

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



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

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



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

UITGEEFSTER:
DRUKKERIJ
J. D. DE BOER
TEGAL

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

INHOUD:

Het Deutsche spoorwegverkeer en de oorlog — Besluiten, beschikkingen, enz. — Kosten van doorsnijding van S.S.-lijnen — Verkoop van den Babat-Djombang Stoomtramweg aan Nederlandsch-Indië — Le train de Bagliogli — De vuurbrug bij Izeren vuurkisten — „Safety first” in de bioscoop — Het vlekkelooze station — Korte Berichten — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

HET DUITSCHE SPOORWEGVERKEER EN DE OORLOG

door
VON VÖLCKER¹⁾

De spoorwegen zijn een van de gewichtigste hulpmiddelen van de moderne oorlogsvoering. Zij zijn echter niet alleen bestemd om aan het vernielingswerk deel te nemen, zij moeten ook tijdens den oorlog hun vredeswerk voortzetten en den kringloop in het economische organisme van het volk gaande houden, opdat dit opgewassen blijft tegen de geweldige eischen, welke in den modernen oorlog worden gesteld. De uitslag van een oorlog is niet alleen afhankelijk van de militaire macht van een volk, doch meer nog dan in vroeger jaren van de duurzaamheid van zijn economische kracht.

Het is hier niet de plaats om een overzicht te geven van hetgeen op militair gebied door de Deutsche spoorwegen is verricht. Intusschen is het echter noodzakelijk in het kort melding te maken van de militaire taak en organisatie van het Deutsche spoorwegwezen in verband met zijne algemeene capaciteit, omdat tijdens den oorlog de bediening van het algemeen verkeer moet achterstaan

bij de militaire eischen, welke aan de spoorwegen worden gesteld.

A. DE MILITAIRE TAAK EN DE CAPACITEIT DER DUITSCHE SPOORWEGEN.

De rechtsgronden, krachtens welke de militaire overheden in oorlogstijd de spoorwegen mogen opeischen, zijn neêrgelegd in de *Reichsverfassung* (Artikelen 4^e, 41—47) in het *Kriegsleistungsgesetz* van 13 Juni 1873 (R.G.Bl., S. 129), de *Ausführungsverordnung* daarop van 1 April 1876 (R.G.Bl. S. 137) en de op grond van deze verordening uitgegeven *Militär-Transport-Ordnung für Eisenbahnen* van 18 Januari 1899 (R.G.Bl. S. 15), alsmede in het *Militärtaarif für Eisenbahnen* van 18 Februari 1899 (R.G.Bl. S. 108).

Het *Kriegsleistungsgesetz* verplicht de spoorwegen tot het gereedhouden van de voor het vervoer van manschappen en paarden benoodigde uitrustingsstukken der voertuigen, tot vervoer van de gewapende macht en de krijgsvanoodigheden, alsmede tot het beschikbaar stellen van personeel en materieel voor de spoorwegen, welke exploitatie door het legerbestuur is overgenomen, dus in het bijzonder voor de exploitatie in vijandelijk land.

Volgens de *Militär-Transport-Ordnung* heeft in oorlogstijd het militaire transport onvoorwaardelijk den voorrang boven elk ander vervoer.

De *Militär-Transport-Ordnung* onderscheidt in tijd van oorlog: *Friedensbetrieb*, *Kriegsbetrieb* en *Militärbetrieb*; de laatste heeft in het bijzonder betrekking op de gedurende den oorlog in bezit genomen buitenlandsche lijngedeelten.

Voor de lijnen, die op het oorlogstoneel of in de nabijheid daarvan liggen, wordt de *Kriegsbetrieb* in toepassing gebracht. Ten opzichte van de baanvakken, die daaronder vallen, moeten de spoorwegbesturen, voorzover het de inrichting van het bedrijf betreft, uitsluitend de regelingen ten uitvoer leggen, die getroffen worden door

¹⁾ Vertaald uit *Krieg und Wirtschaft (Kriegshefte des Archivs für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Drittes Heft, Tübingen Verlag von J. C. B. MOHR (PAUL SIEBECK))*.

de militaire spoorwegoverheden, d.w.z. in de eerste plaats die van den chef van het spoorwegwezen te velde en verder die der voor de afzonderlijke spoorwegnetten ingestelde *Liniënkommandanturen*.

Bij Verordening van 1 Augustus 1914 (R.G.Bl. S. 274) heeft de Keizer bepaald, dat alle spoorwegen van Duitschland moeten worden beschouwd als gelegen te zijn in de nabijheid van het oorlogstoneel. Daardoor is op de gezamenlijke Deutsche spoorwegen de *Kriegsbetrieb* in werking getreden en ging de beschikking over het spoorwegbedrijf voor den geheelen oorlogsduur op de militaire overheden over; met betrekking tot de uitoefening van den dienst zijn de Deutsche spoorwegen derhalve volkomen aan den wil van den chef van het spoorwegwezen te velde onderworpen, zoodat dus de militaire dictatuur, die zoowel als krijgs- als openbare leven sedert den aanvang van den oorlog beheerscht, zich ook over het spoorwegwezen uitstrekt.

De leger-spoorwegautoriteiten zijn krachtens de *Militär-Transport-Ordnung* bevoegd, de *militaire dienstregeling* in te voeren; alle treinen rijden daarbij even snel en worden zóó ingelegd, dat zij zonder uitzondering voor het militaire vervoer gebruikt kunnen worden. Naast deze voor zuivere legerdoeleinden bestemde treinen worden echter ook speciale militaire locaaltreinen ingelegd, waarvan tevens voor het openbare verkeer gebruik gemaakt kan worden, voorzover zij althans niet geheel door militair vervoer in beslag genomen worden. De chef van het spoorwegwezen te velde beslist of en in hoeverre het openbare verkeer ná het bevel tot mobilisatie en vóór invoering van de militaire dienstregeling beperkt moet worden en tevens in hoeverre dat verkeer na het van kracht worden van genoemde dienstregeling nog toegelaten is.

De militaire dienstregeling dient vóór alles om den „opmarsch per spoor“ door te voeren; zij is het voornaamste middel om van de capaciteit der spoorwegen het volle nut te trekken; zij is een „stramme dienstregeling“, d.w.z. alle treinen zijn met bepaalde, gelijke tusschenruimten en met gelijke snelheid en gelijke rijtijden ingelegd.

Intusschen bestaat het werk der spoorwegen in den oorlog niet alleen in het doorvoeren van den legeropmarsch.

De kenmerkende betekenis der spoorwegen na de concentratie van het leger aan de grenzen van het land, is gelegen in haar gebruik als hoofdwegen voor de *achterwaartsche verbindingsen* en ter doorvoering van *strategische troepenverschuivingen* in den rug der strijdende legers.

Bij de grootte der legermassa's in den modernen oorlog is het niet meer mogelijk, de troepen te verzorgen met ter plaatse aanwezige middelen. Er moet voor voldoende aanvoer van proviand en evenzeer van munitie en verder oorlogsmateriaal gezorgd worden; er moeten manschappen ter vervanging en tot versterking van het leger aangevoerd worden, terwijl zieken, gewonden en gevangenen, oorlogsbuit en onbruikbaar materiaal naar het vaderland getransporteerd moeten worden.

Welke geweldige eischen de oorlog aan de spoorwegen

stelt, wordt zonder meer feeds duidelijk, wanneer men bedenkt, dat het transport van één enkel legercorps — zonder machinegeweer-afdeelingen en zware artillerie — bijna 120 treinen van 110 assen vordert, dat het gemobiliseerde vredesleger uit 25 legercorpsen en uit nog veel grotere reservformaties bestaat en een groot gedeelte van den landstorm opgeroepen is en dat voor strategische troepenverplaatsingen voortdurend honderden treinen gereed moeten staan. De verzorging van een miljoen soldaten met 250.000 paarden vereischt dagelijks 10 treinen met 4000 ton lading. Op het einde van December 1914 waren 600.000 gevangenen in Duitschland ondergebracht, die allen per spoor naar de gevangenkampen en hospitaalen overgebracht moesten worden. Ook de militaire exploitatie van de spoorlijnen in vijandelijk land moet nagenoeg geheel met personeel en materieel der Deutsche lijnen uitgeoefend worden.

Terwijl in 1870—71 het grootste deel der Deutsche spoorwegen (ca 55 %) nog particuliere lijnen waren, verdeeld over een groot aantal ondernemingen, bevinden zich tegenwoordig bijna alle Deutsche spoorwegen, die voor het militaire verkeer in aanmerking komen (93 % van alle hoofd- en secundaire lijnen) in handen van acht staats-spoorwegdirecties: Terwijl in 1870 nauwelijks 16 % der Deutsche lijnen met dubbel spoor aangelegd waren, vormen thans de dubbelspoorlijnen 39 % van de gezamenlijke lengte in exploitatie der Deutsche hoofd- en secundaire spoorwegen. De lengte in exploitatie der hoofd- en secundaire lijnen is sedert 1870 $3\frac{1}{2}$ maal, en wanneer men ook de tramwegen meerekent, meer dan 4 maal toegenomen, terwijl de bevolking van het Deutsche rijk slechts met $\frac{2}{3}$ is aangewassen. Daarbij is het aantal locomotieven 5 maal en dat der personenrijtuigen en goederenwagens 6 maal zoo groot geworden. Duitschland heeft in de laatste 25 jaar de capaciteit van zijne spoorwegen en de veiligheid van het verkeer door vergrooing op ruime schaal van de meeste stations, door verbetering der signaal- en veiligheidsinrichtingen en versterking van den onder- en bovenbouw van zijne lijne, tot een hooger peil opgevoerd dan eenig ander land in Europa. De vooruitziende politiek van het in het jaar 1909 in het leven geroepen *Staatsbahnenverband* heeft nog voor de drie laatst verlopen jaren (1912-1914) een vermeerdering van het goederenwagenpark van 5,7 à 6 % tot stand weten te brengen, waarbij steeds in de toename van gesloten goederenwagens, die in den oorlog vóór alles noodig zijn, het zwaartepunt lag. De Deutsche staatspoorwegen hebben, ofschoon bij hunne bestuursmaatregelen, in tegenstelling tot de Russische spoorwegpolitiek, die bijna uitsluitend door militaire en strategische oogmerken geleid werd, steeds de algemeene verkeersbelangen op den voorgrond stonden, daarbij toch eveneens de militaire en oeconomische geschiktheid van haar spoorwegnetten voor oorlogsdoeleinden op voorbeeldige wijze verhoogd.

Nevenstaand overzicht geeft eenige cijfers, aan de hand waarvan men de militaire en algemeene oeconomische capaciteit van het spoorwegwezen der in den Europeeschen oorlog betrokken groote rijken op het vasteland kan vergelijken.

LANDEN	Inwoners in milli- onen (1910)	Lengte in exploi- tatie der spoor- en tram- wegen K.M.	Spoor- lengte op iedere 100 K.M. ³	Percen- tage der breed- spoorrij- nen, dat dubbel spoor heeft	ROLLEND MATERIEEL: Op iedere 100 K.M. exploi- tatielengte van de hoofd- en secundaire lijnen is het aantal			Als stand van Duitsland 1,0 aan- nemende, bedraagt in de landen, vermeld in de te kolom, het aantal			
					locomotieven	personen- rijtuigen	goederen- wagens	inwo- ners	baanleng- te K.M.	locomotieven	Personen- goederen- wagens
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Duitsland	64,9	73.521	13,5	39	46	97	981	1,0	1,0	1,0	1,0
Oostenrijk-Hongarije	51,4	42.961	6,6	22	26	52	584	0,8	0,6	0,4	0,4
Frankrijk	39,6	50.232	9,3	44	32	75	861	0,6	0,7	0,5	0,6
Rusland (1897)	129	68.875	0,3	23	31	31	606	2,0	0,9	0,7	0,7

Blijkens deze gegevens bezit van de aangehaalde staten Duitsland het grootste en dichtste spoorwegnet, terwijl zijn spoorwegen zoowel in absolute als relatieve zin het rijkste van rollend materieel voorzien zijn.

B. HET OPENBAAR REIZIGERSVERKEER.

1. De ontwikkeling van het reizigersverkeer in de vijf eerste oorlogsm maanden.

Ondanks het feit, dat er gedurende de eerste 7 maanden van het jaar 1914 een vermindering der spoorweg-ontvangsten viel waar te nemen, had het reizigersvervoer in den zomer geen ongunstig verloop. Als gewoonlijk stortte zich de stroom van Noord-Amerikaansche reizigers, aangebracht met de geheel bezette passagiersschepen, die den Atlantischen Oceaan oversteken, over de West-Europese landen uit. De aanvang der vacaties in de maand Juli bracht voor de Duitse spoorwegen weer den zondvloed van het jaarlijks terugkeerende reizigersverkeer en daarmede van af medio Juli het hoogtepunt der verkeersinkomsten en -arbeid van het geheele jaar.

