpotten niet behoorlijk tusschen de balansen kan richten. Hiervan nu wordt geen last ondervonden, omdat men de bewegingen van het toestel met de regelkraan voldoende nauwkeurig in de hand heeft.

Er deden zich overigens in den beginne wel enkele, later opgeheven, bezwaren voor, terwijl andere te voren geveerde bezwaren niet bleken te bestaan. Hierop wordt nader teruggekomen.

#### *De vloer van de Lichterij.*

Voor het stabiel en verticaal opstellen van den hefcylinder, zoowel als voor een gemakkelijk transport van dit zware toestel, werd een vlakke, overal goed waterpas liggende vloer noodig geoordeeld.

Het eenvoudigste scheen een betonvloer aan te brengen. Deze brengt echter het bezwaar mede, dat de draagpotten, welke van de wielen genomen worden, veel te lijden zouden hebben, als ze daarop eenigszins onzacht worden neergezet, of erop vallen. Ook de vloer zelf zoude door neervallende veeren, draagpotten enz. spoedig beschadigd worden.

Het was dus zaak een vloer aan te leggen, die niet alleen goed vlak diende te zijn, maar waarbij de zoo juist genoemde bezwaren zich zoo weinig mogelijk zouden voordoen.

Mede, om aan dezen eisch te kunnen voldoen, doch ook om voordeeliger ruimtebenutting van de beschikbare gebouwen te verkrijgen, werd eene loods speciaal voor de pneumatische lichterij ingericht. In die loods liggen naast elkander 3 sporen van  $\pm 35$  M. lengte. De afstand tusschen de sporen is groot, n.l. 6,63 M., waardoor eene gunstige werkruimte tusschen de rijen wagens overblijft. Daar bedoeld gebouw buffendien voor uitbreiding vatbaar is, werd het voor het beoogde doel geschikt geacht.

De vloer, welke erin aangelegd is, wordt in figuur 4 in doorsnede aangegeven. De vloer is op het niveau gebracht van den bovenkant der spoorstaven. In de sporen zijn in de langsrichting oude spoorstaven op 0,5 M. onderlingen afstand met de flens naar boven in de beton gelegd, teneinde sterke en goed vlak blijvende draagpunten voor den hefcylinder te verkrijgen.

Ter weerszijden van de sporen zijn 0,5 M. breede en 0,16 M. diepe gaten in de beton uitgespaard. Op afstanden van  $\pm 1,50$  M. zijn daarin houten klossen gelegd, waarover eene afdekking met 4 c.M. dikke grenen planken is aangebracht. Op die wijze is om de reeds vermelde reden voor gezorgd, dat ter plaats waar de draagpotten afgenomen worden, een houten vloer is, die gemakkelijk vernieuwd kan worden.

De kanten der uitsparingen voor de wielenzien in de beton zijn beschermd met lichte in de beton vastgezetze hoekijzers.

#### *De opstelling van den gelichten wagen.*

Uit de beschrijving van de werkwijze volgde reeds, dat het gelichte voertuig op 4 ijzeren bokken geplaatst wordt.

Bij het lichten met handkracht werden de wagens op houten schragen, opgehoed met de noodige stopblokken, opgesteld. Deze schragen namen, zoowel als de oude lichtbalken, veel plaats in en het onderbrengen onder de wagens was eene nogal tijdroovende manoeuvre.

Aanvankelijk zijn deze schragen, alsook de oude lichtbalken met draagbalken voor de opstelling der gelichte

wagens bij de pneumatische lichterij in gebruik genomen.

Inmiddels werden echter, om tot eene vluggere en doelmatigere onderstopping van het materieel na lichterij te komen, geconstrueerd ijzeren draagboksjes ontworpen, welke aan de volgende eischen zouden moeten voldoen:

1. Ze moeten zoo licht zijn, dat twee man ze gemakkelijk kunnen verplaatsen, en dat één man ze zonder bezwaar over een kleinen afstand kan verschuiven.
2. Ze moeten de doorloop langs de wagens en de werkruimte onder en om de wagens zoo weinig mogelijk belemmeren.
3. Ze moeten spoedig en zonder veel omslag onder den wagen opgesteld en weggenomen kunnen worden.
4. Ze moeten eene volkomen veilige en stabiele opstelling van den wagen waarborgen.



Figuur 4. Doorsnede over een gedeelte der vloer in de Lichterij.

Er werden eerst een viertal bokjes aangemaakt, die de rol van proefdieren te vervullen kregen. Ze voldeden redelijk wel aan de eerste drie eischen, doch niet ten volle aan de laatste. Door eenige verzwaring en wijziging in den opzet ontstond het toestel, afgebeeld in figuur 5, waarvan er thans acht stuks in gebruik zijn en die goed voldoen.

Uit de afbeelding blijkt, dat de hoofdvorm zoodanig is gekozen, dat een wielas met de draagpotten erop vrij langs de in stelling gebrachte bokken kan passeren.

Verder zij nog even onder de aandacht gebracht, dat het verbindingsijzer *a* tusschen de beide frames in de praktijk nog een anderen dienst bewijst. Bij het onderbrengen van de bokken onder stelbalken moet men er natuurlijk voor zorgen, dat zij niet gedraaid komen te staan en dat zij niet te veel, of te weinig worden doorsgeschoven.

Nu richt de man, die den bok verschuift, den stand daarvan gemakkelijk naar de rail, die aan zijne zijde legt, door er op te letten, dat het hoekijzer *a* evenwijdig met de rail blijft. De ligging van het hoekijzer is zoodanig, dat hij het tijdens het verschuiven gemakkelijk voor dit doel in het oog kan houden. Het is eene kleinigheid, die loch wel van practisch belang is gebleken te zijn.

Bij de eerst geconstrueerde bokken was de kop wat lager en niet voorzien van de neuzen *b*. Wat gaf aanleiding tot dien wat eigenaardigen vorm over te gaan? Met de beantwoording dezer vraag komen we tevens tot bespreking van enkele bezwaren, die, zooals gezegd, zich in den beginne voordeden.

#### Bedrijfservaringen en bedrijfsresultaten.

De slag van den zuiger is beperkt. Een toestel met meer slaglengte voor den zuiger zoude niet bruikbaar zijn, omdat het wegens zijne grootere hoogte niet onder den

bufferbalk kan worden geschoven. Niettemin bleek, dat de hefhoogte nauwelijks voldoende was voor lange menschen (toevallig zijn er in de wagenlichtersploeg eenige, wier lengte, boven de normale is) om gemakkelijk onder sommige soorten van wagens, speciaal die met remwerk, te kunnen werken. Hierin is nu op de volgende wijze voorzien.

De cylinder heft den wagen op de reeds beschreven wijze, tot de bufferbalk aan eene zijde in den hoogsten stand is gekomen.

Men schuift nu de bokken met hunne neuzen *b* onder de stelbalken en laat den zuiger wat terugkomen. De wagen staat dan aan de gelichte zijde onderstept op de bokken, doch nog niet hoog genoeg. Vervolgens wordt een blok hout van 12 à 15 c.M. hoogte op den kop van de zuigerstang gelsgd, waarna men den zuiger weer laat

opkomen. Het is duidelijk, dat de wagen dan wat verder omhoog gelicht wordt, evenveel als de dikte van het houtblok op den zuigerkop bedraagt. Nu kunnen de bokken doorsgeschoven worden, zoodat ze met hunne koppen onder de stelbalken komen.

De wagen staat dan op  $\pm 1500$  m.M. hoogte onder de stelbalken gemeten. Aan de andere zijde van het voertuig gaat men op dezelfde manier te werk. <sup>1)</sup>

Zooals uit de figuur te zien is, is op de koppen van de bokken een kort stukje  $\square$  ijzer geklonken, waarin een blokje hout komt te liggen, dat iets boven de flenzen van het  $\square$  ijzer uitsteekt. De stelbalk draagt dus op hout, om het verschuiven tegen te gaan.

Een ander bezwaar was, dat de zuiger niet gemakkelijk in den cylinder op en neer bewoog.

Nadat de in den vorm geperste manchets eerst ongeveer 20 minuten in cylinderolie gekookt was, werd deze voldoende soupel zonder zijn veerkracht te verliezen. De cylinder wordt behoorlijk gesmeerd en de zuiger loopt er nu gemakkelijk in op en neer, daarbij zeer nauwkeurig luisterend naar den meer of minder geopenden stand der regelkraan.

Men heeft het met eene geringe oefening geheel in de hand, het heffen en strijken sneller of langzamer te doen geschieden. Schokken treden, ook bij plotseling sluiten der kraan tijdens het strijken, nooit op want de cylinder werkt dan als luchtbuffer.

Gaat men de beweging van den bufferbalk na tijdens het lichten, dan blijkt dat deze zich niet volkomen vertikaal, doch volgens een cirkelboog opwaarts beweegt. De

<sup>1)</sup> Deze kleine complicatie in de werkwijze heb ik onder het betreffende hoofd niet vermeld, omdat zooals uit bovenstaande blijkt, zij kan vermeden worden, indien de werklieden geene grootte lichaamslengte hebben en de werkruimte onder den wagen niet wordt verkleind door daaronder bevestigde inrichtingen, b.v. remwerk.

afwijking van de verticale lijn is echter gering, en mocht men hierin al eenig bezwaar vermoeden, in de praktijk is er geen last van ondervonden.

De geheele installatie werkt thans zonder eenige stoornis en tot tevredenheid.

Het aantal geconstrueerd ijzeren draagbokken wordt voorloopig op 48 stuks gebracht.

Door het verwijderen van alle oude lichttoestellen en schragen wordt veel aan ruimte gewonnen en wordt de toegankelijkheid tot de voertuigen zeer verhoogd.

Verder zijn twee hef-cylinders met bijbehorende transportwagentjes gemaakt.

De kosten van aanmaak (zonder algemeene kosten) van een stel, bestaande uit vier draagbokken, hebben bedragen  $\pm f$  25.50 aan materialen en  $\pm f$  66.— aan arbeidsloon.

Voor een cylinder met wagentje stellen deze cijfers zich resp. op  $f$  141.— en  $f$  142.— (met inbegrip van de kosten van aanmaak van het gietmodel).

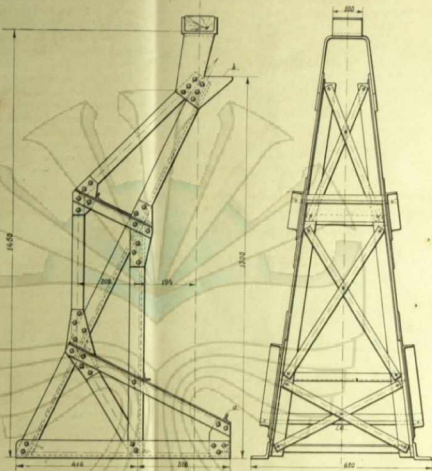
De tijden noodig voor lichten en strijken van twee-assige goederenwagens zijn in enkele gevallen gecontroleerd en de uitkomsten in onderstaande tabel opgenomen. In de daarin vermelde cijfers zijn begrepen de tijden voor alle uitsluitend bij het lichten en strijken noodige verrichtingen, zooals: onderbrengen van den cylinder, heffen, onderbrengen der draagbokken, verplaatsen van den cylinder enz.

Lichtmethode	Tijd noodig voor
Met handkracht	Lichten: 66 minuten
	Strijken: 45 "
Pneumatisch met gebruikmaking van de oude schragen enz.	Lichten: 25 "
	Strijken: 34 "
Pneumatisch met gebruikmaking van de nieuwe ijzeren draagbokken	Lichten: 9 "
	Strijken: 14 "

De geheele lichterij van het goederenmaterieel geschiedt thans op  $\pm 105$  M. spoorlengte met 16 man (werklieden en sjouwers).

Vóór invoering van het pneumatische licht-systeem waren  $\pm 200$  M. spoorlengte en 20 man noodig.

Er kunnen thans gemakkelijk bij voldoende toevoer van materieel, dat voor de periodieke lichting in aanmer-



Figuur 5. Geconstrueerd ijzeren draagbok, te plaatsen onder de steelbalken der gelichte voertuigen.

king komt,  $\pm 120$  voertuigen per maand behandeld worden.

Na indienststelling van de in aanmaak zijnde draagbokken, zoodat deze algemeen toegepast kunnen worden, zal de capaciteit der lichterij, zooals uit de cijfers in bovenstaande tabel valt af te leiden, nog stijgen.

Ten slotte zij de voor den lezer wellicht overbodige opmerking gemaakt, dat het pneumatische lichten niet iets is van den allerlaatsten tijd. In „Locomotieve Engineering“ van Maart 1894 (blz. 100) en Juni 1894 (blz. 197) kan men b.v. beschrijvingen van toestellen vinden, die met het hier behandelde in principe overeenkomen, en welke blijkens de daaromtrent gedane mededeelingen bij Amerikaansche spoorwegen in gebruik waren en goed voldeden.

Een der beschreven toestellen bestond uit twee Westinghouse-rencylinders, welke aan elkander verbonden waren en verplaatsbaar gemaakt met een soort van steekwagentje.

J. P. BOEZAARDT, w.i.

UTRECHT, November 1915.

## EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG-POLITIEK.

6

### DE SAMARANG-JOANA STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

III

Na 1902

Het aantal kilometers tram, dat einde 1902 bij de Maatschappij in exploitatie was, bedroeg ruim 87 km. Voorloopig werd niets daaraan toegevoegd. Voor de S.J.S. brak een tijdperk aan, waarin het bedrijf zich consolideerde en plannen tot uitbreiding achterwege bleven.

Voortgegaan werd met de werkzaamheden, noodig om de lijnen en het materieel geschikt te maken voor eene belading der wagens met 10 in plaats van met 8 ton. Uit dit tijdperk dateert ook de Nota van de S.J.S. — dd. 15 November 1904 — betreffende het doorgaand goederenverkeer over spoor- en tramwegen. Uitvoerige details kan men daarover aantreffen in het *Gedenboek der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij* (blz. 38 en 39 en bijl. III aldaar. <sup>1)</sup>)

Pas in 1911 kwam de uitbreiding van het net weder aan de orde.

De plannen door S.J.S. gemaakt kunnen gevoelig in drie deelen gesplitst worden.

Het eerste deel omvat de verlenging van het net in Oostelijke richting, het tweede de spoorverdubbeling tot Demak, het derde de electriciteits van het stadnet in Semarang.

Het eerste deel kwam reeds zeer uitvoerig ter sprake in de Hoofdstukken III en IV van „*Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 5* (de lijn Goendih—Soerabaja en hare zijtakken)”. Daar<sup>2)</sup> werd vermeld op welke wijze de plannen van den Resident GONGGRIP gedeeltelijk verwezenlijkt werden, hoe de S.J.S. concessie kreeg voor de lijn Lasem—Djatirogo (G.B. van 17 Juli 1912 No. 40) zie Bijlage III aldaar, hoe het stuk Lasem—Pamottan den 1sten Juni 1914<sup>3)</sup> in exploitatie kwam en hoe de maatschappij bij rekest van 6 Januari 1914 om intrekking van de concessieaanvraag Lasem—Leran (of Bendo) verzocht. <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Naar aanleiding van deze Nota werd het doorgaand goederenvervoer wettelijk geregeld. De daarvoor noodige wijziging van het Algemeen Tramwegreglement geschiedde bij Staatsblad 1905 No. 516, nader gewijzigd bij Staatsblad 1906 No. 415. Zoowel de Nota als het resultaat zijn uitvoerig behandeld in „*Een en ander over de verantwoordelijkheid van spoor- en tramwegen in N.-I. bij aanname, verloop en aflevering van Goederen*” door S. A. REITSMA, 1910 bl. 179 en bl. 240 t/m bl. 271.

<sup>2)</sup> De bij de ontgiening van gronden ten behoeve van deze lijn ondervonden moeilijkheden gaven met elders opgedane ervaringen van soortgelijken den hoofdvertegenwoordiger der 4 zustermaatschappijen op Java, den heer G. P. J. CASPERUS aanleiding zich tot den Gouverneur-Generaal te wenden met een rekest gedateerd 19 November 1913, handelende over eene wijziging in de wettelijke regeling van ontgiening ten algemeenen nutte. Het rekest (zie bijlage V) ging o.a. vergezeld van eene Nota, welke als bijlage 15 in het Jaarverslag der S.J.S. over 1913 is afgedrukt.

<sup>3)</sup> Zie hierover o.a. het *Verslag betreffende het spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië over 1914*, bladzijde 12, 13 en 14 en ook *Memorie van Antwoord* bij het wetsontwerp tot vaststelling der Indische Begroeting voor 1916. Handelingen St. G. II. Bijlage B. Gedr. St. 4. 42 ad. ondera. 252 bladzijde 91.

<sup>4)</sup> Zie „*Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 5* (de lijn Goendih—Soerabaja en hare zijtakken) Hoofdstuk III, noot 11.

Een definitieve beslissing is op dit verzoek nog niet genomen (zie het *Verslag betreffende het spoor- en tramwegen in N. I. over 1914* bladzijde 49).

Het tweede deel omvat de spoorverdubbeling tot Demak. Om hiertoe te geraken, bood de toenmalige hoofdingenieur van aanleg der S.J.S., de heer J. ANDRÉ DE LA PORTE den 30sten April 1912 den Directeur van Gouvernementsbedrijven de ontwerp-teekeningen ter goedkeuring aan. Deze Departementesch zag in de spoorverdubbeling meer dan een gewoon uitbreidingswerk en oordeelde dat een afzonderlijke concessieaanvraag noodig was. De aanvraag hiervoor werd daarop door de S.J.S. den 4den December 1912 ingediend (zie Bijlage VI). (Het Verslag betreffende het spoor- en tramwegen in N. I. over 1914 bevat op bladzijde 32 enkele foutjes).

De door den Directeur van Gouvernementsbedrijven voor de concessieverleening opgemaakte voorwaarden werden door den Directeur der S.J.S., den heer J. TH. GERLINGS oorspronkelijk onaannemelijk geacht, aangezien de nieuwe verbinding een blijvend onderdeel van de lijn Samarang-Joana zou moeten worden en niet een lijn met eigen yergunningsvoorwaarden. Later bood de heer GERLINGS nog mondeling aan om, in Nederland zijnde, een ontwerp-concessie samen te stellen, waarin alle lijnen der S.J.S. — ook de nieuw aangevraagde — waren opgenomen. In verband met de publicatie van een stel Ontwerpvoorwaarden, welke door de Regeering aan de verschillende particuliere spoor- en tramwegmaatschappijen voor advies werd toegezonden, werd van het kenbaar gemaakte plan afgezien en zijdens de maatschappij toegezegd, dat in een afzonderlijke concessieaanvraag zou worden berust. Later verklaarde de S.J.S. zich nog bereid om bij verleening van de concessie voor de gevraagde 2e railverbinding, op al hare lijnen, behalve op die in de stad, militair vervoer in het belang van 's Lands dienst te bewerkstelligen tegen den halven prijs der normale tarieven.

Bij besluit van 18 Juni 1915 No. 46 werd daarop de concessie verleend, welke echter nog niet aanvaard kon worden, aangezien over eenige punten der voorwaarden vorschil van opvatting bestond.

Het derde deel der uitbreidingsplannen betrof den aanleg en de exploitatie van elektrische tramlijnen in de gemeente Semarang, waarvoor de aanvraag den 23sten April 1912 werd ingediend. Aangezien het K.B. van 27 September 1910 No. 61 (Indisch Staatsblad No. 645) waarbij aan de gemeenten de bevoegdheid tot concessieverleening werd gegeven nog niet in werking trad, bracht de gemeente over de aanvraag slechts advies uit (raadsbesluit van 1 Augustus 1913) <sup>5)</sup>.