In dezen druksten tijd van het verkeerswezen stelde Oostenrijk op 23 Juli zijn ultimatum aan Servië; daarop volgde den 24sten de mobilisatie van Servië en op den 28sten de oorlogsverklaring van Oostenrijk-Hongarije aan Servië. Nog hield men in Duitsland niet ernstig rekening met het onmiddellijk dreigende gevaar van een plotselinge onderbreking der 43-jarige vredesperiode, slechts een klein deel der vacantiereizigers kon er toe besluiten weer naar huis te sporen. Zelfs hooge staats- en rijksambtenaren en officieren bleven in hun zomerverblijf, zelfs werden ook nu nog vele reizen aangevangen. Maar de politieke spanning verergerde; op 29 Juli begon de gedeeltelijke mobilisatie in Rusland, terwijl op 31 Juli in Duitsland de oorlogstoestand afgekondigd werd. Op 1 Augustus, des avonds om 6 uur beval de Keizer de mobilisatie der gezamenlijke Duitse strijdmachten; juist op hetzelfde tijdstip (5 uur West-Europese tijd) had de mobilisatie in Frankrijk plaats. 2 Augustus was in Duitsland de eerste mobilisatiedag. De 30ste en in het bijzonder de 31ste Juli was het begin van een ware volksverhuizing in Duitsland; de honderdduizende vacantiereizigers, toeristen, badgasten en zij, die in zomervakanties vertoefden, die allen in een nu reeds wegens aanhoudenden stroom aan de ontvolkte groote steden den rug toegekeerd hadden, aanvaardden thans ineens hals over kop de reis huiswaarts. Talrijke

zakenreizen moesten nog ondernomen worden, ontelbare buitenlanders, die zich in Duitsland ophielden, spoedden zich naar huis, de Duitschers, die in het buitenland reisden, keerden naar hun woonplaatsen terug. Hierbij voegden zich nog de vele duizenden Duitschers, die tot nog toe in de vijandelijke landen geleefd hadden en nu, de meesten met achterlating van hunne bezittingen, vaak slechts met de kleeren, die zij aanhadden, deels zonder contanten in het Duitse vaderland terugkeerden. De *gare de l'est* in Parijs was reeds vanaf 1 Augustus voor het verkeer met Duitsland gesloten. Voor de Duitse vluchtelingen uit Parijs had de Duitse gezant von Schön nog op 2 Augustus het vertrek van een laatste trein in de richting naar België bewerkstelligd, welke zij, die in staat waren geweest, zich tijdig te voren van de daarvoor noodige bewijstukken te voorzien, nog benutten konden. Men verdrong elkaar in den overvullen trein, die 's middags om 5 uur de *gare du nord* te Parijs uitstoomde en niet verder kwam dan tot het laatste Belgische grensstation. Het traject tot het naastbijgelegen Belgische grensstation in de richting van Bergen moesten de vluchtelingen evenals het Belgisch-Duitse grenstraject te voet afleggen. Wie te Parijs deze laatste trein niet meer haalde, zag zich het treurige lot der gevangenneming en interneering beschoren. Slechts weinigen gelukte het nog over de Zwitsersche grenzen te ontkomen; een deel kwam over Spanje en Italië tegen het einde van Augustus naar Duitsland terug; voor de geïnterneerde, niet-weerpllichtige Duitse rijksonderdanen in Frankrijk kon de terugkeer eerst in den aanvang van November bedongen worden.

De toevloed tot de treinen en het treinverkeer op de Duitse spoorwegen was in deze eerste dagen na het uitbreken van den oorlog geweldig. Bij de burgers voegde zich het militair verkeer. De opgeroepen manschappen spoedden zich naar hun garnizoenen, duizenden wagens werden naar de werkplaatsen en stations voor de treinformaties verzonden, om voor het manschappen- en paardentransport ingericht te worden. De daaruit gevormde militaire treinen moesten de eerste strijdende legers naar de grenzen werpen.

Op den 2en en den 3en Augustus, den eersten en tweeden mobilisatiedag, bleef nog de geheele vredesdienstregeling voor het reizigersvervoer van kracht. Alleen de luxetreinen werden uitgeschakeld. De doorgaande sneltreinen, evenals de slaap-, restauratie- en D-rijtuigen van alle typen reden niet verder dan tot aan de Duitse

grenzen. Het niet-reizende publiek werd de toegang tot de stations ontzegd, terwijl de verkoop van alcoholische dranken op het stationsterrein, zoowel aan burgers als militairen verboden werd. Ofschoon krachtens de lenisgevingen, die bij de afkondiging der mobilisatie in de stations aangeplakt werden, particulieren van den eersten mobilisatiedag af geen aanspraak op vervoer meer konden maken, stelden de spoorwegen alles in het werk om de naar hun woonplaats terugstroomende menschenmassa's nog te transporteren. Talrijke treinen werden dubbel, drie- en viermaal gereden, alle waren tot de uiterste grens belast, de plaatsen, zonder onderscheid van rijtuigklasse, tot de laatste toe bezet. In de compartimenten en de gangen van de D-rijtuigen werden nog reizigers staande ondergebracht. De houding van het publiek was uitnemend; het was zich volkomen bewust van de moeilijke positie, waarin de spoorwegoverheden verkeerden. De Deutsche spoorwegen hadden in deze merkwaardige dagen na de afkondiging van den oorlogstoestand gewichtiger diensten te vervullen, dan ooit te voren van haar waren gevorderd.

Op den 2en mobilisatiedag werd de loop van goedertreinen geschorst. Personen- en sneltreinen reden nog tot middernacht van den 2en mobilisatiedag overeenkomstig de vredesdienstregeling. Toen trad op den 3en mobilisatiedag de *militaire dienstregeling* in werking. De op den 1en en 2en dag te vervoeren militaire treinen waren in de vredesdienstregeling ingeschoven. De geheele spoorwegexploitatie werd thans volkomen veranderd; alle openbare dienstregelingen, spoorboeken en tijdtafels vervielen. De reeds in vredesdijst goed voorbereide en op den eersten mobilisatiedag verspreide militaire dienstregeling vormde thans het richtsnoer voor de uitoefening van het bedrijf. In de plaats van de exploitatie in vredesdijst, waarbij zorgvuldig met alle oconomische en sociale verhoudingen rekening wordt gehouden, met haar talrijke schakeeringen van snelheid en comfort, met een ver doorgevoerde differentieering van het treinverkeer in luxe-, snel-, expres-, personen- en buurtverkeertreinen, met slaap- en restauratiewagens, trad nu de stramme exploitatie van de militaire dienstregeling, die eenigszins aan het bedrijf van een stadstram doet denken.

Alle treinen loopen met dezelfde snelheid, terwijl de grootste toegelaten snelheid 40 K.M. per uur bedraagt. Locomotieven van allerlei soort worden gelijkmatig aangewend; ook de voor een snelheid van 100 en meer K.M. per uur gebouwde sneltreinlocomotieven mogen het langzaam tempo van de militaire dienstregeling niet overschrijden. Geen snelheid, maar regelmatigheid en betrouwbare nauwkeurigheid in de bereiking van het einddoel is thans een eerste vereischte.

Ter bediening van het algemeen verkeer zijn tusschen de militaire treinen de z.g. *militaire lokaalreinen* ingelegd. Ook deze staan slechts in zoverre ter beschikking van het particulier verkeer, als zij, niet of niet geheel voor legerdoeleinden in beslag genomen worden en zij rijden volgens het militaire voorschrift slechts voorzover personeel en rollend materieel beschikbaar is. Op sommige trajecten waren er inderdaad dagen, waarop het verkeer van het publiek in het geheel niet meer kon worden toegelaten.

In den regel waren ten behoeve van het algemeen verkeer op de hoofdtrajecten voor vier, op die van minder belang voor drie en op bijzonder gewichtige voor vijf dagelijksche treinen in iedere richting gezorgd. Waar vier treinen reden, waren zij gewoonlijk gelijkmatig over den geheelen dag verdeeld, in dier voege, dat meestal met tusschenruimten van 6 uur een trein in dezelfde richting stoomde.

Zoo zag de dienstregeling er bijzonder eenvoudig uit. Terwijl b.v. voor den aanvang der mobilisatie de geafficheerde dienstregeling der Beiersche staatslijnen 15 bladen besloeg, was de dienstregeling der militaire lokaalreinen voor 186 trajecten te zamen op 3 bladen aangegeven. De snelheid van deze lokaalreinen bedroeg op langere trajecten tusschen 20 en 25 K.M. per uur; zij deden derhalve 4 à 5 uur over trajecten, die een goede sneltrain in één uur aflegt.

Reeds enkele dagen na het in werking treden van de militaire dienstregeling bereikte het vervoer over de *Aufmarschlinien* zijn hoogtepunt. Bijna drie weken lang volgden de treinen elkaar op, om de legers aan de grenzen van het vaderland op te stellen.

Op den 21en Augustus was den „opmarsch per spoor” voltooid. Voor de tweede maal in dezelfde maand werd van de Deutsche spoorwegen een krachtsinspanning gevorderd als nooit tevoren; zij legden in deze weken een glansrijke proef af van de prestaties, waartoe zij in staat zijn. De Keizer heeft in zijne dankbetuiging van den 22en Augustus aan de Deutsche spoorwegen en hun personeel erkentelijk gewag gemaakt van de „voorbeeldige zekerheid en nauwkeurigheid”, waarmee zij het enorme vervoer tot stand gebracht hebben.

Reeds den 7en September was bijna geheel België veroverd en een groot gedeelte van Noord-Frankrijk door onze troepen bezet. Dit grootsche succes der Deutsche wapenen was voor een deel de vrucht van de schitterend geslaagde „opmarsch per spoor.”

De stroom van terugkeerende reizigers en toeristen was gedurende den geldigheidsduur van de vredesdienstregeling niet meer geheel vervoerd kunnen worden. Grote massa's vacantiereizigers moesten in de langzame militaire lokaalreinen naar hun woonplaats terugkeeren. Ook 5000 in Duitschland vertoovende Amerikanen werden eerst in de tweede helft der maand Augustus in speciale, uit slaap- en restauratiewagens bestaende treinen, van Berlijn alléén in 12, van München in 7 „Amerikanentreinen” en verder van Stuttgart en andere groote Deutsche steden, naar Rotterdam vervoerd. Ook deze treinen moesten zich aan het langzame tempo van de militaire dienstregeling aanpassen, maar de Amerikaansche gasten waren zoo verstandig, dit ongemak op den koop toe te nemen en bedankten, na terugkeer in hun land, de spoorwegdirecties voor de tegemoetkomende houding, die jegens hen aangenomen was.

Voor het verkeer in de omstreken der groote steden was reeds bij het in werking treden van de militaire dienstregeling het gewone treinverkeer, meestal met eenige beperkingen, blijven bestaan. Voorzover dit niet het geval was, werd spoedig na de invoering van de militaire dienstregeling een toereikend buurtverkeer ingesteld.

Onmiddellijk na afloop der mobilisatietransporten werden weer de eerste *sneltreinen* ingelegd. Er kwamen weer snelverbindingen tusschen Berlijn en alle hoofdsteden van het rijk. Tegelijk werden de laatste onderling en met de voornaamste overige Duitse plaatsen met D-treinen verbonden. Voor het meerendeel waren het dagtreinen; slechts in enkele gevallen reden er 's nachts ook treinen. Vooreerst werden de slaap- en restauratierijtuigen nog buiten gebruik gelaten. Hoewel de treinen met een sneltreinvaart reden, kon hun totaal-rijtijd, tengevolge van de zwaardere belasting en het veelvuldiger stoppen, toch niet die van de snelste treinen van de vroegere vredesdienstregeling bereiken. Zoo bedroeg de reisduur met elk der eerste sneltreinen tusschen Berlijn en Keulen en tusschen München en Berlijn 12 uur tegen 8—9 uur met de beste vroegere sneltreinen. In de meeste van deze treinen reden ook spoorpostwagens. De eerste sneltreinen reden reeds van af den 21en Augustus en werden langzamerhand vermeerderd. Ook naar het bevriende en neutrale buitenland werden doorgaande sneltreinverbindingen ingesteld.

In den aanvang van September kwamen ook weer diensten met slaap- en restauratierijtuigen tot stand. Het eerste slaaprijtuig reed tusschen Berlijn en Weenen. Ook werden doorgaande personenrijtuigen aan de treinen toegevoegd, ofschoon in den regel slechts tusschen de aanvangs- en eindstations der treinen, niet naar aansluitende zijlijnen.

Zoo was, terwijl Duitsland een wereldoorlog naar twee fronten te voeren had, reeds weinige weken na voltooiing der mobilisatie, een *toereikend* sneltreinverkeer in het geheele rijk en verder naar het gebied van bevriende en neutrale aangrenzende staten ingevoerd.

Door de gunstige verbindingen werd ook het reizigersverkeer naar de bergen in midden-Duitsland en naar het Alpengebied weer eenigermate aangewakkerd.

In het begin van October werd naast verscheidene meerdere sneltreinen ook een groot aantal *expresstreinen* ingelegd. De loop der militaire lokaaltrains werd verder grootendeels op andere wijze, meer overeenkomstig de verkeersverhoudingen, geregeld, waardoor zij zich tegelijk aan die dienstregeling der sneltreinen aanpasten.

Maar het verkeer eischte nog verdergaande concessies en de chef van het spoorwegwezen te velde kon tengevolge van het gunstige verloop der militaire operaties tegen den aanvang van November de opheffing van de militaire en invoering van een beperkte *vredesdienstregeling* voor bijna het geheele gebied tusschen Rijn en Weichsel in uitzicht stellen.

Ter beraadslaging hierover werd tegen den 21^{en} en 22^{en} September een *middeleuropeesche dienstregelingsconferentie* uitgeschreven, waaraan behalve door de Duitse directies ook door vertegenwoordigers der Oostenrijksche lijnen deelgenomen werd. Hier werd in onderlinge overeenstemming een dienstregeling vastgesteld, die hoofdzakelijk op de vóór het uitbreken van den oorlog geldende vredesdienstregeling berustte, ofschoon zij wat minder overvloedig van verschillende reisgelegenheden werd voorzien. De door den oorlog veroorzaakte achteruitgang van het algemeene verkeer en eveneens het gemis van

veel personeel en materieel, benooidigd voor de exploitatie der lijnen in het op des vijand veroverde land, maakte het noodzakelijk het aantal treinen in te krimpen. De vermindering moest op de meeste trajecten wel tusschen 25 en 50 % bedragen; verder moest bij de naar het buitenland doorrijdende sneltreinen rekening gehouden worden met het tengevolge van den passendwag noodwendige oponthoud aan de grenzen.

Ook de slaap- en restauratierijtuigen werden weder hoofdzakelijk in den vroegeren omvang in den treinenloop opgenomen, terwijl koerswagens in het belang van de vereenvoudiging der exploitatie slechts daar toegelaten werden, waar zulks zonder te veel bezwaar mogelijk was.

Het houden van een dienstregelingsconferentie voor een zeer aanzienlijk gebied van Mideleuropa in de tweede maand na het uitbreken van den wereldoorlog mag wel als een merkwaardigheid in de geschiedenis van het verkeerswezen geboekstaafd worden. Op den 2en November, *deshalve juist drie maanden na de eerste mobilisatiedag*, trad de beperkte vredesdienstregeling in werking; tegelijkertijd verviel de militaire dienstregeling voor het geheele gebied tusschen Rijn en Weichsel met uitzondering van eenige ten Westen van de Weichsel aan de Oostgrenzen gelegen trajecten. Het sneltreinverkeer is ook in het gebied aan de linkerzijde van den Rijn, waar de militaire dienstregeling nog van kracht bleef, voortgezet. Zoo reden op den linker Rijnsoever tusschen Keulen en Aken, Keulen en Bingerbrück, verder in de Pfalz en tusschen Straatsburg en Mülhausen, tusschen Luxemburg, Metz en Straatsbrug, enz. sneltreinen, die zelfs naar behoefte aansluiting hadden op de onder militaire exploitatie staande trajecten in het vijandelijke buitenland, zooals naar Luik, Namen, Brussel, Rfjssel, Sedan en Charleville.

Ten behoeve van het legerbestuur werden treinen voor den aanvoer van legerbenodigdheden ingelegd. De beperkte vredesdienstregeling vertoont derhalve het omgekeerde beeld van de overgangsdienstregeling. Terwijl van 21 Augustus tot 1 November in de militaire dienstregeling eenige snel-, expres- en personentreinen werden ingeschoven voor het algemeen verkeer, zijn thans in de algemeene vredesdienstregeling de noodzakelijke militaire treinen, in verband met de vereischen van het leger, ingelegd.

Met de invoering van de beperkte vredesdienstregeling werd de *Kriegsbetrieb* zooals deze volgens de *Kriegsleistungsgesetz* krachtens keizerlijke verordening van 1 Augustus 1914 sedert den aanvang van den oorlogtoestand op de Duitse spoorwegen bestaat, niet buiten werking gesteld. Het bedrijf der Duitse lijnen blijft nog steeds aan de bevelen van den chef van het spoorwegwezen te velde onderworpen; de militaire belangen zijn de gewichtigste.

Nu verschenen ook de meeste in vredetijd door directies en particulieren uitgegeven *reisgidsen* weer. Vele daarvan waren reeds in den loop van October voor het eerst uitgegeven. Op 1 December heeft ook het reisbureau van de rijkspostreijen weer een gids uitgegeven, die begrijpelijkerwijs slechts de beperkte dienstregeling voor het Duitse rijk en de dienstregelingen

van Oostenrijk-Hongarije en de neutrale landen, zoover zij toegankelijk zijn, bevat.

II. Reizigersverkeersrecht en reizigerstarieven.

De bevoegdheid, naar believen gebruik van de treinen te maken, is tijdens den oorlog in verschillende opzichten van politiewege beperkt, in de eerste plaats ter voorkoming van spionage. Wie het oorlogsgebied van het Duitsche rijk verlaten of van het buitenland betreden wil, moet met een paspoort aantoonen, wie hij is. De pas moet voorzien zijn van een signalement, een fotografie en een gelegaliseerde handteekening; buitenlandsche passen moeten geveiseerd zijn door een Duitschen diplomaatiken of consularen ambtenaar.

Strengere voorschriften bestaan er voor het verkeer in de grensgebieden, zooals b.v. voor het reizigersverkeer tusschen den Elzas en Zwitserland. Bepaalde streken van Elzas-Lotharingen mogen door buitenlanders, de omstreken van de vestingen Metz en Straatsburg ook door landslieden, slechts op grond van reispassen en schriftelijke vergunningen der betrokken militaire overheden bezocht worden; voor het verlaten dezer vestingen zijn dezelfde stukken vereischt.

Ook van de lijnen in vijandelijk land, die onder Duitsch *Militärbetrieb* staan, zal zoowel door Duitschers als door personen uit het land zelf, slechts op grond van paspoorten gebruik gemaakt worden.

Maar het verkeer is ook door reglementaire bepalingen beperkt.

Zooals hierboven reeds werd vermeld, staat het Duitsche spoorwegbedrijf sedert het uitbreken van den oorlog onder de heerschappij van het *Kriegsleistungsgesetz* en de *Militär-Transport-Ordnung*. Op grond daarvan werd bij den aanvang der mobilisatie bekend gemaakt, dat van den ten mobilisatiedag af particulieren geen aanspraak meer konden maken op vervoer per spoor en de spoorwegen tevens niet instaan voor het vervoer der reizigers tot aan de op door hen gekochte plaatskaarten aangegeven eindstations.

De Duitsche spoorwegdirecties hebben het voorbeeld van de Zwitsersche lijnen en die spoorwegen in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, die den achteruitgang in het vervoer ten gevolge van den oorlogtoestand door eene algemeene verhooging der tarieven hebben frachten te neutraliseren, niet gevolgd; de tarieven voor het vervoer in oorlogstijd zijn in Duitschland gelijk gebleven aan die in normale tijden.

Daarentegen zijn door de Duitsche spoorwegdirecties deels uit militaire, deels uit algemeen economische en sociale overwegingen, wat het reizigersverkeer betreft, gewichtige gunsten en faciliteiten verleend boven de in vredesstijl geldende tarieven.

Zoo werd kosteloos vervoer verleend voor reizen in het belang der vrijwillige ziekenverpleging, voor hen, die behulpzaam waren bij het oogsten, om het tijdig binnenhalen van den oogst te verzekeren, voor de zonder middelpe van bestaan uit het buitenland terugkeerende Duitsche burgers, voor onvermogene Duitsche vluchtelingen bij hun terugkeer naar Oost- en West-Pruisen en naar Elzas-Lotharingen, enz.

Vrachtverminderingen en soortgelijke gunsten werden toegestaan voor reizen van herstellende deelnemers aan den oorlog en hun begeleiders naar badplaatsen en sanatoria, voor reizen tot bezoek van zieke of gewonde soldaten door hun verwanten of om aan hun begrafenissen deel te nemen, in het belang van de militaire voorbereiding der jeugd, ten behoeve van het arbeidersvervoer, e. d.

III. Bagagevervoer.

Toen bij het intreden van den oorlogstoestand de honderduizenden vacante reizigers, die weken lang tevoren de treinen gevuld hadden, plotseling binnen enkele dagen naar hun woonplaats terugvervoerd moesten worden, waren de spoorwegen in de volstrekte onmogelijkheid, ook nog de enorme massa's bagage meester te worden, die in deze dagen ten vervoer aangeboden werden. De bagagewagens en de in grooten getale aangekoppelde bijwagens bleken even ontoereikend als het personeel op de overlaadstations. Daar kwam bij, dat van het personeel, dat met de behandeling der bagage belast was, meer dan de helft voor den krijgsveld opgeroepen en door ongeschoold personeel vervangen was. De bagagebewaarplaatsen waren spoedig overvol, bergen colli werden op de gewone en bagageperrons opgestapeld en stremden het verkeer. Toen daarop de troepentransporten begonnen en de toegangen tot de treinen vrijgemaakt moesten worden, werd de bagage in alle mogelijke beschikbare ruimten, in wachtkamers, kelders en goederenlokalen opgeborgen.

Weldra lagen meer dan 120.000 colli bagage in de stations te Berlijn te wachten, totdat zij door de eigenaars zouden worden afgehaald. Zeer bezwaarlijk was de arbeid in het centraalstation te München, waar men tegelijk met het drukke lokaalverkeer het geweldige doorgaande vervoer uit de bergen, uit Tirol en Zwitserland te verwerken had. Aan alle mogelijke andere takken van dienst werd personeel ter assistentie onttrokken, terwijl ook militairen ontboden werden.

Men was genoodzaakt, het aannemen van bagage op de stations af en toe te schorsen, terwijl speciale treinen uitsluitend voor bagage samengesteld moesten worden. Op 5 Augustus was in München tenminste de doorvoer van transitbagage beëindigd. Het onderzoeken, sorteeren en afgeven duurde op de lijnen nog weken na het begin van den oorlog. Nog diep in November bezorgde de tengevolge van het uitbreken van den oorlog zoek geraakte of verkeerd terecht gekomen bagage veel last aan de spoorwegadministraties. In verband met de bij duizenden inkomende reclames, aanvragen en klachten, werkte het centraal bagagebureau te Berlijn met men en macht, om de van ontbarende stations ontvangen berichten over ontbrekende of overbevonden bagage in zoverre te schiffen, dat aan de betrokkenen hetzij hun eigendom teruggegeven dan wel in de niet al te vaak voorkomende gevallen van verlies, schadevergoeding uitgekeerd kon worden.

Duizende vluchtelingen moesten hun bagage in vijandelijk land, in het bijzonder in Frankrijk en Engeland achterlaten, om slechts zich zelf nog tijdig in veiligheid te brengen. In enkele gevallen gelukte het met behulp van een neutrale organisatie, het achtergelaten goed terug

te krijgen. Het beslag leggen op Deutsche en Oostenrijksche bezittingen in Frankrijk en Engeland deed evenwel spoedig verdere pogingen schipbreuk lijden. Als maatregel van wedervergeelding hebben de Deutsche overheden daarop last gegeven, dat de bij spoorwegen, douane en posten van bij reederijen en expediteurs achtergehouden bagage van onderdanen uit vijandelijke staten evenzo in beslag genomen en naar bepaalde verzamelaars overgebracht moest worden.

(Wordt vervolgd).

BESLUITEN, BESCHIKKINGEN, ENZ.

KOSTELOOS VERVOER.

Bij Gouvernementsbesluit van 10 Maart 1916 No. 40 (S. 253) werd met nadere wijziging van artikel 4 van het reglement op het reizen van landsdienaren langs spoorwegen, vastgesteld bij artikel 1 van het besluit van 25 April 1872 No. 2 (S. No. 77), bepaald, dat de Europeesche burgerlijke landsdienaren, die een tractement van minstens f 300.— (drie honderd gulden) 's maands genieten, bij reizen in dienst over de trajecten Boekit Doeri — Tandjoengpriok, Meester Cornelis — Tandjoengpriok en Tanahabang — Tandjoengpriok of tusschenliggende relaties, met hun wettig gezin zullen worden vervoerd in rijtuigen der 1e klasse.

Bij bovengenoemd Gouvernementsbesluit werd bovendien aan ambtenaren bij het Binnenlandsch Bestuur, voor zoover zij geen recht hebben op vervoer, voor rekening van den Lande in spoorrijtuigen der 1e klasse, niettemin de bevoegdheid gegeven om van zoodanige spoorrijtuigen gebruik te maken, indien zij een ambtenaar, die op zoodanig vervoer wel aanspraak heeft, vergezellen en dit, ter beoordeeling van dezen laatste, in het belang van den dienst noodzakelijk is.

ATJEH-STOOMTRAM.

Het bedrijf van de Atjeh-Stoomtram is bij Gouvernementsbesluit van 18 Maart 1916 No. 44 (S. 270) tot onderdeel van het bedrijf der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië verklaard; mitsdien behoort het voortaan tot den werkkring van het Departement van Gouvernementsbedrijven.

In verband met het bovenstaande is ten aanzien van het personeel, geplaatst bij de exploitatie van de Atjeh-Stoomtram, als nieuwe regeling vastgesteld:

- 1e. dat, voorzoover niet anders wordt bepaald, op dat personeel van toepassing zullen zijn de algemeen voor den dienst der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië geldende bepalingen;
- 2e. dat, in afwijking in zoover van de thans bestaande voorschriften:
 - a. de ambtenaren en beambten genoemd in onderstaanden staat vrije woning genieten of, bij gebreke

daarvan, indemniteit voor huishuur tot de mede in dien staat vermelde bedragen, met dien verstande, dat uit dit recht op vrije woning, c.q. huishuurindemniteit, geen aanspraak voortvloeit op het behoud van het genot van vrije woning of huishuurindemniteit bij plaatsing elders bij den dienst der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië.