Over de electriciteitsplannen het volgende:

Bij de concessieaanvraag was een stel ontwerpvoorwaarden gevoegd, verder een nota waaraan het volgende ontleend is:

De aanvraag beoogde den aanleg van voorloopig de lijnen: 1e van Karangbidara over Djomblang naar Tjandi, welke met dubbel spoor zou loopen over Pandean,

<sup>5)</sup> Het K. B. van 27 September 1910 No. 61, waarover heel wat is te doen geweest, is sedert vervangen door het K. B. van 12 Juni 1915 No. 44. (Ind. Stbl. No. 506). Lid 2 van art. 2 luidt: „De aanleg en de exploitatie van tramwegen van uitsluitend of overwegend plaatselijk belang geschiedt door of krachtens concessie van de gemeente.” (Zie ook *Verslag betreffende het spoor- en tramwegen in N. I. over 1914* bl. 10).

Ambengan, Karangtoerie, Bangkok tot Djomblang, van hier met enkel spoor tot passer Tjandi; 2e een lijn op het Paradeplein aansluitende aan de sub 3 vermelde ringlijn en vandaar met dubbel spoor loopende door de Heerenstraat, Bodjongschen weg en Boeloe tot het Wester Bandjirkanaal (het laatste stuk voorloopig als enkel spoor) en 3e een enkel-sporige ringlijn van Karangbidara door de Heerenstraat, van-den-Burgstraat, Tawang en Gedangan, welke lijn slechts in ééne richting bereden zou worden. De totale lengte van het net zou 11 K.M. worden. De toelichting tot het ontwerp der concessie volgt als bijlage VII.

De gemeenteraad stelde het ontwerp der concessie in handen der z.g. Spoorwegcommissie, <sup>5)</sup> welke commissie den 7den December 1912 haar voorloopig verslag uitbracht bij monde van het raads- tevens commissielid, den heer D. J. A. WESTERVELD. De commissie was over de voorwaarden slecht te spreken. Na beoogd te hebben dat het trambedrijf juist te Semarang bij uitstek een gemeentebelang vertegenwoordigde, omdat een tramweg het ongezonde Semarang zou verbinden met het gezonde Tjandi, waar de gemeente uitgebreide terreinen bezat, waardoor Tjandi ook vestigingsplaats voor menschen met kleine inkomens zou kunnen worden, werd op de leemten in de concept-voorwaarden gewezen. Achtereenvolgens kwamen het tarief, de dienstregeling, loonen, arbeids- en rusttijden van het personeel en uitbreiding van het net in de toekomst ter sprake. Verdere bezwaren tegen het ontwerp waren volgens de commissie het beslist ontoereikende net en vooral de bepaling der naastingswaarde. De conclusie luidde, dat de gemeente het wellicht in hoofdzaak met de S.J.S. eens zou kunnen worden; kon dit niet geschieden, dan zou de Gemeenteraad ernstig dienen te overwegen wat te doen zou zijn. Een elektrisch tramnet, een vlug verkeersmiddel tusschen gezonde woonwijken en de oude stad of tusschen verschillende woonwijken onderling werd voor de gemeente meer dan een finantieel belang alleen geacht. Kon de S.J.S. niet geven wat de gemeente noodig had, n.l. een uitgestrekt tramnet, lage tarieven en verder concessievoorwaarden, die naast invloed van de Gemeente op de exploitatie, niet te bezwarende naastingsbepalingen zouden bevatten, dan zou gemeentelijke exploitatie de eenige oplossing zijn. En dan niet een exploitatie om winst te behalen, maar om in de behoefte van het verkeer te voorzien en om krachtig mede te werken tot dat, wat voor Semarang het eerst noodige geacht werd, n.l. verbetering van den allertruurigsten gezondheidstoestand. <sup>6)</sup>

Na eene bespreking met de commissie, waarbij ook 's Raads voorzitter tegenwoordig was, beantwoorde de

Directeur der S.J.S., de Heer J. Th. GERLINGS den 6den Januari 1913 No. 25 het schrijven der commissie bij zijnen brief No. 25. Bij missive van 4 Januari 1913 No. 12 was reeds aan verschillende bezwaren tegemoet gekomen.

Den 28sten Februari 1913 schreef de heer GERLINGS nogmaals aan de Spoorwegcommissie (No. 250), ditmaal naar aanleiding van een brief dier commissie van 23 Januari 1913 No. 19. Aangaande de wenschelijke lijnen werden bepalingen ontworpen opgenomen in de artt. 1, 1bis, 1ter, 13 en 18; ook omtrent de andere verschilpunten werden concrete voorstellen gedaan. (7) De heer GERLINGS eindigde:

„Het verschil, dat na de aangebrachte wijzigingen overblijft tusschen hetgeen de commissie wenscht en hetgeen de Maatschappij aanbiedt, kan in korte woorden als volgt worden aangeduid: Niettegenstaande de commissie, evenals de Maatschappij, verwacht dat het bedrijf gedurende een vrij langdurig aanvangstijdperk geen winst en vermoedelijk in den beginne zelfs verlies zal opleveren, verlangt zij toch dat de Maatschappij in dat tijdperk haar verlies nog zal verhoogen door afschrijving op den naastingsprijs en zich ook de gelegenheid zal benemen om het geleden verlies uit later te behalen overwipst goed te maken door de verplichting om ook die overwinst in de eerste plaats te bestemmen voor eene verhoogde afschrijving op den naastingsprijs.

Voorts verlangt de commissie voor de Gemeente de bevoegdheid om den aanleg van nieuwe lijnen op te leggen op voorwaarden waardoor de gelegenheid om tot een winstgevend bedrijf te komen aan de Maatschappij bij voortdurende zou kunnen worden ontfomen en zij zelfs met stijgende verliezen zou kunnen worden belast.

Het standpunt dat de Maatschappij hiertegenover inneemt is het volgende.

Buiten de Djomblang-lijn is te Semarang nog in geruimen tijd geen verkeer te verwachten, dat den aanleg van een elektrisch tramweginet rechtvaardigt.

Indien de Gemeente niettemin den aanleg van een elektrisch tramweginet wenscht en dit aan een concessionaris beschikt op te dragen, wordt deze met een groot risico belast uitsluitend in het belang der Gemeente.

Het is in dat geval billijk, dat de Gemeente een klein deel van het risico draagt, daarin bestaande dat buiten de afschrijving op de materiele rekening niet zal worden afgeschreven op den naastingsprijs zoolang er geen winst is. Het risico der Gemeente blijft dan nog gering, vergeleken met dat van den concessionaris.

De verplichte aanleg van nieuwe lijnen zonder opbrengstgarantie, terwijl het bestaande net, zelfs niet een matige rente van het kapitaal opbrengt, zou het bedrijf financieel onbestaanbaar maken. Niet alleen mag de concessionaris zich niet aan die kans bloot stellen, maar ook het werkelijk belang der gemeente wordt aldus niet bevorderd.

In een slotzin verklaarde de heer GERLINGS, dat zijne Maatschappij geen prijs zou stellen op eene concessie welke was ingericht naar de gezichtspunten der Spoorwegcommissie.

<sup>5)</sup> Deze raadscommissie bestaande uit de heeren F. K. J. BEUKEMA TOE WATER, D. J. A. WESTERVELD en Mr. C. P. VAN WINGAARDEN is niet te verwarren met de commissie, welke bij G. B. van 14 Mei 1912 No. 1 ingesteld was en welke diende o.a. om eenheid te brengen in de spoorwegtoestanden om en bij Semarang (zie hiervoor „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 5 (de lijn Goendih-Soerabaia en hare zijtakken)“ Hoofdstuk IV aldaar en het slot van ditz. hoofdstuk.)

<sup>6)</sup> In het Verslag betreffende het spoor- en tramweginet in Nederlandisch-Indië over het jaar 1914 zijn de onderhandelingen tusschen gemeente en S. J. S. verkort opgenomen (zie aldaar bladz. 29 e.v.)

<sup>7)</sup> Zie ook „Locale Belangen“, Orgaan van de Vereeniging voor Locale Belangen, 1e jaargang 1913-'14, bl. 52 en 54.

<sup>8)</sup> Idem bl. 130, 131 en 132.

Den 7den Mei 1913 bracht de Spoorwegcommissie bij missive No. 25 haar verslag aan den Raad uit (Gedr. Stukken No. 18)<sup>1)</sup>. In conclusie luidde dit, dat zij den Raad voorstelde te besluiten:

1e. aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal te berichten, dat de Gemeenteraad de door de S.J.S. ontworpen concessievoorwaarden voor een elektrisch tramwagennet te Semarang om de in het advies der Spoorweg Commissie vermelde redenen onaannemelijk acht en daarom vertrouwt, dat de door S.J.S. begeerde concessie niet zal worden verleend;

2e. aan de Spoorweg Commissie op te dragen een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van gemeentelijke exploitatie van een elektrisch tramwagennet of van particuliere exploitatie op voor de Gemeente aannemelijker voorwaarden dan thans door de S.J.S. worden aangeboden.

Den 25sten Juni 1913 onderwerp de hoofdvertegenwoordiger, de heer G. P. J. CASPERSZ, in zijne missive No. 497 de bezwaren der Spoorwegcommissie aan critiek. Hij kwam tot de slotsom, dat de S.J.S. niet tot verdere tegemoetkoming bereid was en besloot met de opmerking, dat het geheele object zóó weinig begerlijk was, dat als de S.J.S. niet reeds het plaatselijk stoomtrambedrijf exploiteerde, zij er niet aan zou denken zich als gegadigde voor de elektrische trams aan te melden.

De Voorzitter van den Gemeenteraad, de heer VAN DER ENT, deed den 7den Juli 1913 bij missive No. 59 de stukken aan den Gemeenteraad toekomen<sup>2)</sup>. Zijn advies was zeer tegemoetkomend, in elk geval heel wat minder streng tegenover de S.J.S., dan dat van de Spoorwegcommissie uit den Raad<sup>3)</sup>.

In de zittingen van den Gemeenteraad van Semarang van 30 Juli en 1 Augustus kwam de aangelegenheid in behandeling. Het was de heer WESTERVELD, die de eischen der Commissie handhaafde, tegen de bedenkingen

<sup>1)</sup> Zie het *Gemeenteblad* van Semarang, 7de Jaargang 1913 bl. 219 e. v. waarin de aan het advies van 7 Mei 1913 voorafgaande correspondentie tusschen de commissie en den heer J. Th. GERLINGS is opgenomen.

<sup>2)</sup> Zie *Gemeenteblad* van Semarang 7de Jaargang 1913. Gedrukt stuk No. 21 bl. 377 e. v.

<sup>3)</sup> Zeer scherp werd het advies der spoorwegcommissie aangevallen in de *Locomotief* van 29 Juli en 4 Augustus 1913. Doch ook op de voorstellen van de S.J.S. werd naar aanleiding van de som van f 460.500 (zie Hoofdstuk 1 noot 3) critiek uitgeoefend en wel in de volgende bewoordingen (Tweede Blad):

„Het viel ons alleen op, dat de commissie zoo weinig aandacht heeft geschonken aan de eischen der S.J.S. van f 460.500 als bouw voor de omzetting van hare onbeperkt durende concessie in een beperkte nieuwe. Iedere andere ondernemer zekt zij, zou die concessie van haar hebben moeten afkopen en de eischen van dit bedrag is volkomen normaal. Wij vinden dat niet. Het is nu eenmaal geen andere ondernemer die de electriciteits aanvaardt, maar het is de concessiehouder zelve. Het verschil is niet gering, zoodra als het verschil, indien men een zelf bezeten perceel verhuurt dan wel verkoopt aan een ander, die de verbouwing overneemt. De S.J.S. heeft zelve de electriciteits gereedschap en gevraagd en wenscht zelve hare stroomtracé op te heffen in de verwachting van latere meerdere winst, maar dan gaat het niet aan, om een lateren koper nog eens die oude concessie te laten betalen, zooda het ook niet opgaat om bij het overdoen van een verbouwen winkel óók nog eens te laten betalen de winsten, die met den vroegeren winkel hadden kunnen worden behaald. Trouwens, indien de S.J.S. met die 4<sup>e</sup> ton inderdaad vergoeding van winstvermindering bedoelt, dan is het een met haar overigens gerechtvaardigd commercieel standpunt strijdige en overigens ook dwaze Blantropie, die 4<sup>e</sup> ton ook in de afschrijving te begrijpen. Het is lang niet malsche vergoeding voor de oude concessie is een appendix, welke het best ware te verwijderen“.

van den Voorzitter en van de leden TH. W. L. STEINMETZ en Mr. C. P. VAN WIJNGAARDEN, die van het hardnekkig vasthouden aan de eischen niets anders verwachten, dan dat de onderhandelingen zouden afspringen en de elektrische tramplannen voor onbepaalde tijd verschoven zouden worden. Steun vond de heer WESTERVELD zoo goed als niet toen hij 2 amendementen op het advies van den Raadsvoorzitter voorstelde om n.l. te de gemeente medezeggenschap te geven in de regeling der arbeids- en rusttijden en van de arbeidsloozen van het personeel en 2e. de S.J.S. de verplichting op te leggen om 2 jaar na het in exploitatie brengen der hoofdlijnen een aanvang te maken met den aanleg der lijnen Boeloe-Katelan en Kerkstraat-Prauwenhaven en uiterlijk 14 jaar na genoemd tijdstip met den aanleg van een lijn van Karangsari naar het Bodjongpark, langs de Hoogenraadsdaan, de Sythofflaan en Randoesari. Tenslotte was hij de eenige tegenstander van het voorstel van den voorzitter, hetwelk in bijlage VIII is opgenomen<sup>4)</sup>.

Naar aanleiding van dat besluit zond de heer CASPERSZ dd. 6 April 1914 een Vertrouwelijke Nota aan den Voorzitter van den Gemeenteraad, aangevende de grondslagen der nieuwe voorwaarden, welke de S.J.S. bereid is aan te bieden ter erlanging der concessie voor de elektrische tram te Semarang, welke nota als bijlage I is opgenomen in aflevering 2 van het *Gemeenteblad* van Semarang over 1916.

De in die Nota vervatte voorstellen werden den 9en April d. a. v. door de spoorwegcommissie uit den Raad onaannemelijk verklaard, waarna 's Raads Voorzitter dd. 4 Mei 1914 aan den Hoofdvertegenwoordiger der S. J. S. tegenvoorstellen deed.

Nadat de Voorzitter van den Gemeenteraad bij schrijven van 4 September 1913 No. 14 de noodige stukken in handen van den Directeur van Gouvernementsbedrijven gesteld had, kwam aldaar het vraagstuk in behandeling, hetwelk tot resultaat had, dat den 13den Juni 1914 (missive No. 6901.1a.) de aangevulde en gewijzigde conceptvoorwaarden aan den Gemeenteraad teruggingen met verzoek om betreffende de wijziging in nader overleg te treden met den hoofdvertegenwoordiger der S.J.S.<sup>5)</sup>

Bij schrijven van 29 Mei 1915 werd vervolgens door de S.J.S. een nieuwe ontwerp-concessie bij den Raad ingediend, den 6en September volgde bericht (No. 453a), dat de door den grooten oorlog gewijzigde toestand van de geldmarkt de S.J.S. noodzaakte om de in de ontwerp-concessievoorwaarden genoemde rentevoet van 5%, op 6% te brengen (art. 1 lid e, h en j), zoodat de aanhef van artikel 1 lid l gelezen moest worden: „Dit percentage „van zes ten honderd wordt verminderd tot van vijf ten „honderd, nadat de nieuwe lijn vijf, en tot vier ten honderd, „nadat die lijn tien volle kalenderjaren enz.“

Tevens werd medegedeeld, dat „onder de tegenwoordige omstandigheden over plannen, welke uitvoering „een belangrijk kapitaal vereischt, zooda de onderhavige „tramwegaanleg, slechts onderhandeld kan worden onder

<sup>4)</sup> Zie ook *„Locale Belangen“*, 1e jaargang 1913—14 bl. 132, 133 en 134.

<sup>5)</sup> Bijlagen 2, 3 en 4 en aflevering 2 van het Semarang's *Gemeenteblad* van 1916 omvatten den bovenbedoelden brief van de spoorwegcommissie, de nota van den Voorzitter van den Gemeenteraad en de missive van den Directeur van Gouvernements Bedrijven den heer R. DE KAT.



„het voorbehoud, dat te zijner tijd het kapitaal tegen redelijke voorwaarden te verkrijgen zal zijn”.

Gelijkijdig werden de ontwerp-bepalingen voor hoofdstuk C (rollend materieel) der concessievoorwaarden aangeboden.

Tegen verschillende voorstellen van de S.J.S. had de spoorwegcommissie uit den Raad bezwaar — zie hare missive van 21 Januari 1916 opgenomen in aflevering 2 van Semarang's *Gemeenteblad* 1916, Gedrukt stuk No. 11. — Voornamelijk golden het de afschrijvingen, de bepalingen ten opzichte van de reserve-rekeningen en het tijdstip van aanleg van nieuwe lijnen. De Commissie voelde zich dan ook genoopt om den Raad te adviseeren de onderhandelingen met de S.J.S. af te breken en den Directeur van Gouvernements Bedrijven te berichten dat de Gemeenteraad niet bereid was tot overname van een concessie onder de voorwaarden als door de S.J.S. werden aangeboden. Aangezien de Commissie niet over de noodige gegevens voor een kostenberekening beschikte en de tijden er niet naar waren om een dergelijk groot werk te entameeren, werd wijders voorgesteld om de beslissing over het vraagstuk of overgegaan zou kunnen worden tot den aanleg van een gemeentelijk tramwegnet tot een later tijdstip uit te stellen.

Gaat de Gemeenteraad met dit voorstel accoord, dan zijn de plannen van de electricificatie van het S.J.S. stadstramwegnet voorloopig van de baan en blijft de oude toestand gehandhaafd. Het is toch te voorzien, dat geen andere gegadigde voor een electricisch trammet te Semarang zich zal opdoen.

Ten slotte nog een enkel woord over de Semarangse spoorwegtoestanden, voor zover de S.J.S. daarbij betrokken was. Nadat de S.C.S. plannen ingediend had — 9 Juni 1911 — voor den bouw van een nieuw personen-station op Pontjol, kwamen in den Semarangischen Gemeenteraad tal van stemmen op tegen de voorgenoemde verbindingen. De Technische Commissie, overwegende dat niet langer mocht worden voortgegaan met het beoordeelen van partiële verbeteringen in het spoorwegverkeer ter hoofdplaats Semarang, welke wellicht spoedig zouden blijken geene verbeteringen te zijn, achtte het noodig dat een speciaal onderzoek zou worden ingesteld naar den omvang en den aard van het toekomstig verkeer in Midden Java en naar de wijzigingen, welke diensentevolge de verkeers-toestanden te Semarang zouden ondergaan; daarom kwam het noodig voor om o.a. zich te wenden tot den Gouverneur-Generaal met het verzoek eene commissie te willen benoemen aan wie zou worden opgedragen:

- den Gemeenteraad voor te lichten omtrent de te verwachten en mogelijke wijzigingen der verkeers-toestanden ter hoofdplaats Semarang;
- het ontwerpen van een algemeen plan omtrent de richting van nieuwe lijnen en de wijziging van bestaande spoor- en tramwegwerken aldaar;
- de mogelijkheid te onderzoeken om te Semarang tot stand te brengen een station, waar alle lijnen der N.I.S. der S.J.S. en der S.C.S. te zamen zouden komen, waardoor het doorgaand personenverkeer tusschen Oost- en West-Java langs de Noordkust op afdoende wijze zou worden geregeld;

d. bij het ontwerpen van het plan, bedoeld sub b rekening te houden met den wensch van den Gemeenteraad van Semarang, dat het aantal overwegen tot een minimum wordt beperkt en aan het rangeeren op die overwegen voor goed een eind wordt gemaakt.

In de gemeenteraadszitting van 19 September 1911 werd hiertoe besloten, de Gewestelijke Raad betuigende in zijne zitting van 26 October 1911 hiermede zijne adhesie.