BETREKKINGEN

	Indemniteit voor huishuur per maand bij gemis aan vrije woning
Afdelingschef	f 110.—
Adjunct-afdelingschef	„ 80.—
Werktuigkundige	„ 50.—
Hoofdcommies	„ 50.—
Werkmeester	„ 50.—
Opzichter Weg en Werken	„ 50.—
Opzichter-machinist	„ 50.—
Instrumentmaker	„ 50.—
Commies	„ 30.—
Stationscommies bij de Staatstramwegen	„ 30.—
Telegraafopzichter	„ 30.—
Teekenaar	„ 30.—
Opzichter weg en werken b'd Staatstramwegen	„ 30.—
Dépôtchef	„ 30.—
Opzichter werkplaats	„ 30.—
Machinist	„ 30.—
Europeesch machinist 2de klasse	„ 20.—
Inlandsch machinist ¹⁾	„ 10.—
Europeesch onderopzichter 2de klasse ¹⁾	„ 20.—
Inlandsch onderopzichter 2e klasse ¹⁾	„ 10.—
Hoofdmandoer ¹⁾	„ 10.—
Europeesch klerk ¹⁾	„ 20.—
Inlandsch klerk ¹⁾	„ 10.—
Leerling-machinist ¹⁾	„ 20.—
Tramcontroleur ¹⁾	„ 20.—
Conducteur ¹⁾	„ 10.—

b. de stokers, remmers, rangeermeesters, wisselwachters en verdere vaste beambten en werklieden recht hebben op vrije woning voor zoover daartoe in de gebouwen der Atjeh-Stoomtram gelegenheid bestaat, doch geen indemniteit voor huishuur genieten in het geval, dat geen woning beschikbaar is;

3e. dat aan in tijdelijken dienst opgenomen ambtenaren en beambten, die in de uitoefening hunner functien gevolge van ondernemingen door kwaadwilligen, welke het karakter dragen van oorlogshandelingen, zoodanig verminkt geraken, dat zij niet meer in staat zijn hunne betrekking te vervullen en deswege moeten worden ontslagen, wordt verleend:

1. eene uitkeering in eens ten bedrage van zes maanden der laatstgenoten bezoldiging;
2. overtocht voor Gouvernementsrekening naar de gekozen woonplaats in Nederlandsch-Indië, of, ingeval de betrokkene uit Nederland mocht zijn

¹⁾ Of gelijksoortige of gelijkwaardige betrekking.

uitgezonden, te zijner keuze, hetzij naar eene woonplaats in Nederlandsch-Indië, hetzij naar Nederland in de klasse, waarin hij volgens de laatstbepaalde betrekking overeenkomstig de bestaande bepalingen behoort te worden gerangschikt;

3. gelijke overtocht voor hun gezin, voor zoover dit bij de voorwaarden, waarop de betrokken tijdelijke ambtenaar of beambte uit Nederland is uitgezonden, niet uitdrukkelijk van dit voorrecht is uitgesloten.

Overnemerind het hiervoren bepaalde kan hun, ter beoordeeling van den Gouverneur-Generaal, tijdelijk onderstand worden toegekend onder zoodanige voorwaarden als daarbij zullen worden vastgesteld.

Ten aanzien van het personeel dat op 31 December 1915 reeds bij de Atjeh-Stoomtram in tijdelijken of vasten dienst is, dan wel belast is met de waarneming eener betrekking, gelden de volgende overgangsbepalingen:

§ 1. De tijdelijk chef der exploitatie, de ingenieur van tractie en de adjunct-chefs, de telegraaf- of telefoonopzichters, de onderopzichters 1ste klasse, de Europeesche machinisten 1ste klasse en de treincontroleurs worden benoemd tot, dan wel belast met de waarneming der betrekking van respectievelijk afdeelingchef, adjunct-afdeelingchef, telegraafopzichter, opzichter weg en werken bij de Staatstramwegen, machinist en tramcontroleur;

§ 2. De commies worden benoemd tot, dan wel belast met de waarneming der betrekking van commies, dan wel stationscommies bij de Staatstramwegen, al naar gelang zij belast zijn met administratieve werkzaamheden, dan wel met het beheer van een station;

§ 3. De overige in § 1 en 2 niet genoemde ambtenaren en beambten worden benoemd tot, dan wel belast met de waarneming van de bij den dienst der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië reeds bestaande gelijkwaardige betrekkingen;

§ 4. De benoeming tot of het belasten met de waarneming van eene betrekking als in de vorige paragrafen bedoeld, geschiedt op de bezoldiging en de aanspraken op toekenning van periodieke tractementverhoogingen, welke de betrokkenen op grond van de voor hen tot 1 Januari 1916 bij de Atjeh-Stoomtram bestaan hebbende regelingen op dat tijdstip respectievelijk zouden genieten en zouden kunnen doen gelden;

§ 5. De in de §§ 1 tot en met 4 vervatte regelen gelden ook bij de herbenoeming tot eene betrekking bij den dienst der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië van ambtenaren en beambten, die op 1 Januari 1916 met buitenlandsch verlof dan wel op nonactiviteit of wachtgeld waren en te voren eene gelijke of gelijkwaardige betrekking bij de Atjeh-Stoomtram vervulden;

§ 6. In gevallen, waarin door de in § 4 bedoelde overgangsbepaling niet wordt voorzien of hare toepassing tot onbillijkheid aanleiding zou geven, kan de autoriteit die de benoeming doet, de inkomsten van het op 31 December 1915 bij de Atjeh-Stoomtram in dienst zijnd personeel naar goedvinden regelen;

§ 7. Bij verlof naar Europa van de ambtenaren die op 31 December 1915 bij den dienst der Atjeh-Stoomtram een der betrekkingen van werktuigkundige, hoofdcommies, werkmeester, opzichter weg en werken, telegraaf- of telefoonopzichter, instrumentmaker, tekenaar of commies definitief vervulden en in verband met het bepaalde in artikel 5 van dit besluit worden benoemd tot respectievelijk werktuigkundige, hoofdcommies, werkmeester, opzichter weg en werken, telegraafopzichter, instrumentmaker, tekenaar en commies of stationscommies bij de Staatstramwegen bij den dienst der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië, worden laatstgenoemde betrekkingen voor niet langer dan één jaar tijdelijk waargenomen.

Het in de vorige alinea bepaalde geldt mede voor de ambtenaren, die op 31 December 1915 met buitenlandsch verlof waren en voor hun vertrek naar Europa een der in de vorige alinea genoemde betrekkingen bij de Atjeh-tram definitief vervulden.

De aan het besluit van 25 Januari 1912 No. 62 (Staatsblad No. 147) gehechten „Staat der bezoldigingen van het personeel der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië”, zooals die staat sedert is gewijzigd, laatstelijk bij het besluit van 31 Januari 1916 No. 3 (Staatsblad No. 161), is nader te wijzigen en aan te vullen als volgt:

- a. na „Commies” wordt opgenomen de betrekking van „Stationscommies bij de Staatstramwegen” op eene bezoldiging van f 150.— 's maands met zes driejaarlijksche verhoogingen van f 25.— 's maands tot een maximum van f 300.— 's maands;
- b. na „Toezichthouder op de Staatstramwegen” worden opgenomen de betrekkingen van „Opzichter weg en werken bij Staatstramwegen” en „Depôtchef” op eene bezoldiging van f 125.— 's maands met vijf driejaarlijksche verhoogingen van f 25.— 's maands tot een maximum van f 250.— 's maands;
- c. na „Onderopzichter weg en werken 1ste klasse” wordt opgenomen de betrekking van „Inlandsch onderopzichter 2e klasse” op eene bezoldiging van f 80.— 's maands, met drie driejaarlijksche verhoogingen van f 10.— 's maands tot een maximum van f 110.— 's maands, en daarna de betrekking van „Europeesch machinist 2de klasse” op eene bezoldiging van f 65 's maands met twee jaarlijksche verhoogingen, de eerste van f 15.— 's maands en de tweede van f 20.— 's maands, tot een maximum van f 100.— 's maands;
- d. achter het woord „betrekkingen” aan het hoofd der eerste kolom van den staat wordt het verwijzingssteekje „(1)” gesteld en aan den voet van den staat als noot (1) opgenomen:

„(1) De Chef van den dienst is bevoegd om — wanneer de organisatie daartoe aanleiding geeft — de in dezen staat aangegeven titels ook te doen voeren door personen, die tot eene andere betrekking zijn benoemd of met de waarneming eener andere betrekking zijn belast.

De bezoldiging van die personen wordt uitsluitend beheerscht door de betrekking waartoe zij zijn benoemd of met de waarneming, waarvan zij zijn belast en dus niet door den titel welken zij voeren”.

- e. het cijfer „1” in het verwijzingssteekje „(1)” achter de betrekking van „stationscommies” in de eerste kolom van den staat wordt vervangen door het cijfer

„4“, terwijl noot „(1)“ aan den voet van den staat vervangen wordt door noot „(4)“, luidende: „Wanneer de stationscommissie en de stationscommissie bij de Staatstramwegen belast worden met het beheer van een station, voeren zij den titel van Stationschef“; f. achter de betrekking van „commissies“ wordt nog het verwijzingssteeken (5) geplaatst en onder aan den voet van den staat als noot „(5)“ opgenomen:

„(5) Wanneer bij de tramwegen een commissie belast wordt met het beheer van een station, wordt hij beschouwd als stationscommissie bij de Staatstramwegen en voert hij dus den titel van stationschef“;

g. achter de betrekkingen van „Depôtchef“, „Inlandsch onderpzichter 2de klasse“ en „Europeesch machinist 2de klasse“ in de eerste kolom van den staat wordt gesteld het verwijzingssteeken „(6)“ en aan den voet van den staat als noot „(6)“ opgenomen:

„(6) Geldt alleen voor de reeds in dienst zijnde titularissen, daar deze betrekking komt te vervallen“.

De hierboven vermelde bepalingen worden geacht in werking te zijn getreden op 1 Januari 1916.

Bij Ordonnanties van denzelfden datum (S. 271 en 272) werd als gevolg van de overbrenging van het bedrijf van de Atjeh-Stoomtram naar het bedrijf der Staatsspoor- en tramwegen vastgesteld:

a. waar in ordonnantiën en besluiten, betrekking hebbende op tot het bedrijf der Atjeh-Stoomtram ressorteerende aangelegenheden, gesproken wordt van den Commandant van het Leger en Chef van het Departement van Oorlog in Nederlandsch-Indië, den Civielen en Militairen Gouverneur van Atjeh en Onderhoorigheden, dan wel van het Departement van Oorlog, wordt daarvoor gelezen, respectievelijk de Directeur van Gouvernementsbedrijven, de Hoofdinspecteur, Chef van den dienst der Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië of het Departement van Gouvernementsbedrijven.

b. de ordonnantie van 3 Maart 1911 (S. 192), bepalende dat het Algemeen Spoorweg Reglement en het Algemeen Tramwegreglement niet van toepassing zijn in het Gouvernment Atjeh en Onderhoorigheden, met uitzondering van de artikelen 101, 102, 103, 104 en 106 van laatstgenoemd Reglement, wordt ingetrokken, terwijl het Algemeen Tramwegreglement op de Atjeh-Stoomtram van toepassing wordt verklaard.

Een en ander heeft terugwerkende kracht tot 1 Januari 1916.

KOSTEN VAN DOORSNIJDING VAN S.S.-LIJNEN.

Bij Circulaire No. 1236 van 15 Mei 1916 werd het volgende ter kennis van de Locale Raden op Java gebracht.

Luidens artikel 15, lid 3 van het Algemeen Spoorweg Reglement (Staatsblad 1895 No. 300), zooals dat is aangevuld bij artikel 1 punt a van de ordonnantie in Staatsblad

1907 No. 446, en artikel 13 lid 3 van het Algemeen Secundair Spoorweg Reglement (Staatsblad 1902 No. 218), zooals dat is aangevuld bij artikel 2 punt a derzelfde ordonnantie, kan de aanleg, wijziging of verbreding van wegen (kanalen, waterleidingen of andere werken), die den Spoorweg doorsnijden of daarmede in aanraking komen, worden bevolen of toegestaan door den Gouverneur-Generaal of den betrokken Localen Raad, terwijl voorts uit genoemde Reglementen en de wordingsgeschiedenis daarvan blijkt dat die aanleg, wijziging of verbreding — op den evenbedoelden voet door genoemde autoriteiten bevolen — den Spoorwegdienst niet op eenig geldelijk offer mag komen te staan. Hieruit volgt dat ten aanzien van reeds aanwezige spoorwegen zoolve de kosten van aanleg of inrichting van een nieuwen overweg of van verbreding van een bestaanden overweg (met inbegrip van sluitboomen, wachthuizen, enz.) als de daaruit voortvloeiende uitgaven voor onderhoud van den weg en van de werken zoolve de kosten voortvloeiende uit de indienststelling van overwegwachters, in het algemeen ten laste komen van de personen of diensten, in wier belang de overweg wordt tot stand gebracht of gewijzigd.

Deze beginselen gelden ook voor de Staatsspoorwegen, doch naar aanleiding van moeilijkheden ondervonden bij de kostenverdeling voor een nieuwen overweg in een desaweg — welke overweg in het algemeen belang noodzakelijk werd geoordeeld —; is de vraag aan de orde gekomen of in sommige gevallen op den aangeduiden regel geen uitzondering behoort te worden gemaakt voor zoover er sprake is eenzijdig van een Staatsspoorlijn, anderzijds van den aanleg of de verbreding van een overweg waarbij het algemeen belang betrokken is. In aanmerking genomen dat tegenover uitgingen van overheidszorg de dienst der Staatsspoorwegen niet geacht kan worden geheel op gelijke lijn te staan met particuliere spoorwegondernemers, vermeent de Gouverneur-Generaal die vraag bevestigend te moeten beantwoorden en in verband daarmede wenscht Zijne Excellentie met betrekking tot dit onderwerp de volgende gedraglijn te zien gevolgd.

Ingeval bij de totstandkoming van overwegen, welke bewaking vorderen, over bestaande Staatsspoorlijnen het algemeen belang betrokken is, — dit ter beoordeeling van de Regeering — en tegen die totstandkoming om andere redenen geen overwegend bezwaar bestaat (ter beoordeeling waarvan de dienst der Staatsspoorwegen vooraf over de plannen waarin zulke overwegen begrepen zijn, zal zijn te hooren), zullen de kosten van bewaking en bediening dier overwegen ten laste van den Staatsspoorwegdienst worden gebracht. Over de vraag of eenig, en zoo ja welk deel der kosten van aanleg (verbreding of andere wijziging) bovendien nog ten laste van genoemden dienst zal kunnen komen, zal in elk bijzonder geval door den Gouverneur-Generaal worden beslist, met dien verstande dat bedoeld gedeelte nimmer meer dan de helft zal bedragen, terwijl voorts bij het totstandkomen van een overweg zoo noodig met het oog op de belangen van den Spoorwegdienst voorwaarden omtrent onderhoud en aanleg der aansluitende wegen zullen worden gesteld. De wederhelft der aanlegkosten of dat deel dat de dienst

der Staatsspoorwegen niet betaalt, zal dan behooren te worden gedragen door de onmiddellijk belanghebbenden, met name door den betrokken anderen Gouvernementsdienst dan wel door den betrokken Localen Raad, al of niet in combinatie met belanghebbende particulieren en zulks meer in het bijzonder om te voorkomen dat, ten nadeele van een veilig spoorwegverkeer, op te groote uitbreiding van het getal overwegen wordt aangedrongen.

Geldt het een overweg aan te brengen in een desaweg, dan zal die aanleg vermoedelijk niet altijd een geheel op zich zelf staand werk zijn doch somtijds samenhangen met den aanleg, de verharding of verbreding van die wegen over grootere lengte; de kosten van den overweg zullen dus in dat geval zijn te beschouwen als een deel van de kosten van een werk van grooteren omvang, ten aanzien waarvan ook wat de dekking der kosten aangaat, mogelijk beslist zal zijn of worden zonder dat de dienst der Staatsspoorwegen in die beslissing gekend wordt en zonder dat aan de kosten van den overweg op zichzelf aandacht behoeft te worden geschonken. Is echter wel sprake van een zelfstandig werk, dan zal mits de urgentie van den nieuwen overweg uit een oogpunt van algemeen belang ten genoegen van het Hoofd van gewestelijk bestuur wordt aangetoond, in verband met eventuele finantieele onmacht der betrokken desa's dat gedeelte der aanlegkosten van den overweg dat niet wordt betaald door den dienst der Staatsspoorwegen, den bij het werk geïnteresseerden Localen Raad of particuliere belanghebbenden, voor rekening van den Lande kunnen worden en ten laste zijn te brengen van de zevende begrotingsafdeeling. (B.O.W.)

Op last van Zijne Excellentie heb ik de eer Uw College het voorstaande mede te deelen met verzoek daarmede in den vervolge wel rekening te willen houden.

De 1ste Gouvernements Secretaris,
(w.g.) KINDERMANN.

VERKOOP VAN DEN BABAT-DJOMBANG STOOMTRAMWEG AAN NEDERLANDSCH-INDIË

Bij Koninklijke Boodschap van 20 Maart 1916 is het volgende ontwerp van wet betreffende den aankoop van de onderneming der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal ingediend.

Artikel 1.

De in afdrak bij deze wet gevoegde, door Onzen Minister van Koloniën, ten deze vertegenwoordigende Nederlandsch-Indië, onder dagteekening van 15/19 Januari 1916 met de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij gestoten overeenkomst wordt bekrachtigd.

Artikel 2.

De in het vorige artikel bedoelde overeenkomst en alle daaruit voortvloeiende akten en bescheiden worden kosteloos geregistreerd en zijn vrij van de heffing der

bij de wet van 9 Mei 1890 (Staatsblad No. 80) bedoelde kanselarj-leges.

Artikel 3.

I. In het 1ste Hoofdstuk der begroefing van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1916 wordt de volgende wijziging aangebracht.

Onderafdeeling 77, waarvan de omschrijving wordt veranderd in „Spoor- en tramwegen”, wordt verhoogd met 12 096.000.— en mitsdien gebracht op 111 556 200.—

II. In het IIde Hoofdstuk der begroefing van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1916 worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. tusschen de onderafdeeling 258 en 259 worden gevoegd:

Onderafdeeling 258a. Overneming van de magazijnsvoorraden en verbruiksartikelen der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij f 50.000.—

Onderafdeeling 258b. Bedrijfskosten van de Babat-Djombang stoomtramlijn 140.000.—

A. Uit de som, bij de VIIIste Afdeling voor onvoorzien uitgaven toegestaan, kan worden overgeschreven op de onderafdeelingen 258a en 258b.

Artikel 4.

Deze wet treedt in werking met ingang van den dag na dien harer afkondiging.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Koloniën,

Afdruk.

OVEREENKOMST.

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

Artikel 1.

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

(2). De koop omvat den weg met werken, stations, haltegebouwen, loodsen en alle andere gebouwen of getimmerten, alle ledige erven, een en ander met al hetgeen

zich daarop of daarin bevindt en door de Maatschappij tot blijvend gebruik in haar bedrijf is bestemd, voorts het geheele wagen- en locomotievenpark, daaronder begrepen die wagens en locomotieven, die met verplichting — onderscheidenlijk bevoegdheid — tot terugkoop aan de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij zijn verkocht en door deze aan de Maatschappij in huur zijn gegeven, een en ander in den toestand en tot de hoeveelheid, waarin die zaken ten dage der overdracht zich bevinden.

Artikel 2.

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

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

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

Artikel 3.

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

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

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

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

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

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

Artikel 4.

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

Artikel 5.

(1). Het bedrijf op den tramweg wordt uitgeoefend :

Gerekend van 1 Januari 1916 af tot en met den dag van overdracht en overneming door de Maatschappij voor rekening van het Land ;

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

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

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

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

Artikel 6.

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

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

Artikel 7.

De Maatschappij verbindt zich hare medewerking te zullen verleenen tot alle handelingen welke tot eene geregelde overdracht der onroerende goederen en tot de

in artikel 6 bedoelde in-de-plaatsstelling zullen blijken noodig te zijn.

Artikel 8.

(1). Het Land betaalt aan de Maatschappij als koop-som voor den tramweg een bedrag van f 2.000.000.— (twee miljoen gulden).

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

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

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

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

Artikel 9.

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

Artikel 10.

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

Artikel 11.

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

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

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

(4). Wanneer de benoemde scheidslieden binnen den hun gestelden termijn hunne uitspraak niet hebben gegeven, heeft ieder der partijen de bevoegdheid het geschil

opnieuw aan de beslissing van scheidslieden te onderwerpen overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

Artikel 12.

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

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

Artikel 13.

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

Aldus in tweevoud opgemaakt te 's-Gravenhage, den 15den Januari 1916/19 Januari 1916.

Partij ter andere,

De Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij,

De Directie:

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

(get.) J. J. DOFFEGNIES.

Partij ter eenre,

De Minister van Koloniën,

(get.) TH. B. PLEYTE.

(339. 3)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

De lijn der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij, welke bij Djombang aansluit aan het net van de Kediristoomtram, brengt het gewest Kediri, dat voor den afvoer van zijne voortbrengselen naar Soerabaja natuurlijkerwijs op de Staatsspoorlijn Kertosono-Soerabaja (Kalimas) is aangewezen, in rechtstreekse verbinding met de lijn Goendih-Soerabaja van de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij. Dientengevolge dreigt bestendig het gevaar, dat laatstgenoemde Maatschappij in samenwerking met de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij, het goederenvervoer uit het Kedirische naar Soerabaja door aanbidding van bijzondere tarieven geheel of grotendeels langs hare lijnen zal weten te leiden, — tot schade van het bedrijf der Staatsspoorwegen. Dat het tot dusver niet daartoe gekomen is, is te danken aan eene terzake tusschen wederzijdsche belanghebbenden getroffen regeling, welke echter te allen tijde op korten termijn opzegbaar is.

Vermits het op grond hiervan wenschelijk moest geacht worden dat het Land zoo spoedig mogelijk de onderwerpelijke tramlijn in handen zou krijgen, werd, zooals in de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer betreffende de loopende begroting bij onderafdeeling 252 meer omstandig is uiteengezet, aanvankelijk tot naasting besloten, maar is ten slotte met de betrokken naamlooze vennootschap overeenstemming verkregen over den aankoop in der minne van de geheele onderneming voor f 2.000.000.—, en overigens op de voorwaarden, vervat in de hierbij ter bekrachtiging aangeboden overeenkomst.

Deze aankoop levert dus het belangrijke voordeel op, dat bovenbedoeld gevaar voor schade aan het Landspoorbedrijf wordt afgewend.

Hiernaast staat ook het voordeel, dat het Land tegen een, naar het oordeel van den ondergeteekende, matigen prijs in het bezit komt van eene voedingslijn voor de Staatsspoorverbinding Kertosono-Soerabaja (Kalimas)¹⁾ welke voedingslijn de laatste jaren — de jaarverslagen der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij²⁾ zijn daar om dit te bewijzen — eene steeds toenemende opbrengst gaf, terwijl alles er op wijst, dat deze stijging ook in de toekomst zal voortduren.

Ook mag niet uit het oog verloren worden hoezeer het in het belang van de betrokken streek is, dat de haar doorsnijdende lijn in handen komt van het Land, dat, meer dan tot dusverre het geval kon zijn, rekening kan houden met de belangen van het achterland, hetwelk aldus rechtstreeksche aansluiting met het geheele Staatspoornet zal verkrijgen.

Als gezegd, komt de koopsom van f 2.000.000.— den ondergeteekende een matige prijs voor. In dit verband moge het hem vergund zijn, er op te wijzen, dat de naastingswaarde ingevolge artikel 9 der concessievoorwaarden (Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch-Indië No. 5289)³⁾ berekend over 1912 t/m 1914 — zijnde 1914 het laatste jaar, waarover de bedrijfsuitkomsten volledig bekend zijn — f 1.876.000.— zou hebben bedragen, terwijl de voorloopige gegevens aangaande de uitkomsten van het bedrijf over 1915 gegrond vermoeden opleveren voor de veronderstelling, dat de naastingswaarde berekend over de jaren 1913 t/m 1915 het bedrag van twee miljoen gulden zeer nabij zou komen, zoo niet zoo overtreffen.

Aangaande de in artikel 5 der overeenkomst voorkomende bepaling, dat het bedrijf op den tramweg gerekend van 1 Januari j.l. tot en met den dag van overdracht en overneming door de Maatschappij voor rekening van het Land wordt uitgeoefend, moge medegedeeld worden, dat zulks van de zijde der Maatschappij uitdrukkelijk als voorwaarde voor het aangaan van de overeenkomst is gesteld. Met deze bepaling houdt rechtstreeks verband de bepaling aan het slot van artikel 8 dat over de koopsom vanaf evengemelden dag rente zal vergoed worden.

Dat een gedeelte van de koopsom ten beloope van f 175.845.60 binnen drie weken na de tot stand koming van de bekrachtigingswet zal zijn te voldoen, is door de Maatschappij bedongen met het oog op hare gehoudenheid om tegen dit bedrag van de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij terug te koopen het indertijd aan deze verkochte en door haar aan de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij in huur gegeven rollend materieel.

¹⁾ De Kediri Stoomtram-Maatschappij heeft zich bereid verklaard aan het Land het medegebruik toe te staan van het lijnvak der Maatschappij, loopende van af het Staatsspoorstation Djombang tot aan het punt, waar hare lijn aansluit aan de lijn der Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij.

²⁾ Een exemplaar van elk der verslagen over de jaren 1910 tot en met 1914 gaat hiernevens ten einde ter Griffie der Kamer ter inzage door de leden te worden nedergelegd.

³⁾ Dat is twintigmaal de gemiddelde zuivere winst op het bedrijf per jaar over de drie voordeligste jaren uit een tijdperk van de laatste vijf jaren van het bedrijf.

Ter toelichting eindelijk van de in artikel 3 van het wetsontwerp onderscheidenlijk voor overneming van de magazijnvoorraden en verbruiksartikelen en voor bedrijfskosten uitgetrokken sommen van f 50.000.— en f 140.000.— moge dienen, dat als grondslag voor eerstgemeld bedrag is genomen het gemiddelde van de bedragen, waarvoor de magazijnsgoederen en de brandstoffenvoorraad op de balansen per 31 December 1910 tot en met 1914 voorkomen. De raming van de bedrijfskosten is geschied aan de hand van de uitkomsten over 1914.

Opgemerkt moge worden dat hiertegenover de bruto-ontvangsten staan, welke over evengemeld jaar ruim f 265.000.— bedroegen.

De Minister van Koloniën,

TH. B. PLEYTE.

LE TRAIN DE BARGIGLI.

De speciale Russische correspondent van *The Sphere*, SCOTLAND LIDDELL, beschrijft in zijn blad van 19 Februari j.l. de wel eenige organisatie aan het Russische front, welke de *train de Bargigli* wordt genoemd.

Er zijn treinen — in de Verenigde Staten b.v. — welke eetzalen, salons, rookkamers, barbierswinkels en uitzichtwagens hebben en, als men de reclamebiljetten leest, buitendien andere „attracties, te veel om op te sommen”. Maar er is nimmer een trein geweest als die van kolonel DE BARGIGLI aan het Oostelijke front.

Zijt gij Russisch officier of soldaat, dan moet ge den trein kennen. Waarschijnlijk zijt ge hem dan groote dankbaarheid verschuldigd. Zijt ge geen Russisch militair, dan moet ge althans het bewonderenswaardige werk van de organisatie van den kolonel kennen.