Als gevolg hiervan werd bij G. B. van 14 Mei 1912 No. 1 eene commissie ingesteld bestaande uit den Resident H. C. A. G. DE VOGEL, als lid tevens voorzitter en tot leden de toenmalige hoofdamtenaar ter beschikking der S.S., J. RADERMA, den voorzitter van den Gemeenteraad van Semarang P. W. K. KERN, den voorzitter van het Comité van Bestuur der N.I.S.M. Th. W. L. STEINMETZ, den hoofd-ingenieur der S.C.S. en S.J.S. J. ANDRÉ DE LA PORTE, het gemeenteraadslid F. K. J. BEUKEMA TOE WATER, den voorzitter van de Kamer van Koophandel M. C. BRANDES en tot plaatsvervangend lid, wanneer een der beide laatste heeren mocht ontbreken, den directeur der gemeentewerken F. RAAYMAKERS. <sup>13)</sup>

Den 17en Mei 1912 had de eerste vergadering plaats. Reeds dadelijk bleek dat de verschillende spoor- en tram-directies tot overeenstemming gekomen waren en dat het nieuwe N.I.S. station te Tawang in verbinding zou komen met het S.C.S. station te Pontjol en het station der S.J.S. in Oost-Semarang. Bij electricificatie der S.J.S. zou de tramlijn der S.J.S. van haar station over den Albon-Aloon naar Bodjong vervallen. De lijn van het S.J.S. station naar den Kleinen Boom zou den eersten tijd behouden blijven; het rangeeren bij den overweg van Pekodjan zou evenwel vervallen, doordat het plan bestond om Oostelijk van het S.J.S. station een rangeeremplacement in te richten, waar de treinen van Demak zouden arriveeren en vanwaar verbinding naar het Centraalstation gegeven zou worden.

In de 2e vergadering der commissie op 24 September 1912, kwam deze zaak opnieuw ter sprake. Men oordeelde, dat het wenschelijk was, dat de reizigers van Demak tot het bestaande Centraalstation der S.J.S. zouden kunnen doorreizen, doch dat een directe verbinding van het te bouwen verdeelstation naar de Noordelijkste smalsporen van het Centraalstation te Tawang ten behoeve der doorgaande reizigers zou moeten worden gebouwd.

Onderwijl had de Commissie uit den gemeenteraad, welke, tot taak had, „gegevens te verzamelen voor een aan den Gemeenteraad van Semarang voor te leggen praedivies, gaande de Spoor- en tramweg-toestanden ter hoofdplaats Semarang” (ingesteld bij besluit van den Voorzitter van 18 Juli 1912 No. 133) een ongedateerd verslag aan 's Raads Voorzitter ingediend, waarin de beide

<sup>13)</sup> Door vertrek van verschillende commissieleden is de samenstelling langzamerhand geheel veranderd. Bij diverse besluiten had de noodzakelijke vervanging der naar elders vertrokken leden plaats.

Later werd op instigatie van het commissielid BEUKEMA TOE WATER aan de Regeering machtiging gevraagd om het mandaat der Commissie uit te breiden, in zoverre, dat zij zich ook in meer algemeenen zin zou bezig houden met de verkeers-toestanden in Midden Java, welke in het belang van Semarang wenschelijk worden geoordeeld, (bewilligd bij Miss. ten G.S. van 30 Januari 1913 No. 265).

rapporten der Commissie van G.B. van 14 Mei 1912 No. 1 aan een minutieuse critiek werden onderworpen. <sup>13)</sup>

Het 31 bladzijden tellende rapport met 16 bijlagen kan hier niet gedetailleerd besproken worden. Ik neem alleen de resumptie over, voorkomende op bl. 28 e.v. De commissie uit den Gemeenteraad, de heeren BEUKEMA TOE WATER, WESTERVELD en VAN WIJNGAARDEN, constateerde het volgende:

- 1e. dat het verkeer in het laatste 10-tal jaren zeer belangrijk is toegenomen, zoodat ook in de naaste toekomst met eene belangrijke uitbreiding daarvan is rekening te houden;
- 2e. dat de aanleg van nieuwe lijnen en de totstandkoming der doorgaande ééndaagsche verbinding Batavia—Semarang—Soerabaja ook tot vermeerdering van het verkeer te Semarang zullen bijdragen;
- 3e. dat de spoedige totstandkoming van de ééndaagsche verbinding Batavia—Semarang—Soerabaja, zoolow voor de steden aan de eindpunten als voor alle tusschenliggende plaatsen van veel belang is te achten;
- 4e. dat omtrent de mogelijkheid van den aanleg eener lijn van Semarang naar Willem I niets bekend is, zoolang de daarop betrekking hebbende gegevens niet zijn verzameld, zoodat er reden is de N.I.S.M. te verzoeken de opname dier verbinding te willen doen verrichten;
- 5e. dat de omstandigheid, dat te Semarang lijnen van 2 verschillende spoorwijken samenkomen, de oplossing van het verkeersvraagstuk aldaar ingewikkeld maakt en in het bijzonder de bediening der havens bemoeilijkt, zoodat ombouw van de breedspoorlijn Semarang-Vorstenlanden der N.I.S.M. in een spoorlijn van normale breedte de regeling der verkeerstoestanden te Semarang belangrijk zou vereenvoudigen;
- 6e. dat de samenwerking en het onderling overleg tusschen de betrokken maatschappijen eerst onder invloed der publieke opinie is tot stand gekomen nadat verschillende werken door de betrokken maatschappijen in uitvoering waren genomen, zoodat daarmee op de vaststelling van een algemeen plan voor de spoor- en tramweg-verbindingen ter hoofdplaats Semarang werd vooruitgelopen;
- 7e. dat het geleverde ontwerp voor de spoor- en tramwegverbinding te Semarang als een compromis van de belangen der betrokken Maatschappijen is te beschouwen, waarbij elke Maatschappij hare eigen emplacementen en verbindingslijnen behoudt;
- 8e. dat door het geheele railverkeer binnen de grenzen der Gemeente onder één beheer te stellen bij een z.g. Terminus Co., het vraagstuk en daarbij de regeling van het verkeer belangrijk vergemakkelijkt zouden worden;
- 9e. dat doorvoering van de lijn der S.C.S. van West naar Oost langs een tracé dat zuidelijk van de bebouwde kom der Gemeente loopt, aan het publiek verkeer de minste last zou veroorzaken;

<sup>13)</sup> Zie Gemeenteblad van Semarang, 7e Jaargang 1913. Gedrukt stuk No. 1.

10e. dat wegens de omstandigheid, dat de uitvoering der verschillende werkzaamheden reeds zoover is gevorderd, verlating van het ten deele in uitvoering genomen plan, met onoverkomelijke bezwaren zou gepaard gaan;

11e. dat daarom het bestaande plan der spoor- en tramwegverbindingen in hoofdzaak is aan te houden met wijzigingen echter van die onderdeelen, welke aan het publiek verkeer belangrijk last zullen veroorzaken;

12e. dat daartoe de volgende veranderingen in het ontwerp moeten worden aangebracht;

a. opheffing van het bestaande stationsemplacement der S.J.S. te Djoematan<sup>14)</sup>;

b. het opbreken van de bestaande lijn der S.J.S. van dit emplacement door de Westerwalstraat naar Sleko en Kalibaroo Oost, terwijl voorts als belangrijke verbeteringen zijn te beschouwen:

c. de opstelling van de verbinding Pontjol—Sleko—Tawang alléén voor personenreinen en daarmede in verband het vervallen van de verbinding Sleko—goederenverdeelplacement en

d. de aanleg van een lijn van Pontjol over de brug over het Havenkanaal naar het goederenverdeelstation waarlangs de goederentreinen der S.C.S., de Oosterzijde der Kalibaroo kunnen bereiken en verbinding met de lijnen der S.J.S. wordt verkregen;

13e. dat de overwegen, welke naar het oordeel der Gemeente daarvoor in aanmerking komen, middels een afsluithek zijn af te sluiten en dat rangeeren over deze overwegen niet mag worden toegelaten, terwijl dient te worden nagegaan of over den overweg in den weg naar het Zeestrand een brug voor gewoon verkeer kan worden gebouwd;

14e. dat tijdens den aanleg der werken met de eischen van het publiek verkeer rekening moet worden gehouden, terwijl het ontstaan van poelen en plassen, ook tijdens den aanleg, met het oog op de volksgezondheid moet worden vermeden;

15e. dat hieruit moge blijken, dat onze Commissie zich niet meent te mogen vereenigen met het advies uitgebracht door de Commissie, aan welke bij Gouvernements Besluit van 14 Mei 1912, No. 1, werd opgedragen advies uit te brengen, betreffende de bestaande spoor- en tramwegtoestanden ter hoofdplaats Semarang en de middelen, die ter verbetering dienen te worden aangewend.

Zij gaven daarop den gemeenteraad in overweging hare bezwaren aan de Regering voor te leggen met verzoek bij het nemen eener beslissing daarmede rekening te houden.

Den 8en Februari 1913 diende de Voorzitter van den Gemeenteraad van advies (bij diens schrijven No. 74) <sup>15)</sup>

In hoofdzaken vereenigde de heer VAN DER ENT zich met de zienswijze der Commissie, doch voegde daaraan eenige beschouwingen toe, welke als bijlage IX zijn opgenomen.

Kort daarop werd besloten het praeadvies der commissie aangevuld met het advies van den Voorzitter aan de

<sup>15)</sup> Zie Gemeenteblad van Semarang, Zevende Jaargang 1913. Gedrukt stuk No. 9 bl. 121 t/m. 127.

Regering over te leggen. Het gemeenteraadslid de heer D. C. BUURMAN diende nog een afzonderlijke nota in (bijlage X).

Op de 3e vergadering der Commissie van G. B. van 14 Mei No. 1—3 April 1913—bleek, dat de bedoeling der S.J.S. niet was om de boomlijn zonder meer bij de electricatie te doen vervallen, doch dat het plan bestond om een oplossing te geven, waardoor de lijn naar de Kleine Boom overbodig werd. Door wijziging in het plan der sporen aan de Oostzijde van het Nieuwe Havenkanaal zou de lijn van het Centraal Station der S.J.S. tot Sleko kunnen vervallen. Tevens vond het bovenvermelde besluit van den Gemeenteraad behandeling, waarin o.a. de wensch der gemeentelijke spoorwegcommissie uit den Raad geformuleerd was om het S.J.S. station te Djoernatan te doen vervallen, tegelijk met de lijn van dat station naar Sleko en het Nieuwe Havenkanaal-Oost; ook kwam het plan-BUURMAN ter sprake.

Of tenslotte een nadere beslissing werd genomen is d.z. niet bekend. <sup>13)</sup>

S. A. REITSMAN.

*Afdelingschef der S.S.*

WELTEVREDEN, 23 Maart 1915.

(bijgewerkt tot begin 1916.)

BIJLAGE V  
Aan

*Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal  
van Nederlandsch-Indië.*

Geeft met eerbied te kennen de ondergeteekende GEORGE PIETER JOHAN CASPERSZ, Hoofdvertegenwoordiger van en alzoo handelende voor en namens de te 's-Gravenhage gevestigde naamloze vennootschappen Samarang-Joana, Oost-Java-, Serajodjal- en Samarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappijen;

dat deze Maatschappijen belangrijke werken tot uitbreiding en ombouwing harer stoomtramwegen in verschillende deelen van Nederlandsch-Indië hebben voortgenomen en in uitvoering genomen; dat zij daarbij allerwege stuiten op de moeilijkheid om binnen redelijken tijd de beschikking over den voor de werken benodigden grond te bekomen;

dat die moeilijkheden meer en meer blijken niet voor oplossing langs minnen weg vatbaar te zijn, zelfs bij aanbieding van ruime vergoeding;

dat de eisch om voor dit doel gebruik te maken van het rechtsmiddel van onteigening ten algemeene nutte dientengevolge steeds meer op den voorgrond treedt, hetgeen in de toekomst, bij de toenemende behoefte aan openbare werken, in klimmende mate het geval zal zijn; dat het middel van onteigening ten algemeene nutte echter thans veelal het beoogde doel mist wegens het daarmede verbonden tijlverlies;

dat requestant de bezwaren en de middelen, waardoor deze ondervangen kunnen worden, heeft nedergelegd in eene hieraangehechte nota, aan den inhoud waarvan hij zich korthedshalve refereert;

dat, zooals daaruit blijkt, de bezwaren, welke het rechtsmiddel van onteigening ten algemeene nutte aankleven, door tusschenkomst van den wetgever kunnen worden opgeheven;

<sup>13)</sup> Op verzoeken om inlichtingen werd slechts bericht ontvangen dat „alles nog in de lucht hing“, „dat het vraagstuk in studie was“ enz. Tot mijn spijt al dat onderdeel der spoor- en tramweggeschiedenis enigszins moeten eindigen als het lied, dat als een nachtkraak uitging.

Wellicht bestaat er later gelegenheid den draad, dien ik hier loslaat, weder op te nemen. Tenminste wanneer en na den oorlog tegeen blijken prijs mer geld los komt om de grootscheepsche plannen uit te voeren . . . en de Semarangsche Commissie niet al te veel redeneeren.

dat requestant gemeend heeft in het belang eener vruchtbare behandeling dezer aangelegenheid te handelen door bij de nota tevens te voegen het ontwerp eener wettelijke regeling ter verwezelijking van de in de nota neergelegde desiderata.

Redenen waarom requestant in hoedanigheid voorschreven zich tot Uwe Excellentie wendt met het eerbiedig verzoek het daaraan te willen leiden, dat in de wettelijke regeling van de onteigening ten algemeene nutte zoodanige wijziging wordt gebracht, dat dit middel zijn nuttige werking kan uitoefenen zonder dat het een voor het uit te voeren werk schadelijk verlies van tijd medebrengt.

Hetwelk doende,

*De Hoofdvertegenwoordiger der Samarang-Joana-  
Oost-Java-, Serajodjal- en Samarang-Cheribon  
Stoomtram-Maatschappijen,  
(w.g.) G. P. J. CASPERSZ.*

SEMARANG, 19 November 1913.

NOTA

over de bezwaren verbonden aan de wettelijke regeling der onteigening ten algemeene nutte.

Het voorschrift van art. 77 Regeringsreglement heeft ten gevolge, dat degeen, te wiens verpoeke ene verklaring is afgekondigd, dat het algemeene nut onteigening van de daarbij aan te duiden percelen vordert, de beschikking over die percelen niet kan bekomen dan nadat de bij rechterlijk gewijsde vast te stellen schadeloosstelling voldaan is. Dit gevolg doet zich in de praktijk als een gewichtig bezwaar gevoelen, omdat aan de vaststelling van het bedrag der schadeloosstelling de bij de Onteigenings-ordonnantie van Staatsblad 1864 No. 6 voorgeschreven procedure heeft vooral te gaan. Bestaande uit een gedeelte, dat ten doel heeft om tot de eindaanwijzing van de te onteigenen percelen te geraken en tot het gebied der administratieve macht behoort, en een tweede gedeelte, dat zich bij de rechterlijke macht afspeelt, geeft deze procedure, niettegenstaande de uit de Onteigenings-ordonnantie sprekende zorg van den wetgever om de termijnen te bekorten, alle aanleiding om in hooge mate tijdrovend te worden. De ervaring leert, dat de partij, die van het middel van onteigening ten algemeene nutte gebruik maakt, zich heeft voor te bereiden op een tijlverlies van ten minste één à twee jaren. Waar voor de onteigening de procedure bij de Europeesche rechtbanken gevolgd moet worden, moet de termijn, op grond van de onderverinding der laatste jaren omtrent den gang der rechtspraak hier te lande, zelfs op een minimum van twee jaren worden gesteld.

Om deze reden werd tot dusverre in de praktijk van het middel van onteigening ten algemeene nutte niet dan als een uiterste redmiddel gebruik gemaakt en getoetsen belanghebbenden zich zoo noodig liever een geldelijk offer buiten verhouding tot de onteigeningswaarde van de door hem benoemde percelen boven het vooruitzicht een belangrijk onophoudt in den geregelden voortgang van het werk te moeten ondervinden. Met name hebben de door adressant vertegenwoordigde maatschappijen in den regel dezen weg gevolgd om in het bezit te komen van de tot uitvoering harer werken onmisbare gronden.

Hoe belangrijk de geldelijke offers zijn, die deze maatschappijen zich in den laatste tijd getroost hebben om het tijlverlies, aan de onteigenings-procedure verbonden, te voorkomen, moge geïllustreerd worden met het feit, dat de Samarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij alleen voor den minnelijken afkoop der gebruiksrechten van de door Inlanders geoccupeerde gouvernementgronden, benodigd voor den aanleg van het nieuwe station benoerden Pontjol te Semarang, in 1910 en 1911 heeft besteed een totaal bedrag van *f* 256.422,08<sup>1)</sup> voor eene totale oppervlakte van 94.266 M<sup>2</sup>.

Voor den afkoop alleen der gebruiksrechten, ongeacht alle kosten, is hier dus besteed *f* 2,72 per M<sup>2</sup>, terwijl de werkelijke waarde van den grond in volien eigendom, op die plaats te stellen is op hoogstens *f* 1,25 per M<sup>2</sup> eer minder, doch in geen geval meer.

De praktijk blijkt echter meer en meer tot nog andere ongewenschte gevolgen te leiden. Derde belangen, vreemd aan de bij de onteigening betrokken partijen, zien er thans voordeel in zich

in de ontginning te mengen. De speculatiegeest vindt in de ontginning van grond voor openbare werken een winstgevend arbeidsveld door aan Inlanders en andere weinig kapitaalachtige belanghebbenden bij te ontginnen gronden voorschotten te uitstrekken onder beding, dat de voorschotnemers zich bij de uitoefening hunner rechten op den grond door hen, voorschotgevers, laten leiden.

Voorbeelden van deze praktijken heeft de ondervinding der Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, bij het verkrijgen van gronden voor de verbetering der spoor- en tramwegtoestanden te Semarang, zowel als elders, in grooten getale opgeleverd, en tekenen is daarbij gebleken, dat Chineseche, Arabische en ook Europeesche speculanten geen middelen ontzien om zich door niets gerechtvaardigde voordeelen te verzekeren, welke dan bovendien in het geheel niet ten goede komen aan de Inlandsche eigenlijke rechthebbenden op den grond.

Zoo wist een Arabier te Semarang, Sech Djsjar bin Abdullah Abdat, zoodra door noodzakelijke opmetingen de richting van het tracé benoorden Pontjol bekend was geworden, de rechten van eene Inlandsche vrouw op een stukje onbewoonbaren moerasgrond van 1885 M.<sup>2</sup> af te koop voor f. 188,50; hij liet het terrein ommefen, en verkreef het in 1911 van de Regering in eigendom, en vraagt thans voor dat stuk grond, dat gedeeltelijk geëncleuveerd ligt in het door de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij verkregen terrein, een prijs neerkomende op f. 12 per M.<sup>2</sup> Ondanks twee-jarige onderhandelingen is het niet gelukt dezen vraagprijs tot een eenigzins redelijk peil terug te brengen.

Een tweede voorbeeld eveneens met Semarang, betreft een geheel in het door de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij benoorden Pontjol reeds verkregen terrein geëncleuveerd liggend stuk gouvernementgrond, voor den afstand waarvan aan die maatschappij reeds in 1912 met de, ook bij het Dewa-bestuur als zoodanig bekende Inlandsche rechthebbenden, Mbok Prawiroastoro c.s., overeenstemming tegen redelijken prijs werd verkregen. Op den dag, waarop de uitbetaling zou plaats hebben, deed zich echter een beruchte Inlandsche zaakwaarnemer te Semarang, zekere Mian, op, die op grond van eene notarieele koopacte beweerde de rechthebbende op den grond te zijn. De koopacte bleek valseh te zijn in zover, dat een der als verkooptster daarin gefungeerde hebbende vrouwen, van wie daarin gezegd is dat zij als weduwe van haar overleden echtgenoot made gerechtigd was tot de verkochte gebruiksrechten, op het moment van het Verlijden der acte volstrekt geen weduwe was, en dat de man, zij wiens nalatenschap zij geërfd zou hebben, op dat oogenblik nog in leven was. Bovendien is gebleken, dat in elk geval niet alle gerechtigden tot het erf bij de koopacte zijn verschenen, en dat de verschenen personen gemeend hadden eenvoudig een geldleening aan te gaan en omtrent den waren aard der acte in het onzekere zijn gebleven. Zoodra echter aan Mian bleek, dat de gezamenlijk gerechtigden den grond wilden verlaten tegen de met de maatschappij overeengekomen schadeloosstelling, deed hij het erf door een zijner creaturen occuperen, die daarvan door de rechthebbende uit vrees niet wordt verwijderd, en is in het totnogtoe onmogelijk gebleken, zelfs tegen een geldelijk offer ten behoeve van Mian, den grond ontruimd te krijgen.

Een derde voorbeeld betreft een door Inlanders geoccupeerd terrein te Kaliwengoe binnen het door de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij benoemd rayon. Omtrent den afstand werd met de Inlanders overeenstemming verkregen. Toen echter mengde zich een drielat Arabieren, Said Achmad bin Indjen c.s., in de zaak, die eene notarieele acte toonden, waaruit zoude blijken, dat zij de rechten der Inlanders voor f. 1100 hadden afgekocht, terwijl zij bleken inderdaad slechts f. 20 aan die menschen te hebben uitgekeerd. Voor het verder beloop dezer zaak moog worden verwezen naar het door den Chef der Exploitatie van de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij ter zake aan de Regering gericht request van 7 December 1911, waarop is gevolgd het Gouvernementsbesluit van 22 Maart 1912 No. 326, waarbij afwijzend op genoemd request is beschikt. Ingevolge een schrijven van den Resident van Semarang dd. 17 Januari 1913 No. 1600:13 aan den Assistent-Resident van Kendal werd nadien echter aan de maatschappij medegedeeld, dat zij op haar verzoek, gedaan bij boven-

genoemd request van 7 December 1911, kon terugkomen, bijaldien de aangevraagde grond inmiddels reeds door haar geoccupeerd was. Van genoemd stukken zijn afschriften aan deze nota toegevoegd.

Dat ook nog elders dergelijke ondervindingen zijn opgedaan blijkt uit een hierondervervolgd extract uit een terzake door den Hoofd-ingenieur, Chef van den Aanleg der Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij uitgebracht rapport omtrent te Tegal ondervonden moeilijkheden.

„Toen in 1910 een groot complex sawah- en kamponggrond benooid was voor den bouw van het nieuwe hoofdbureau te Tegal, den aanleg van de nieuwe stadswijk aldaar, en van den toegangsweg daarheen en naar het nieuwe station, werden zeer groote moeilijkheden ondervonden van een zekeren VAN LEEUWEN, z.g. procureur-bamboe, die de gemachtigde was van een 6- à 8-tal Inlanders, opgezeten van een gelijk aantal verspreid gelegen kleine percelen, met zorg uitgezocht over den strook grond tusschen den Aloun-aloun en het tegenwoordige stationsplein.

„Blijkens inlichtingen, welke ik van den Controleur B. B. RADERSMA mocht ontvangen, was deze VAN LEEUWEN met de genoemde Inlanders bij notarieele acte overeengekomen, dat hij bij den verkoop hunner percelen voor hen als zaakgelastigde zou optreden, terwijl voorts in de overeenkomst was nergelegd, dat de Inlanders zware boeten zouden belopen, indien zij buiten zijne bemoeiingen tot verkoop overgingen”.

„Het door deze percelen bestreken terrein is nog steeds niet in handen onzer maatschappij, die den hoofdtoegangsweg naar haar station dienstgevolgde tot dusverre nog niet heeft kunnen aanleggen.

„Ten elde onafhankelijk daarvan het station te gelegener tijd in gebruik te kunnen nemen, wordt thans de toegang verkregen langs evenwegen, welke tot dit doel tot 6 Meter zijn verbreed.

„De ten behoeve dezer verbreding benodigde gronden werden met behulp van den Assistent-Resident van Tegal aangekocht; voor den te maken hoofdtoegangsweg zal echter waarschijnlijk ontginning ten algemeenen nutte moeten volgen. 1)

„Het groot de invloed van dergelijke procureurs-bamboe op de bevolking is, moge voorts nog daaruit blijken, dat, toen ik een nabijgelegen stuk sawah- en kamponggrond voor denzelfden aanleg wenschte te koop, waarin geen percelen waren gelegen over welke VAN LEEUWEN zich de machtiging tot verkoop had verkreef, niettemin de door mij belaste tusschen-persoon niet in dien aankoop slaagde, voordat hij aan VAN LEEUWEN eene zekere som gelds had doen uitkeeren, waarvoor deze de verplichting op zich nam, zich in dien aankoop niet te mengen.

„Ik ben eerst toen tot redelijke prijzen geslaagd.

„Een ander voorbeeld is de praktijk van den beruchten geldscheiter MARTHURUS.

„Ten behoeve van de aansluiting met de lijn Tegal-Brebes waren van uit het nieuwe station Tegal een drielat verschillende tracés opgemeten.

„Bedeelde MARTHURUS heeft toen kans gezien, door het geven van voorschotten aan Inlanders zich invloed te verzekeren over een aantal erven, zoodanig gelegen in de nabijheid van het station, dat elk der drie tracés steeds enkele moest snijden, waardoor de aankoop per voor genoemde lijn benodigde gronden niet weinig is bemoeilijkt”.

Het stellen van overdraven eischen voor den afstand van grond ter uitvoering van werken van algemeen nut geschiedt ook in toenemende mate van de zijde der groote grondeigenaren, thans meereendeels zeer goeode Chinesezen, die, gehecht aan hun grondbezit en weinig vatbaar voor overwegingen van algemeen belang, hunne eischen niet regelen naar de waarde van den grond, of de veelal zeer geringe opbrengst daarvan, maar uitsluitend naar de schade, die de ontginningende partij van vertraging heeft te duchten.

Ook voorbeelden hiervan heeft de ondervinding, door de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij opgedaan te Semarang, verscheidene opgeleverd. Met de Chineseche eigenaren van de

1) De ontginning ten algemeenen nutte is intusschen aangevraagd bij request aan den Gouverneur-Generaal dd. 17 September 1913.

meereendeels zeer geringe opbrengsten gevende gronden, ten aanzien waarvan bij Staatsblad 1913 No. 250 het algemeen uit der ontgenging is vastgesteld, heeft de maatschappij het ondanks herhaalde pogingen zelfs niet kunnen brengen tot regelmatige onderhandelingen omtrent den afstand van den grond. Sterk in de overtuiging, dat de maatschappij het niet dan in den uitersten nood tot een reeks van langdurige processen zal laten komen, ontwijken zij stelselmatig iedere ernstige onderhandeling, en weigeren zelfs eenigen bepaalden vraagprijs te noemen.

Een andere Chinese, Directeur van de in Chinese handen zijnde Maatschappij tot exploitatie van landrijken en andere vastigheden TAN KING HOEI vraagt voor een volkomen waardeeloos stukje ziltigen moerasgrond bij Darat te Semarang, benodigd voor de omlegging van de lijn naar de Westzijde van het nieuwe havenkanaal, niet minder dan f 150 per M<sup>2</sup>, en weigert elke verdere onderhandeling op redelijke basis.

Bij het toenemend aantal werken van openbaar nut wordt de kans op het behalen van grove winsten uit deze bron zoo groot, dat de eigenaars er meer voordeel in zien hunne eigendommen nagenoeg renteloos te laten liggen dan te streven naar een meer productief gebruik.

Bovendien werkt nog een andere factor, gevolgd van specifiek Indische toestanden, mede om aan dengene, die gronden noodig heeft tot het tot stand brengen van werken van algemeen nut, hindernissen in den weg te leggen, wier opruiming met kostbaar tijdverlies gepaard gaat.

Het zijn n.l. de verwarde toestanden op agrarisch gebied hier te lande heerschende, gepaard aan het ontbreken van volledige kadastrale meting van alle gronden, die den ondernemer van een werk van algemeen nut telkens plaatsen voor bijna niet op te lossen problemen, waar het geldt te bepalen wie als rechthebbende op den grond is aan te merken.

Te Poerwodadi doet zich bijvoorbeeld het geval voor, dat de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij Gouvernementsgronden voor hare werken behooft, door Chinezen onwettig geoccupeerd.

De occupanten willen die gronden slechts verlaten tegen betaling van zinloos hoge prijzen. Een verzoek van de Maatschappij om tot ontgenging dier gronden te mogen overgaan, heeft geleid tot eene briefwisseling met het Departement van Gouvernementsbedrijven, waarin bij missive van den Directeur van dat Departement d.d. 28 October 1912 No. 12311.S, van welke eveneens een afschrift hierbij is gevoegd, aan den Chef der Exploitatie van genoemde Maatschappij is te kennen gegeven, dat naar de meening der regering ontgenging ten aanzien van die gronden niet te pas komt, tenzij mocht blijken dat de occupanten daarvan door verjaring den eigendom mochten hebben verkregen, terwijl indien zulks niet het geval is, de ontruiming van den grond bij den rechter gevraagd moet worden.

Het behoeft voor ingewijden geen betoog, dat de Maatschappij hier voor eene impasse is geplaatst. Dat het, dsargelaten de onteikeheid omtrent de beantwoording der juridische vraag of eigendom van Gouvernementsgrond wel door verjaring kan worden verkregen, onmogelijk is te doen blijken of van dergelijke verjaring sprake is, staat vast voor ieder, die wel eens de behandeling van grondwesties voor landraden hier te lande heeft gevolgd, waarbij het mogelijk blijkt omtrent elke willekeurige voorstelling van het verloop der rechten op grondstukken gedurende de laatste 20 of 30 jaren zooveel bevestigende getuigenissen bij te brengen als de belanghebbende kan en wil betalen.

Ondergeteekende mag ook niet nalaten in dit verband te wijzen op de stotalinea van de aangehaalde missive van den Directeur van Gouvernementsbedrijven, waarin betoogd wordt dat de opzegging van Gouvernementswege van hun recht aan bezitters van grond in recht van opstal, hier en daar te Poerwodadi gelegen tusschen de vorenbedoelde onwettig geoccupeerde gronden, niet zou nalaten deze occupanten tot matiger eischen te brengen. Dat betoog wase misschien ten tiental jaren geleden ten aanzien van Java's binnenland op zijn plaats geweest. In casu heeft echter de opzegging aan de opstalhouders niet den minsten invloed op de eischen der overige occupanten van gronden te Poerwodadi uitgeoefend.

Tevens moge hier de opmerking eene plaats vinden, dat eene

regelmatige afdoening van zaken vordert, dat de verklaring van algemeen nut, bedoeld in artikel 6, zoonede de aanwijzing van de percelen, bedoeld in artikel 11 der Onteigeningsoordonnantie in voorkomende gevallen door de Regering worden verleend, indien slechts vaststaat, dat het werk, ten behoeve waarvan de verklaring wordt aangevraagd, volgens het oordeel der Regering ten algemeene nutte strekt, en dat de aangewezene percelen voor dat werk benodigd zijn. Genoemde verklaring en aanwijzing zijn echter niet afhankelijk te stellen van een onderzoek naar den aard van de op die gronden uitgeoefende rechten, gelijk bij de bovenbedoelde onteigeningaanvraag van de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij geschiedde. De vaststelling en waardering van die rechten toch dient te geschieden in het geding van ontgenging voor den rechter volgens hoofdstuk III der Onteigeningsoordonnantie.

Min of meer analoog aan het vorenbedoeld geval te Poerwodadi is dat, hetwelk zich bij Lasem, ter plaatse waar aldaar een nieuw station moet worden gebouwd, voor de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij voordoet.

Het geldt daar een stukje grond, waarop eenige Chinezen aanspraak maken krachtens eene eigendomsacte van 1877, waarbij op naam van een sedert lang overleden Chinees Liem Tik Ho is ingeschreven de grond, bedoeld in een meetbrief van 1870, die geen enkel gegeven bevat ter aansluiting aan andere metingen, zoodat het kadaster verklaard heeft de ligging van het daarin bedoelde stuk grond op het ierrein niet te kunnen aanwijzen. Verre afstemmingen van voormelden overleden Chinees maken nu, op grond van yage verklaringen van een paar oude Javanen, aanspraak op een deel der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij benodigd stuk grond, bewerende dat dit is het in den meetbrief bedoelde. De maatschappij staat voor het onoplosbaar probleem om, zonder behoorlijke gegevens, te beslissen of zij ontgenging moet vorderen, aannemende dat de beweringen der bedoelde Chinezen juist zijn, dan wel zich op het standpunt moet stellen, dat de doos, haar benodigde grond niet binnen den meetbrief valt, dus staatsdomin is, dat zij in gebruik kan aanvragen. Wil zij echter binnen redelijke tijd de feitelijke beschikking over den grond hebben, dan zal zij ten slotte ook hier verplicht zijn aan de waarde van den grond absoluut ongeveerdigede financieele offers te brengen.

Uit de bovengevege voorbeelden blijkt overtuigend:

dat speculanten en groot-grondbezitters het wettelijk voorschrift der voorafgaande schadeloosstelling weten te misbruiken tot een middel om zich ten koste van de ontgengende partij te verrijken door haar te stellen voor keuze tusschen eene aanzienlijke schade door oponthoud van het werk of het onwilligen van de meest overdedren eischen voor den aankoop van enkele omishare percelen; dat de door dergelijke speculanten te behalen voordeelen in geene de te den inlandschen bezitter ten goede komen, ja zelfs door dezen veelal minder wordt verkregen dan hem bij een normaal verloop der ontgenging zou toekomen;

dat eindelijk het verkriegen van gronden benodigd voor werken van algemeen nut zeer wordt belemmerd in strijd met het algemeen belang.

Het oorspronkelijke doel van den wetgever om een waarborg voor de te ontgengende partij te scheppen, dat de vergoeding met inachtnaame van alle voorzorgen en met contradictoer debat zal worden vastgesteld, blijkt aldus in de praktijk te leiden tot voor de samenleving zeer nadelige toestanden.

Een gevolg niet alleen van de overal bestaande individueele hebzucht, maar in Indië hovendien nog in het bijzonder een scherp op den voorgrond tredend gevolg, deels van zich wijzigende economische verhoudingen, deels van de afhankelijkheid en ontwekendheid van een overgroot deel der grondbezittende bevolking, deels ook van de nog onvolkomen toestanden op het gebied van agrarische wetgeving en werkingsfeer van het kadaster.

Wat het punt van wetgeving betreft moge ook wel de aandacht gevestigd worden op het feit dat, niettegenstaande het verbod van vervreemding van inlandsch bezitrecht aan niet-Inlanders, het toch bijna altijd niet Inlanders zijn die zich indringen tusschen de ontgengende partij en den grondbezitter, daarin gestuurd door het van inconsequentie niet vrij te pleiten stelsel van regering en bestuur om, niettegenstaande vorenbedoeld verbod, bij de beoordeeling van de vraag of het staatsdomein al dan niet vrij is, toch rekening te houden

met het bestaan van overeenkomsten, wier absolute nietigheid is gecreëerd door Staatsblad 1875 No. 179 (Het bovenaangehaalde geval te Kalioengoe geeft daarvan een sterk sprekend voorbeeld).

Waar dit een en ander hier te lande in sterke mate het geval is, verdient de vraag overweging of de waarborg voor de te ontteigenen partij als door den wetgever gewild, niet kan worden verkregen langs een weg, die minder gemakkelijk tot misbruik leidt. Deze vraag is elders reeds sedert lang in bevestigenden zin beantwoord.

Men overwoog, dat na de beslissing der bevoegde overheid, dat het algemeen nut de ontteigening van het goed vordert, er geen plaats meer is voor de vraag, of de ontteigening partij zich in de plaats van de ontteigenende partij zal stellen. Onafhankelijk van het bedrag, waarop de schadeloosstelling zal worden bepaald, staat dit laatsbedoelde rechtsgevolg als eene onvermijdelijkheid vast. Het tijdsverlies met betrekking tot het beschikkingsrecht mag daarom als doelloos en zelfs schadelijk beschouwd worden. Doelloos, omdat het tijdsverlies op het gewenschte rechtsgevolg geen invloed meer kan uitoefenen, schadelijk, omdat daardoor de uitvoering van het werk, waarvoor de ontteigening noodig is, bemoeilijkt en vertraagd wordt, en de uitvoerders van de werken ten algemeenen nutte dientengevolge belast worden door zware geldelijke offers ten bate van speculanten.

En nadat beslist is, dat de ontteigening door het algemeen belang gevoerd wordt, lossen de belangen, die bij deze bemoeilijking en vertraging betrokken zijn, zich in het algemeene belang op.

Deze aan de bestaande wettelijke regeling van het rechtsmiddel der ontteigening ten algemeenen nutte verbonden doellooze en schadelijke gevolgen zijn te voorkomen door, op het voetspoor van artikel 151 der Nederlandsche Grondwet, ook in het Regeeringsreglement artikel 77 den eisch eener voorafgaande schadeloosstelling te vervangen door den eisch eener vooraf genote of vooraf verzekerde schadeloosstelling. Daardoor zou de mogelijkheid geboren worden om aan de ontteigenende partij, krachtens de verklaring van algemeen nut de bevoegdheid te verliezen de beschikking over het te ontteigenen goed dadelijk te verkrijgen, mits vooral een alleszins voldoende waarborgsom stortende, of consigneerende tempore daartoe de schadeloosstelling, nadat die zal zijn vastgesteld, met rente en eventuele kosten te doen verhalen. Door zulk eene wetswijziging zal geen botsing van belangen ontstaan tusschen de partij, die de ontteigening vervolgt, en de te ontteigenen partij, daar het voor deze laatste partij gewenschte rechtsgevolg der ontteigening onverkort in zijn geheel zal worden gelaten.

Zulk eene wetswijziging rechtvaardigt zich voor Nederlandsch-Indië niet minder dan voor Nederland. Zij zal hier te lande bij uitnemendheid op hare plaats zijn in dezen tijd, waarin vele belangrijke openbare werken worden ondernomen en voor de toekomst in nog meerdere mate noodig zijn en de uitvoering dier werken van algemeen nut, waaraan het land zoozeer behoefte heeft, krachtig kunnen bevorderen.

Het nut eener dusdanige wijziging van het Regeeringsreglement zal in hooge mate afhankelijk zijn van hare spoedige doorvoering bij eene uitvoeringsordonnantie. Deze opmerking moge hier hare plaats vinden naar aanleiding van de omstandigheid, dat in Nederland, niettegenstaande dezelfde wijziging bij de Grondwetsherziening van 1887 in de Grondwet werd aangebracht, tot nog toe geene wijziging in de ontteigeningswet is gevolgd, waardoor zij aldaar nog geen nut heeft opgeleverd. Dientengevolge zal eene uitvoeringsverordening in Nederlandsch-Indië zich niet aan een Nederlandsch voorbeeld van algemeene strekking kunnen spiegelen.

Wel zijn echter in de 2e paragraaf der Telefoonwet in Nederland, opgenomen in het Nederlandsch Staatsblad 1904 No. 7 gewijzigd bij Staatsblad 1905 No. 2, gelijk ook in de 2e paragraaf van het in de zitting van de 2e Kamer der Staten-Generaal 1912-1913 ingediend wetsontwerp houdende regeling inzake electriciteitsvoorziening, gedrukte stukken 1912-1913 No. 275, voorbeelden van de toepassing van het in 1887 in de Grondwet neergelegd beginsel te vinden.