Laat mij eerst iets uitleggen:

Niet ver van de plek, waar ik zit te schrijven, kunt ge eene spoorlijn zien, welke de loopgraven in het midden doorsnijdt. Op die baan staat de trein, die zoo dicht mogelijk de loopgraven nadert als de militaire autoriteiten veroorloven. De locomotief is voortdurend dienstvaardig en het aantal rijtuigen is voldoende om 500 gewonden of eenige honderden valide officieren en manschappen weg te voeren.

De trein is alles, wat een gewone trein niet is. Het is een Roode-Kruis hospitaal met een staf zusters, een operatierijtuig en alle noodige hulpmiddelen. Een deel van den trein is bestemd om gewonden naar de dichtstbij zijnden hospitaaltrein te brengen, die voor het verder vervoer naar de hospitalen van de basis in de steden zorgt.

Er is een operatievertrek met een tandarts, waar aangegaste tanden en kiezen kunnen worden getrokken en tandwoekering kan worden gestuit. Alles kosteloos. Het is een hotel, waar vermoede officieren slapen en ontbijten kunnen — en lunchen en souperen ook, indien zij kunnen blijven. Het is een café, waar de trekpoot steeds gevuld is en de *somovar* voortdurend zoemt. Wanneer ge liever koffie hebt, zeg het, en men zal ze u dadelijk brengen.

Het is een restaurant, waar foelen verboden zijn.

De maaltijden en de bediening zijn gratis en eet ge eene tweede portie, dan wordt ook die niet berekend. *Mojno?*, vraagt de kleine zuster, als ze een ledig bord ziet. Mag ik?, vraagt ze en bedoelt daarmee of ge nog meer wenscht. Dat beteekent de volstrekte gastvrijheid voor u. Niet „zal ik?“, doch „mag ik?“

De trein is verder postkantoor, waar men zijn brieven ter verzending kan afgeven. Postzegels zijn niet noodig; de verzending geschiedt kosteloos. De brieven worden door een censor nagezien, die de plaatsnamen er in onleesbaar maakt.

Kan een soldaat niet schrijven, dan doet eene zuster dat voor hem en zij voegt er veel aardige dingen aan toe, die de soldaat wel zou willen zeggen doch waaraan hij niet bij machte is uitdrukking te geven.

En na het schrijven krijgt hij thee en eten, zooals trouwens iedere hongriger en vermoede soldaat, die langs den trein komt.

Zij, die het niet kunnen koopen, krijgen zonder betaling *machorka*, fijn gehakt tabakswortels, waaraan de Russische soldaat de voorkeur geeft boven de tabak van de bladeren der tabakspiant.

In den trein is een stal met paarden en er zijn ook koeien en pluimgedierte, welke hun kost verdienen. En ook varkens, die de kosten van hun onderhoud later, als ze volgroeid zijn, opbrengen.

Ook heeft men er eene waschinnrichting, waar gevluichte boerenvrouwen werkzaam zijn, en een kleermaker, die u een pak vervaardigt, maar breng daarvoor s.v.p. zelf het goed mede.

Boeren komen dagelijks eten halen. Er is voor allen maar één soort voedsel, doch kolonel DE BARGILI geeft zelfs den meest uitgehongerde genoeg. De trein is voor iedereen vrij. De jongste boer of soldaat wordt op dezelfde wijze ontvangen en behandeld als een commandeerend generaal of chef van den staf van een leger en zoowel de jonge als de hooggeplaatste mannen komen dagelijks. Een paar weken geleden kwam er een al heel jonge boer; dat hij juist den trein koos als de plaats, waar hij voor het eerst het levenslicht zou zien, was nu eigenlijk wel een beetje misbruik maken van de wettelijkheid, waarvoor de trein zoo bekend is.

Een van de wagens is een winkel. Tabak, suiker, tarwebrood, zeep en briefpapier — zelfs van het mooie, waarop de jonge soldaten hunne *billets doux* schrijven, — snoepgoed, kaas, blikjes levensmiddelen van alle soorten, fotografietoestellen en al wat daarbij behoort, kan men koopen. Eene aardige zuster helpt er. Haar slevende glimlach alleen, is reeds een bezoek waard. Haar oogen Ge hebt nergens anders oogen voor. De winsten van den winkel — gewone winkelprijzen tusschen haakjes — zijn voor het Rode Kruis en buitendien bedruipet de trein zich zelf geheel.

Maar nog meer, het belangrijkste is, dat de trein de laatste van alle treinen is, evenals hij zeker ook de eerste is. Gedurende de tragische weken van den grooten terugtocht, hield de trein stand in de gevechtszone en ging met zijne lading gewonden niet eerder weg dan op het laatste oogenblik. De laatste gewonde man werd

voorzichtig ingeladen vóór de trein wegstoomde. Maar nooit ging de trein heel ver. Hij gaf zijne lading over aan een hospitaaltrain en keerde naar het tooneel van den strijd terug.

De vijandelijke cavalerie was reeds in de straten van . . . vóór de trein die plaats verliet. En zoo steeds en overal in de volgende weken.

Bij verscheidene gelegenheden vertrok de trein op hetzelfde oogenblik, dat de genie, die de bruggen opblies en de wissels onbruikbaar maakte. Kolonel DE BARGILI'S trein was een van de weinige oasen in de woestijn van den verschrikkelijken terugtocht. „Nog hier?“, vroeg een bereden officier „Er komen nog gewonden, wij wachten op hen“, antwoordde men hem.

„Maar de vijand!“ De Rode-Kruisvlag, die op den trein wapperde, was het eenig noodige antwoord.

Eens scheen het; dat de trein en zijne geheele „bemanning“ in handen van den vijand zou moeten vallen. En werkelijk, verder Oostwaarts zeide men dan ook, dat dit reeds was geschied. De eerste linie was doorgebroken en de linie daarachter was bezet door Duitsch-Oostenrijksche troepen.

Allen hadden zich door de vlucht (te voet) kunnen redden, doch geen enkele man dacht erover. Misschien zou men nog gewonden brengen De vijand werd teruggeslagen en de trein was gered. En de retraite was meteen tot stilstand gekomen.

Het is thans aan het Oostelijke front wat rustiger, maar de trein is nog steeds vlak bij de gevechtlinie. Men hoort er al het krijgsrumoer.

Kolonel DE BARGILI is geen Rus van geboorte; hij behoort tot eene oude Italiaansche familie. Een en twintig jaren geleden was hij Italiaansch onderdaan.

In vredetijd is hij rechter; door al hetgeen hij voor het Russische leger verricht, zal hij lang in dankbare herinnering blijven.

DE VUURBRUG BIJ IJZEREN VUURKISTEN.

In *Glaser's Annalen* van Juli '15 publiceert Prof. JAHN eenige beschouwingen over den wenschelijken vorm en inrichting der vuurbrug ingeval ijzeren vuurkisten worden toegepast, aan welke beschouwingen wij het volgende ontleenen:

Onze vuurbruggen vormen een gewell steunende op de zijwanden der kist. Deze vorm komt in Amerika weinig of misschien totaal niet meer voor. De vuurbrug wordt vervangen door steenen, die op 4 waterpijpen rusten. De waterpijpen hebben als regel 76 m.M. uitwendigen diameter en 3—6 m.M. wanddikte. De pijpen zijn met het voorreinde vastgeschroefd in het onderste deel der pijpenplaat en met het achterreinde in de achtoplaat boven de vuurmond. Tegenover deze bevestigingsplaatsen bevinden zich in de buitenkist reinigingsopeningen. Soms tijds is het achterreinde der pijpen niet in de achterplaat, doch achteraan in de topplaat bevestigd.

Er moeten dringende beweegredenen voor geweest zijn, die de Amerikaansche locomotiefbouwers ertoe genoopt

hebben, de eenvoudige gewelfde brug door de aangegeven constructie te vervangen. De pijpen worden gunstig beoordeeld, omdat zij de watercirculatie bevorderen.

Dit feit geeft naar de meening van Prof. JAHN geene voldoende verklaring waarom deze nieuwe inrichting zoo algemeen ingevoerd is. De onderstelling wordt uitgesproken, dat de toegvorm bezwaren opgeleverd moet hebben. Voor deze veronderstelling tracht Prof. JAHN eenigen grond te vinden door de volgende redeneering:

De ondersteuning der steenen door pijpen maakt den toegvorm overbodig. De steenen kunnen een vlakken naar achter hellend ooploopen wand vormen, waardoor de ruimte eronder grooter uitvalt. Legt men de dragende waterpijpen in de uiterste rijen links en rechts hooger dan de middelste, dan wordt de ruimte onder de vuurbrug nog grooter, hetgeen aan de verbranding ten goede komt. De vuurbrug krijgt in dit geval het aanzien van een gewelf met de holle zijde naar boven gekend. Bij deze uitvoering kan dus dit gewelf over zijne geheele breedte zoo dicht mogelijk onder de laatstgelegen vlampijpen (die gewoonlijk door een zwakken cirkelboog omsloten kunnen worden) aansluiten. De ruimte onder de brug wordt dan overal zoo hoog mogelijk. Hoe de vuurbrug ook uitgevoerd zij, vlak of gewelfd, de waterpijpen in plaats van de zijwanden dragen het geheel. Er behoeven dus geene hoeken of pennen in de zijwanden bevestigd te worden en er verblijft daardoor eene gelegenheid tot hitteophooping. De steenen kunnen zonder druk zeer licht tegen de zijwanden der kist aanliggen of kunnen er geheel vrij van blijven. In het laatste geval zal een klein deel der onder de brug gevormde rookgassen direct langs de zijwanden door de vrijegebleven openingen strijken en daardoor eene gelijkmatige verwarming der zijplaten waarborgen. Bij de gewone vuurbrug is de toestand geheel anders. Daarbij drie verschillende temperatuurzones, de eerste onder de brug, de tweede daar waar de brug tegen de zijplaten steunt, en de derde boven de brug. Deze verschillen kunnen nog verscherpt worden door het zich ophoopen van kooldeeltjes op de vuurbrug ter plaatse waar deze onder een scherpen hoek tegen de zijwanden aanligt. Koperen platen mogen tegen de chemische werking dezer gloeiende kooldeeltjes en tegen de genoemde temperatuurverschillen bestand zijn, ijeren wellicht niet of niet in die mate. Ook de ijeren steunpijpen werken ten slotte vererfend op de temperatuur, daar zij eene levendige watercirculatie veroorzaken.

De bestaande vuurbruggen hebben zekere spanningen te verduren. Hebben de steenen door de hitte op den duur geleden en zijn zij wat afgenomen dan kunnen zij aan die spanningen geen weerstand meer bieden. De vuurbrug stort in elkander. De Amerikaansche vuurbrug steunt niet zichzelf, doch wordt door pijpen gesteund en zal daardoor vermoedelijk een langeren levensduur hebben.

Als eindconclusie wordt de meening uitgesproken, dat vermoedelijk voor ijeren vuurkisten de Amerikaansche vorm, n.l. een door waterpijpen gesteunde vuurbrug, de voorkeur verdient, omdat door vergrooing van de daaronder gelegen ruimte de verbranding verbeterd wordt, en omdat zoowel ten gevolge van de verhoogde watercirculatie door de pijpen, als door het wegvallen van

een nauwaansluitend contact tusschen vuurbrug en zijplaten eene meer gelijkmatige warmte in de kist optreedt waardoor het materiaal gespaard wordt. De levensduur der brug zal daarbij eene grootere zijn.

Prof. JAHN betreft in zijne beschouwingen niet de lengte der Amerikaansche vuurbruggen, die over het geheel grooter schijnen te zijn dan de onze, noch spreekt hij over de breede vuurkisten, die in Amerika in gebruik zijn. Deze grootere lengte en breedte kan er mogelijk ook toe geleid hebben, de brug te gaan steunen. De kans op instorten moet toch door grootere lengte verhoogd worden en de gevolgen van het instorten worden bij een groote vuurbrug, die een belangrijk stuk van het roosteroppervlak overwelft, zooveel ingrijpender dat het niet te verwonderen zoude zijn, indien om deze reden reeds pogingen gedaan werden om dit gevaar op eenige wijze te voorkomen. De grootte der vuurkist kan bovendien een hoog noodig maken, die een minder gunstigen vorm aanneemt voor de verbrandingsruimte.

Bij het nazien van rapporten over het gebruik van vuurbruggen, uitgebracht in de jaren 1911, 1913 en 1915 door speciaal daarvoor aangewezen commissies der Traveling Engineers' convention, werden nergens opmerkingen gevonden, die met Prof. JAHN'S beschouwingen rechtstreeks overeenkomen, dan alleen — en dan nog niet in hetzelfde verband — over de verbeterde watercirculatie door de waterpijpen. Er komt echter ook niets in voor, wat met die beschouwing in tegenspraak is.

Men zal dus goed doen, de waarde ervan, ingeval van toepassing van ijeren vuurkisten wel te overwegen.

Medegedeeld zij nog, dat deze rapporten vooral die voordeelen der vuurbrug in het licht stellen, welke het nuttig effect van den ketel verhoogt en hier reeds lang als noodig erkend zijn, zooals de betere menging van licht en verbrandingsgassen, de langere en beter geleide weg der vlam, de bescherming der vlampijpen, en het tegengaan van het meevoeren van asch en kooldeeltjes.

Het oordeel der waterpijpen wordt zooals boven gezegd, getijen in de betere watercirculatie en ook in verhooging van het nuttig effect.

In een der rapporten wordt de opmerking gemaakt, dat deze pijpen met behulp van speciale reinigingsstoelstenen steeds zorgvuldig schoon gehouden moeten worden, daar zij bij eenige verwaarloozing snel aanladen.

Bz.

„SAFETY FIRST” IN DE BIOSCOOP.

Amerika is het land der leuzen en ook in de spoorwegwereld wordt er mede gewerkt, hevig zelfs.

Niet altijd zijn die leuzen waar, wat heel dikwijls met leuzen het geval is.

Maar onder de vele leuzen, waarmee men bij de spoorwegen in de Nieuwe Wereld schermt, zij er, welke aller sympathie verdienen.

Zoo is de leus *safety first* er een, welke een ieders belangstelling waard is. Met die leus, gepaard aan daad

en voorbeeld, tracht men spoorwegpersoneel en publiek te doordringen van de noodzakelijkheid de betreuenswaardige zorgeloosheid op het gebied van persoonlijke veiligheid te doen plaats maken voor voorzichtigheid.

En dat men daarvoor gebruik maakt van de *movies* is geen wonder.

Wij lazten in de *Railway Age Gazette* van 21 Januari j.l., welk gebruik de *New York Central* van trilbeelden maakt om het *safety first* nog meer ingang te doen vinden dan met andere middelen bereikbaar is.

De maatschappij bezit een *safety-first car*, welke ook is ingericht voor het geven van bioscoopvoorstellingen.

Gaf de spoorweg eerst eene film *Steve Hill's Awakening*, thans wordt in den car een film vertoond met den titel *The House that Jack built*.

Deze film is geëncenseerd onderleiding van den *general safety agent* MARCUS A. DOW en bestaat uit twee deelen, waarin eene zeer realistisch tooneel voorkomt, n.l. een treinongeval als gevolg van het niet bewaren van den afstand tusschen twee opvolgende treinen (*short flagging*).

Een zware goederentrein rijdt van achteren een anderen trein in en vernielt een rijtuig en twee wagens geheel, daardoor (schijnbaar) den dood veroorzakend van twee zich daarin bevindende mannen.

De film wordt verder vertoond in veiligheidsbijeenkomsten en in bioscopen in voornamelijk spoorwegcentra en zal waarschijnlijk ook afgestaan worden aan de *safety committees* van andere spoorwegen.

De titel van de film is ontleend aan Moeder de Gans en wanneer de film wordt vertoond, worden de versregels op vernuftige wijze als titels van de tafereelen benut. In het kort is de geschiedenis de volgende:

JACK FORSTER, een remmer, is een man van goeden inborst met een net uiterlijk; hij heeft geld opgespaard om een huis te kunnen bouwen. Het begintafereel geeft weer hoe hij met zijne vrouw en twee kindertjes om een kerstboom is gezeten en het prettige vooruitzicht bespreekt binnenkort hun nieuw *home* te kunnen betrekken, welks bouw bijna is gereedgekomen.

Hoewel JACK iemand van goed gedrag is, laat zijne dienstuitvoering door zijne zorgeloosheid te wenschen over. JIM STEVENS, een conducteur en een van zijne beste vrienden, houdt hem dikwijls voor oogden, dat hij in zijn dienst verbetering moet brengen.

JACK weigert wel kaart te spelen om geld; dat is goed, maar hij moet tevens zorgdragen, dat hij zijn leven niet geheel onnodig in gevaar brengt.

Later, als JACK en de zijnen aan STEVENS het bijna afgebouwde huis laten zien, hoort JACK'S vrouw hoe STEVENS JACK voorhoudt, dat zorg en kommer hun intrede in zijne woning zullen doen als hij niet beter voor de veiligheid van lijf en leden zorgdraagt. Zij is hevig verontrust door de ontdekking van JACK'S onverschilligheid.

Op een middag, nadat zij hunne nieuwe woning hebben betrokken, krijgt zij het zoodanig op hare zenuwen, dat zij in hare verbeelding een trein door een anderen van achteren ziet inrijden, als gevolg van JACK'S schuld, die

met zijne roode vlag zijn op den weg stilstaanden trein niet op voldoende afstand heeft gedekt.

Dit tooneel wordt zeer realistisch weergegeven; de vrouw is geheel en al overspannen als zij het visioen heeft.

Bleek uit de eerste tafereelen, dat het geluk, het koren was, hetwelk was gezaaid in het huis, dat JACK bouwde"; thans wordt getoond hoe onverschilligheid "de rat was, die het koren at", enz.

De middagstoomfluit weerklinkt en JACK'S vrouw geeft zich met gemengde gevoelens van angst en onrust naar het station om JACK zijn eten te brengen.

Zij komt juist op tijd om DONOVAN, een anderen beambte, aan een paar collega's te hooren vertellen hoe hij een been verloor, omdat zijne gedachten vervuld waren van eene huiselijke twist. Terwijl DONOVAN zijn verhaal doet, wordt op het scherm het ongeval geprojecteerd en ziet men hoe eene machine hem neerslaat en zijn been afrijdt. Later ziet men, hoe STEVENS JACK aanspoort een *safety-bijeenkomst* bij te wonen. Hier vertoont de heer DOW films in een film. De toeschouwer ziet films vertoonden en het publiek, dat er naar kijkt. Een aantal gevaarlijke gewoonten in werkplaatsen en op stations worden scherp weergegeven. Men ziet de gevaarlijke gevolgen van het laten zitten van spijkers in losse planken en het verlies van een oog door het niet dragen van glazen oogbedekkingen.

Een timmerman verliest een vinger door een cirkelzaag, waarvan de bescherming is afgenomen; een remmer wordt van het dak van een gesloten wagen geworpen bij het aankoppelen, omdat hij te dicht bij den kant stond; een andere remmer, die tegen de orders in, zich tusschen twee in beweging zijnde wagens begeeft, valt en men ziet hoe een zijner armen wordt afgereden; een machinist, tusschen de rails, springt op den opstap van eene locomotief, valt en geraakt onder de machine. Na elk van deze tooneelen wordt een detail van de zaal vertoond en men ziet duidelijk hoe zij op verschillende toeschouwers een hevigen indruk maken. Zoo keert zich een man, die een oog verloor, tot zijne vrouw bij de scène van den werkmans in de werkplaats en vertelt haar, dat ook hij op die wijze zijn oog kwijttraakte. Een andere man met eene verminkte hand vertelt aan zijne dochter, dat hij denzelfden prijs voor zijne zorgeloosheid betaalde als de man op het scherm, die de zaag bediende zonder de bescherming, enz.

Ook wordt de indruk getoond, welke de trilbeelden op JACK maken. Zijne gelaatsstreken doen duidelijk zien, dat hij eindelijk en ten volle overtuigd is van het gevaarlijke van zijne achteloosheid.

Het slottafereel bewijst dit, daar men JACK zich over het bed zijner kinderen ziet buigen en hem ziet zweren, dat hij zich nimmer meer zal schuldig maken aan onverschilligheid.

De vertooning eindigt met de woorden: „Ten slotte kwam de kat, die de zorgeloosheid doodde, den rat, die het geluk opat, het graan, dat was gezaaid in het huis, dat JACK bouwde.”

HET VLEKKELOOZE STATION

door

EDWARD HUNGERFORD.

Een vuil en smerig station beteekent in vele gevallen een even onsmakelijke chef. Dikwijls is het een symbool van een slordig spoorwegbeheer en een reiziger doet verstandig als hij op dergelijke kenteekenen let.

Want zelden zal men vuile en propere stations aan één en dezelfde lijn vinden. Trofwens zoo iets is eigenlijk ook kenmerkend voor elk ander bezit dan een spoorweg.

Zoo vindt men in het schrале Zuidwesten (van de Unie) een grooten spoorweg, welks keurige stations niet alleen zijn trots zijn, doch aangename herinneringen achterlaten bij hen, die den spoorweg bereizen. En het hebben van zulke stations is voor die lijn heusch geen gemakkelijke taak! Er zijn grasvelden — steeds groen en frisch — aangelegd in den schralen grond, waarvoor het water van vele mijlen ver moet worden aangevoerd. En niemand, die overdag den *Santa Fé* heeft bereisd, zal *Hutchinson (Kas.)* of *Albuquerque* of *Barstow* vergeten. De laatste twee zijn bifurcatiestations in de woesteni en zij zouden aanzienlijke steden langs den Noordelijken Atlantischen Oceaan tot eer strekken.

En werkelijk, het is juist, dat aan die kust in hetzelfde *New England*, hetwelk zich zoo gaarne beschouwt als de parade-entree van Amerika, dat men in die voornamste steden soms stations aantreft, die — voor wat betreft reinheid en hygiëne — onmogelijk zouden zijn in de kale streken van het Zuidwesten.

Zij zijn oud, maar de mooie dubbele bouw van *Springfield, Mass.*, b.v. is niet oud. Toen wij er onlangs waren konden wij het station niet wegens zijne zindelijkheid roemen.

Ouderdom behoeft niet noodzakelijk vuilheid te beteekenen. Het historische *Camden* station in *Baltimore* en het eveneens historische en groote station van *St. Albans, Vt.*, zijn beide oud, niettemin zindelijk.

En er zijn nieuwe stations niet alleen langs de Atlantische kust, zoowel Noordelijk als Zuidelijk, doch ook in het centrum des lands, welke men vooral wat hygiënische inrichtingen, schandelijk verwaarloosd heeft.

Zulke toestanden weerspiegelen bijna steeds het spoorwegbeheer, dat ze laat voortduren.

Een kranige jonge man, die een jaar of drie, vier geleden tot eene hooge betrekking bij een belangrijken spoorweg in de Oostelijke staten was benoemd, had zijn bureau in eene groote stad aan de lijn langs de Groote Meren.

Het personenstation in die stad — men zou zich dadelijk de groote, besmookte, indrukwekkende locomotiefloods herinneren, indien ik den naam noemde — ligt aan het begin van de stad en is de toegangspoort ervan.

Als zoodanig, ten minste als men er trotsch op wilde zijn, was het station eene hevige mislukking.

Reizigers lachten er om, vervuld van weerzin, omdat het in alle hoeken vervuld was, maar wat den bovenbedoelden jongen superintendent het meest trof toen hij

de eerste maal des nachts op het station kwam, was de beminnelijke mijnheer, die de kaartjes inspecteerde bij de deur van de wachtkamer. Die man gaf een duidelijk beeld van den dienst van het geheele station; de superintendent zag het dadelijk.

Mijnheer de perrocontroleur lag in bevallige houding achterover geleund in een versleten stoel. Eene plank verlengde de rugleuning zoo ver, dat men er met zijne schouderbladen gemakkelijk tegenaan kon leunen; een stuk rail diende tot steun voor de voeten.

In een helder oogeblik had onze vriend eene trekinrichting uitgedacht, waarmede hij met behulp van een touw de deur kon openen als hij naar de kaartjes keek zonder zijne halfgiggende houding prijs te moeten geven. Hij gaf die gemakkelijke houding alleen op na elke tien minuten; dan stond hij plichtig op om zich naar den spuwbak te begeven en zich daarna weder te wijden aan het meer gewichtige deel van zijne taak.

De superintendent stond achter het boekenstalletje en sloeg gedurende eenigen tijd den eleganten beampte van zijn voornaamste station gade. Toen trad hij op hem toe en begon op zijne innemende manier een gesprek met hem.

„Wat hebt ge daar eene gemakkelijke stoel!“, leidde hij in. Het gezicht van den braven beampte rimpelde van den vriendelijksten glimlach. Hij daalde echter niet van zijn hoogen zetel af.

„Zelf gemaakt; heb 'm al negen jaren“.

Zijn chef wreef langs de lange, dunne kin.

„Ge hadt het nog gemakkelijker kunnen inrichten; als ge den spuwbak eens naast de stoel zette“, adviseerde hij vriendelijk, „dan behoeft ge heelemaal niet meer van de stoel op te staan“.

De ijevige grinnike. „Nog niet aan gedacht“, zei hij en ging den bak halen.

De superintendent richtte zich thans geheel op en alle vriendelijkheid was verdwenen.

„Morgen middag om vier uren bij mij op het bureau“, gelaste hij.

Maar den volgende middag toen de nacht-controleur het kantoor biëmenschuiveide, zei de superintendent alleen met een blik op de kachel: „'t Was hier van morgen wat kil en we hadden te weinig brandstof; ge zult er wel niet te erg van schrikken, hoop ik, als ik u vertel, dat uwe mooie, oude stoel mij den heelen dag heeft warm gehouden“.

Een oogeblik keek onze man erg leelijk. Misschien, als het voorval zich heden had afgespeeld, zou hij er over hebben gedacht zijne vakvereeniging er bij te halen of te Washington inbeslagname van het geheele net te verzoeken voor zijne betreurde stoel. Ten slotte verzuchtte hij: „Ik denk, dat ik wel weer eene andere kan krijgen“.

„Krijg dan meteen eene andere betrekking erbij“, zei de „super“ en wuifde ten afscheid.

Toen onze man dien avond zijn dienst begon, stond hij overeind en toonde goede manieren. En de invloed van zijne wedergeboorte strekte zich magisch uit over het geheele, leelijke, oude station.

De jongens van de couranten-kiosk en de telefoon-

juffrouw maakten hunne kamertjes schoon en de biljetteurs droegen weër goed gepoetste schoenen niettegenstaande de kleine Italiaansche schoenpoetsers daarvoor maar weinig tijd hadden, omdat ze de toilets moesten reinigen (de hun opgelegde verplichting, waarvoor zij hun poetsaffaire op het station mochten verrichten), een schoonmaak, welke de eerste sedert vijf jaren was. De stationskruiers begonnen „dank u” te zeggen, zelfs wanneer zij van handelsreizigers Canadeesche kwartjes ontvingen en de vaste reizigers wreeven hunne oogen uit van verwondering.