De samenstelling eener algemeene regeling voor Indië zal naar adressant vertrouwd geen moeilijkheid behoeven te ondervinden waar de bestaande ontteigeningsverordening van Staatsblad 1864

No. 6 reeds in de artikelen 67 en volgende een beschikkingsrecht van de partij, te wier behoeve ontteigening geschiedt, kent voor de betaling van schadeloosstelling. Deze voor het geval van ontteigening wegens dringende omstandigheden aangewezen weg behoef slechts met nauwkeuriger afbakening en betere waarborging der rechten van de te ontteigenen partij doorgetrokken te worden tot het algemeene geval van ontteigening ten algemeenen nutte. Daarbij wijst zich als hoofddoel der wettelijke regeling uit den aard der zaak aan, dat het bedrag der te storten of te consigneerden waarborgsom naar billijkheid bepaald wordt, dat het recht van beschikking over het te ontteigenen goed door de partij, die de ontteigening vervolgt, afhankelijk wordt gesteld van de storting of consignatie ter bepaalde plaats van de bepaalde som met gelijktijdige aanhangigmaking van het gedating tot vaststelling der schadeloosstelling, en dat de gestorte of consigneerde waarborgsom onherroepelijk verklaard wordt en onaantastbaar voor ieder ander dan de te ontteigenen partij, diens erven of rechtverkrigenden en schuldeischers.

Om ook Inderdaad eene spoedige beschikking over den grond te verzekeren, zal wijders de procedure, noodig om te geraken tot het vaststellen der waarborgsom, zoo eenvoudig mogelijk geregeld en naar de administratieve macht overgebracht moeten worden. Te dien einde ware de vaststelling van de waarborgsom op te dragen aan het Hoofd van Plaatselijk Bestuur voor zoveel noodig bijgestaan door deskundigen, met het doel om na verhoor van beide partijen tot eene onpartijdige schatting der schadeloosstelling te geraken.

De belangen van de te ontteigenen partij zullen langs dezen weg geen gevaar voor verkorting loopen.

Ter voorkoming van de bezwaren, welke zich thans voordoen bij onzekerheid of en zoo ja, welke rechten door derden op gouvernementgronden worden uitgeoefend, ware eene bepaling op te nemen, volgens welke op eenvoudige wijze door tusschenkomst van het bestuur kan worden vastgesteld, wie als rechthebbenden op die gronden zijn te beschouwen.

Adressant meent in het bovenstaande te hebben aangetoond, dat het instituut der ontteigening ten algemeenen nutte dringend wijziging behoeft in dien zin, dat het recht van beschikking over het te ontteigenen goed aan de partij, welke de ontteigening vervolgt, bij voorbaat kan worden verleend, mits voor de later vast te stellen schadeloosstelling met rente en eventuele kosten volledig zekerheid worde gesteld.

Een ontwerp voor bedoelde wetswijziging moge ter verduidelijking van adressants bedoelingen hierbij worden aangeboden.

*De Hoofdvertegenwoordiger der  
Samarang-joana, Oost-Java, Serajoedat-  
Samarang-Cheribon Stoomtram-Maat-  
schappijen,*

G. P. J. CASPERSZ.

Samarang, 19 November 1913.

#### ONTWERP

voor eene wijziging en aanvulling van de Bepalingen regelende de ontteigening ten algemeenen nutte in Nederlandsch-Indië.

(Staatsblad 1864 No. 6.)

Na artikel 3 in te voegen twee nieuwe artikelen:

#### Artikel 3 A.

Ten aanzien van gronden bezeten zonder eenigen ingeschreven zakelijken titel krachtens het burgerlijk recht, worden als rechthebbenden op den grond beschouwd zij, die als zodanig worden aangewezen in een procesverbaal van onderzoek, daartoe op te maken door eene voor elke ontteigening en voor elke afdeling afzonderlijk door het Hoofd van Gewestelijk Bestuur te benoemen commissie, bestaande uit ten minste één Europeesch, ambtenaar en twee Inlandsche Hoofden uit de betrokken afdeling.

Voor hen die, in afwijking van het in voormeld procesverbaal van onderzoek geconstateerde, mochten beweren enig recht op den te ontteigenen grond te hebben, gelden de bepalingen van alinea 2, 3 en 4 van artikel 3.

### Artikel 3 B.

Ten aanzien van gronden, als in het vorig artikel bedoeld, die blijken het procesverbaal der commissie van onderzoek blijken geoccupeerd te worden door niet-Infanders, zal de onteigening worden vervolgd tegen degenen, die blijkens gemeld procesverbaal als de feitelijke occupants moeten worden aangemerkt.

Voor hen die mochten beweren enig recht op den grond te kunnen doen gelden, geldt het bepaalde in de laatste alinea van het vorig artikel.

De titel van Hoofdstuk III te lezen als volgt:

„Van de inbezittingen met te onteigenen percelen“.

De woorden: „Eerste afdeling“ en „Van het geding voor de Europeesche rechtbank“ vervallen.

Na artikel 15 in te voegen de navolgende nieuwe artikelen:

### Artikel 15 A.

De onteigenende partij is bevoegd de door haar ingestelde vordering te doen inschrijven in een daartoe bestemd register ter Griffie van den Raad van Justitie of den Landraad, waarbij de vordering wordt aangebracht, van welke inschrijving haar een afschrift door den Griffier zal worden uitgereikt.

De inschrijving moet de omschrijving vermelden van de percelen, wier onteigening gevorderd wordt.

### Artikel 15 B.

Zoodra de inschrijving, bedoeld in het vorig artikel heeft plaats gehad, is de onteigenende partij bevoegd zich bij request, onder overlegging van het afschrift der inschrijving, zoodmede van de stukken, bedoeld in artikel 20, te wenden tot het Hoofd van plaatselijk Bestuur, binnen wiens ressort het goed is gelegen, waarvan de inbezittingstelling wordt verlangd, met verzoek die inbezittingstelling te gelasten.

### Artikel 15 C.

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur zal onmiddellijk bij beschikking te stellen op het request van de onteigenende partij den dag, het uur en de plaats bepalen, waarop hij zitting zal houden tot vaststelling van de door de onteigenende partij voor de inbezittingstelling te starten of te consigneren waarborgsom.

Deze beschikking zal bij deurwaardersexploot ten verzoeken van de onteigenende partij worden betekend aan de partij, tegen welke de vordering tot onteigening is ingesteld, op een termijn van minstens drie vrije dagen.

### Artikel 15 D.

Op den bepaalden dag zal het Hoofd van Plaatselijk Bestuur na de onteigenende partij en de wederpartij te hebben gehoord, of laatstgenoemde behoorlijk opgeroepen zijnde, het bedrag bepalen, dat door de onteigenende partij zal moeten worden gestort of geconsigneerd voor de inbezittingstelling van den grond.

Indien de onteigenende partij niet verschijnt, zal haar verzoek als vervallen worden beschouwd.

### Artikel 15 E.

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur is bevoegd zich bij het onderzoek te doen bijstaan en tot zijne beslissing te doen voorlichten door één of meer door hem aan te wijzen Europeesche ambtenaren en Inlandsche Hoofden en één of meer deskundigen.

Ieder, die als deskundige ingevolge vorenstaande alinea is aangewezen, is verplicht als zoodanig zijne diensten te verleenen, op straffe van vergoeding van kosten schade en interessen ten behoeve der onteigenende partij.

### Artikel 15 F.

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur kan de beslissing in artikel 15 D bedoeld, uitstellen tot een naderen dag, hoogstens veertien dagen na den dag der eerste zitting.

### Artikel 15 G.

Indien het Hoofd van Plaatselijk Bestuur zulks noodig acht, kan hij zich tot eene persoonlijke bezichtiging begeven naar de

percelen, waarvan de inbezittingstelling gevorderd wordt, dan wel die bezichtiging doen plaats hebben door één of meer der in artikel 15 E bedoelde personen.

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur of de door hem aangewezen personen zullen zich desnoodig met behulp van den sterken arm toegang verschaffen tot de te bezichtigen percelen, bunne bebouwingen en aanhoorigheden.

### Artikel 15 H.

Van de verrichtingen van het Hoofd van Plaatselijk Bestuur en de personen, in artikel 15 E bedoeld, wordt proces-verbaal opgemaakt, tevens inhoudende de beslissing van het Hoofd van Plaatselijk Bestuur ingevolge het eerste lid van artikel 15 D.

Het procesverbaal wordt onmiddellijk na de beslissing getekend door het Hoofd van Plaatselijk Bestuur en de in artikel 15 E bedoelde personen en bewaard ten kantore van gemeld Hoofd van Plaatselijk Bestuur.

Een door dat Hoofd van Plaatselijk Bestuur getekend volledig afschrift wordt door of namens de onteigenende partij gedeponeerd ter Griffie van den Raad van Justitie of van den Landraad, waarbij de vordering tot onteigening van het betreffende perceel is ingesteld, van welke deponeering door den Griffier een procesverbaal wordt opgemaakt en aantekening geschiedt in het in artikel 15 A bedoeld register.

### Artikel 15 I.

De onteigenende partij zal bevoegd zijn na of tegelijkertijd met de deponeering in het vorig artikel bedoeld, in de consignatiekas het bedrag der door het Hoofd van Plaatselijk Bestuur bepaalde waarborgsom te storten, tenzij zij met de wederpartij omtrent eene andere wijze van deponeering mocht zijn overeengekomen, waaromtrent door eene authentieke acte zal moeten blijken.

### Artikel 5 K.

Op schriftelijk verzoek van de onteigenende partij en overlegging door haar van het bewijs der gedane consignering van de waarborgsom in het vorig artikel bedoeld, zal de President van den Raad van Justitie of van den Landraad, ter Griffie waarvan de deponeering volgens artikel 15 H is geschied, bij bevelschrift gelasten, dat de onteigenende partij, desnoods met behulp van den sterken arm, in het bezit zal worden gesteld van het perceel of de percelen, waarvoor waarborgsom is betaald.

Dit bevelschrift is onmiddellijk op de misaun en zonder dat daartegen eenige voorziening is toegelaten, uitvoerbaar en zal de onteigenende partij uit kracht daarvan, desnoods met behulp van den sterken arm, in het bezit van de in het bevelschrift omschreven percelen worden gesteld.

### Artikel 15 L.

Van af het oogenblik der inbezittingstelling is de onteigenende partij gerechtigd over den grond en al wat daarop is gebouwd of geplaat vrij te beschikken tot het doel, waarvoor de onteigening is bevolen.

Van af dat oogenblik kan geen beslag ten laste van de wederpartij daarop worden gelegd noch eenig zakelijk recht hoe ook genaamd daarop worden uitgeoefend, noch ten aanzien daarvan gebruik worden gemaakt van de onherroepelijke machtiging, bedoeld in artikel 1178 Burgelijk Wetboek.

Van af hetzelfde oogenblik is de wederpartij niet meer bevoegd den grond, noch hetgeen daarop is gebouwd of geplaat, te vervreemden of te bezwaren, zullende alle in strijd met deze bepaling gemaakte overeenkomsten ten opzichte van de onteigenende partij van rechtswege nietig zijn.

### Artikel 15 M.

Nadat het bevelschrift, bedoeld in artikel 15 K is verleend, kan de ingevolge artikel 15 I geconsigneerde of gestorte waarborgsom niet meer door de onteigenende partij worden teruggenomen.

Evenmin kan door de wederpartij over die waarborgsom beschikt worden, voordat het vonnis van onteigening in kracht van gewijsde zal zijn gegaan.

Inmiddels is die waarborgsom voor rekening en risico der wederpartij.

Tusschen artikel 15 M. en artikel 16 in te voegen:

#### HOOFDSTUK IV.

Van het geding van onteigening.

Eerste afdeling.

Van het geding voor de Europeesche rechtbanken.

In plaats van de woorden: Hoofdstuk IV, wordt gelezen:

#### HOOFDSTUK V.

Na artikel 63 in te voegen het volgende nieuwe artikel:

#### Artikel 63 A.

Op vertoon van de grosse van het in gewijste gegaan vonnis of arrest zullen, ingeval consignatie of deponering eener waarborgsom ingevolge artikel 15 I heeft plaats gehad, al degentia, aan wie hij dat vonnis of arrest ter zake der onteigening eenige schadeoosstelling is toegewezen, gerechtigd zijn om de waarborgsom het hun toekomende te verhalen, onverminderd hun recht om van de onteigene partij betaling te vorderen van hetgeen de hun toegekende schadeoosstelling eventueel het door hen uit de waarborgsom verkregen bedrag mocht te boven gaan.

Indien zij, tegen wie de onteigening is uitgesproken dit meerdere machten weigeren aan te nemen, geldt het bij artikel 64 bepaalde. In artikel 64 in te voegen na de woorden „waarbij de inbezittingen worden toegestaan”, de woorden:

„dan wel tegen overlegging van het in artikel 15 K bedoeld bewijs van consignatie of deponering der waarborgsom in de gevallen, waarin het bedrag daarvan dat van het door de onteigene partij verschuldigde mocht te boven gaan of daaraan gelijk mocht zijn”

#### BIJLAGE VI.

Aan  
Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal  
van Nederlandsch-Indië.

Bijlagen: 6.

Geeft met eerbied te kennen de ondergeleekende Meester HENDRIK 's JACOB, koopman wonende te Batavia, handelende ten deze in zijne hoedanigheid van Hoofdvertegenwoordiger in Nederlandsch-Indië van en alzoo voor en namens de te 's Gravenhage gevestigde naamloze vennootschap Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij;

dat de gestadig aanhoudende toename van het verkeer over het baanvak Semarang-Demak, deel uitmakende van den tramweg Samarang-Joana doet voorzien dat binnen niet zeer langen tijd de capaciteit van dat baanvak voor de bediening van het treinverkeer zal te kort schieten;

dat de Maatschappij aan dit bezwaar wenschte tegemoet te komen op de navolgende wijze:

1e. door van Semarang tot Tengang de bestaande enkelsporige lijn te vervangen door een dubbelsporige lijn op eigen baan;

2e. door van Tengang tot Demak, met behoud der bestaande tramweglijn, een tweede lijn aan te leggen op eigen baan;

3e. door met behoud van het bestaande station Demak ten zuidwesten van de kotta Demak een nieuw emplacement met station te bouwen;

dat de aanleg genoemd onder te behoort tot de verbindingen vastgesteld bij het voorontwerp van toekomstige spoor- en tramverbindingen ter hoofdplaats Semarang, vastgesteld ter vergadering van de Commissie tot uitbrenging van advies betreffende de bestaande spoor- en tramwegtoestanden ter hoofdplaats Semarang en de middelen die ter verbetering daarvan dienen te worden aangewend, gehouden te Semarang op 17 Mei 1912;

dat volgens verkregen inlichtingen de onder 2e genoemde aanleg door den Directeur van Gouvernementsbedrijven niet wordt beschouwd als een werk tot uitbreiding van den tramweg Samarang-Joana, waarvoor concessie is verleend bij besluit van

den Gouverneur-Generaal ddo. 18 Maart 1881 No. 5 en uit dien hoofde daarvoor eene afzonderlijke concessie behoort te worden aangevraagd;

dat voor de uitbreiding, hierboven genoemd onder 3e, bij rekest ddo. 30 November 1912 No. 586 van den Hoofdingenieur, Chef van den aanzet der genoemde Maatschappij aan den Directeur van Gouvernementsbedrijven bereids vergunning werd gevraagd;

reden waarom adressant, in hoedanigheid voorschreven, zich tot Uwe Excellentie wendt met het eerbiedig verzoek aan de Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij voornemens concessie te willen verlenen voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg gelegen in de Residentie Semarang, Afdeling Semarang en Demak, ter verbinding van een punt der bestaande tramweglijnen gelegen nabij Tengang met het nieuw te bouwen emplacement Demak;

zulkz onder zoodanige voorwaarden, dat de aan te leggen lijn een afscheidelijk onderdeel zal uitmaken van de bovenvermelde tramweglijn Samarang-Joana;

wordende voorts, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3 der Voorwaarden, vastgesteld bij besluit van den Gouverneur-Generaal van 17 October 1905 No. 4 Staatsblad No. 515, hier vermeld, dat:

a. de tramweg zal zijn bestemd voor het vervoer van personen en goederen;

b. de beweegkracht zal zijn stoom;

c. de lijn zal worden aangelegd met enkel spoor;

d. de tramweg in exploitatie zal kunnen worden gebracht binnen drie jaren na den dag waarop de concessie zal zijn aangevraagd, terwijl tevens hierbij wordt overgelegd:

1e. eene richtingskaart schaal 1 : 25000

2e. een voorloopig lengteprofiel, schaal voor de lengten 1 : 10,000 en voor de hoogten 1 : 200

3e. een dwarsprofiel over de baan waaruit blijkt op welke wijze de Maatschappij zich voorstelt de aarden baan samen te stellen.

Hetwelk doende

De Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij  
De Hoofdvertegenwoordiger,  
(w.g.) H. 's JACOB.

BATAVIA, 4 December 1912.

BijLAGE VII.

#### TOELICHTING

tot het ontwerp der concessie voor een elektrisch tramwegnet te Semarang.

Bij het ontwerpen dezer concessie is de hieronder uiteenzette gedachtengang gevolgd.

Men mag verwachten dat de Gemeente Semarang in de toekomst het elektrisch tramwegbedrijf in eigen beheer zal wenschen te nemen.

Voor het tegenwoordige en in de naaste toekomst zal men evenwel op Java de exploitatie van een elektrisch tramwegnet als gemeentebedrijf waarschijnlijk niet wenschelijk achten. Het gemeentebestuur heeft nog niet den daartoe vereischten trap van ontwikkeling bereikt en de aan een elektrisch tramwegbedrijf verbonden risico is niet gering te achten. In het bijzonder is hierop van invloed, dat de tarieven, met het oog op de geringe draagkracht der inlandse bevolking, aanmerkelijk lager gesteld moeten worden dan in Europa gebruikelijk is. Ook is het tot ontwikkeling van het verkeer wenschelijk te Semarang lijnen in exploitatie te brengen, die aanvankelijk niet rentegevend kunnen zijn.

Indien om deze redenen tot het verlenen eener concessie wordt besloten, zullen de bovenvermelde overwegingen op de daaraan te verbinden voorwaarden van invloed moeten zijn.

De onzekerheid of het bedrijf rentegevend zal blijken en, zoo ja, in welke mate, doet het ongeraden achten den concessionaris ten bate der Gemeente met vaste lasten te bezwaren. Daartegenover staat de billijkheid dat, ingeval de uitkomsten gunstig zijn, een deel der winsten aan de Gemeente ten goede komt. Onder deze omstandigheden schijnt het doeltreffend aan de concessie den



vorm te geven eener associatie tusschen de Gemeente en den concessionaris, waarbij laatstgenoemde de kans van verlies en reinfereiding geheel voor zijne rekening neemt en daarvoor wordt schadeloos gesteld door een ruim deel der winst, zoolang deze binnen matige grenzen beperkt blijft. Neemt de winst grotere yerhoudingen aan, dan kan het daarvan aan de Gemeente toe te kennen aandeel naar eene progressieve schaal worden geregeld.

De duur der concessie is gesteld op 50 jaren. De Gemeente zal echter bevoegd moeten zijn tot naasting zoodra zijn den tijd daartoe gekomen acht. In verband met deze bevoegdheid heeft de concessionair geene andere betekenissen, dan dat zij den termijn bepaalt, waarna de Gemeente desverkiezend opruiming der aangelegde lijnen kan vorderen.

De naasting, hetzij bij den afloop der concessie of op een vroeger tijdstip, moet zoodanig zijn geregeld, dat omtrent voorwaarden en prijs geene geschillen van betekenis kunnen rijzen. Ook mag de naastingsprijs daaraan geen hinderpaal in den weg stellen. Dit wordt bereikt door niet de opbrengst, maar de aanlegkosten aan te nemen als grondslag voor de berekening van den naastingsprijs.

De ontwerp-concessie bevat bepalingen ter voorkoming dat de aanlegrekening wordt opgevoerd, boven den kostenden prijs van hetgeen bij naasting aan de Gemeente zal overgaan. Als eenige uitzondering hierop is aangenomen het geval van wijziging der aangelegde werken als gevolg van bestuursmaatregelen. Aangezien de concessionaris daarop geen invloed uitoefent, kan hij niet de risico aanvaarden in zoodanig geval belangrijke uitgaven uit de inkomsten te moeten bestrijden, waardoor de rentabiliteit van het bedrijf groot gevaar zou kunnen loopen.

Op de roerende bezittingen zal eene afschrijving worden toegepast, ten doel hebbende de aanschaffingswaarde terug te brengen tot de gemiddelde waarde bij behoorlijk onderhoud, terwijl daaraan boven eene afschrijving op de aan sterke slijting onderhevige onderdelen van den tramweg wordt verrekken door de vorming van reserves voor vernieuwing, van welke reserves bij naasting het grootste deel aan de Gemeente zal ten goede komen.

De bepaling dezer reserves voor vernieuwing, enz. wordt aan den concessionaris overgelaten. Het groote aandeel, dat bij naasting van die reserves aan de Gemeente overgaat, zal hem weerhouden daaraan grotere uitbreiding te geven dan in het belang van een regelmatig bedrijf noodzakelijk is. Mocht de concessionaris te weinig reserveeren, dan komt dat in den vorm van een verhoogd winstaandeel aan de Gemeente ten goede en kan deze desverkiezende zelve die inkomsten geheel of ten dele voor reservering bestemmen.

Bij het ontwerpen der concessiebepalingen is het streven geweest de belangen der Gemeente in zoodanigen vorm doorloopend te verzekeren dat eene geregelde inmening van gemeentewege in de leiding van het bedrijf overbodig kan worden geacht. Aangezien de deelle beginselen met goed gevolg zijn toegepast bij het ontwerpen der concessien voor de lijnen der Semarang-Cherbon en Seroedjo Stoomtram-Maatschappij zijn die concessien als voorbeeld genomen bij de samenstelling van bijkomend ontwerp.

Bij de bepaling van den prijs, waarvoor de Gemeente bij naasting den tramweg zal verkrijgen, moest, behalve met de aanlegkosten, ook rekening worden gehouden met de omstandigheid, dat de te vervangen stoomtramlijnen thans aan de Maatschappij winst afwerpen boven de rente van het aanlegkapitaal. Daar de concessie voor onbepaalde tijd is verleend en geene naastingsbepaling bevat, is deze winst te beschouwen als eene doorlopende jaarlijkse bate der Maatschappij; het is daarom blijk, dat bij naasting deze bate aan de Maatschappij wordt vergoed, gekapitaliseerd naar een rentevoet van vijf procent.

Behalve de vorenbedoelde vergoeding worden de tramweg en de daarbij behoorende roerende goederen bij naasting vóór afloop van den concessionair den concessionaris schadeloos te stellen voor de door hem gelooopen risico, wordt het bedrag der kosten verhoogd met eene premie, die jaarlijks kleiner wordt, zoodat zij bij het einde van den concessionair tot nul daalt.

De te vervangen stoomtramlijnen worden in de bouwrekening opgenomen voor het bedrag der aanlegkosten, vermindert met afschrijving over den gebruikstijd.

De baanvakken Centraalstation-Djombang en Centraalstation-

Boeloe zijn reeds 28 jaar in exploitatie, zoodat een groot deel der aanlegkosten is afgeschreven. Met de opbrengst der afkomende materialen wordt na de opruiming de bouwrekening wedrom vermindert. (Art. XIV lid b).

Het baanvak Boeloe-Bandjarkanaal, lang 0.8 Kilometer, verkeert niet in hetzelfde geval, daar het eerst sedert 4 November 1899 in exploitatie is.

Nader zal moeten bliken of dit baanvak voor het electrisch bedrijf nog dienst zal kunnen doen.

#### RUBRIEK VIII.

De Raad der Gemeente Semarang;

Nader voorgenomen de missive van den Directeur van Gouvernements-bedrijven dd. 2 Mei 1812 No. 4856.5 (Gemeenteblad 1912 bl. 506 e.v.) ten geleide van enkele stukken betreffende de aanvraag der Samorang-Joana Stoomtram-Maatschappij aangaande wijziging der Stadslijnen en aanleg van electrische tramwegen te Semarang;

Gelezen de rapporten van de Commissie, welke tot taak had, dienaangaande advies uit te brengen, dd. 7 December 1912 No. 12 en bijlagen (Gemeenteblad 1912 pag. 1155 e.v.) en dd. 7 Mei 1913 No. 25 en bijlagen (Gemeenteblad 1913 pag. 219 e.v.);

Gelet op het voorstel van den Voorzitter dd. 7 Juli 1913 No. 59; Overwegende, dat de door de Commissie voornoemd aangegeven bedenkingen tegen de ontwerp-concessiebepalingen uit een oogpunt van gemeentebelang gegrond zijn te achten en die concessievoorwaarden mitsdien onaanneemelijk zijn;

dat echter schijnt te moeten worden verwacht, dat, wanneer in de concessievoorwaarden geheel met die bedenkingen wordt rekening gehouden; de S.J.S. niet genegen zal zijn de concessie te aanvaarden;

dat het streven der Gemeente er op moet zijn gericht de totstandkoming van een electrisch tramwegnet te bespoedigen;

dat het daarom wenschelijk en gerechtvaardigd voorkomt om gemeentewege zoover aan de wenschender Maatschappij toegemot te komen als met het oog op de belangen der Gemeente maar eenigzins mogelijk is;

Gehoord de besprekingen;

#### BESLUIT:

1. Den Directeur van Gouvernements-bedrijven door tusschenkomst van den Resident van Semarang te berichten, dat de Raad van de Gemeente Semarang geen bezwaar heeft tegen het verlenen der door de S.J.S. gevraagde concessie, zoodat het ontwerp daarvan na gehouden besprekingen door de Directie der Maatschappij is gewijzigd, mits:
  - a. in de voorwaarden der concessie eene bepaling wordt opgenomen, waardoor de Gemeente Semarang in staat zal zijn gesteld op afdoende wijze controle te oefenen op de berekeningen van het voorreel saldo der bedrijfsrekening als bedoeld in het slot van art. 1 bis der ontwerpvoorwaarden;
  - b. omtrent de bepalingen, welke met de naasting verband houden overeenstemming zal zijn verrekken tusschen de Maatschappij en de Gemeente Semarang, welke overeenstemming geacht zal worden te bestaan, zoodra de Maatschappij genegen is zich te verbinden tot de volgende afschrijvingen:
    - 1e. 1%, per jaar op de bouw- en uitbreidingsrekeningen tot een maximum van 25%;
    - 2e. 2%, per jaar op de materieelrekening tot een maximum van 50%;
    - 3e. 4%, per jaar van het bedrag van f 400.500 gedurende de laatste 25 jaren van het tijdperk, waarvoor de concessie wordt verleend en ander met bepaling dat de Gemeente het bedrijf niet zal naasten in de eerste 25 jaren van het tijdvak waarvoor de concessie wordt verleend.
- II. Aan de Spoorweg Commissie op te dragen een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van gemeentelijke exploitatie op voor de Gemeente aanneemelijker voorwaarden dan thans door de S.J.S. worden aangeboden.

De Voorzitter,  
(w.g.) VAN DER ENT.

## GEMEENTE SEMARANG

No. 74.

## RUBRIEK:

Spoor- en tramwegen

## ONDERWERP:

Advies aangaande de  
Spoor- en tramwegtoe-  
standen ter hoofdplaats  
SEMARANG.

SEMARANG, 8 Februari 1913.

Aan

den Raad der Gemeente  
Semarang.

Bij mijn besluit van 18 Juli 1912, No. 133, benoemde ik een Commissie, om mij voor te lichten omtrent een aan Uwen Raad voor te leggen praadvies, aangaande het resultaat van de bespreking der Commissie, aan welke bij Gouvernements-Besluit van 14 Mei 1912, No. 1, werd opgedragen advies uit te brengen, betreffende de bestaande spoor- en tramwegtoestanden ter hoofdplaats Semarang en de middelen, die ter verbetering daarvan dienen te worden aangewend.

Deze door mij benoemde Commissie heeft hare taak zeer breed opgevat. Zij heeft zich niet bepaald tot de beoordeling van hetgeen door de Gouvernementscommissie werd verricht, doch zij heeft de moeite genomen het vraagstuk in zijnen geheelten omvang onder de oogen te zien.

De Commissie heeft een schat van gegevens verzameld, welke voor de beoordeling van de onderwerpelijke aangelegenheid van onberekenbare waarde zijn te achten en zij heeft die gegevens verwerkt in een uitvoerig rapport, dat aan duidelijkheid niets te wenschen overlaat.

De Commissie verdient daarvoor den dank van allen, die met haar en van overtuigd zijn, dat de bestaande verkeertoestanden in en om Semarang ernstig verbetering behoeven, in het bijzonder van Uwen Raad en zijn Voorzitter, waar tengevolge van de kundige voorbereiding, in deze een beslissing zal kunnen worden genomen, welke met aandrang moet leiden in de richting der voorgestane verbeteringen.

Het rapport der Commissie wordt gesloten met een vijftiental punten, waarin kort en zakelijk de conclusien der Commissie zijn neergelegd. Zij heeft daardoor het vraagstuk zoodanig behandeld, dat het geheel gereed is voor de bespreking in Uwe Vergadering.

Na de aanbieding van dat rapport rest mij dan ook niet veel anders dan te zeggen, hetgeen ik ook reeds in een der vergaderingen der Commissie zelve heb gezegd, n.l. dat ik mij, wat de hoofdzaak betreft, volkomen met haar advies kan vereenigen.

Toch acht ik mij verplicht nog voor een paar punten van het rapport Uwe bijzondere aandacht te vragen.

Sub 12<sup>o</sup> der conclusies van de Commissie zegt, dat naar opheffing van het bestaande stationsemplacement der S.J.S. te Djornatan moet worden gestreefd.

De Commissie komt tot deze conclusie uit overweging, dat de overweg in de Kerkstraat een zeer ernstig beletsel vormt in het publiek verkeer.

En inderdaad, wanneer men de gegevens nagaat, welke te dien zake door de Commissie zijn bijeengebracht, zal men moeilijk tot een andere conclusie kunnen komen, dan dat in ieder geval de bedoelde overweg zal moeten komen te vervallen.

Wanneer zulks niet mogelijk was zonder verplaatsing van het gehele station der S.J.S. zoude, ook mijns inziens, tot dien maatregel moeten worden overgegaan. Doch het wil mij voorkomen, dat nog langs andere, meer eenvoudigen en stellig, minder kostbaren weg, opheffing van den overweg is te verkrijgen, al door het emplacement ten westen van de Kerkstraat geheel op te heffen en de sporen te doen doelloopen op een punt boosten der Kerkstraat. Het is mij n.l. bekend, dat voor het terrein van het officierskampement Milaten, dat binnen afdienbaren tijd door het Land zal worden verkocht, door de S.J.S. een behoorlijk bod is gedaan. Dat terrein zoude eventueel zeer behoorlijke gelegenheid bieden om voor goederen-emplacement en berg- en rangeursporen te dienen. Hierdoor zou kunnen worden bereikt, dat het tegenwoordige emplacement uitsluitend ter bediening van het personenverkeer

zal kunnen worden gehandhaafd, terwijl het geheele goederenverkeer met verplaatsing der bestaande goederenloods naar dat nieuwe emplacement ten oosten van den Karangbidaraweg zou zijn over te brengen. Die maatregel zoude echter beslist gepaard dienen te gaan met het verbod van rangeeren over den nieuwen overweg Karangbidara, ten einde verplaatsing van het euvel in de Kerkstraat naar Karangbidara te voorkomen. Om de toestand-koming dezer regeling te bevorderen, ware bij de Regeering dus aan te dringen op afstand van het bedoelde terrein te Milaten tegen den door de S.J.S. geboden prijs, daar hierdoor een groot publiek belang der Gemeente op voortreffelijke wijze zoude worden gediend. Door de opheffing van het emplacement bewesten de Kerkstraat zoude het bovendien mogelijk worden de wegen ten noorden en zuiden van dat emplacement aanmerkelijk te verbreden, wellicht ook om tot doortrekking van gedeeltelijk reeds bestaande wegen over te gaan, waardoor niet onbelangrijke verbeteringen in de verkeertoestanden van dat stadsdeel zouden worden tot stand gebracht.

Indien de S.J.S. inderdaad de beschikking zoude kunnen erlangen over het terrein op Milaten, zouden de bezwaren tegen den overweg Karangbidara niet zoo zwaar behoeven te wegen.

De overweg zoude dan n.l. alleen bereden worden door personen-treinen. Men kan gemakkelijk uittrekken, dat slechts een beperkt getal treinen per dag alsdan dien overweg zal passeren, hetgeen toch volstrekt niet zulk een ernstig bekwaar is te achten.

De groote belemmering in het verkeer wordt — de Commissie vestigt hierop in haar rapport ook de aandacht — veroorzaakt door rangeerbewegingen op overwegen.

Men mag bij de overweging van een en ander niet uit het oog verliezen, dat nog zeer kort geleden een bedrag van f. 330.000.— is uitgegeven voor uitbreiding van het station te Djornatan; dat het gehele station ongeveer een f. 800.000.— heeft gekost.

Het schijnt daarom billijk, wanneer door verbod van rangeerbewegingen op overwegen de gerezen bezwaren tegen de plaatsing van het tegenwoordig station voor een groot deel zijn weg te nemen, niet tot elken prijs ook als eisch te stellen de verplaatsing van het tegenwoordige personen-station.

De Commissie meent voorts, dat verandering in het tegenwoordig ontwerp zal moeten worden gebracht door openstelling van de verbinding Pontjol-Sleko-Tawang alleen voor personen-treinen en daarmede in verband met vervalling van de verbinding Sleko-goederenverdeeltemplacement en voorts door den aanleg van een lijn van Pontjol over de brug over het Havenkanaal naar het goederenverdelstation, waarlangs de goederentreinen der S.C.S. de oostzijde der Kalibarang kunnen bereiken en verbinding met de lijnen der S.J.S. wordt verkregen.

Mij wil het voorkomen, dat deze conclusie der Commissie bestijding verdient, om reden, dat de thans in aanbouw zijnde brug over het Havenkanaal e.g. drukker zal worden bereden, hetgeen grooteren last zal veroorzaken aan het prauwenverkeer door het Havenkanaal. De aanleg van de door de Commissie bedoelde lijn zoude voor de Tramweg Maatschappij belangrijke uitgaven medebrengen, omdat het noodzakelijk zoude zijn een brug over de Semarangrivier te bouwen.

Ook in deze zoude er e.g. eenszins tegen opzien in het belang van het verkeer zoodanige eischen aan de Tramweg Maatschappij te stellen, ware het niet, dat naar mijnne meening de bezwaren tegen den overweg op Sleko niet van dien aard kunnen zijn, dat enkel met het oog daarop zoodanige belangrijke offers van de Tramweg Maatschappij mogen worden geëischt.

Ik wensch daarbij de bezwaren van de Commissie met betrekking tot de overwegen langs Tiang bandera, in de Maleische kamp en te Petekan, hoewel deze alsienszins gegrond achtende, niet al te zwaar te doen wegen.

Wel zal ook de overweg op Sleko in de lijn nieuw station S.C.S. naar Centraal station Tawang, ernstige bezwaren medebrengen, doch deze zal niettemin ook naar het oordeel der Commissie niet kunnen worden gemist.

De overweg echter, welke de Commissie tracht te voorkomen, zal geen belangrijke verkeersbelemmering teweegbrengen, indien slechts weder wordt voorgeschreven, dat rangeerbewegingen daarop niet mogen worden uitgevoerd.

Het verdient opmerking, dat deze overleg te minder bezwaren zal opleveren, wanneer door de totstandkoming der nieuwe prauwhaven het drukke verkeer zal worden geleid over den weg naar het Zeestrand. Daardoor toch zal het hierbedoelde gedeelte van Sleko van een groot deel van het tegenwoordige verkeer worden ontheven.

Eindelijk moge ik nog de aandacht vestigen op het volgende. In het onderdeel „Algemeene Beschouwingen” van het Hoofdstuk „Het bestaande plan der spoor- en tramwegverbindingen”, zegt de Commissie:

„Volgens de concessie-voorwaarden zal de lijn Semarang-Vorstenlanden in 1971 kosteloos worden overgegeven aan den Staat, en zal zij waarschijnlijk door den dienst der S.S. worden geëxploiteerd. Dan zal in nog grotere mate dan thans blijken, hozeer zij een hinderlijke schakel vormt in het spoorweginet op Java, zoodat ombouwing dan waarschijnlijk is. Daar hiertoe niet alleen de weg omgebouwd, doch tevens het bestaand rollend materiaal gedeeltelijk waardeloos zal worden, schatten wij, dat met deze ombouwing een bedrag van niet minder dan f 8.500.000 zal zijn gemoed.

Wij achten ons niet bevoegd, in deze eene meening uit te spreken, doch indien in gemeen overleg met den Staat eene oplossing ware te vinden zou dit zeker de regeling van het spoorwegvraagstuk te Semarang vergemakkelijken en in belangrijke mate ten goede komen aan de verkeersomstandigheden op Java in het algemeen.”

In alle bescheidenheid ben ik van meening dat eene, m.i. goede oplossing in deze zeer voor de hand ligt.

Bij de ombouwing van de lijn Semarang-Vorstenlanden in normaalspoor hebben de N.I.S. en de Staat beiden belang.

De verbetering in de verkeersomstandigheden, welke daarmede zoude zijn tot stand gebracht, zou ongetwijfeld blijken ook in het voordeel der betrokken Maatschappij te zijn. Zij mag dus geacht worden veel belang te hebben bij eene spoedige totstandkoming der ombouwing.

Doch zoodaंस gezegd, ook het Staatsbelang is hierbij ernstig betrokken. Over een achttienjarige jaren zal de Staat kosteloos de hierbedoelde lijn overnemen. Heeft vóór dien tijd de ombouwing van breedspoor in smalspoor nog niet plaats gehad, dan zal het een eerste eisch zijn voor eene doeltreffende Staatsexploïtatie, dat die ombouwing alsdan zoo spoedig mogelijk geschiede.

Nu wil het mij als voor de hand liggend voorkomen, dat reeds thans Staat en Spoorweg Maatschappij samenwerken om dien ombouw lang vóór het eindigen der concessie te doen plaats hebben. De Staat zal daarvoor minder uitgaven hebben, dan wanneer na overneming van de lijn, deze geheel voor rekening van den Staat moet worden omgebouwd, aangezien hij mag worden verondersteld, dat ook de Spoorweg Maatschappij zich bij spoedigen ombouw daarin offers zal getroosten in het voorzicht van eene meer economische exploitatie harer gezamenlijke lijnen. Zoo kunnen beider belangen leiden tot eene voor alle partijen gewenschte regeling, waardoor in het bijzonder ook het algemeen belang zal worden gediend.

De bedoelde ombouw zal zoodanig kunnen geschieden, dat daarmede zoo weinig mogelijk kosten, wegens het waardeloos worden van rollend materieel, gepaard gaan. Daarvoor zoude de bestaande lijn moeten worden gewijzigd in dien zin dat ze met materieel voor smalspoor zoodaंस als met dat voor breedspoor kan worden bereden.

Het rollend materieel voor breedspoor dat voor vernieuwing in aanmerking komt, zoude niet door gelijk materieel moeten worden vervangen, doch telkens wanneer dit noodig blijkt treden smal-spooortreinen in de plaats van breedspooortreinen. Het rollend materieel voor breedspoor kan aldus geheel worden opgebruikt.

Is dit geschied dan kan de baan enkel voor smalspoor worden ingericht.

Aldus handelende zouden ten den ombouw niet die kosten zijn gemoed, als welke de Commissie meent te moeten ramen.

In het laatste jaarsverslag der N.I.S. wordt de waarde van het rollend materieel der lijn Semarang-Vorstenlanden uitgetrokken op ruim 5 miljoen. Daarmede zal dus het bedrag van 18.500.000 door de Commissie genoemd zijn te verminderen.

Wanneer in de overblijvende kosten van ongeveer f 3.500.000 door den Staat voor een deel wordt bijgedragen, wil het mij bescheidenlijk voorkomen, dat met beider belangen naar behoren is rekening te houden.

Op grond van een en ander geef ik U in overweging aan het advies eene voorstel toe te voegen om van Regeeringswege aan de N.I.S. eene subsidie toe te kennen tot een nader vast te stellen bedrag, met verplichting dat binnen een jaar door de Regeering in overleg met de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, te bepalen aantal jaren de lijn Semarang-Vorstenlanden van breedspoor in smalspoor zal zijn veranderd en alsdan uitsluitend als smalspoor zal worden geëxploiteerd.

Mij voor het overige geheel met de conclusies der Commissie vereehigende, wensch ik ten slotte nog op één punt de bijzondere aandacht van Uwen Raad te vestigen.

Ik bedoel de door de Commissie voorgestelde zéndaagsche verbinding Batavia-Soerabaja, welke ook voor Semarang van overwegend belang is te achten, om reden hierdoor de mogelijke verbinding van Semarang met de beide andere groote Havenplaatsen van Java's Noordkust zal worden verkregen.

Het schijnt mij zeer wenschelijk toe, dat Uw Raad haar machtige er bij de Regeering, op aan te dringen om niet alleen Harerzijde in deze de noodige medewerking te verleenen, maar daarop ook Haar invloed bij de S.J.S. aan te wenden.

Ik stel Uwen Raad voor zich te vereenigen met het hierbij gevoegd concept-bestuit.

*De Voorzitter van den Gemeenteraad,  
VAN DER ENT.*

#### DE RAAD DER GEMEENTE SEMARANG

Voorgenomen het rapport der Commissie, welke tot taak had gegevens te verzamelen voor een aan den Gemeenteraad van Semarang voor te leggen praé-advies, aangaande de spoor- en tramwegtoestanden ter hoofdplaats Semarang;

Gelezen het advies van den Voorzitter, dd. 8 Februari 1913, No 74;

#### BESLUIT:

De door de voormelde Commissie omschreven bezwaren, welke tegen het bestaande ontwerp der spoor- en tramwegverbindingen ter hoofdplaats Semarang zijn aan te voeren, benevens het daaromtrent door den Voorzitter in zijn voormeld advies medegedeelde, aan de Regeering voor te leggen, met verzoek bij het nemen eener beslissing ter zake, daarmede rekening te willen houden.

*De Voorzitter.*

BIJLAGE X.

NOTA van het lid van den Gemeenteraad, den heer BUURMAN, betreffende de spoor- en tramwegtoestanden te Semarang.

#### Een bijlage:

SEMARANG, 25 Maart 1913.

Aan

*den Voorzitter van den Gemeenteraad  
van Semarang.*

In de laatst gehouden zitting van den Gemeenteraad werd door het lid van de Spoorwegcommissie uit den Raad HEUKEMA TOE WATER ter sprake gebracht een aan LiWelEdGestr. gericht schrijven van 21 Februari j.l. No. 224 van den heer GERLINGS, Directeur der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij, handelende over wijziging der Spoor- en Tramwegtoestanden te Semarang.

In genoemde Gemeenteraadsvergadering merkte ik op, dat waar beschouwingen van den Directeur der S.J.S. in het debat werden gebracht, zonder dat vooraf de gelegenheid had bestaan, althans voor het meermalend der Raadsleden, om die beschouwingen nauwkeurig te overwegen, de Raad bezwaarlijk een juist oordeel zoude kunnen uitspreken.

Deze meening vindt bevestiging na kennisname van den inhoud van bovenaangehaald schrijven van den Heer GERLINGS en geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen, waarbij ik mij zal beperken tot behandeling der spoor- en tramwegverbindingen, zonder in beschouwingen te treden omtrent de veelbesproken snelverbinding

langs de Noordkust, spoorversmalling der lijnen met 1.435 M. spoorwijdte, Terminus C, enz.

De Heer GEERLINGS acht ernstige bedenkingen aanwezig tegen het plan der Regeerings-Commissie. De ernstigste ware te richten tegen de talrijke kruisingen der spoorlijnen gelijkvloers; de gevaarlijkste daarvan is het gevolg van het smalspoorstation N.I.S. te Matten.

Voorts is de richting, waarin het Centraal personenstation te Tawang is geplaatst, met onmiddellijk aansluitende hoog aan de Oostzijde, ongunstig voor latere uitbreiding.

Het emplacement Tawang kan t.o. van het personenverkeer geacht worden gunstig geplaatst te zijn, ook omdat het in de aangesloten verbinding Pontjol-Tawang-Matten is opgenomen, die een schakel vormt in de doorgaande verbinding langs de Noordkust.

Wijziging in de richting van het station Tawang door verlegging der as van dat station van Z.W.-N.O. in meer West-Oostelijke richting is niet wel mogelijk, daar dan geen breekbaar aansluiting met de sporen met 1.435 M. spoorwijdte is te verkrijgen. Omwenteling naar het Noorden met behoud der doorgaande verbindingen wederzijds levert wegens de noodzakelijke onderlinge aansluiting der verschillende havensporen onoverkomelijke bezwaren.

De geprojecteerde ombugging der emplacementen-sporen te Tawang in Z.O. richting was een gevolg van het nabijgelegen emplacement der werkplaatsen S.J.S., welks behoud op den voorgrond werd gesteld.

Wat betreft het ontwerpen smalspooremplacement Matten N.I.S. zij opgemerkt, dat dit emplacement, in te richten als personen- en goederenstation voor lokaalverkeer, tevens als rangerstation voor naar de havensporen te vervoeren wagens bij uitstek geplaatst kan worden genoemd.

Het zal gelegen zijn nabij het centrum der stad, van de Europeesche, Chineesche- en Indische handelswijken, van den in aanbouw zijnden Gemeentelijken passier en heeft dus dezelfde voordeelen als die, welke ter verdediging van het behoud van het emplacement der S.J.S. te Djornatan worden aangevoerd, zonder het nadeel van onvoldoende lengte, waardoor rangeerbewegingen over druk bereiden overwegen onvermijdelijk zijn.

Verplaatsing van het station Djornatan der S.J.S. wordt door den Directeur der Maatschappij, behalve wegens de kosten, onuitvoerbaar geacht door de plaatsing van het door N.I.S. begeerde, smalspoorstation Matten, terwijl in de derde-plaats handel en verkeer een overwegend belang hebben bij behoud van het zoo gunstig gelegen station te Djornatan.

Blijken het voorhanden spoor- en tramwegplan zal het behoud van dat station gepaard moeten gaan met den aanleg van een nieuw verdeelemplacement S.J.S., met talrijke gelijkvloersche spoor-kruisingen en ongunstig gelegen voor gewoon verkeer.

Deze ingewikkelde oplossing is echter niet noodzakelijk zooals ik vermeen te kunnen aantoonen, wanneer het mocht gelukken tot nog meerdere samenwerking tusschen de betrokken Maatschappijen te geraken, dan welke reeds werd vermeld.

Werd het smalspoorstation Matten N.I.S. ingericht zoowel voor den dienst der S.J.S. als voor dien van N.I.S., dan kan, zooals uit bijgevoegd ontwerp moge blijken, door omlegging naar het Oosten van de naar de havenrichting voerende sporen en met af-takking naar Tawang, benoeden het emplacement der centrale werkplaatsen S.J.S., zoodanig bereikt dat:

1. het nieuwe verdeelemplacement S.J.S. kan worden gemist;
2. algeheele opheffing van spoorkruisingen buiten de haven-emplacementen mogelijk is;
3. het emplacement Djornatan S.J.S. gemist kan worden, maar desdoets ook behouden kan blijven;
4. het centraal personenstation Tawang zeer veel beter kan worden ingericht;
5. de overwegen naar de buitenwijken der stad worden verplaatst en belangrijk vereenvoudigd.

De punten 4 en 5 vereischen eenige toelichting. Wat betreft 4, wordt opgemerkt dat emplacement Tawang tusschen den weg naar het Zeestrand en de spoorbaan een lengte verkrijgt van circa 800 M. waarvan ongeveer 650 M. in aangesloten rechte strekking, wat zeer voldoende is om een goed ingericht emplacement te ontwerpen.

Ter toelichting van punt 5 zij er de aandacht op gevestigd, dat in het bestaande spoor- en tramwegplan de postweg naar Demak wordt doorsneden door zes sporen, de weg langs Pengapon door vijf sporen, de stationsweg nabij Tawang door drie sporen, dus te zamen 14 sporen.

Bij uitvoering het hierbij, gevoegde project zal de weg naar Demak worden gesneden door twee, die langs Pengapon door drie sporen, terwijl de overweg nabij de bureaux der S.J.S. noordelijk verplaatst wordt en geen doorsnijding van de S.J.S. terreinen nabij Tawang noodig is.

De voorgestelde oplossing heeft bovendien de volgende voordelen:

- a. het benoorden Tawang gelegen goederen-verdeelstation N.I.S., S.J.S. en S.C.S., niet voor uitbreiding van beteekenis vatbaar, kan belangrijk worden omkast, aangezien de overgave van stukgoederen en wagenladingen tusschen S.J.S. en smalspoor N.I.S. te Matten kan plaats vinden;
- b. het emplacement Djornatan zou voorloopig behouden kunnen blijven; mocht echter in verband met de eischen van gewoon verkeer of om andere reden noodig of gewenscht blijken dat emplacement op te heffen, dan staat toch aan de S.J.S. een gunstig gelegen emplacement (Matten) ter beschikking.

Bij uitvoering van het hierbij overgelegde sporenplan zal de S.J.S.-lijn naar Demak Zuidelijk het emplacement Matten moeten verlaten om vervolgens Oostelijk gericht te worden en voorbij het Oosterhandjikaanal op een punt van de bestaande lijn aan te sluiten.

Niet onopgemerkt mag blijven, dat de verbindingen van Matten met Tawang, werkplaatsemplacement S.J.S. en havenemplacement, in het nieuwe sporenplan langer zijn dan de overeenkomstige verbindingen van Matten en verdeelemplacement S.J.S. in het zoogenaamde Regeeringsontwerp.

Hier staat echter tegenover dat de totale sporenlengte volgens het nieuwe ontwerp korter is, aangezien voor de verbindingen met Tawang en havenemplacement in het Regeeringsontwerp voor elk der Maatschappijen afzonderlijke lijnen zijn geprojecteerd, terwijl het nieuwe ontwerp hierin voorziet door twee gelijk gerichte sporen.

Ik heb de U.W.E.d.Gest. te verzoeken het vorenstaande ter kennis van de Gemeenteraad te brengen, opdat deze zich omtrent het bijgevoegde sporenplan zal kunnen uitspreken en bij instemming, daarvan mededeeling te doen aan de Regeerings-Commissie.

Het lid van den Gemeenteraad,  
(w.g.) D. C. BURMAN.

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

(Vervolg).

In een volgende paragraaf, gewijd aan concessie-aanvragen, lezen we het volgende als algemeene opmerkingen:

In 't algemeen valt op te merken, dat het aantal concessie-aanvragen in de laatste jaren belangrijk is algemeen. Verscheidene oorzaken hebben daartoe medegewerkt, waarvan wel de voornaamste is, dat de meeste voor rendabelen spoor- of tramswegen geschikte gebieden reeds in meerdere mate van lieren waren zijn voorzien en daarmede tot zekere hoogte zijn gaan behoreen tot het natuurlijk verkeersgebied van bestaande maatschappijen. Waar nu speculatieve aanvragen in nog geheel vrije gebieden in vroegerere jaart opvoering van het aantal concessie-aanvragen hebben geleid en de bestaande Maatschappijen uiteraard len aanzien harer aanvragen op geheel andere bedachtzamer wijze te werk gaan, is het duidelijk, dat deze omstandigheid tot beperking van het aantal aanvragen moest leiden.

Ook minder goede jaren, welke een aantal tramwegen gekend heeft, hebben tot tempering van het aantal aanvragen bijgedragen.

Ondervolgende opgave doet de vermindering van het aantal concessie-aanvragen in den loop der laatste jaren kennen.

JAAR	AANTAL TRAMWEGAANVRAGEN
1806	68
1807	188
1808	116
1809	132
1900	75
1901	44
1902	33
1903	17
1904	10
1905	11
1906	21
1907	27
1908	13
1909	12
1910	39
1911	27
1912	21
1913	10
1914	9

Nopens de voorwaarden, waarop de concessies verleend worden, zij in 't algemeen het volgende aangetekend.

De vorm, waarin tegenwoordig de concessievoorwaarden vervat zijn, is vastgesteld naar een door den toenmaligen Minister van Koloniën aangeboden en tegen het einde van 1808 vastgesteld normaal formulier, hetwelk sedert onbelangrijk wijzigingen ondergaen heeft. In haar tegenwoordigen vorm zijn zij hierachter als bijlage afgedrukt. Niet daarin afgedrukt is het 2e gedeelte van het artikel hetwelk de naasting regelt, wijl daarvan bij de jongste concessies zoodanig is afgeweken, dat van eene „normale regeling“ niet goed gesproken kan worden.

Eene korte uiteenzetting van het te dien aanzien in den loop van jaren ingenomen standpunt moge daarom hier volgen.

Terwijl de oudste spoorwegconcessie, die voor de lijn Samarang-Vorstenlanden (1862), den naastingprijs afhankelijk sleet van de „zuivere opbrengst“ en dien bepaalt op 25 maal het gemiddelde daarvan in de voordeeligste vijf der laatste zeven jaren, en ook de lijdstippen aangeeft, waarop genaast kan worden, een voorbeeld hetwelk nagevolgd werd bij de opvolgende spoorwegconcessies: 1864 Batavia-Buiten-zorg; 1882 Batavia-Bekasi (indirect, te weten door de toepassing van het Algemeen Reglement); 1882 Tegal-Balapoelang; 1883 Belawan-Medan-Timbanlangkat-Delitoewa, heeft de oudste der tramwegconcessies, die voor de lijn Samarang-Joana (1881), geenerlei naastingbepaling.

Te beginnen met de concessie voor de tramlijn Perwoerdadi-Goendih (1883) komen ook voor de tramwegen naastingbepalingen in gebruik, aanvankelijk uitsluitend naar het voorbeeld van de lijn Samarang-Vorstenlanden, behoudens dat het gemiddelde niet bepaald wordt uit de voordeeligste 5 van de laatste 7 jaren der exploitatie, doch uit de voordeeligste 3 der laatste 5 exploitatie-jaren. In 1896 werd van deze regeling, die inmiddels ook haar weg vond in het Algemeen Spoorwegreglement, voor het eerst afgekeken en wel voor de lijnen Goendih-Soerabaja, waarbij de bouwrekening (vermeerderd met 10%) als maatstaf voor den naastingprijs genomen werd en de lijn Semarang-Cheribon, waarbij een regeling werd getroffen, die een voorlooper vormt van 't stelsel dat met de toepassing van de hiervoren bedoelde normaal-concessievoorwaarden werd ingevoerd, en dat geruimen tijd stand gehouden heeft. De bepaling van het tijdstip waarop, en de methode der berekening van den prijs, waartegen genaast kon worden, werden facultatief gelaten in dien zin dat het Gouvernement de keuze had tusschen de toepassing van eene algemeene naastingbepaling, in den geest van die, welke in het Spoorweg Reglement voorkomt, en een tweede bepaling, welke in details in de bijzondere concessievoorwaarden der lijn omschreven werd.

De bedoelde spoorwegbepaling werd hiervóór reeds aangegeven. De andere in de normaal-concessievoorwaarden met in bijzonderheden uitgewerkte regeling, is ten allen tijde uitvoerbaar en berust op het begrip „winst der vennootschap“, waarvoor genomen werd de som van de uitkeering aan aandeelhouders en de uitbetaalde rente van geldleeningen, verminderd met het wegens rente ontvangen bedrag, een en ander berekend over de laatste tien boekjaren, en gekapitaliseerd tegen den penning vijf en twintig.

Meerdere correcties kunnen aan de berekening, in verband met bijkomstige omstandigheden, aangebracht worden. De uitkomst wordt tot geen hooger bedrag erkend dan noodig is om bij algeheele liquidatie aan aandeelhouders 150% over het op de aandelen gestorte Maatschappelijk kapitaal te verzekeren, terwijl de benedenste-grens van den naastingprijs gevormd wordt door de som van 75 %, van den aldus berekenen prijs en 25 %, van de bij-geengetelde bouw- en uitbreidingsrekeningen.

Een aantal voorschriften, betreffende het opmaken, respectievelijk bijhouden van de beide laatstgenoemde rekeningen en de indiening ter goedkeuring van de voor de vaststelling van de jaarlijksche wijziging benodigde gegevens, kwam mede daarin voor.

De vorenuittegezette methode ter berekening van hetgeen in billijkheid den ondernemer van een genaast wordenden tramweg behoort uitgekeerd te worden, werd medio 1911 voor goed verlaten, nadat zij reeds tevoren op instigatie van betrokkenen in eenige bestaande concessies gewijzigd was. Zij heeft het nadeel dat zij den ondernemer verleidt tot het opvoeren van de uitkeeringen aan aandeelhouders en tot het laaghouden van vernieuwings- en reservefondsen, welke toch zeer noodig zijn voor doeleinden of van huishoudelijk-financiële aard of voor uitbreidingsdoelmerken. Weliswaar zouden die fondsen bij naasting niet voor de onderneming verloren gaan, doch hunne toename gaat op kosten van de uitkeering aan aandeelhouders, drukt dus den naastingprijs. Zij is daarom later in voorkomende gevallen vervangen door eene becijfering, volgens welke de naastingprijs gelijk is aan de boekwaarde, (waarvoor genomen wordt de som van de bouw- en uitbreidingsrekeningen, verminderd met de voorgeschreven afschrijving op het rollend materieel), vermeerderd met eene aflopende premie, welke wordt afgeteld uit het bedrag, waarmede de tegen den penning 25 gekapitaliseerde netto-opbrengst de boekwaarde overtreft en welk verschil vermenigvuldigd wordt met een factor, afhankelijk van den nog resterenden concessieduur, die dus steeds meer de waarde nul nadert om tegen het eind van dien termijn daaraan gelijk te worden. De noodige omschrijvingen zagen voor de juiste interpretatie der begrippen bouw- en uitbreidingsrekeningen, boekwaarde en netto-opbrengst, welke bedragen bovendien teiken jaren vastgelegd worden. De bovenste grens voor den naastingprijs was ook hier vastgelegd door eene maximum uitkeering van 150 %, aan aandeelhouders, de benedenste grens door het minimum van den naastingprijs te bepalen op een bedrag gelijk aan de boekwaarde.

Ook het laatstomschreven stelsel zal niet in alle gevallen als het meest passende aangemerkt kunnen worden, in verband waarmede het niet als eene „normaal-regeling“ mag worden beschouwd. Het zal derhalve geheel van den aard der concessie afhangen, welke regeling in zich later voordoende gevallen zal worden getroffen.

Een tweede punt, hetwelk vooral in den laatsten tijd, meermalen in de concessievoorwaarden behandeling vindt, doch zich tot opname in de „normaal-voorwaarden“ niet leent, is een voorschrift, volgens hetwelk den ondernemer in den loop van zijn concessieduur de verplichting oplegde kan worden om tot uitbreiding van zijn lijn over te gaan, indien de noodzakelijkheid daartoe, naar het oordeel der Regeering, aanwezig moet worden gaate.

De formulering van dit voorschrift is op verschillende wijzen beproefd. Soms is den ondernemer eene zekere bruto-opbrengst op aldus aangelegde lijnen gegarandeerd; een ander maal is de uitkomst eener door het betrokken Departement van Gemeentebestrijding op te stellen aan den bouw voorafgaande rentabiliteitsberekening als criterium voor de bevoegdheid tot het opleggen van eene verplichting tot aanleg gekozen. Tegen beide methoden kunnen bedenkingen aangevoerd worden en een derde stelsel tracht

daaraan tegemoet te komen. Daarbij wordt het intreden van de verplichting tot uitbreiding afhankelijk gesteld van de resultaten van het bedrijf op de eerst geconcessioneerde lijn, terwijl tevens de resultaten dienstbaar gemaakt worden aan de exploitatie der nieuwe lijnen. Tegenover de genoemde verplichting van den concessionaris moet dan evenwel ook een waarborg staan, dat de eischen om zijlijnen en verlengingen te bouwen nauwgezet overwogen worden door dengene, die het recht om te eischen uitoefent. Men meent een doeltreffenden waarborg gevonden te hebben in de bepaling, dat van de exploitatie van de later toegevoegde lijn afzonderlijk boek gehouden wordt, dat eene zeker surplus aan ontvangsten op de hoofdlijn bestemd wordt om de rentabiliteit der zijlijn te verzekeren, en dat, zoo zulks niet voldoende is, de partij welke den eisch tot aanleg en exploitatie van de zijlijn stelt, aansprakelijk is voor het tekortkomende.

Bepalingen in dien geest zijn in de ontwerpconcessie voor eene tramlijn tusschen Tjimahi en Bandoeng opgenomen.

Een ander punt, hetwelk meer dan voorheen de aandacht trekt en eene oplossing vraagt, betreft de kwestie van *opkopen van den Staat voor een deel der winst*. Dit denkbeeld op zich zelf is verre van nieuw. Het komt reeds voor in de concessie Samarang-Vorstenlanden als contraprestatie tegenover de hulp, welke het Rijk in de eerste zorgelijke jaren van het bestaan der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij haar in den vorm van renteloze voorschotten verleend heeft. Het is later bij de uitgifte van de concessie Cheribon-Kadipaten in 1900 opnieuw verwezenlijkt, toen bedongen werd, dat van het bedrijf op deze lijn afzonderlijk boek gehouden zoude worden en dat de Staat zoude opkomen voor vijf achtste deel van het netto-overschot der bedrijfsrekening meer zoudde bedragen dan 5%, van de som der bouw- en uitbreidingsrekeningen.

De omstandigheid echter, dat sommige concessies, met weinig risico uitgevoerd, belangrijk grooter winsten maken dan vroeger verwacht werd en dan normaal mag heeten, leidde tot de overtuiging, dat het wenschelijk is, met de mogelijkheid van buitengewonen voorspoed ook rekening te houden in gevallen, waarin die niet met zekerheid te voorzien is.

Eindelijk moge nog op een derde punt gewezen worden, hetwelk men zich voorstelt geleidelijk door te voeren, te weten: de *verplichte zorg van den ondernemer voor het ondergeschikt tramwegpersoneel*.

Uitgangpunt wordt daarbij van het denkbeeld, dat voorzieningen behorende getroffen te worden tegen ziekte, ongevallen en bij overlijden, en dat ook de pensioensregeling tot de taak van den ondernemer behoort.

Handelt het vorenstaande over concessies, welke aan bestaande maatschappijen ten grondslag liggen en over concessies aan nieuwe gegadigden, het spreekt vanzelf dat, indien nieuwe lijnen aan bestaande ondernemingen geconcessioneerd worden, meermalen aanleiding bestaan zal om van „normaal” concessievoorwaarden geen gebruik te maken en de voorwaarden der nieuwe lijn of geheel dan wel nagenoeg geheel gelijk te maken aan die der in exploitatie zijnde lijnen, of wel bijzondere voorwaarden te stellen in verband met door de totstandkoming der nieuwe lijn te verwachten bijzondere toestanden en verbandingen. En dat in den tegenwoordigen tijd, veel meer dan vroeger vtrekkende gevolgen verdrongen kunnen zijn aan de uitgifte van nieuwe lijnen, welke begin- en eindpunten reeds aan het bestaande spoor- en tramwegstelsel liggen, zal zonder meer duidelijk zijn nu het net van ijzeren wegen over Java steeds dichter wordt.”

Een enkel woord naar aanleiding van het hierboven bedoeld „normaal formulier”, hetwelk door de regering is vastgesteld voor het verlenen van concessies aan tramwegen en dat als bijlage aan het verslag is toegevoegd. In artikel 16 van deze modelconcessievoorwaarden leest men o.m.:

De ondernemer is gehouden ten behoeve van het aan den tramwegdienst verbonden personeel een door den Directeur van

Gouvernementsbedrijven goed te keuren regeling inzake voorziening bij ziekte, ongevallen en overlijden te treffen.

De ondernemer is verplicht ten behoeve van het vaste aan den tramwegdienst verbonden personeel een pensioensregeling te treffen, waarop de goedkeuring van den Directeur van Gouvernementsbedrijven moet zijn verkregen.

In verband met deze bepalingen brengen wij de nog in behandeling zijnde nieuwe artikelen 4a en 4b van het Algemeen Tramweg-Reglement in herinnering, waarbij aan ondernemers van tramwegdiensten de verplichting zal worden opgelegd, om in een afzonderlijk reglement de dienstvoorwaarden van hun personeel vast te stellen en wel in het bijzonder voór wat betreft indiensttreding, loonen, onderzoek van straffen, kenbaar maken van wenschen en bezwaren, dienst- en rusttijden en ontslag.

Het treft de aandacht, dat voldoende regeling van al deze personeel-aangelegenheden bij de wet zal worden gewaarborgd doch de noodige voorzieningen in zake ziekte, ongevallen, invaliditeit en overlijden bij de concessievoorwaarden zullen worden gearandeerd.

Ons is deze onderscheiding niet duidelijk; wanneer de regering laatstbedoelde voorzieningen voor het tramweg personeel in het algemeen noodzakelijk acht, dan dienen ook zij bij de wet aan alle tramweg-ondernemers als verplichting te worden opgelegd. Algemeene verplichtingen der ondernemers behorende niet in de concessievoorwaarden maar in het Algemeen Tramweg-Reglement thuis.

Het is mogelijk, dat de Directeur van Gouvernementsbedrijven onder de algemeene termen van bovengenoemd nieuw artikel 4a („voorwaarden, volgens welke het personeel in den dienst werkzaam is en volgens welke de dienstbetrekking een einde neemt”) de noodige voorzieningen bij ziekte, ongevallen, invaliditeit en overlijden begrepen acht en deze dus na eventueele invoering van dat artikel niet meer in de concessievoorwaarden zullen worden genoemd. Maar waarom worden dan in dat artikel verschillende onderwerpen als loonregeling en straffen, welke eveneens vallen onder de tusschen haakjes gestelde, ruime definitie, nog met name vermeld? Ik vrees dat de veelhoofdigheid van den wetgever hier naar buiten treedt.

Nadat vervolgens in het verslag een twintigtal bladzijden aan concessie-aanvragen, gedaan door bestaande Maatschappijen, zijn gewijd, wordt het Hoofdstuk „Toezicht op spoor- en tramwegen” met het volgende overzicht geopend:

Bij Gouvernements Besluit van 18 Februari 1888 No. 1 (Staatsblad No. 39) werd de dienst der Staatsspoorwegen als afzonderlijk bedrijf opgeheven en met den naam „Afdeling Spoor- en Tramwegen” onder het beheer van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken gesteld.

Als Chef der afdeling trad op de „Hoofdinspecteur der spoorwegdiensten en van het stoomwezen” aan wien, behalve het beheer der Staatsspoorwegen en de leiding van den dienst van het stoomwezen, tevens het regeeringstoezicht op de particuliere spoor- en tramwegen werd opgedragen.

Genoemde hoofdbanenaar werd in laatstbedoeld toezicht bijgestaan door enige inspecteurs, elk in zijn ressort tevens belast met het onderzoek van stoomketels, en verder door een vijftal spoorwegopzieners.

De praktijk was, dat als inspecteurs werden aangewezen ingenieurs van tractie van den dienst der staatsspoorwegen, die

tijdelijk de functies van inspecteur der 3de, 2de of 1ste klasse vervullen naarmate hun rang bij den dienst der S.S. daartoe aanleiding gaf. De spoorwegopzieners werden eveneens bijna steeds uit het corps der S.S. ambtenaren gerecruteerd, doch bleven, eenmaal voor het toezicht op de particuliere lijnen aangewezen, verder onafgebroken als zoodanig werkzaam.

Deze organisatie bleek na enige jaren niet meer aan de behoefte te voldoen en wel in de eerste plaats niet voor zoover betref het beheer van den dienst der staatspoorwegen. De wenschelijkheid werd gevoeld de bevoegdheden van den Hoofdspecteur in dit opzicht belangrijk uit te breiden, wat geschiedde bij Gouvernements besluit van 25 September 1906 No. 41.

Bleef daarbij het beheer van den dienst van het stoomwezen en het daarmee samenhangende toezicht op de particuliere spoor- en tramwegen nog aan den Hoofdspecteur, de inspecteurs en spoorwegopzieners opgedragen, alras bleek ook in dit opzicht eene reorganisatie noodig, die dan ook bij Gouvernements Besluit van 10 Maart 1909 No. 7 (Staatsblad 191) werd voorgevoerd. Daarbij werd de dienst van het stoomwezen geheel van de spoor- en tramwagediensten gescheiden en tot een zelfstandige dienst onder een eigen chef georganiseerd. Hieruit vloeide vanzelf voort, dat de „inspecteurs" als ambtenaren voor het toezicht op de spoor- en tramwagediensten vrijvielen en daarom onder den Dir. van G.B. alleen de hoofdspecteur der spoor- en tramwagediensten en de spoorwegopzieners overbleven, behoudens het toezicht, dat door plaatselijke bestuursambtenaren en colleges wordt uitgeoefend. De hoofdspecteur oefentevens zijne overige functies (Chef van den dienst der S.S. en Chef der afdeling spoor- en tramwagediensten van het Departement van Gouvernements bedrijven) het algemeen, de spoorwegopzieners het dagelijksch toezicht uit.

Zoo is nog thans de toestand.

Intusschen bleek, bij het geleidelijk completeren en organiseren der verschillende aan het beleid van den Hoofdspecteur toevertrouwde zaken langzamerhand de wenschelijkheid om het regeringstoezicht op de particuliere lijnen op een betere leest te schoeien, waarbij tevens diende te worden overwogen in hoeverre daaraan meer zelfstandigheid ware te verlenen.

Teneinde daartoe te geraken, was in de eerste plaats de beschikking noodig over competente, over noodige ervaring beschikkende personen, die in den loop van 1914 werden gevonden, zoodat thans geleidelijk het regeringstoezicht van den Hoofdspecteur kan worden afgewenteld.

Een terzake dienende wijziging der bestaande organisatie kan in verband met het bovenstaande binnenkort worden tegemoet gezien.

Het is hier de plaats niet, om nog uit te weiden over de wenschelijkheid van de binnenkort te verwachten scheiding van regeringstoezicht en dienst der S.S. Maar dat over het algemeen eenzijdigs der absolute onpartijdigheid anderzijds de scherpte van dat toezicht wel eenige verbetering behoeft, kan niet worden ontkend.

Omtrent het seinwezen op de tramwegen lezen we o.a. het volgende:

De inzichten nopens de uitbreiding die aan inrichtingen ter verzekering van een veilig verkeer op de tramwegen dient gegeven te worden, loopen bij verschillende Maatschappijen nogal uiteen; het Algemeen Tramwegreglement laat in dezen groote vrijheid aan het individueel inzicht, waartegen, wanneer de rijnsnelheid niet boven 30 K.M. per uur wordt opgevoerd, in het algemeen geen overwegende bezwaren zijn aan te voeren.

Anders wordt de toestand, wanneer treinen met snelheden van 40 en 45 K.M. per uur worden ingeleid.

De behoefte aan meer dwingende voorschriften, bij toepassing van grootere snelheden, wordt steeds sterker gevoeld, en zijn eenige bijzondere bepalingen, mede gegrond op het Algemeen Seinreglement voor Spoorwegen, welke bij toepassingen van grotere rijnsnelheden voor den vervolge zullen geëischt worden, momenteel bij het Departement in bewerking.

Ook de betere afsluiting en bewaking van overwegen, o.a.

afrastering van de baan, zullen op verschillende plaatsen ernstig ter hand moeten genomen worden, waarbij door den Directeur van Gouvernementsbedrijven van de in artikel 60 van het Algemeen Tramwegreglement toegekende bevoegdheid om afsluiting van overwegen voor te schrijven, desnoodig zal worden gebruik gemaakt.

Hand in hand met de bedoelde maatregelen zal in het algemeen gestreefd moeten worden naar beter politie-toezicht, zulks met name op de spoorwegen, die thans nog te veel door de bevolking als tot het publiekdom behorende openbare wegen of weidplaatsen voor vee worden beschouwd.

Een stap in de goede richting werd reeds gezet door de mededeeling aan de Spoorweg-Maatschappijen, dat het begrip „ambtenaren", voorkomende in Artikel 230 van het Algemeen Reglement op de Spoorwagediensten, in ruimen zin moet worden opgevat, zoodat ook politieambtenaren onder dat begrip vallen.

Ten slotte wordt inzake bewaking van overwegen nog melding gemaakt van een geschil tusschen den Gewestelijken Raad van Banjoemas en den bestuurder der Serajodal Stoomtram-Maatschappij, waarvan de oorsprong overigens reeds in voorafgaande jaren is te zoeken.

Bij zijn besluit van 21 December 1912 No. 907.3 had de Raad de Maatschappij bevolen bij eenige overwegen, in de afdelingen Banjoemas, Poerwokerto en Bandjarnegara, ter beveiliging van het publiek verkeer, wakers met seinvlaggen te doen plaatsen.

De bevoegdheid tot deze opdracht werd door de Maatschappij, op grond van Artikel 59 lid (2) van het Algemeen Tramwegreglement, slechts erkend voor één der bedoelde overwegen, waar de trambaan op den openbaren weg is aangelegd; voor het overige werd door haar 's Raads competentie terzake bestreden.

Na breedvoerige gedachtenwisseling tusschen de Directeuren van Justitie en Gouvernementsbedrijven eenzijdigs, den Gewestelijken Raad en de Maatschappij anderzijds, werd door laatstgenomden Departementschef bij missive van 2 Maart 1914 tegenover 's Raads voorzitter de onaanvechtbaarheid van het door de tram ingenomen standpunt erkend en het college in overweging gegeven zijn iudicij genomen beslissing in te trekken, heengeen bij besluit van 24 Juni d.a.v. No. 563.3 geschiedde.

In een afzonderlijke bijlage wordt een historisch overzicht van alle particuliere spoor- en tramwegen gegeven en wordt hierdoor in aansluiting met de volgende verslagen een volledig resumé verkregen van wording en ontwikkeling van het spoor- en tramwezen in Nederlandsch-Indië van zijn eersten oorsprong af; de uitvoerige compilatie-arbeid van den Heer REITSMA in geëxcerpteerd vorm.

Het tweede gedeelte van het belangwekkend verslag is gevuld met een groot aantal statistieken en graphieken.

A. A.

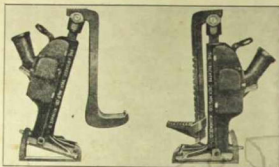
## KORTE BERICHTEN.

### ONGEVALSDOMMEKRACHTEN.

Door de „Buckeye Jack Manufacturing Company, Alliance, Ohio" worden een tweetal ongevalsdommekrachten in den handel gebracht, welke enkele typische onderdeelen hebben, waardoor zij van bijzondere waarde zijn voor ongevalsuitrustingen.

Deze onderdeelen zijn de spilkop, waarvan draaibaar is bevestigd een hulphaak voor het lichten laag bij den grond en een losse voetplaat, welke het mogelijk maakt de dommekracht te gebruiken, terwijl deze schuin staat zonder dat men haar behoeft te onderstoppen. Bij de linker dommekracht is een verstelbare hulplauw aangebracht, welke ten opzichte van de last vlug kan worden

ingesteld zonder dat hierbij een gedeelte der hefhoogte van het toestel behoeft te worden opgeofferd.



De voetplaat van de dommekracht is dusdanig ontworpen dat de losse voetplaat in twee standen onder rechte hoeken t.o.v. van elkaar aan de dommekracht kan worden aangebracht, aldus veroorloovende de dommekracht te gebruiken met de hulphaak naar voren en zijdelings gericht.

De losse voetplaat geeft een soepel steunvlak voor het toestel zoodat het niet direct noodzakelijk is het te onderstoppen. Wanneer zulks gewenscht wordt geacht kan de losse voetplaat verwijderd en de dommekracht op zijn eigen voet gebruikt worden.

Bij het ontwerpen heeft men er bijzondere aandacht aan besteed alle onnoodige onderdeelen weg te laten, opdat het aantal te herstellen onderdeelen tot een minimum beperkt zou blijven. De onderdeelen zijn gemakkelijk aan te brengen, terwijl herstellingen in eenvoudig ingerichte werkplaatsen kunnen worden uitgevoerd.

*Railway Age Gazette 9.7 '13.*

## CORRESPONDENTIE.

**Tuinman.** In verband met de bestaande wettelijke bepalingen heeft de Redactie zich tot regel gesteld geene stukken te plaatsen, waarvan de inzender haar niet bekend is. Waar wij ons echter *verplicht* achten om de namen van inzenders, die hun stuk niet met hunnen naam wenschen te onderteekenen, *jegens iedereen* te verzwijgen, vervallen de door U geopperde bezwaren tegen den door ons in het vorige nummer gestelden eisch.

Ten overvloede zij nog medegedeeld, dat wij ons redacteurschap geheel gescheiden achten van de door ons bij spoor- of tramwegmaatschappij bekleede betrekking.

RED.

## OPEN BETREKKINGEN.

### Atjeh-stoomtram :

DRIE EUROPEESCHE PLOEGBAZEN t.w. één locomotief monteur, één draaier en één rijtuigschilder. Tractement f 50—f 155 's maands, verder vrije huisvesting, vrije geneeskundige behandeling en medicijnen.

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

### Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij :

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

### Batavia-Electrische Tram-Maatschappij :

MAGAZIJNMEESTER. Vereischte: kennis van administratie.

### Staatsspoorwegen-Oosterlijnen :

WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

### Staatsspoorwegen-Westerlijnen :

LÄGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

## MAANDOPBRENGSTEN. DECEMBER 1915 EN JANUARI 1916

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst December in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met December		Verschil in guldens			
	1915	1914	meer	minder	1915	1914	meer	minder		
	D. S. M. Atjeh Stoomtram	374.823 71.772	266.367 75.208	108.456	—	—	3.436	924.657	914.542	10.115
	Opbrengst Januari in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met Januari		Verschil in guldens			
	1916	1915	meer	minder	1916	1915	meer	minder		
	S. S. O. L. (zonder Rambipodji-Poeger)	1.091.755	1.010.349	81.406	—	—	—	—	—	—
Rambipodji-Poeger	12.664	9.410	3.254	—	—	—	—	—	—	
S. S. W. L. (Spoor- en tramwegen)	1.354.225	1.364.285	—	10.060	—	—	—	—	—	
Smaltramwegen	7.266	13.281	—	6.015	—	—	—	—	—	
N. I. S.	660.000	623.376	36.624	—	—	—	—	—	—	
S. J. S.	185.000	189.800	—	4.800	—	—	—	—	—	
O. J. S.	54.100	52.600	1.500	—	—	—	—	—	—	
S. D. S.	45.000	43.000	2.000	—	—	—	—	—	—	
S. C. S.	203.600	208.500	—	4.900	—	—	—	—	—	
Malang S. M.	36.200	29.264	6.936	—	—	—	—	—	—	
Modjokerto S. M.	18.127	12.410	5.717	—	—	—	—	—	—	
Probolinggo S. M.	10.651	12.769	—	2.118	—	—	—	—	—	
Paseroean S. M.	9.347	8.374	973	—	—	—	—	—	—	
B. E. T. M.	28.368	24.813	3.555	—	—	—	—	—	—	
K. S. M.	36.100	33.000	3.100	—	—	—	—	—	—	