Het is de geest van de leiding eener organisatie, welke haar tot in de onderste geleidingen doordringt.

(Harper's Weekly, 29-4-1916).

KORTE BERICHTEN.

KOEL DRINKWATER VOOR REIZIGERS IN ENGELSCHE-INDIË. Het tijdschrift „Indian Engineering” verschijnende te Calcutta, merkt op, dat de bevolking thuis en op haar werk des morgens vroeg drinkwater haalt en het bewaart in poreuse koelkannen of kruiken (gharas of surakis). De kwestie om het reizende publiek aan koel drinkwater te helpen, was niet zoo gemakkelijk, want om daarvoor voldoende hoeveelheden in koelkruiken gereed te zetten, was welhaast ondoenlijk, algezien nog van de in Engelsch-Indië heerschende kaste-veroordeelen waarmede dan nog rekening zoude zijn te houden.

Voldoende ijswater was steeds tegen betaling voor het meer welgestelde publiek verkrijgbaar, doch voor de groote menigte inlanders is dat te duur. In verband met een en ander heeft men besloten, de koeling van het drinkwater in te voeren, door het water uit de tank of het leidingwater, vóór het de tapkraan bereikt, te laten loopen door eene slangvormig gebogen buis van belangrijc grootere wijdte dan de toevoerleiding en vervaardigd van porcus aardewerk. De bedoeling is het water in dit buizenstelsel tijd voor afkoeling te geven, en er eene voldoende hoeveelheid in te kunnen bergen om zooveel mogelijk steeds van koel drinkwater verzekerd te zijn.

Zoo noodig moet een reductie-klep in de toevoerleiding geplaatst worden om te voorkomen, dat de druk in de niet heel sterke aarden pijpen te groot wordt; of wel, het leidingwater stroomt naar behoefte in een klein laaggelegen reservoirtje dat het aarden-pijpen systeem voedt. De toestrooming naar het reservoirtje wordt dan door een met behulp van een vlotterbeweging automatisch openende en sluitende kraan geregeld.

Het slangvormig aangelegde aardenbuisen stelsel van 100 à 125 m.M. inwendigen diameter en met eene totale lengte tusschen in- en uitstroomingsopening, welke naar behoefte bij den aanleg verschillend gekozen kan worden, doch h.v. ± 4 M. kan bedragen, wordt omgeven door eene afsluiting van métal déployé, ijzergaas, of houten latten. Er wordt op gelet, dat het geheel gemakkelijk toegankelijk blijft.

De aarden leiding bestaat uit zooveel mogelijk in afmetingen en vorm aan elkander gelijke faconstukken in dezen vorm:

∩, welke als volgt achter elkander geschakeld worden:



Het stelsel kan hangend van een muur of staande worden opgesteld. In het laatste geval kunnen de faconstukken aan de onderzijde van voetjes voorzien worden.

Vernieuwing van defect geraakte gedeelten kan gemakkelijk geschieden en veel reserve van aarden pijpen is bij het toegepaste arrangement niet noodig.

De verbindingen worden tot stand gebracht door middel van halve gietijzeren ringen door bouten aan elkander verbonden, welke ringen een zoodanigen vorm hebben, dat er tusschen pijp en ring een specie kan gebracht worden, die de verbinding waterdicht maakt.

Het is goed, de buizen een zoo dun mogelijken wand te geven, inzooverre de sterkte dit toelaat.

Verder schijnt het wenschelijk, de totale buis lengte flink lang en den diameter niet overdreven groot te maken, om zoodoende een systeem te verkrijgen met een groot afkoelend oppervlak.

Natuurlijk wordt er getracht de aldus ingerichte tapplaatsen zoo mogelijk tegen de directe werking der zonnestralen te beschutten.

Bz.

(Railway Review 18 Sept. '15).

VERWIJDEREN VAN KETELSTEEN MET BEHULP VAN EEN ZANDSTRAAL.

Locomotiefketels kunnen door middel van een zandstraal op eenvoudige wijze grondig schoongemaakt worden.

De grondgedachte der methode bestaat daarin, dat in eene draaiende en gelijktijdig voorwaarts bewegende pijp, die na verwijdering der vlampijpen door een der pijpgaten in den ketel gebracht wordt, een zandstraal stroomt, die uit een gebogen pijp einde met spruit krachtig tegen den ketelwand geblazen wordt. De tot stof geslagen ketelsteen wordt door de dom-opening afgezogen en in een stofverzamelaraar neergeslagen. Het zand blijft onder in den ketel liggen en kan nog meermalen benut worden.

Uit proefnemingen bleek, dat het schoonmaken van een 4.8 M. langen ketel slechts ongeveer een uur duurde, terwijl het schoonkijken met pneumatische ketelsteen-afkloppers ± 14 uur tijds kostte.

De ketelsteen wordt volkomen verwijderd, wanneer de spruit van het zandstraal-blaaustelsel op doelmatige wijze ten opzichte van den ketelwand ingesteld wordt en de draaisnelheid, die verband houdt met de hardheid van den ketelsteen, wordt aangepast aan deze hardheid en aan de dikte van den ketelsteen.

De ketelplaten hebben bij deze bewerking zeer weinig te lijden en zelfs roestputten worden door de zandstraal schoongebazen, zoodat de omvang en diepte daarvan na de reiniging gemakkelijk gecontroleerd kan worden.

Bz.

(Zeitschrift des Oesterr. Ing.-u. Arch. Vereins 7 Mei 1915.)

VERNIEUWEN VAN SPOORSTAVEN MET BEHULP VAN STOOMKRANEN.

Na verschillende proeven genomen te hebben, heeft de Lehigh Valley Railway Company de methode ingevoerd van de spoorstaven te vernieuwen met behulp van stoomkranen.

Een gedeelte dubbel spoor ter lengte van 4.07 Eng. mijlen werd van nieuwe 100^o spoorstaven voorzien. Daarbij werden vier stoomkranen gebruikt, waarbij op elke lijn aan ieder uiteinde van het te vernieuwen baanvak een kraan zijn werk begon, zoodat dus alle vier naar het midden toe werkten.

Bij iedere kraan bevond zich een ploeg bestaande uit baas, zes werklieden en een kraan-machinist, terwijl andere werklieden volgden om de nieuwe spoorstaven vast te spijkeren en de laschplaten aan te brengen.

De kranen werden 20 uren, 27 minuten gebruikt. In dien tijd werden 1313 spoorstaven geleegd, of gemiddeld 64 per kraan-uur en met een maximum van 76,5 per kraan-uur. Bz.

(The Engineer).

DE KOSTEN VAN HET DOEN STOPPEN EN WEDER OP GANG BRENGEN VAN EEN TREIN.

De vraag hoeveel het kost een trein te doen stoppen en weer op gang te brengen is van groot practisch belang, aangezien het aantal aanvragen om snel- of expres-treinen in de stations van kleinere steden te doen stoppen steeds grooter wordt. Om zich hierover een duidelijk in cijfers uitgedrukte voorstelling te kunnen vormen, heeft de algemeene directeur, de heer GREEN, van de Louisiana Arkansas Spoorweg Maatschappij proeven daarom-trent genomen. Hij vond dat het doen stoppen van een goederentrein van 2000 ton, die een snelheid had van 40,2 K.M. per uur, en hem weder op dezelfde snelheid brengen en wel op een recht gedeelte der lijn f 1,46 kostte. Gedurende de proef werden brandstoffen van f 7,20 per ton verstoekt. Van de f 1,46 kwam de helft voor rekening van het meerdere kolenverbruik. Het salaris van het treinpersoneel gedurende den verloren tijd werd op f 0,25, de slijtage van de remmen en andere bij het stoppen en aanzetten gebruikte onderdeelen op f 0,48 geschat. Waarschijnlijk zijn deze getallen te laag, aangezien de verloren tijd gemiddeld meer dan $2\frac{1}{2}$ minuut zal bedragen, met name daar waar op stijgingen of bochten gestopt wordt. Voor lichte persontreinen zijn die kosten eenigszins lager, maar voor zware expres-treinen aanzienlijk hooger dan f 1,46 daar voor deze het krachts-verbruik natuurlijk veel grooter is.

(Deutsche Strassen- u. Kleinbahnzeitung).

ELECTRISCHE VERBINDING ZWEDEN — DENEMARKEN.

Over de in dienst gestelde elektrische krachtoverdraging van Zweden naar Denemarken worden de volgende bijzonderheden medegedeeld. Het is de eerste onderzee-sche aanleg van zulke afmetingen voor de overbrenging van hooggespannen electriciteit. De kracht wordt geleverd door de Zuid-Zweedsche Krachmaatschappij, die

eenige jaren geleden aan de watervallen van de Lagan, noordoostelijk van Helsingborg, krachtwerken heeft opgericht. Van het transformator-station der Lagan-werken gaat een 4300 M. lange ondergrondse kabel naar de kust bij Helsingborg, waar de onderzeesche kabel door den Sont naar Elsenour begint. Hij heeft 5400 M. lengte, terwijl de afstand tusschen Helsingborg en Elsenour zelf nog geen 5 K.M. bedraagt.

Voorloopig zal de Deensche electriciteits-maatschappij, die de Zweedsche elektrische kracht ontvangt, daarvan slechts gebruik maken bij de landingsplaats te Elsenour en in den omtrek — de luchtgeleiding gaat voorloopig tot Rungstätt — en eerst wanneer in den op twee jaar berekenden proeftijd het bedrijf betrouwbaar is gebleken, worden er luchtgeleidingen op Seeland uitgevoerd, waarmee de elektrische kracht daar voor verlichting en tramwegen beschikbaar komt.

De kabels zijn door Duitschland geleverd. Ofschoon de onderzeesche kabel berekend is op een dagelijksch verbruik van 25.000 volt spanning, ging men bij de prof-neming tot 40.000 volt. Later zullen er nog drie of vier onderzeesche kabels worden gelegd.

(N. R. Crt.)

OLIE ALS BRANDSTOF VOOR LOCOMOTIEVEN AFGESCHAFT.

Van de Maine Railroad Company wordt bericht, dat zij het gebruik van olie als brandstof voor locomotieven heeft afgeschaft, zulks in verband met de omstandigheid, dat de prijs zooveel verhoogd is, dat olie stoken duurder bleek te worden, dan het stoken van steenkolen.

Bz.

(The Engineer).

LICHTDRUKPAPIER.

Om zich bij gebrek aan lichtdrukpapier te helpen, kan men het op de volgende manier zelf maken :

Men gebruikt twee oplossingen :

- 15 gewichtsdeelen citroenzuur ijzer en 15 gewichtsdeelen ammoniak in 64 gewichtsdeelen water.
- 10 gewichtsdeelen rood bloedloozout in 64 gewichtsdeelen water.

Beide oplossingen worden in afzonderlijke flesschen voor het gebruik bewaard.

Wij men nu lichtdrukpapier gaan maken, dan worden gelijke hoeveelheden van beide oplossingen samengevoegd en door flink schudden met elkander vermengd, waarop men het preparaat op het papier kan uitstrijken.

Het samengieten der beide oplossingen moet in eene donkere kamer bij roijnrood licht geschieden en ook het opbrengen op het papier mag alleen bij dat licht plaats hebben. Men moet het papier onder afsluiting van licht in dezelfde ruimte laten drogen en het daarna, evenals het in den handel verkrijgbare lichtdrukpapier, in een lichtdichte bus bewaren. 75 Gram van het mengsel zijn voldoende voor ongeveer 1 M.² papier.

Bz.

(Werkstattstechnik)

OPEN BETREKKINGEN.

Batavia-Electrische Tram-Maatschappij:

MAGAZIJNMEESTER. Vereichte: kennis van administratie.

Atjeh-tram:

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

Staatsspoorwegen-Oosterlijnen:

WERKTUIGKUNDIGE TEKENAARS.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij:

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

Staatsspoorwegen-Westerlijnen:

LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN

MEI EN JUNI 1916

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst Mei in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met Mei		Verschil in gulden	
	1916	1915	meer	minder	1916	1915	meer	minder
	Atjeh Stoomtram	91.716	76.807	14.909	—	398.600	349.372	49.228
	Opbrengst Juni in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met Juni		Verschil in gulden	
	1916	1915	meer	minder	1916	1915	meer	minder
S. S. O. L.	1.982.862	1.560.052	422.810	—	7.783.252	6.835.623	947.629	—
S. S. W. L.	1.610.827	1.328.382	282.445	—	8.473.331	7.707.027	766.304	—
N. I. S.	1.090.000	832.155	257.845	—	4.430.000	3.960.446	469.554	—
D. S. M.	349.452	251.048	98.404	—	1.747.004	1.302.115	444.889	—
S. J. S.	257.700	224.709	32.991	—	1.219.700	1.114.203	105.497	—
O. J. S.	69.100	58.522	10.578	—	337.800	308.096	29.704	—
S. D. S.	92.900	74.682	18.218	—	328.800	288.736	40.064	—
S. C. S.	329.900	273.837	56.063	—	1.411.500	1.343.384	68.116	—
Malang S. M.	58.200	40.204	17.996	—	238.344	191.753	46.591	—
Modjokerto S. M.	38.930	24.701	14.229	—	113.105	88.125	24.980	—
Probolinggo S. M.	31.200	27.800	3.400	—	89.600	89.000	600	—
Paseroean S. M.	31.718	19.794	11.924	—	89.679	64.446	25.233	—
B. E. T. M.	26.569	24.384	2.185	—	166.633	154.271	12.362	—
Kediri S. M.	74.600	62.446	12.154	—	295.700	246.271	49.429	—

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI