

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE:
P. J. D'ARTILLACT BRILL
J. H. MÜLLER Jr., w.i.

Mr. A. ABERSON
J. A. ZWAGER, c.i.



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

UITGEVER:
J. D. DE BOER
TEGAL

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

INHOUD.

Eenige bladzijden Indische spoorwegpolitiek 3 (De lijn in het Serajoedal III) — Gebruik van — en beschikking over particuliere spoor- en tramwegen door den staaf II — Het nieuwe materieel der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij — Verslag der Staats-spoorwegen in Nederlandsch-Indië over het jaar 1913 — Korte berichten — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEGPOLITIEK.

3

(DE LIJN IN HET SERAJOEDAEL).

III

Het tijdschrift der concessiën tot 1895.

Het laatste verzoekschrift, dat in het vorige hoofdstuk bespreking vond en door Minister MACKAY ondersteund, in handen der Indische Regeering gesteld was, kon zonder meer niet worden afgedaan. Immers, nadat bij Gouvernements Besluit van 20 December 1890 No. 4¹⁾ een aanvraag van de Soerabaiasche Bank- en Handelsvereniging DE RIJK, GROSKAMP & Co. — gedateerd 18 Nov. 1890 — voor eene tramwegconcessie in het Serajoedal afgewezen was (op grond van de uitgegeven concessie-EEKHOUT c.s.), kwam de heer J. F. DE RUYTER de WILDT, administrateur der in 1889 in het Serajoedal opgerichte suikerfabriek Klampok, den 23sten Augustus 1891 aandringen op spoedig aanleg eener railverbinding met de hoofdlijn aangezien de afvoer der suikers en opvoer van materialen hoogst bezwaarlijk ging.

Bij Indischen brief van 30 September 1891 No. 1663 10 (Gouvernements Besluit van dien datum No. 10), bracht

¹⁾ Bij het Gouvernements Besluit van denzelfden datum No. 5 werd ook de aanvraag van Mevrouw F. M. A. OSTERMANN — DINGER afgewezen, die mede om een tramconcessie in Banjoemas gevraagd had (25 November 1890).

de Gouverneur-Generaal PYNACKER HORDYK een en ander ter kennis van het Opperbestuur in Nederland.

Onderwijl trad Mr. BARON VAN DEDEM als Minister van Koloniën op, wiens houding in zake rentegarantie ik bekend mag onderstellen — voor zooveel noodig verwijs ik naar bladzijde 31 van „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 1 (de lijn langs Java's Noordkust)“.

Deze nieuwe bewindsman ontving kort na zijn optreden een request van de heeren EYSSONIUS DE WAAL en REPELAER VAN DRIEL, waarin op spoedige indiening van het wetsontwerp voor rentegarantie-MACKAY werd aangedrongen. Het antwoord (beschikking van 29 October 1891 Lett. A²⁾ No. 45) luidde, dat geen wetsontwerp zou worden ingediend, waarbij rentegarantie aan de Serajoedallijn zou worden toegekend.³⁾

Den 2den November 1891 wendden daarop beide heeren zich tot den Minister, daarbij mededeelende, teruggekomen te zijn op hun oorspronkelijk denkbeeld n.l. om den Staat ten behoeve hunner onderneming eene subsidie te doen verleen, gedurende een zeker aantal jaren b.v. 10, gebaseerd op het rechtstreeksche voordeel, dat de Staat zou hebben bij het vervoer van gouvernements-goederen per spoor boven dat, zooals het nu geschiedde, n.l. door tusschenkomst van een transport-aannemer, welke besparing mede door de bezuiniging op het postvervoer door de aanvragers op f 50000.— 's jaars becijferd werd.

Denzelfden dag vroegen beide concessionarissen aan den Gouverneur-Generaal, om hun verzoek om verlening der aanvaarding van de concessie tot 1 Januari 1893, reeds gedaan bij request van 10 Juli 1891 (zie slot van het vorige hoofdstuk) alsnog in gunstige overweging te willen nemen, terwijl zij den 27sten November 1891 vroegen de spoorwegconcessie in een tramwegconcessie te willen omzetten.

Twee dagen daarna, den 29sten November 1891, besliste

²⁾ Aan den Landvoogd was zulks reeds bij dépêche van 15 October 1891 Lett. A²⁾ No. 51/1902a bekend gemaakt.

de Indische Regeering ¹⁾, dat verlenging van den aauvaardigstermijn niet toegestaan kan worden (Gouvernements Besluit 29 November 1891 No. 2) en sênde Zij aan den Minister van Koloniën: „Referte Uw brief van „15 October verzoek verlenging termijn Serajoedal afge- „wezen. Wil aanvragers mededeelen”.

Bij ministerieele beschikking van 7 December 1891 No. 37 werd daarop de afwijzing aan de Hollandsche concessionarissen bekend gemaakt; bij dépêche van denzelfden dag Lett. A^o No. 37/2333 geschiedde kennis-gave aan den Landvoogd. Tevens werd den Gouverneur-Generaal als 's Ministers zienswijze te kennen gegeven, dat als een tramwegconcessie in het Serajoedal werd uit-gegeven, de billijkheid eischte, dat de heeren EEKHOUT c.s. daarvoor in de eerste plaats in aanmerking zouden komen.

Terwijl de concessie-EEKHOUT in dit stadium verkeerde, kwam de aanleg der Serajoedallijn als secundaire staats-spoorweg herhaaldelijk ter sprake.

Het was vooral de hoofdingenieur der S.S., de latere hoofdinspecteur J. K. KEMPEES, die zijn oog op de lijn gericht hield en zoowel in particuliere geschriften als in dienststukken op het groote belang van de lijn wêes ²⁾.

Nadat dan ook Minister VAN DEDEEM in 1891 de opma-king van „een Algemeen Spoorwegplan voor Java” gelast had, nam de heer KEMPEES de lijn—Tegal—Boemijajoe—Poerwokerto—Maos op in het door hem dd. 29 Novem-ber 1891 ingediende voorloopige schema voor zoo'n plan. In de Voorloopige Nota van den 10den Januari 1892 kwam de heer KEMPEES uitvoeriger op de lijn terug, terwijl hij eindelijk in de definitieve nota van toelichting betreffende een Algemeen Spoorwegplan voor Java, welke bij missive van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken M. J. VAN BOSSE, dd. 4 Mei 1892 No. 6085 S.S., aan den Gouverneur-Generaal werd aangeboden, nog-maals de waarde van de lijn bepleitte ³⁾.

Zoo vinden we in § 2 sub g der Nota een lijn genoemd van Tegal over Boemijajoe, Poerwokerto door de kloof van de Serajoe over Maos naar Tjilatjap, waarbij aange-teekend staat, dat de ontworpen Noorderlijn bij Slawi, de Zuiderlijn bij Maos gekruist zou worden. Verder was h een zijtak opgenomen loopende van Poerwokerto over Soekaradja, Poerbolingo en Poerworedjo (Banjoe-

mas) naar Bandjar Negara. Deze lijn met zijtak zou blijkens § 4 als secundaire spoorweg gebouwd en geëxploiteerd moeten worden.

Verlenging der lijn Poerwokerto—Bandjarnegara over Wonosobo, het zadel tusschen Soembing en Sindoro over Parakan en Temangoeng naar Setjang in de lijn Mage-lang—Ambarawa werd in § 16 der Nota wel in uitzicht gesteld, doch was in het plan—KEMPEES nog niet opge-nomen wegens de groote terreinbezwaren, die te over-winnen zouden zijn en wijl deze lijn niet behoorde tot die, welke in de 1ste plaats noodig geoordeeld werden.

In § 22 der Nota—KEMPEES lezen we:

„Door de verbinding Tegal—Tjilatjap wordt voorloopig „als eenig punt op Java de Noord- en Zuidkust onder- „ling verbonden.

„Hieraan wordt juist daar groot gewicht gehecht, het „terrein laat de verbinding daar het gemakkelijkste toe, „de lijn zal belangrijke streken van het binnenland bedienen, „en terwijl de havens in die streken langs de Noordkust „zijn zeer gebrekkelijk zijn, wordt daardoor een belangrijk „deel van het eiland in verbinding gebracht met de „uitmuntende haven Tjilatjap.”

Nadat de heer KEMPEES in § 46 zijner Nota den aanleg van de lijn Tegal—Tjilatjap als secundairen spoorweg verdedigd had, vervolgde hij in § 47:

„Beschouwde men de lijn Tjilatjap—Bandjarnegara als „eene geheel op zich zelf staande lijn, dan zou dit een „tramweg kunnen zijn, in betrekkelijken zin zou dit ook „waar zijn voor den tak Poerwokerto—Bandjarnegara.

„Maakte men daarvan werkelijk een tramweg d.i. rustte „men die uit met werkelijk tramwegmaterieel, dan zou „terwijl een vrij uitgebreide suikerindustrie ontstaat, de „afvoer naar Tjilatjap daarvan ernstige bezwaren onder- „vinden, omdat de lijn in allen geval door een spoorweg „van die havens gescheiden is.

„Men doet uit dit oogpunt zeker reeds beter voor die „lijn geen tramweg-materieel te nemen, maar dit overigens „geringe geldelijk voordeel prijs gevende en dus het „materieel voor de grootere snelheid van den secundairen „spoorweg inrichtende, zal men verstandig doen zich „tevens die voordelen te verzekeren en er een secun- „daireren spoorweg van te maken.

„Als ondercel later van eene lijn over Wonosobo en „het zadel tusschen Soembing en Sindoro zou de lijn „geen tramweg kunnen zijn.

„Om al deze redenen is het zeker het best van de „lijn een secundairen spoorweg te maken”.

Betreffende de vraag: staats- of particuliere aanleg schreef de hoofdinspecteur der S.S. in § 65 zijner Nota:

„Na de bovenbeschouwde lijnen blijven nog over de „Noorderlijn, de lijn Melambong—Karangsambong, de lijn „Balapoeang—Maos met zijtak naar Bandjarnegara en de „lijn Paron—Padangan. Mits daarbij aan enkele bepaalde „voorwaarden voldaan worde, is er geen bezwaar tegen „deze lijnen in concessie te geven, doch daarbij zullen „verschillende moeilijkheden moeten worden overwon- „nen, waarop men trouwens evenzeer bij Staatsaanleg „zou stuiten, en daaruit voortvloeiende dat sommige „deelen reeds in concessie zijn gegeven, terwijl in de „Noorderlijn een deel met andere spoorwijdte voorkomt.

¹⁾ De Hoofdinspecteur der S.S. KEMPEES had, ook in verband met irrigatieplannen in het Serajoedal, een inspectieris rapport gemaakt. Zijn rapport d. 1 October 1891 aan boord van het stoomschip „Van Diemen” opgemaakt, luidde in conclusie „Met het oog op de noodzakelijkheid die in verband met de irrigatieplannen „ontstaat tot spoorwegplannen in het Serajoedal, beslisse de Staat „onmiddellijk en ga onverwijld over tot den aanleg van Staatswege „van een secundairen spoorweg van Maos over Tjendja, Mandi- „randjang, Pakiradja, Poerwokerto, Soekaradja, Poerbolingo en „Poerworedjo naar Bandjar Negara en verplaatse tevens den zielel „van het bestuur der residentie Banjoemas naar Soekaradja.

²⁾ Men zal aldus het stuk Tjilatjap—Maos van de bestaande lijn „als secundaire spoorweg exploiteerende verkrijgen een secundaire „lijn Tjilatjap—Bandjarnegara lang ruim 100 K.M. snijdende en „aansluitende aan de hoofdlijn over Java bij Maos.”

³⁾ De lijn zou dan een deel uitmaken van de verbinding Tegal- Tjilatjap, waarvan de heer KEMPEES een groot voorstander was.

⁴⁾ Het een en ander over spoorwegen op Java in verband met de jongste discussiën in de Tweede Kamer der Staten-Generaal door J. K. KEMPEES. Den Haag, Gebr. van CLEEF 1889, bl. 11. (Zie ook voorgaande noot).

⁵⁾ Over het Algemeen Spoorwegplan voor Java, zie: „Eenige Madjajden Indische Spoorwegpolitiek 1 (de lijn langs Java's Noordkust)” blz. 43 e. v.

„Zooals nader zal worden gereleveerd zal het noodig zijn de geheele Noorderlijn van Batavia tot Soerabaja in eene hand te brengen, en dan zal het waarschijnlijk „niet gelukken afzonderlijke concessionarissen te vinden „voor de verschillende verbindingslijnen tusschen Noorder- en Zuiderlijn.

„Dit zou ook niet wenschelijk zijn; die stukken tusschen „Noorder- en Zuiderlijn afzonderlijk in concessie gegeven „en geëxploiteerd, zouden te weinig zelfstandigheid en „kracht hebben; zij zijn in te groote mate afhankelijk „van de aansluitende groote lijnen, en gemakkelijker gere- „gelder communicatie tusschen de beide hoofdlijnen zou „daardoor te veel belemmerd worden, waardoor de lijnen „hun doel zouden missen.

„De hier genoemde dwarsverbindingen moeten daarom „in handen zijn of van den exploitant der Noorderlijn „of van dien van de Zuiderlijn, er is c.q. geen bezwaar „tegen dat de eene verbinding in handen is van de „Zuiderlijn, eene van deze in handen van de Noorderlijn.

„Aangenomen wordt in de volgende beschouwingen „dus, dat de genoemde dwarsverbindingen in handen „zullen worden gegeven aan een concessionaris voor de „Noorderlijn, partieele of geheele afwijking van dat denk- „beeld heeft geen bezwaar”.

In § 68 vinden we nog opgetekend:

„Nu de concessie Maos—Bandjarnegara definitief aan- „vaard is, en men dus moet aannemen, dat zij ook wordt „uitgevoerd, wordt de toestand moeielijk voor het in con- „cessie geven van het stuk Balapöelang—Poerwokerto.

„Naar verschillende oplossingen zal kunnen worden „gestreefd, deze kunnen zijn:

„a. de geheele lijn Tegal—Maos af of niet met den „zijkant naar Bandjarnegara in handen van den Staat;

„b. die lijn af of niet met den zijkant in handen van een „concessionaris voor de Noorderlijn;

„c. ook het stuk Poerwokerto—Tegal in handen van den „tegenwoordigen concessionaris voor de Serajoelijn;

„d. b of c uitgebreid over Wonosobo en het zadel tus- „schen Soembing en Sindoro en die van Seljang „over Temangoeng en Parakan en Selokaton naar „Weleri.

„a. past in een meer algemeen Staatsplan en heeft het „voordeel dat de lijn dan meteen zelfstandig beschikt „over de verbinding met Tjilatjap, die de Staat niet „zal vermogen af te scheiden van de Zuiderlijn;

„b. versterkt de noorderlijn en heeft met c en d het „bezwaar dat de verbinding met Tjilatjap in andere „haanden blijft;

„c. is op zich zelf niet bijzonder krachtig maar niet „onmogelijk;

„d. zou van c een krachtig lichaam kunnen maken of zou „bij toevoeging aan de Noorderlijn ook deze krach- „tiger maken doordien zij daarmede een belangrijk „gebied in het binnenland zou bedienen”.

Uitgaande van de onderstelling dat zijn geheele plan door den Staat afgewerkt zou worden met een personeel als op oogenblik in dienst was, dacht de heer KEMPES dat de lijn Maos—Poerwokerto—Bandjarnegara, in 1898 begonnen, in 1900 voltooid kon zijn, terwijl met de lijn Balapöelang—Poerwokerto aangevangen kon worden in

1903, zoodat voltooiing in 1905 zou kunnen volgen. (Slot- paragraaf 71).

Zooals bekend is wilde Minister VAN DEDEM van deze plannen niets weten en decreeteerde hij in 1893 een Algemeen Spoorwegplan voor Java, waarop de lijn door het Serajoedal als tramweg van Maos over Poerwokerto tot Bandjarnegara voortkwam (sub 9 der 11 wenschelijk geachte lijnen). ⁵⁾

Den 23sten October 1891 wendden de heeren Mr. C. TH. VAN DEVENTER, Mr. C. W. BARON VAN HEECKEREN en A. K. W. PRINS zich tot den Gouverneur-Generaal met verzoek om concessie voor een tramweg van Maos over Banjoemas, Soekaredja naar Poerbolingo met een zijkant van Soekaredja naar Poerwokerto. Dit request werd bij Gouvernements Besluit van 10 April 1892 No. 1 afgewezen.

Ook de Soerabaiasche Bank- en Handelsvereëning DE RIJK, GROSKAMP & Co. roerde zich weer. Bij request van 13 Januari 1892 werd om prioriteit voor den aanleg van een stoomtramweg in het Serajoedal gevraagd (van Klampok over Banjoemas naar Maos), welk verzoek bij Gouvernements Besluit van 8 Maart 1892 No. 7 niet voor inwilliging vatbaar werd verlaerd.

Ondertusschen hadden de heeren DE WAAL c.s. zich gehaast liet waarborgkapitaal voor een spoorweg te stiften. Zij deden dit den 29sten December 1891, waarna zulks dadelijk den daaropvolgenden dag bij telegram 555 aan den Gouverneur-Generaal geseind werd.

Den 5den Januari 1892 bevestigde Minister van DEDEM bij dépêche Lett. A^o No. 27/23 deze storting. Het gevolg was, dat de concessionarissen door den Minister werd mededeeld, dat de concessie werd geacht op 29 December 1891 definitief te zijn aanvaard. Aangezien echter niet voldaan was aan artikel 31 der concessievoorwaarden werd bij request van 16 Mei 1892 door hen gevraagd den termijn van aanvaarding te willen stellen op 10 April 1892. Hierin werd door de Indische Regeering voorzien bij Gouvernements Besluit van 18 Juli 1892 No. 19.

Den 9den Augustus 1892 vroegen daarop de concessio- narissen om hun spoorwegconcessie om te zetten in eene voor een tramweg — in overeenstemming met het ver- zoek van 27 November 1891, waarop nog geen antwoord ontvangen was — aangezien alleen onder die voorwaarden de Amsterdamse combinatie A. C. WERTHEIM, TROMP, S. P. V. EGOEN en C. VAN LENNEP het in artikel 31 be- doelde kapitaal van 3^{1/2} miljoen gulden wilde fournee- ren. Minister VAN DEDEM steunde dit verzoek bij de In- dische Regeering (dépêche van 22 Augustus 1892 Lett. A^o No. 23-1741).

De Directeur der Burgerlijke Openbare Werken vond het wenschelijk eerst de gereedkomst van het Algemeen Spoorwegplan af te wachten (missive 13446 SS van 13 October 1892). In verband hiermede werd het ver- zoek van adressanten bij Gouvernements Besluit van 26 December 1892 No. 3 afgewezen.

Nauwelijks had deze afwijzende beschikking de con- cessionarissen bereikt (Beschikking van den Minister van 30 December 1892 A^o No. 19), of zij dienden 4 Januari

⁵⁾ Voor dit „Algemeen Spoorwegplan voor Java” zie: „Eenige Mededeelingen Indische Spoorwegpolitie” (de lijn langs Java's Noord- kust), blz. 43 e. v. en Bijlage IV daarvan blz. 29.

1893 een request bij den Gouverneur-Generaal in waarbij nogmaals om een tramconcessie gevraagd werd, in verband met de Regeeringsbeslissing in zake de lijn Semarang-Cheribon. De Heer WERTHEIM had er een advies bijgevoegd, waarin de financiële overwegingen tot uitdrukking kwamen.

Ook bij den Minister van Koloniën bepleitten de concessionarissen hunne belangen en vroegen om intrekking der spoorwegconcessie op denzelfden datum dat de tramconcessie zou worden verleend. Zij verwezen naar de Memorie van Antwoord op het Eindverslag der Rapporteurs (Handelingen I bl. 125) waar stond, dat tegen aanleg van een stoomtram in het Serajoedal bij den Minister geen bezwaar bestond.

Den 21sten Januari 1893 vroegen de heeren EIJSSONUS DE WAAL en JHR. REPELAER van DRIEL den inbreng in een naamlooze vennootschap (artikel 50 der concessievoorwaarden) met 1 jaar te mogen uitstellen, wanneer het verzoek tot converteering der spoorwegconcessie in eene voor een tramweg niet voor 10 April 1893 mocht zijn ingewilligd.

De heer EEKHOUT wendde zich daarop nog den 3den en den 5den Maart tot den Gouverneur-Generaal. In het eerste request werd de aanleg als tramweg van de Serajoedallijn egen de militaire bezwaren nader verdedigd op grond van de adviezen van de Hoofdingenieurs der S.S. IJZERMAN en SPANJAARD, den Directeur der Deli Spoorweg Maatschappij TROMP, den Voorzitter van den Raad van Beheer der N.I.S.M. DAUM, en den Directeur der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij MARTENS, die allen voor tramwegaanleg pleitten. In het laatste request kwam de heer EEKHOUT nogmaals op zijn verzoek terug, nadat hij een telegram uit Holland ontvangen had; waaruit bleek dat Minister VAN DEDEM geen bezwaar had tegen het verleenen der concessie als tramweg.

Daar het militaire bezwaar wegviel, zoodra in de concessievoorwaarden eene clauseule werd opgenomen, dat de weg zoodanig zou moeten worden ingericht dat het beladen S.S. materieel op den tramweg kon overgaan⁷⁾, meende de Minister VAN DEDEM in zijne dépêche van 3 Februari 1893 A^o No. 24/263 aan den Gouverneur-Generaal in overweging te moeten geven, het verzoek der requestanten in te willigen. Ook over den verschillende aard van het waarborgkapitaal bij spoor- en tramwegconcessies werd het noodige opgemerkt.

Het verzoek om uitstel van den inbreng in een naamlooze vennootschap werd bij besluit van 31 Maart 1893 No. 12 voor 6 maanden verlengd en de datum alzoo gebracht op 10 October 1893. Hiervan onkundig verzocht de Landbouwvereniging „Banjoemas” bij telegrafisch request in Mei 1893 om de concessie vervallen te verklaren, zijnde niet tijdig voldaan aan het bepaalde van artikel 50 der concessievoorwaarden. Eene afwijzende beschikking volgde hierop bij besluit van 6 Juni 1893 No. 26, waarin verwezen werd naar het Gouvernements Besluit van 31 Maart 1893 No. 55, waarbij de termijn nogmaals verlengd was geworden tot 10 Juli 1894.

⁷⁾ Zie het Algemeen Spoorwegplan op Java in: „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek I (de lijn langs Java's Noordkult)”, sbl. V blz. 28.

De Gouverneur-Generaal had na ontvangst van de Ministeriële Dépêche van 3 Februari 1893, bovengenoemd, geen bezwaar meer tot verleening der tramconcessie (M. G. S. dd. 27 April 1893 No. 1145). Den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken werd daarom opgedragen de nieuwe concessievoorwaarden op te maken.

Onderwijl verstreek de tijd en de concessionarissen hoorden nog altijd niets op hun serie requesten waarbij de tramwegconcessie werd gevraagd. Den 16den Mei 1893 deden zij bij den Minister van Koloniën navraag. Den 1sten Juli ontvingen zij bij Beschikking Lett. A^o No. 76 antwoord, dat in beginsel besloten was tot wijziging der spoorwegconcessie in eene voor een stoomtram, waarin o.a. de voorwaarde zou worden opgenomen, dat de stoomtramweg door de ondernemers in een spoorweg zou moeten worden omgebouwd, zoodra het vervoer naar het oordeel van den Gouverneur-Generaal in die mate zou zijn toegenomen, dat niet meer met een stoomtramweg kon worden volstaan; de andere voorwaarden zouden nader worden bekend gesteld.

Bij dépêche van denzelfden datum Lett. A^o No. 76/1341 drong de Minister bij den Landvoogd op bespoediging der eindbeslissing aan. Als voorbeeld der uit te geven concessijen verwees Minister VAN DEDEM naar de voorwaarden waarop de vergunning voor aanleg en exploitatie der lijn Semarang—Cheribon aan de Financiële Maatschappij voor Nijverheidsondernemingen in N. I. binnenkort zou worden verleend. Bij Gouvernements Besluit van 23 December 1893 No. 6 volgde daarop eindelijk de vaststelling der concessievoorwaarden (Bijblad 4933⁸⁾).

Den 24sten April 1894 werd daarna bij Koninklijk Besluit bewilliging verleend op het ontwerp der acte van oprichting van de Naamlooze Vennootschap „De Serajoedal Stoomtram-Maatschappij” te vestigen te 's Gravenhage, welke acte den 30sten dier maand verleden werd.

IV

Gebeurtenissen na 1895.

Onder leiding van den ingenieur C. GROLL werd spoedig met den aanleg van de Serajoedallijn begonnen. Hal 1895 droeg deze zijne functie van aanlegchef over aan den heer C. J. N. BIJVANCK, evenals de heer GROLL van den aanleg van den Preanger-Staatsspoorweg afkomstig.

Achtereenvolgens werden de lijnvakken Maos—Poerwokerto den 16den Juli 1896, Poerwokerto—Soekaradja den 5den December 1896, Soekaradja—Poerworedjo den 2den Juli 1897 en Poerworedjo—Bandjarnegara den 18den Mei 1898 voor het publiek verkeer geopend, nadat tevoren de lijnvakken reeds voor het goederenverkeer opgesteld waren geworden en tusschen de Serajoedalstoomtram Maatschappij (S. D. S.) en de Nederlandsch-Indische Regeering een drietal overeenkomsten betreffende het medegebruik van het station Maos, de overname en overgave van goederen en het wederzijdsch gebruik van het rollend materieel gesloten waren (1895⁹⁾).

Onderwijl was de maatschappij bedacht op uitbrei-

⁸⁾ Zie: Vergunning van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met machinele Beweegbrak. Uitg. Dept. van Gouvernements Bedrijven. Weltevreden, VISSER & Co. 1910, blz. 174 e. v.

⁹⁾ Zie de verschillende jaarverslagen der S. D. S. vanaf 1894.

ding harer werkzaamheid. De hoofdvertegenwoordiger in Indië vroeg den 12den Mei 1898 voor de S. D. S. concessie aan voor aanleg en exploitatie van een zijtak uitgaande van Bandjarsari langs de Suikerfabriek Kalimarah naar de afdelingshoofdplaats, welk verzoek bij Gouvernements Besluit van den 22sten September 1898 No. 19 werd ingewilligd (zie bijl. VIII). In verband met de bezwarende voorwaarden tot doortrekking der lijn naar Banjoemas werd deze concessie door de S. D. S. echter niet aanvaard. Zij vroeg intrekking van die verplichting; bij besluit van den 31sten Mei 1899 No. 7 werd zulks toegestaan, waarna aanvaarding der concessie plaats had op 26 Juli d. a. v. Aanteekening hiervan werd gehouden bij Gouvernements Besluit van 9 Augustus 1899 No. 21. Onmiddellijk werd daarna met den aanleg begonnen zoodat den 1sten Juli 1900 dit 6½ K.M. lange stukje tramlijn voor het publiek verkeer geopend kon worden.

Nauwelijks was de concessie in een naamlooze vennootschap ingebracht, of den 27sten Juli 1894 vroegen de heeren R. H. EYSSONIUS DE WAAL en A. J. PRAGER prioriteit voor 1 jaar voor den aanleg van een secundairen spoorweg van Balapoelang over Boemioeoe en Adjiarang naar Poerwokerto aan de S.D.S. Zij verzochten gelijktijdig eene rentegarantie van 3½% van het geraamde aanlegkapitaal groot f 3.000.000. Daar het denkbeeld van verleenng eener rentegarantie na Minister van DEEMER's optreden geheel van de baan was en het recht van prioriteitsverleenng bij den Gouverneur-Generaal beruiste, werd het verzoek bij Ministeriële Beschikking van 16 October 1894 No. 53.2274 afgewezen.

Enige dagen daarna — 23 October 1894 — wendden beide heeren zich met een soortgelijk verzoek tot den Gouverneur-Generaal; de eisch van rentegarantie lieten zij echter vallen. Bij Gouvernements Besluit van 22 Januari 1895 No. 23 werd de prioriteit verleend, behoudens het recht van voorkeur, dat volgens artikel 3 der concessievoorwaarden van de Javaspoorweg Maatschappij ¹⁾ bij deze maatschappij beruiste.

Een nieuw request van 20 Maart 1895, waarbij met het oog op de onzekerheid ten opzichte van de Javaspoorweg Maatschappij, aan de Indische Regeering eenige gunsten gevraagd werden, werd afgewezen bij Gouvernements Besluit van 7 Mei 1895 No. 27. Den 26sten November kwamen de heeren DE WAAL en PRAGER wederom op hunne verzoeken terug; zij deelden mede, dat de onderhandelingen met de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij (S.C.S.) tot geen resultaat geleid hadden en vroegen nogmaals om prioriteit en tegelijk uitvoering van dwang op genoemde maatschappij om zich duidelijk uit te spreken.

Den 15en October en den 26sten November 1895, had de S.C.S. zich evenwel per request tot den Gouverneur-Generaal gewend — door tusschenkomst van het Ministerie van Koloniën — om concessie voor den aanleg van een secundairen spoorweg langs het door de heeren DE WAAL en PRAGER bedoelde traject te krijgen; den 4den Juli 1896

¹⁾ Bijblad No. 3988. Zie voor de Java Spoorweg Maatschappij: „Eenige Maatsijden Indische Spoorwegpolitiek I (de lijn langs Java's Noordkust)”, blz. 19 e. v.

deelde de heer MARTENS mede, dat in plaats van een secundairen spoorweg een stoomtram werd aangevraagd.

Dit verzoek gaf aanleiding tot eenige moeilijkheden, omdat ook altijd niet beslist was of de spoorlijn Tegal—Balapoelang voortaan als tramweg geëxploiteerd zou worden, en het niet aanging om het verlengstuk tot Poerwokerto anders aan te leggen en te exploiteeren dan voor het eerste stuk bepaald zou worden.

Nadat omtrent den aard der lijn Tegal—Balapoelang beslist was, ²⁾ werd de concessie voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg in de residentien Tegal en Banjoemas, loopende van Balapoelang naar Poerwokerto over Margasari en Adjiarang verleend bij Gouvernements Besluit van 28 November 1896 No. 12. Een verzoek (van 8 September 1897) om uitstel van aanvaarding der concessie tot 28 November 1898, toegestaan bij Gouvernements Besluit van 7 October 1897 N. 17, leidde verder tot geen resultaat. In een brief, gedateerd ³⁾ s-Gravenhage 5 September 1898, deelde de Directie der S.C.S. mede, dat de opname bewezen had, dat de aanleg duur en de te verwachten opbrengst gering zouden zijn, zoodat voor de S.C.S. de tijd nog niet gekomen was „waarin zij zich kon belasten met eene uitbreiding van haar bedrijf, die gedurende verscheidene jaren tot een belangrijk verlies zou leiden”. Zij vroeg daarom een renteloos voorschot, een subsidie, rentegarantie, dan wel steun op andere wijze. ⁴⁾ Hiervoor werden geen termen aanwezig geacht — schrijven van den 15ten Gouvernements Secretaris van 12-Juni 1899 No. 1340 — waarom van verdere plannen werd afgezien en de concessie kwam te vervallen.

Behalve de verzoeken om prioriteit voor den aanleg en exploitatie van ijzeren wegen van de firma KANN, de heeren M. C. R. GONGGRIFF en S. A. v. D. MARB, welke ten doel hadden eene verbinding van de Noorder- met de Zuiderlijn daar te stellen, verdient het request van den heer J. G. A. MÜHLNICKEL een oogenblik onze aandacht, omdat deze den 24sten Maart 1898 prioriteit vroeg voor een secundairen spoorweg van Poerbolinggo naar Slawi aan de lijn Balapoelang—Tegal. Een moment dacht men er aan, dat op deze wijze een verbinding mogelijk zou zijn. Een nauwkeurige studie van het terrein toonde echter aan, dat een lijn volgens het gevraagde traject niet rendabel kon zijn wegens de hooge bouw- en exploitatiekosten. Het verzoek werd dan ook den 22sten September 1898 afgewezen bij hetzelfde besluit, waarbij aan de S.D.S. de aanleg en exploitatie van de tramlijn Bandjarsari—Poerbolinggo gegend werd (zie bijlage VIII).

In 1905 begreep de Directeur der S.C.S. dat zijne Maatschappij op de beslissing van 1898 terug moest komen. Den 31sten Mei van dat jaar schreef de heer J. TH. GERLINGS:

„De ontwikkeling van het verkeer op de lijnen der „Maatschappij heeft de Directie aanleiding gegeven het „vraagstuk der uitbreiding van het net opnieuw in studie „te nemen.

„De lijnen, die naar het oordeel der Directie in de

²⁾ Zie: „Eenige Maatsijden Indische Spoorwegpolitiek I (de lijn langs Java's Noordkust)”, blz. 87.

³⁾ Zie ook het jaarverslag der S.C.S. over het jaar 1898.

„eerste plaats voor aanleg in aanmerking kpmen, zijn:
1. eene lijn ter verbinding van Cheribon met Batavia;
2. eene lijn van Balapoeang naar Poerwokerto.

„Aangezien te verwachten is, dat van beide deze lijnen „de opbrengst onvoldoende zal zijn tot dekking der rente „van het vereischte kapitaal, is de maatschappij voor het „tegenwoordige slechts in staat den aanleg van eene dier „lijnen te ondernemen.”

Uit een bijgevoegde nota bleek, hoe de Directie over deze lijnen dacht en op welke voorwaarden zij de lijnen wenschte aan te leggen. Tevens waren gewijzigde concessievoorwaarden van de lijnen Semarang—Cheribon, Cheribon—Kadipaten en Maos—Bandjarnegara ¹⁾ overgelegd, alsmede ontwerp-concessievoorwaarden voor een stoomtram Palimanan—Tjikampek (met zijtak van Lobener naar Indramajoe) en voor een stoomtram van Balapoeang naar Poerwokerto. Met het oog op de voor aanleg uit de exploitatieinkomsten der S.C.S. en S.D.S. gereserveerde bedragen, werd op eene beslissing vóór 1 Mei 1906 aangedrongen.

De geschiedenis van de verbinding Tjikampek—Cheribon heb ik elders uitvoerig beschreven ²⁾. Wat de verbinding Balapoeang—Poerwokerto aangaat, daaromtrent vermeldde het Gouvernementes Besluit van 25 Juni 1906 No. 1 dat „omtrent de door haar (S.D.S.) beoogde verbinding van Balapoeang naar Poerwokerto nog geene beslissing kon worden genomen” ³⁾. Aan den hoofd-ingenieur der S.S., den heer P. RICHTER, werd tegelijk een onderzoek opgedragen o.a. naar een mogelijke verbinding tusschen die twee plaatsen.

In verband met de plannen tot uitbreiding van het bedrijf en verbetering der lijnen, waardoor de S.D.S. meer vrijheid in haar geldelijk beheer noodig had, werd een voorstel tot concessiewijziging bij de Regeering aanhangig gemaakt (5 November 1906), waarbij o.a. bepaald werd, dat de naastingsprijs der lijnen geregeld zou worden naar het eindbedrag der aanleg- en uitbreidingsrekening, verhoogd met een vast bedrag; maar geleidelijk door afschrijving te verminderen ⁴⁾. Bij Gouvernementes Besluit van 16 Maart 1908 No. 12 werden deze wijzigingen goedgekeurd. Ze zijn als bijlage 13 in het jaarverslag der S.C.S. over 1907 opgenomen.

De voorgeschiedenis van de lijn Cheribon—Kroja, zal ik hier niet herhalen. Uitvoerig heb ik haar beschreven in „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 1 (De lijn langs Java's Noordkust” ⁵⁾. Genoeg zij het hier te vermelden, dat de aanleg der lijn bij de wet van 31 December 1912 (Nederlandsch Staatsblad No. 481) gelast werd, zoodat de verbinding tusschen Noorder- en Zuiderlijn tot stand kwam onafhankelijk van de S.D.S.

Onderwijl was de S.D.S. bedacht haar werkzaamheid

in andere richting uit te breiden. Sedert 1905 onderhield zij een geregeld verkeer met Wonosobo, eerst door karren daarna middels vrachtautomobielen.

Den 21sten December 1910 werd prioriteit gevraagd voor een tramweg van Bandjarnegara naar Wonosobo, den 22sten Februari 1911 volgde een concessieaanvraag (zie Bijlage IX).

Eenige dagen later, den 12den Maart 1911, deelde het Comité van Bestuur der N.I.S.M. bij missive No. 2782 aan den Directeur van Gouvernementes Bedrijven mede, dat zij reeds geruimen tijd eene verlenging der zijlijn Setjang—Parakan van den stoomtramweg Djokdja—Wilem I over Kledoeng, Kretek, Wonosobo en Leskono naar Bandjarnegara in studie had ⁶⁾. Daar aanleg der lijn vooral van het stuk Kretek—Parakan zeer kostbaar zou zijn, liet het zich aanzien, dat bij verleening der concessie aan de S.D.S. de schakel over het zadel tusschen Sindoro en Soembing wel ongebouwd zou blijven ⁷⁾, weshalve gevraagd werd de beslissing op de aanvraag der S.D.S. aan te houden tot machtiging van het hoofdbestuur der N.I.S.M. in Nederland om tot concessieaanvraag over te gaan ontvagen zou zijn.

Den 4den Juli 1911 gaf de N.I.S.M. echter reeds te kennen, dat zij van eene concessieaanvraag afzag; niets stond alzoo de concessieverleening aan de S.D.S. in den weg.

Bij Gouvernementes Besluit van 22 Juli 1912 No. 13 werd daarop de concessie verleend, waarbij de bepaling was opgenomen, dat het tracé langs de desa Gending zou loopen ⁸⁾.

Wel werd den 25sten Juli 1912 te Amsterdam het waarborgkapitaal gesort, doch de verklaring dat de concessie aanvaard werd, bleef achterwege. Bij request van 12 November 1912 vroeg de maatschappij ontheffing van de bepaling om de lijn langs desa Gending te leggen. In ruil bood zij het gewest Kedoe vrijwillig een som van f 10.000.— aan om een brug over de Serajoe-rivier te bouwen.

Ten slotte nam de Regeering eene beslissing en wel bij Gouvernementes Besluit van 22 Mei 1914 No. 9 (zie bijlage X), nadat tevoren de hoofdverteenwoordiger der S.D.S. in Indië, de heer G. P. J. CASPERSEN den 30sten Juli 1913 gevraagd had om uitsfel van den aanvaardingstermijn tot 3 maanden na dagteekening van het besluit. Den 27sten Juli 1914 werd de concessie aanvaard; aanteeke-

¹⁾ Vroeger was de lijn Setjang—Temanggoeng naar Kendal met een zijtak van Ngadiredjo of Parakan naar Wonosobo o.a. aangevraagd geworden door de heeren M. E. BERVOUTS en E. E. DORREPAAL (15 Mei 1884). Bij G. B. van 15 Juni 1884 No. 11 was hen medegeedeeld geworden, dat de concessieverleening afhankelijk was van vele omstandigheden, waaromtrent pas in een verre toekomst eene beslissing genomen kon worden, zoodat het verzoek niet voor invilling vatbaar was.

²⁾ Wonosobo ligt op een hoogte van ± 200 M., op een afstand van 30 K.M. van Bandjarnegara (hoogte ± 200 M.). Het tracé van Wonosobo tot Parakan is mede 30 K.M. lang, eerst stijgt de weg tot het zadel tot 1390 M., om daarna te dalen tot Parakan, dat op ± 760 M. hoogte ligt.

³⁾ De concessievoorwaarden zijn opgenomen in Bijblad No. 7097 en o.a. te vinden in het boekwerkje: „Vervolg op de Verzameling van Concessievoorwaarden der particularisatie Spoorwegen en Tramwegen met machinele beweegkracht.” Uitgegeven door het Departement van Gouvernementes Bedrijven. G. KOLFF & Co., Batavia-Weltevreden 1914, biz. 19.

⁴⁾ Dit laatste in verband met eene eventuele fusie van de S.D.S. en de S.C.S. na gereedkomst van de lijn Balapoeang—Poerwokerto.

⁵⁾ Zie „Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 1 (De lijn langs Java's Noordkust)”, Hoofdstuk VIII, biz. 91.

⁶⁾ In het jaarverslag van de S.C.S. over 1905 wordt over het 2de gedeelte van het plan gezeggen.

⁷⁾ De S.C.S. vroeg den 5den November 1906 gelijksoortige wijziging aan. Bij het besluit van 16 Maart 1908 No. 12 werden de concessievoorwaarden gewijzigd. Zie hiervoor bijl. 15 van het jaarverslag der S.C.S. over 1907.

⁸⁾ Blz. 100 e. v.

ning hiervan werd gehouden bij Gouvernements Besluit van 7 September 1914 No. 18.

Of het nog lang zal duren, dat een verbinding van Wonoboso met Parakan of via Ngadiredjo met Weleri—Bosok tot stand komt, in welk laatste geval een zijlijn verbinding kan geven met Parakan, en of de S.D.S., S.C.S. dan wel N.I.S.M. of beide ieder voor een gedeelte deze lijnen zullen aanleggen, is niet mogelijk thans aan te geven. Voor deze verbindingen werden herhaaldelijk concessiën aangevraagd, die hier niet vermeld zullen worden, omdat zij nooit tot eenig practisch resultaat leidden.¹³⁾ Belangstellende lezers verwijzen we naar de Koloniale Verslagen van 1894 e. v. (Zie ook noot 10 hiervoren).

Dat vroeg of laat getracht zal worden het spoor- en tramwagnet in Midden Java op de aangeduide wijze te vervolmaken kan echter gerustelijk aangenomen worden.

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

BIJLAGE VIII.

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

No. 19.

BUITENZORG, 22-September 1898.

Gelezen:

1. de requesten, gedagtekend:
 - a. Buitenzorg 24 Maart 1898, van J. G. A. MÜHLNICKEL, houdende verzoek om prioriteit gedurende twee jaren voor eene concessie voor den aanleg en de exploitatie van de onderlopende secundaire spoorwegen:
 1. in de residentie Banjoemas en Tegal, loopende van Banjoemas over Poerbolinggo, Pagoelan, Bobosari, Tefaga, Poetazari, Banjoemoedal en Djatinegara naar Slawi, en
 2. in de residentie Batavia en Krawang, loopende van Buitenzorg over Tjimahpar, Tjiloevar, Tjitráp, Bodjong, Tjibaroesa en Tjepaka naar Krawang;
 - b. Batavia 12 Mei 1898, van J. A. VAN DELDEN, Hoofdverteenwoordiger in Nederlandsch-Indië van de Serajodjal Stoomtram-Maatschappij;
- II. de missives van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken van 1 April en 20 Augustus 1898 nos. 5366-SS en 13870-SS en de overgelegde brieven van den Resident van Banjoemas van 28 Juni en 11 Augustus 1898 nos. 3704-6, 4521-6 strekkende 's Directeurs laatstgenoemde missive gedeeltelijk in voldoening aan het schrijven van den 1sten Gouvernements Secretaris van 17 Juni 1898 no. 1389;
De Raad van Nederlandsch-Indië gehoord;
Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: Voorschreven tweeledig verzoek van den adresant J. G. A. MÜHLNICKEL af te wijzen.

Ten tweede: Aan de Serajodjal Stoomtram Maatschappij vergunning te verleenen voor den aanleg en de exploitatie van een zijtak van hare hoofdlijn, uitgaande van de halte Bandjarasari en loopende naar de kooft Poerbolinggo, en zulks onder de aan het besluit van 23 December 1893 No. 6 (Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch-Indië No. 4933) gehechte en voor de hoofdlijn geldende voorwaarden, met dien verstande evenwel:

- a. dat voor dezen zijtak een waarborgkapitaal van f 2000.— (twee duizend gulden) zal worden gestort;
- b. dat deze zijtak geheel gereed en in exploitatie gebracht moet zijn binnen twee jaren, nadat de vergunning overeenkomstig

¹³⁾ Zie ook het vermeld in Hoofdstuk III § 68 sub d der Notakempees.

artikel 5 sub 1 der voorwaarden in Staatsblad 1893 No. 191 zal zijn aanvaard;

- c. dat de vergunning voor dezen zijtak gelijktijdig vervalt met die voor de hoogerbedoelde hoofdlijn;
 - d. dat voor zoover betreft de bepalingen, opgenomen in de artikelen 4 en 12 der bovengenoemde voorwaarden, deze zijtak zal worden beschouwd als te zijn begrepen in de oorspronkelijke bij hooger genoemd besluit verleende vergunning, zoodat o. a. de in die artikelen genoemde maxima bedragen onveranderd worden aangehouden;
- wordende ten slotte aan de vergunning voor den onderwerpelijken zijtak de voorwaarde verbonden, dat de Stoomtram-Maatschappij binnen een jaar na hare aanvaarding, op de voor de hoofdlijn geldende voorwaarden een aanvraag zal indienen om Banjoemas met haar tramwagnet te verbinden. Afschrift dezes zal worden gezonden aan den Raad van Nederlandsch-Indië tot informatie en extract verleend aan de Directeuren der Burgerlijke Openbare Werken en van Financiën, de Algemeene Rekenkamer, de Residenten van Banjoemas, Tegal, Batavia en Krawang en de adressanten tot informatie en bericht.

Accordeert met voorz. Register:
De Wd. Gouvernements-Secretaris,
(w.g.) PAULUS.

BIJLAGE IX.
Aan

Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

Geacht eerbiedig te kennen, de te 's Gravenhage gevestigde Naamlooze Vennootschap Serajodjal Stoomtram-Maatschappij, ten deze vertegenwoordigd door haren Hoofdverteenwoordiger in Nederlandsch-Indië Mr. H. 's JACOB, koopman wonende te Batavia; dat de Serajodjal Stoomtram-Maatschappij zich reeds sedert vele jaren bezig houdt met de ontwikkeling van het goederenverkeer met Wonoboso, met het doel erlang een tramwegverbinding met die plaats tot stand te brengen;

dat zij te dien einde sedert het jaar 1905 een geregelden karren-dienst tusschen Bandjaragara en Wonoboso onderhoudt, benevens ten bestelhuise op laatstgenoemde plaats, welke maatregel aan het verkeer hier plaats in hooge mate bevorderlijk zijn geweest;

dat den 31 Mei 1905 door de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij een voorstel aan de Regering is ingediend, waaruit haar voornemen bleek om, na verkregen concessie, tot den aanleg eener tramwegverbinding tusschen hare lijnen en het station Poerwokerto der Serajodjal Stoomtram over te gaan;

dat op dit voorstel tot dusverre door de Regering geene beschikking is genomen;

dat intusschen uit een besluit Uwer Excellentie van den 8 Juni 1910 No. 33, genomen naar aanleiding van een request der Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij dd. 28 October 1909, in verband met hetgeen omtrent hetzelfde onderwerp voorkomt in de verslagen der Staatspoorwegen over de laatste jaren, is gebleken dat bij de Regering in overweging is de aanleg van een staatspoorweg van Cheribon in Zuidoostelijke richting over Tjiledoek naar Kroja;

dat derhalve mag worden verwacht, dat erlang een railverbinding tusschen de spoor- en tramwegen langs Java's Noordkust en die, welke het verkeer in de residentie Banjoemas bedienen, zal worden tot stand gebracht, hetzij door aanleg van Staatswege of wel door eene Maatschappij;

dat het verkeer in Midden-Java door den aanleg van zoodanige verbinding in hooge mate zal worden bevorderd;

dat onder meer door adressante verwacht wordt, dat na den aanleg van bovenbedoelde railverbinding, met aansluiting daarvan aan hare lijn te Poerwokerto, eene verlenging harer lijn Maso—Bandjaragara tot Wonoboso uit en oopgnat van rentabiliteit uitvoerbaar zal blijken;

redenen waarom adressante zich veroorlooft tot Uwe Excellentie het eerbiedig verzoek te richten haar concessie te willen verleenen voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg in de residentie Banjoemas en Kedoe, loopende van Bandjarnegara naar Wonosobo als verlenging van den bestaanden Stoomtramweg van Maos naar Bandjarnegara, volgens de in drie bladen hierbij gevoegde richtingskaart, schaal 1:20000, en de in vijf bladen hierbij gevoegde lengteprofielteekening, schaal 1:10000 voor de lengte en 1:200 voor de hoogte, en zulks zoo mogelijk met bepaling dat de concessie wordt verleend op de voor den tramweg Maos—Bandjarnegara geldende voorwaarden, met dien verstande evenwel:

- a. dat het voor dezen tramweg gestorte waarborgkapitaal mede zal strekken voor de beoogde verlenging;
- b. dat de verlenging over hare geheele lengte gered en in exploitatie gebracht moet zijn binnen vier jaren, nadat de concessie zal zijn aanvaard;
- c. dat elk gedeelte van de verlenging, zoodra het gereed is, na opneming en toestemming van Regeeringswege, door den Ondernemer voor publiek verkeer geopend zal kunnen worden; dat, in afwijking van het bepaalde in artikel 5 eerste lid sub a der Voorwaarden in Staatsblad 1905 No. 515, de aanvaarding der concessie niet eerder zal behoeven te geschieden dan een jaar nadat zal zijn besloten tot den aanleg eener railverbinding van Tegal met Poerwokerto, hetzij geheel of gedeeltelijk van Staatswege, hetzij door kennisgeving aan de Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij dat de Regering bereid is haar de concessie te verleenen voor den aanleg dier verbinding, voor zoverre deze niet van Staatswege zal worden tot stand gebracht;
- d. dat de Serajoedal Stoomtram-Maatschappij zich verbindt bij aanleg van een Staatsspoorweg van Cheribon over Tjibodek en Boemijaoe naar een punt van den Staatsspoorweg in de residentie Banjoemas alsdan eene verbindinglijn aan te leggen en te exploiteeren tusschen haar station Poerwokerto en een nader te bepalen punt van genoemden Staatsspoorweg;
- f. dat de concessie voor de verlenging Bandjarnegara—Wonosobo zal eindigen gelijktijdig met die voor de hoofdlijn Maos—Bandjarnegara;
- g. dat, behalve in bijzondere gevallen, ter beoordeeling van den Gouverneur-Generaal, de minimum-straal der boegen wordt vastgesteld op 150 Meter;
- h. dat, omtrent de belasting van de uitbreidingsrekening van den Stoomtramweg Maos—Bandjarnegara met de aanlegkosten der verlenging Bandjarnegara—Wonosobo, zullen gelden de volgende bepalingen.
 - (1). Door den ondernemer wordt aangelegd eene aanlegrekening van de verlenging, waarop worden gebracht alle uitgaven zonder onderscheid, welke worden gedaan ten behoeve van den aanleg, het in exploitatie brengen en de exploitatie der verlenging gedurende den tijd, dat de aanleg, overeenkomstig het hieronder sub (2) bepaalde, gerekend worden duren, daarvoor begrepen eene rente van vier ten honderd 's jaars, berekend over denzelfden tijd, van de aan den aanleg bestede gelden. Het bedrag der uitgaven wordt vermindert met alle ontvangsten zonder onderscheid, te innen gedurende den tijd, dat de aanleg, overeenkomstig het bepaald sub (2) gerekend wordt te duren.
 - (2). De aanleg der verlenging wordt geacht geëindigd te zijn en de aanlegrekening wordt gesloten op den laatsten dag van het boekjaar, volgende op dat, waarin de verlenging, overeenkomstig het bepaalde sub b, over hare geheele lengte voor het verkeer is opgesteld.
 - (3). Een afschrift van de aanlegrekening wordt binnen één jaar na de sluiting aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal onderworpen.
 - (4). De ondernemer stelt de daartoe van Regeeringswege aan te wijzen gemachtigden in de gelegenheid de aanlegrekening met zijne boeken en vordere bescheiden te verifieeren.
 - (5). Geschillen omtrent de aanlegrekening worden beslist door scheidsmannen, te benoemen en rechtdoende als bepaald bij Artikel 13 der concessie voor den tramweg Maos—Bandjarnegara.

- (6). Na ontvangen bericht van accoordbevinding worden door den ondernemer twee afschriften ingediend, benevens twee uittreksels op gezegeld papier volgens een door den Gouverneur-Generaal goedgekeurd model, welke uittreksels door den Gouverneur-Generaal van een bewijs van goedkeuring worden voorzien en waarvan één exemplaar met een der afschriften voornoemd aan den ondernemer wordt uitgereikt.
- (7). Het eindbericht der aanlegrekening van de verlenging Bandjarnegara—Wonosobo wordt gebracht ten laste van de uitbreidingsrekening van den stoomtramweg Maos—Bandjarnegara.

De Serajoedal Stoomtram-Maatschappij,
De Hoofdvertegenwoordiger,
(w.g.) 's JACOB.

BATAVIA, 22 Februari 1911.

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

TJIPANAS, den 22sten Mei 1914.

No. 9.

Gelezen:

- I. het request, gedagteekend Batavia 12 November 1912, van Mr. H. 's JACOB, dertijds hoofdvertegenwoordiger in Nederlandsch-Indië van de te 's-Gravenhage gevestigde naamlooze vennootschap Serajoedal Stoomtram Maatschappij;
 - II. de missives:
 - a. van den Directeur van Gouvernementsbedrijven van 19 December 1913 en 21 April 1914 Nos. 13558 en 4548, de laatste in voldoening aan het schrijven van den Gouvernements Secretaris van 16 Maart t.v. No. 643, zoodme de in afschrift overgelegde brieven;
 1. van den Resident van Banjoemas van 4 Juni 1913 No. 4692 b, vergezeld van een extract uit de notulen der op 29 April v. g. gehouden vergadering van den Gewestelijken Raad van Banjoemas;
 2. van den Resident van Kedoe van 25 Juli en 12 November 1913 Nos. 5446-47 en 8298-47, vergezeld van de extracten uit de notulen der vergaderingen van den Gewestelijken Raad van Kedoe, gehouden op 20 Februari en 29 October 1913;
 3. van den Hoofdvertegenwoordiger van voormelde Maatschappij van 27 Augustus 1913 No. 140;
 - b. van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken van 8 Januari 1914 No. 340 E;
 - c. van den Adviseur voor de Decentralisatie van 5 Februari 1914 No. 137 C;
- Is geconstateerd en verstaan:
- Met wijziging en aanvulling van het besluit van 22 Juni 1912 No. 13, waarbij aan de Serajoedal Stoomtram Maatschappij concessie is verleend voor den aanleg en de exploitatie van eene verlenging van haren stoomtramweg Maos—Bandjarnegara, te bepalen:
- A. Uit de bij dat besluit gegeven omschrijving van de richting dier verlenging vervallen de woorden „langs de desa Gending.”
 - B. Achter de in dat besluit voorkomende voorwaarde sub G volgt eene voorwaarde sub H, luidende:

H. De ondernemer is voorts verplicht om op zijne kosten en op een door den Gewestelijken Raad van Kedoe te bepalen plaats en tijdstip tusschen de bestaende bruggen Singomerto en Tjappar eene kabelbrug van permanente constructie, ingericht voor karrenverkeer en wijd 1.80 Meter tusschen de leuningen, over de Serajorivier te bouwen. Het ontwerp daarvoor behoort de goedkeuring van den Directeur van Gouvernementsbedrijven op dezelfde wijze als de ontwerpen voor de overige werken der verlenging. Bij de goedkeuring der teekeningen bepaalt de Directeur den tijd binnen welken de brug gereed moet zijn. Op de uitvoering wordt hetzelfde toezicht uitgeoefend als op die der overige werken. Na vol-

tooting wordt zij in beheer en onderhoud aan den Gewestelijken Raad overgedragen.

Afschrift dezes zal worden gezonden aan den Raad van Nederlandsch-Indië tot informatie en extract verleend aan den Legercommandant, de Directeuren van Gouvernementsbedrijven en der Burgerlijke Openbare Werken, den Hoofdspecteur der S.S., de Algemeene Rekenkamer, den Adviseur voor de decentralisatie, de Residenten en de Gewestelijke Raden van Banjoemas en Kedoe en den Hoofdvertegenwoordiger van de Serajoads Stoomtram Maatschappij te Semarang tot informatie en naricht.

Accordeert met voorz. Register:
De Gouvernements-Secretaris,
(w.g.) ERDRINK.

GEBRUIK VAN — EN BESCHIKKING OVER PARTICULIERE SPOOR- EN TRAMWEGEN DOOR DEN STAAT.

HOOFDSTUK II. IN GEBRUIKNEMING DOOR DEN STAAT VAN SPOOR- EN TRAMWEGEN.

§ 4. *Gevolgen van eene opvolgorder.*

(A.S.R. I art. 18 B, A.T.R. art. 8 B).

I. Leiding van den dienst.

Na de opvolgorder van eenen spoor- of tramweg gaat de leiding van den dienst in Indië over op de Permanente Militaire Spoorwegcommissie, of, indien de gemeenschap met het gebied van den opgevoerden spoor- of tramweg is verbroken, dan wel zulks met het oog op de noodzakelijkheid om tijdig te handelen noodig is, op eene commissie, bestaande uit den hoogsten aanwezigen spoor- of tramwegambtenaar en — naar gelang de opvolgorder door de burgerlijke of militaire autoriteit is geschied — de hoogste burgerlijke of militaire autoriteit.

Laatstgenoemde commissie — de z.g. „noodcommissie“ — treedt slechts tijdelijk op, en wordt door de P.M.S. vervangen, zoodra deze in staat is de leiding en het toezicht over te nemen.

De samenstelling der Permanente Militaire Spoorwegcommissie is geregeld bij hare instructie (vastgesteld bij Gouvernementsbesluit van 23 December 1902 No. 27, Bijblad op het Indisch Staatsblad No. 5800, nader gewijzigd bij Bijblad No. 6149, 6228, 6605 en 6833).

De commissie staat onder het onmiddellijk bevel van den Commandant van het leger en is gevestigd te Batavia.

De Chef van den generalen staf en de Hoofdspecteur van de spoor- en tramwegdiensten hebben krachtens hun ambt zitting in de commissie ¹⁾.

Zij bestaat voorts uit een onbepaald aantal gewone en buitengewone leden, welke door den Commandant van het leger worden benoemd (Instructie P.M.S. art. 1 en 2).

Bestuurders en beambten van spoor- en tramwegen zijn verplicht eene eventuele benoeming tot buitengewoon

¹⁾ De Instructie spreekt van „den Hoofdspecteur van de spoorwegdiensten en van het stoomwezen“. Sinds 1900 — Bijblad No. 6985 — is de inspectie over de spoor- en tramwegdiensten van die van het stoomwezen gescheiden. In overeenstemming daarmee is in de Instructie de titel te wijzigen in „Hoofdspecteur der spoor- en tramwegdiensten“.

lid der P.M.S. te aanvaarden (A.S.R. I art. 19a lid 1 A sub a, A.T.R. art. 10 lid 1 A sub a).

De voorzitter en de overige militaire gewone leden vormen eene subcommissie, aan welke de zorg is opgedragen voor:

- de uitvoering van de besluiten der commissie;
- het voorbereiden der werkzaamheden voor de vergaderingen der commissie;
- het handelen in spoedeisende zaken;
- de behandeling van alles, wat de commissie zelf aan de subcommissie ter behandeling opdraagt (Instructie art. 5).

De geheele commissie is belast met het treffen van de noodige voorbereidende maatregelen en het maken der noodige regelingen voor een mogelijk gebruik van of beschikking over de spoor- en tramwegen van staatswege, in' overleg met de betrokken bestuurders (Instructie P.M.S. art. 12).

Zij maakt o.a. een ontwerp op van den loop van militaire treinen, die zonder belemmering van den dienst der gewone treinen zouden kunnen worden ingelegd, en sielt in overleg met de bestuurders der betrokken spoor- en tramwegdiensten zooveel mogelijk reeds bij voorbaat de dienstregeling vast voor het militair vervoer langs die spoor- en tramwegen, waarvan te voorzien is, dat zij ten behoeve van bedoeld vervoer gevorderd kunnen worden, (Instructie art. 18, 19 lid 1).

Aan de bestuurders van de betrokken spoor- en tramwegdiensten worden een of meer uitreksels gezonden uit de trein- en dienstregelingen hunne diensten betreffende, benevens opgave van het te verstreken rollend materieel. (Instructie art. 19 lid 5).

Bestuurders en beambten zijn verplicht aan de leden der commissie vrijen toegang te verschaffen tot den weg, werken en gebouwen, en aan de commissie alle gewenschte inlichtingen te verstrekken, voor zover deze niet op het geldelijk beheer der onderneming betrekking hebben, terwijl de bestuurders nog in het bijzonder verplicht zijn ook ongevraagd graphische voorstellingen van de dienstregelingen aan de commissie op te zenden en op haar verzoek omtrent de verschillende onderwerpen, in overleg te treden, zooals het wijzigen of verbeteren van rijtuigen en wagens, teneinde deze voor het vervoer van troepen, krijgsmaterieel, rij-, draag- en trekrijden geschikt te maken (A.S.R. I art. 19a, A.T.R. art. 10).

Bij niet-voldoening aan deze verplichtingen zijn: bestuurders van eenen spoorwegdienst strafbaar met eene boete van ten minste honderd en ten hoogste vijf duizend gulden (A.S.R. I art. 234 lid 1);

bestuurders van eenen tramwegdienst met eene boete van vijf tot twee duizend gulden (A.T.R. art. 99);

beambten van eenen spoorwegdienst met eene boete van tien tot duizend gulden of met gevangenisstraf van ten hoogste eene maand, dan wel ten arbeidstelling aan de publieke werken voor den kost zonder loon voor hoogstens twee maanden, naar gelang zij Europeanen of Inlanders of met dezen gelijkgesteld zijn (A.S.R. I art. 235);

beambten van eenen tramwegdienst met eene boete van vijf tot honderd gulden of naar gelang van het ras met gevangenisstraf van één tot acht dagen, dan wel ten

arbeidsstelling aan de publieke werken voor den tijd van acht dagen tot eene maand (A.T.R. art. 100).

Nadat de opvoering van eenen spoor- of tramweg heeft plaats gehad, verdeelt de commissie zich in eene Hoofdafdeeling, bestaande uit het na den Chef van den Generalen Staf oudste gewone militaire lid als voorzitter, de Hoofdinspecteur der spoor- en tramwegdiensten en den Secretaris der P.M.S., en in ten hoogste drie onderafdeelingen, z.g. Lijncommissiën, bestaande uit een militair lid en een of meer spoorwegdeskundigen, aan te wijzen uit de buitengewone leden der commissie (Instructie P.M.S. art. 32).

De Hoofdafdeeling vervangt de P.M.S. en heeft dezelfde rechten en verplichtingen als deze. Zij en onder haar als haar gedeeltes en de Lijncommissiën, ieder in het aangewezen ressort, vertegenwoordigen de autoriteit door wie het gebruik van den spoor- of tramweg is gevorderd (Instructie P.M.S. art. 33, 34).

In geval van vordering van spoor- of tramwegen wegens andere redenen dan 's lands verdediging is bij artikel 62 Instructie P.M.S. de leiding van den dienst, behoudens de door de P.M.S. eventueel zelf te nemen maatregelen, in het algemeen overgedragen op de betrokken Lijncommissie, die dan optreedt namens de P.M.S.

De Permanente Militaire Spoorwegcommissie werd in Indië ingesteld in navolging van Nederland, waar tot voor kort eene gelijknamige commissie bestond. Haar samenstelling was laatstelijk geregeld bij Koninklijk Besluit van 18 Juni 1901, Ned. Staatsblad No. 154. Leden der commissie waren:

1. de Chef van den generalen staf;
2. een lid van den Raad van Toezicht op de spoorwegdiensten;
3. een opper- of hoofdofficier;
4. twee à drie hoofdambtenaren der spoorwegmaatschappijen.

Zoodra de dienstplichtigen geheel of ten deele buitengewoon onder de wapenen werden geroepen, stond de commissie onder het onmiddellijk bevel van den Minister van Oorlog of van een door de Koningin aan te wijzen militaire autoriteit en verdeelde zij zich in eene Hoofdafdeeling, welke belast was met de algemeene leiding van den dienst en twee Uitvoeringscommissiën, de eene voor de lijnen in beheer bij de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, de andere voor de lijnen in beheer bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, de Nederlandsche Centraal- en de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Maatschappij. Laatstgenoemde commissiën waren belast met de zorg voor en het toezicht op de uitvoering van de door de Hoofdafdeeling gegeven bevelen. De uitvoering van den dienst bleef — zooals thans nog het geval is — bij de bestuurders der verschillende spoorwegdiensten. De Hoofdafdeeling werd gevormd door de hierboven onder 1e, 2e en 3e, de Uitvoeringscommissiën door de onder 4e genoemde leden.

In het n 1911 verschenen verslag der Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk Besluit van 8 September 1908 No. 25, oet het onderzoeken van de vraag of en, zoo ja,

op welke wijze in het thans gevolgde beleid betreffende de Nederlandsche spoorwegen verandering ware aan te brengen, werd — zie blz. 43 en vlg. — gewezen op de bezwaren, verbonden aan de werkwijze der P.M.S.

De door het militair vervoer te doorloopen weg zal, meende de Staatscommissie, in Nederland, waar de netten der verschillende maatschappijen dooréén gestrengd liggen, doorgaans over de lijnen van verschillende maatschappijen meent geschieden.

De door de Hoofdafdeeling gegeven bevelen zouden dus in een tijd, waarin alles op snelheid en stiptheid van uitvoering aankomt, moeten worden uitgevoerd door tusshenkomst van twee verschillende Uitvoeringscommissiën, welke moeten handelen met onderscheidene spoorwegdirectiën, die naar deels verschillende voorschriften werken. Ofschoon „de belangen van het militair vervoer gebaat zouden worden door het brengen van eenheid in de organisatie in het bedrijf der verschillende spoorwegmaatschappijen en het stellen van de exploitatie van al hare lijnen onder eene centrale leiding, zoodat het militaire gezag slechts had te handelen met één lichaam”, achtte de Staatscommissie toch het stelsel van spoorwegexploitatie door meerdere maatschappijen geen onoverkomelijk bezwaar voor eene bevredigende oplossing dezer aangelegenheid, te minder daar de spoorwegdiensten onderling op zeer ruime schaal het medegebruik hebben van elkanders lijnen. „De vereischte spoed in beslissing en uitvoering ware” schrijft zij „in voldoende mate te verzekeren door de leiding van het militair vervoer in oorlogstijd op te dragen aan ééne centrale militaire autoriteit, naar wier opdrachten, die rechtstreeks tot de spoorwegmaatschappijen zouden zijn te richten, de spoorwegbesturen zich zouden hebben te gedragen” (Verslag blz. 45, 46).

Overeenkomstig den wensch der Staatscommissie werd bij Koninklijk Besluit van 17 September 1912, Staatsblad No. 295 — als bijlage III hierachter opgenomen — de Permanente Militaire Spoorwegcommissie in Nederland opgeheven, en een nieuw „Reglement omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel in de gevallen, bedoeld in art. 24 en 2e alinea van art. 50 der Spoorwegwet” vastgesteld.

Volgens artikel 4 van dit reglement wordt bij opvoering van spoorwegen in het belang van 's lands verdediging ingeval van oorlog of andere buitengewone omstandigheden de leiding daarvan opgedragen aan eene door den Minister van Oorlog aan te wijzen militaire autoriteit, die ten aanzien daarvan de bevelen volgt van en verantwoordelijk is aan den Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, of den Minister van Oorlog, zoolang de Opperbevelhebber niet in functie is getreden.

Door den Raad van Toezicht op de spoorwegdiensten wordt een lid van dien Raad aangewezen om de na de opvoering met de leiding belaste militaire autoriteit voor zooveel noodig ter zijde te staan bij het uitvaardigen van bevelen betreffende den dienst op den spoorweg, mede in verband met het door die autoriteit op den spoorweg toegestane openbare verkeer (art. 5, 6).

De uitvoering van den dienst op de gevorderde spoorwegen blijft zooveel mogelijk overgelaten aan de bestuur-

ders der spoorwegdiensten met het in hun dienst zijn personeel (art. 7).

Zoolang de vordering van kracht is, kan volgens artikel 3 van het Reglement bij bepaalde oorlogsnoodzaak van de Spoorwegwet voor zoover betreft de artikelen 10 (algemeen toezicht op de spoorwegdiensten), 16 (staking van den dienst op last van een ambenaar van het toezicht), 27 (voorschriften betreffende den dienst, vast te stellen bij algemeen maatregel van bestuur), en 23 (afsluiting van spoorwegen) op bevel van de met de leiding belaste militaire autoriteit of de Bevelhebber van het leger worden afgeweken.

Dit artikel is evenwel als onwettig te beschouwen, daar een algemeene maatregel van bestuur zonder machtiging van eene wet niet de bevoegdheid kan verlenen tot afwijking van bij de wet vastgestelde regels, en in deze eene zoodanige wettelijke machtiging niet aanwezig is.

In verband met den uitgebroken Europeeschen crisis van het vorige jaar werd de Minister van Oorlog krachtens artikel 50 lid 2 der Spoorwegwet bij Koninklijk Besluit van 30 Juli 1914 gemachtigd de Nederlandsche spoorwegen en het hun toebehoorend materieel op te vorderen, ingevolge waarvan door genoemden Minister onmiddellijk daarop tot de vordering is overgegaan. Overeenkomstig het nieuwe Reglement werd de leiding van den dienst opgedragen aan den Chef van den Generalen Staf.

De bezwaren tegen de inrichting der Permanente Militaire Spoorwegcommissie, welke in Nederland hebben geleid tot hare opheffing, gelden ook voor Indië, hoewel in mindere mate wegens de overwegende plaats, welke de Staatsspoorwegen hier te lande innemen, tengevolge waarvan het militair vervoer niet zoo veelvuldig als in Nederland over de netten van meerdere diensten zal moeten plaats hebben.

Nochtans verdient eene wijziging in den geest van de Nederlandsche regeling ook voor Indië ernstige overweging.

Aan wie in Nederland de leiding van gevordeerde spoorwegen wordt opgedragen indien de vordering geschiedt om andere redenen, dan in het belang van 's lands verdediging (Spoorw.w. art. 50 lid 2) is niet geregeld, zoodat de Koningin, die volgens artikel 50 lid 1 der Spoorwegwet in het algemeen de bevoegdheid heeft het gebruik van spoorwegen te vorderen, te dien aanzien zal hebben te beslissen.

Het is wenschelijk, dat reeds bij voorbaat daaromtrent regels worden vastgesteld, daar de gelegenheid tot rustig overleg, ingeval zich eene aanleiding tot zulk eene vordering mocht voordoen — men denke aan maatregelen te nemen bij watersnood of ziekte — waarschijnlijk zal ontbreken.

2. De taak van den bestuurder.

Zoolang het beheer en de dienstuitoefening op den opgevorderden spoor- of tramweg door de P.M.S. of de noodcommissie niet aan anderen is opgedragen, blijven de bestuurders volgens de Indische Reglementen daarmede belast en kan hun zoo noodig militairen bijstand worden

verleend. (A.S.R. I art. 18 B lid 3 en 4, A.T.R. art. 8 B lid 3 en 4, Instructie P.M.S. art. 33 lid 2 en 3).

Voor Nederland bepaalt artikel 7 van het bij Koninklijk Besluit van 17 September 1912 Sibl. No. 295 vastgesteld Reglement omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel na eene vordering, dat de uitvoering van den dienst op de gevordeerde spoorwegen *zoo veel mogelijk* wordt overgelaten aan de bestuurders der spoorwegdiensten „met het in hun dienst zijnd personeel”.

In Indië zoowel als in Nederland staat echter tijdens het gebruik van den spoorweg ten behoeve van den Staat de bestuurder, indien hij in functie blijft, onder de bevelen van de met de leiding belaste autoriteit.

De bepaling van artikel 9 van het bovengenoemd Nederlandsch Reglement, volgens welke de bestuurders na ontvangst van de kennisgeving der vordering onmiddellijk uitvoering geven aan de bevelen, welke hun door of namens de tot vordering bevoegde autoriteit zijn of zullen worden verstrekt ten aanzien van het binnen 's Lands houden van spoorwegmaterieel, schijnt dan ook overbodig, en is bovendien in zoverre onregelmatig, dat het bevel omtrent het spoorwegmaterieel verondersteld wordt uit te zullen gaan van de autoriteit welke tot de vordering bevoegd is, de Opperbevelhebber van land- en zeemacht, en niet van de met de leiding van den dienst belaste autoriteit, d. i. tijdens het tegenwoordige gebruik van staatswege der spoorwegen in Nederland de Chef van den Generalen Staf.

In de aangehaalde bepalingen is zoowel in Indië als in Nederland geen wettelijke *verplichting* voor den bestuurder te lezen om na eene vordering op zijn post te blijven. Die verplichting zou trouwens in Nederland in de wet zelf moeten zijn opgenomen of althans op de wet moeten berusten, wat niet het geval is, daar artikel 51 der Spoorwegwet slechts het stellen van „regelen omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel” aan den algemeen maatregel van bestuur overlaat.

Volgens welke regels de dienstuitoefening na eene vordering door den bestuurder geschiedt, wordt beslist door de met de leiding van den dienst belaste autoriteit. De bedoeling is echter blijkbaar, dat de dienst zal blijven geschieden volgens de gewone bij de onderneming geldende reglementen en voorschriften, voor zoover daarvan niet wordt afgeweken door de met de leiding van den dienst belaste autoriteit.

De bestuurder van de spoor- of tramwegonderneming in Indië is verplicht zich na eene opvordering bij de P.M.S. of bij de noodcommissie te doen vertegenwoordigen door een of meer personen, voorzien van een onbeperkte volmacht om in zijn naam op te treden. (A.S.R. I art. 19a lid B sub c, A.T.R. art. 10 lid B sub c).

Of deze vertegenwoordiger zich moet bevinden bij de Hoofdafdeeling of bij een der Lijncommissiën is niet bepaald, en wordt ook in de Instructie P.M.S. die dezen vertegenwoordiger zels in het geheel niet noemt, in het onzekere gelaten.

In Nederland bestond vóór het meergenoemd Koninklijk Besluit van 17 September 1912, een dergelijk voorschrift omtrent de aanwijzing door de besturen der spoorwegdiensten van een of meer vertegenwoordigers bij de

Hoofdafdeeling „ter bevordering van overleg en bespoediging van de door de Hoofdafdeeling noodig geachte maatregelen” (Reglement vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 18 Juni 1901, Stbl. 153 art. 9).

In het Koninklijk Besluit van 1912 is die bepaling echter niet overgenomen. Blijkbaar heeft men ook deze schakel tusschen den leider van den dienst en den bestuurder niet wenschen te behouden en ter wille van de snelheid van uitvoering den voorkeur gegeven aan een onmiddellijk contact tusschen den leider en den bestuurder.

Dit voorbeeld zou om gelijke redenen voor Indië navolging verdienen. Het is toch moeilijk denkbaar, dat de aanwijzing van eenen vertegenwoordiger met onbeperkte volmacht door den bestuurder die zelf volgens de bevelen van de militaire autoriteit moet handelen, veel nut kan hebben, te meer daar men bij het treffen van regelingen in gemeenschappelijk overleg, doorgaans het persoonlijk oordeel van den bestuurder zal wenschen te vernemen.

3. Het personeel.

Van groot belang is de vraag, of de Staat na eene in gebruikneming van een spoor- of tramweg verzekerd is van het voor dien dienst noodige personeel.

In artikel 50 der Nederlandsche Spoorwegwet wordt van het personeel niet gesproken.

De Indische Reglementen bepalen, dat „het bezigen van het personeel” — en wel tot het verrichten van diensten ook op andere lijnen dan die van den spoor- of tramwegdienst, waartoe dat personeel behoort — door den Gouverneur-Generaal kan worden opgevolgd (A.S.R.I. art. 18 A lid 1, A.T.R. art. 8 lid 1). Hierin is echter geen wettelijke verplichting voor het personeel te lezen om na eene vordering in dienst te blijven en wordt in het dienstverband van het personeel geen wijziging gebracht.

De medewerking van het personeel tijdens een gebruik van den spoor- of tramweg kan derhalve slechts op grond van de dienstvoorwaarden worden geëischt en het is tijdens zulk gebruik evenzeer tot dienstverlating gerechtigd als in gewone omstandigheden, behoudens mogelijke verplichting tot schadevergoeding.

Wel zijn na de vordering der Nederlandsche spoorwegen op 31 Juli 1914 alle verloven ingetrokken en zouden voorloopig geen nieuwe meer worden verleend, doch deze maatregel was slechts eene toepassing van algemeene dienstvoorwaarden, waartoe ook in andere gevallen, dan bij gebruik van staatswege, kan worden overgegaan.

De betekenis van de bovengenoemde in de Indische Reglementen voorkomende woorden omtrent de vordering van het personeel is dan ook voornamelijk gelegen in de toevoeging, dat hunne diensten ook kunnen worden gebezigd op andere lijnen, dan waartoe dat personeel behoort (vgl. A. W. E. WEIJERMAN l.c.p. blz. 1036).

Hierdoor wordt evenwel de beschikking over voldoende personeel niet gewaarborgd, daar het niet zeker is, dat over een voldoende aantal beamtten van andere diensten kan worden beschikt en ook onder dezen verloop kan plaats hebben.

Bovendien kan zich in Indië, in het bijzonder op de Buitenbezittingen het geval voordoen, dat de opvoering plaats heeft bij een op zichzelf gelegen net zonder aan-

sluitende spoor- of tramwegen, — zooda de spoorweg ter Sumatra's Westkust, — of dat de streek waarin de opgevoerde spoorweg ligt, tijdelijk geïsoleerd ligt, zoodat eene spoedige beschikbaarstelling van personeel van andere diensten niet mogelijk is.

Op deze leemte werd, wat Nederland betreft, de aandacht gevestigd door de Staatscommissie van 1908, die op blz. 46-47 van haar verslag daaromtrent schreef:

„In art. 50 der spoorwegwet wordt wel de vordering toegestaan in het belang van 's lands verdediging van den spoorweg en van het daarbij behorende materieel, maar de wet bepaalt niet, hoe ingeval van zoodanige vordering zal worden voorzien in het noodige personeel, voor het gebruik van den spoorweg vereischt. De artikelen 358bis, ter en quater van het Wetboek van Strafrecht *) kunnen geen steun verleenen tot beteugeling van onwil van spoorwegpersoneel om aan militaire bevelen te voldoen of om zich in krijgsgevaar te begeven. Een element toch voor strafbaarheid volgens de aangehaalde artikelen van het strafwetboek is „het oogmerk om in uitoefening van het openbaar spoorwegverkeer stremming te veroorzaken.

Evenmin kan art. 36 der wet van 23 Mei 1899, Stbl. No. 128 *) (betreffende verklaring in staat van oorlog of beleg) de vrije beschikking over het spoorwegpersoneel verzekeren. Reeds daarom niet, omdat het alleen toepasselijk is na afkondiging van den staat van beleg, een zeer buitengewonen maatregel, waartoe zelfs in tijden van oorlog of oorlogsgevaar niet licht zal worden overgegaan. Toch zou voorziening omtrent dit punt waarschijnlijk wel het best door wijziging van de aangehaalde wet geschieden.”

Daaraan werd, op blz. 47 van het verslag de conclusie toegevoegd:

„De Staatscommissie acht het wenschelijk, dat in den geest der wet van 23 Mei 1899 (Stbl. No. 128) wettelijke bepalingen worden vastgesteld, waardoor de beschikking over het spoorwegpersoneel in tijd van oorlog aan het militair gezag verleend wordt.”

*) NEDERLANDSCH WETBOEK VAN STRAFRECHT. Artikel 358bis.

De ambtenaar of eenig in het openbaar spoorwegverkeer voortdurend of tijdelijk werkzaam gesteld persoon, niet behorende tot het personeel van een spoorweg, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd, die met het oogmerk om in de uitoefening van eenen openbaren dienst of in het openbaar spoorwegverkeer stremming te veroorzaken of te doen voortduren, nalaat of, op wettig gegeven last, weigert werkzaamheden te verrichten, waartoe hij zich uitdrukkelijk of uit kracht van zijne dienstbetrekking heeft verbonden, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd guldens.

Artikel 358ter.

Indien twee of meer personen ten gevolge van samenspanning het misdrijf plegen in het vorig artikel omschreven, worden de schuldigen, zoodra de leiders of aanleggers der samenspanning, gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren.

Artikel 358quater.

Indien het oogmerk, bij artikel 358bis omschreven, wordt bereikt, wordt gevangenisstraf opgelegd.

In het geval van artikel 358bis van ten hoogste een jaar;

in het geval van artikel 358ter van ten hoogste vier jaren.

*) Het artikel luidt:

„Het militair gezag is bevoegd, indien het belang der defensie zulks noodzakelijk doet zijn, niet-militairen op te roepen om deel uit te maken van de militaire macht en, als zoodanig, hulp en medewerking te verleenen, hetzij tot bewaring der rust of tot deelneming aan de werkzame verdediging, hetzij tot het verrichten van die militaire werkzaamheden, welke door hen kunnen geschieden. Zij zijn alsdan aan militaire rechtsmacht onderworpen.”

In deze behoefte kan niet geacht worden te zijn voorzien door artikel 10 van het na het rapport der Staatscommissie vastgestelde Reglement omtrent de aanwending na eene vordering van spoorwegen en spoorwegmaterieel, Stbl. 1912 No. 295, volgens hetwelk de na de vordering met de leiding van den dienst belaste autoriteit het noodige personeel beschikbaar zal stellen, ingeval tijdens het gebruik voor 's Rijks dienst geen voldoende spoorwegpersoneel aanwezig is, en de bestuurders dier ondernemingen niet in staat zijn hierin door het in dienst nemen van hulpkrachten te voorzien. Uit den aard der zaak toch zal bedoelde autoriteit slechts militairen ter beschikking kunnen stellen, terwijl bij de uitoefening van den spoorwegdienst behoefte bestaat aan geschoolde krachten, welke het militaire gezag niet in voldoende getale ter beschikking heeft.

Ook de bepaling van artikel 15 van genoemd reglement, — waarbij de Minister van Oorlog gemachtigd is om dienstplichtigen van land- en zeemacht, die voor den goeden gang van het militair vervoer bij den spoorwegdienst onmisbaar zijn, bij mobilisatie in dienst van den spoorweg te doen blijven, — is, hoewel op zich zelf zeer nuttig, niet voldoende, daar het niet dienstplichtig spoorwegpersoneel buiten het bereik van dit artikel valt.

In Indië is het gemis aan eene verplichting voor het personeel om tijdens een gebruik van staatswege dienst te doen, evenmin onopgemerkt gebleven.

Reeds in 1905 werd door de P.M.S. hier te lande aan de spoor- en tramwegmaatschappijen het voorstel gedaan bij uitsluiting of althans bij voorkeur personeel in dienst te nemen, dat geneegen was zich te onderwerpen aan door de P.M.S. ontworpen „Bepalingen betreffende den dienst van het personeel der staats- en partiere spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië in oorlogstijd” — als bijlage IV hierachter opgenomen, — volgens welke het personeel in oorlogstijd alsmede bij gevaar voor oorlog en voor binnenlandsche onlusten verplicht zou zijn denzelfden dienst te doen als in vredetijd.

Zij lichte dit voorstel als volgt toe:

„Om ook in oorlogstijd of in tijden van binnenlandsche onlusten op het gebruik van spoor- en tramwegen te kunnen rekenen, dient de Regeering zich de hulp van het daaraan verbonden personeel te allen tijde te verzekeren.

Zulks is tot dusver niet het geval. De mogelijkheid, dat het personeel uit vrees, hetzij voor zich zelf dan wel voor het lot zijner nabestaanden zich aan den dienst zoude onttrekken, is niet uitgesloten en hoogstens zou de betrokken maatschappij tegen hen, die aldus hunne verbintenis niet nakwamen eene civiele actie kunnen instellen, terwijl dit tegen staatspersoneel niet eens mogelijk zoude zijn.

Aan de moeilijkheden, die uit eene dergelijke handeling van een gedeelte van het personeel zouden kunnen voortvloeien, wordt slechts ten deele tegemoet gekomen door de bepaling in de algemeene spoor- en tramwegreglementen, dat door den Gouverneur-Generaal te allen tijde over het personeel der spoor- en tramwegen kan worden beschikt tot het verrichten van diensten, ook op andere

lijnen dan die van den spoor- of tramwegdienst, waartoe dat personeel behoort.

Het naar den onbeheerden spoor- of tramweg overgebrachte personeel kan toch niet steeds geacht worden in staat te zijn den dienst aldaar naar behooren te verrichten, daar het niet bekend is met de plaatselijke toestanden, w.o. in de eerste plaats de veiligheids-richtingen, zoodat in een dergelijk geval de veiligheid van het verkeer veel te wenschen zou overlaten, juist onder omstandigheden waarin die veiligheid volledig verzekerd moet zijn om stoomis in het vervoer te voorkomen.

Het moet daarom als noodzakelijk worden beschouwd naar middelen te zoeken, welke het personeel zullen noodzaken ook in oorlogstijd dienst te blijven doen.

Werden op grond van deze overwegingen de hierbij gevoegde „Bepalingen” ontworpen, het beoogde doel — al het personeel der spoor- en tramwegen, voor zoover dit niet belast is met zuiver administratieve werkzaamheden noodzaken om ook in oorlogstijd in dienst te blijven, — zal er — zoolang een voorgenomen wijziging van art. 113 R.R. niet heeft plaats gehad *) — alleen dan door bereikt worden, wanneer door de particuliere spoor- en tramwegmaatschappijen evenals door de S.S. (zie art. 16 der Bepalingen) geen personeel in dienst wordt genomen, dat zich niet wenscht te onderwerpen aan de Bepalingen.

Mochten hiertegen echter bezwaren bestaan, dan kan reeds veel worden bereikt, indien die maatschappijen althans zouden willen bepalen, dat bij voorkeur personeel wordt aangenomen, hetwelk zich aan de „Bepalingen” wenscht te onderwerpen.

Hieruit blijkt, dat de Commissie van de onderstelling is uitgegaan dat er voldoende spoorwegpersoneel, zij het van andere diensten, beschikbaar zou zijn voor den dienst op eene opgevorderden spoor- of tramweg. Zij achtte het evenwel ook dan bezwaarlijk den dienst behoorlijk uit te oefenen, daar het van andere spoorwegdiensten betrokken personeel niet bekend is met de plaatselijke toestanden, w. o. in de eerste plaats de veiligheids-richtingen.

Nog veel ernstiger zou evenwel het boven onderstelde geval zijn, dat de beschikking over voldoende geschoold spoorwegpersoneel in het geheel niet zou zijn te verkrijgen.

Door de spoor- en tramwegmaatschappijen hier te lande, althans de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij, en de Samarang-Joana-, Oost-Java-, Serajoedal- en Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappijen werd op het voorstel der P.M.S. niet ingegaan uit overweging, dat de verantwoordelijkheid voor elke handeling, waartoe de wettelijke bepalingen niet verplichten, door de maatschappijen wordt gedragen, en het doen onderteekenen van de voorgestelde Bepalingen Personeel eene dergelijke onverplichte handeling zou zijn. Wenschte men derhalve aan het personeel de verplichting op te leggen na eene opvordering in dienst te blijven, dan moest dit naar het oordeel der maatschappijen bij wettelijk voorschrift geschieden.

Het voorstel der P.M.S. heeft zoodoende — en terecht — tot geenerlei resultaat geleid.

*) Welke wijziging hier bedoeld wordt, is niet bekend.

Het zou bovendien niet tot het gewenschte doel geleid hebben, daar de onderwerping aan de voorgestelde Bepalingen Personeel voor oorlogstijd slechts een verbintenis tusschen de spoor- en tramwegmaatschappijen en het personeel zou hebben geschept, en niet-nakoming dier verbintenis door het personeel derhalve slechts eene burgerrechtelijke vordering van de maatschappij op het personeel zou hebben verschaft, welke slechts tot schadevergoeding kan leiden, terwijl de bedoeling juist was van overheidswege dwingend te kunnen optreden.

De bovenaangehaalde conclusie der Nederlandsche Staatscommissie omtrent de wenschelijkheid der invoering van wettelijke bepalingen, waardoor de beschikking over het spoorwegpersoneel na eene opvoeding aan de overheid verleend wordt, geldt derhalve ook voor Indië.

Wel kunnen ook in Indië krachtens Staatsblad 1914 No. 612 aan openbare diensten of particuliere maatschappijen aan welke een algemeen belang ter verzorging is toevertrouwd, — waaronder stellig ook spoor- en tramwegdiensten zijn te rekenen — indien de openbare orde in gevaar wordt gebracht door ontstentenis van werkrachten, militairen beschikbaar worden gesteld, wanneer het Hoofd van Gewestelijk Bestuur zulks noodig oordeelt, doch deze bepaling die trouwens in de eerste plaats gericht schijnt te zijn op werkstakingen — kan om dezelfde redenen als de overeenkomstige bepaling van artikel 10 van Stbl. 1912 No. 295 voor Nederland, niet voldoende geacht worden, om bij gebruik van staatswege de beschikking over het noodig personeel te verzekeren.

Eene overeenkomstige bepaling, als het door de Nederlandsche Staatscommissie genoemde artikel 36 der wet van 23 Mei 1899 Stbl. No. 128 bestaat voor Indië in artikel 27 der „Regeling van de gevolgen der verklaring in staat van oorlog of beleg van het gebied van Nederland of een gedeelte daarvan.“^{*)}

Eene wettelijke verplichting voor het spoor- en tramwegpersoneel om bij gebruik van staatswege op zijn post te blijven kan ook voor Indië in den geest van bedoelde bepaling worden gemaakt. Het verdient daarbij echter opmerking, dat die verplichting in Nederland zoomin als in Indië in de wet omtrent de gevolgen van verklaring in staat van oorlog of beleg kan worden opgenomen, omdat de vordering van spoor- en tramwegen noodig kan zijn ook zonder dat de staat van oorlog of beleg is afgekondigd, zooals thans in Nederland het geval is, waar alle spoorwegen van staatswege in gebruik zijn genomen, terwijl slechts enkele grensdistricten in staat van oorlog of beleg zijn verklaard.

Eene wettelijke verplichting voor het personeel als hier bedoeld om tijdens een gebruik van staatswege dienst te blijven doen, bestaat o.m. in Zwitserland, waar het personeel na eene vordering aan de militaire wetten is onderworpen. (Dr. Frh. von Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens 2e druk, 6e deel blz. 480).

(Wordt vervolgd).

A. M. JOEKES.

BESLUIT van den 17den September 1912 (Staatsblad No. 295), tot vaststelling van een reglement omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel in geval van oorlog of andere buitengewone omstandigheden.

Wij WILHELMINA, bij de Gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.,

Op de voordracht van Onze Ministers van Oorlog en van Waterstaat, dd. 2 Juli 1912, Kabinet, Litt. V 53, en van 6 Juli 1912, No. 225, Afdeling Spoorwegen;

Gelet op artikel 51 der wet van 9 April 1875 (Staatsblad No. 67), tot regeling van den dienst en het gebruik der spoorwegen, zoo als die wet laatstelijk gewijzigd is bij de wet van 8 April 1893 (Staatsblad No. 62);

Den Raad van State gehoord (advies van 6 Augustus 1912, No. 31).

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers van 20 Augustus 1912, Kabinet, Litt. A 66, en van 13 September 1912, No. 256, Afdeling Spoorwegen;

Hebben goedgevonden en verstaan:

- 1e. in te trekken het Koninklijk besluit van 18 Juni 1901 (Staatsblad No. 153), tot vaststelling van een reglement omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel in de gevallen, bedoeld in artikel 24 en de 2de alinea van artikel 50 der wet van 9 April 1875 (Staatsblad No. 67), laatstelijk gewijzigd bij de wet van 8 April 1893 (Staatsblad No. 62), alsmede het Koninklijk Besluit van 18 Juni 1901 (Staatsblad No. 154), tot vaststelling van een Instructie voor de Permanente Militaire Spoorwegcommissie;
 - 2e. vast te stellen het bij dit Besluit gevoegde Reglement omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel in de gevallen, bedoeld in artikel 24 en de 2de alinea van artikel 50 der wet van 9 April 1875 (Staatsblad No. 67), laatstelijk gewijzigd bij de wet van 8 April 1893 (Staatsblad No. 62).
- Onze Ministers van Oorlog en van Waterstaat zijn belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het Staatsblad geplaatst en aan den Raad van State medegedeeld zal worden.

's-GRAVENHAGE, den 17den September '12.
WILHELMINA.

De Minister van Oorlog,

H. COLVIN.

De Minister van Waterstaat,

L. H. W. REGOÛT.

Uitgegeven den twee en twintigsten October 1912.

De Minister van Justitie,
E. R. H. REGOÛT.

REGLEMENT omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel in de gevallen, bedoeld in art. 24 en de 2de alinea van art. 50 der wet van den 9den April 1875 (Staatsblad No. 67), laatstelijk gewijzigd bij de wet van den 8sten April 1893 (Staatsblad No. 62).

Artikel 1.

Wanneer toepassing van het bepaalde in de 2de alinea van artikel 50 der wet van den 9den April 1875 (Staatsblad No. 67), laatstelijk gewijzigd bij de wet van den 8sten April 1893 (Staatsblad No. 62), wordt noodig geacht, wordt krachtens Onze machtiging door den Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht of — zoolang deze niet in functie is getreden — door Onzen Minister van Oorlog bepaald, van welke spoorwegen en van welk aan de spoorwegondernemingen toebehoorend materieel het geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gevorderd.

Van dit besluit wordt mededeeling gedaan aan Onzen Minister van Waterstaat.

Artikel 2.

De vordering, in art. 1 bedoeld, gaat in op het tijdstip waarop Onze machtiging door of namens de in artikel 1 genoemde

*) Indisch Staatsblad 1904 No. 372, gewijzigd bij Staatsblad 1905 No. 274, 1913 No. 48, en 629.

autoriteit ter kennis van de bestuurders der spoorwegdiensten is gebracht en blijft van kracht, totdat zij door Ons, of ingevolge Onze machtiging door de autoriteit, welke haar heeft ingesteld, wordt opgeheven en dit door of namens die autoriteit ter kennis is gebracht van de bestuurders der spoorwegdiensten.

Het tijdstip, waarop de vordering is ingegaan en dat, waarop zij wordt opgeheven, wordt door voormelde autoriteit ter kennis gebracht van den Raad, bedoeld in artikel 10 der in artikel 1 genoemde wet.

Artikel 3.

Zoolang de in het voorgaand artikel bedoelde vordering van kracht is, kan bij bepaalde oorlogsnoodzaak van de regelen, vastgesteld ingevolge het bepaalde in de artikelen 10, 16, 27 en 33 der in artikel 1 van dit Reglement genoemde wet, op last van de in laatstgenoemd artikel genoemde autoriteit, of van den Bevelhebber van het Leger worden afgeweken.

Artikel 4.

De leiding van het gebruik van de geleverde spoorwegen en van het geleverde spoorwagematerieel in de gevallen, in artikel 1 bedoeld, wordt opgedragen aan eene, door Onzen Minister van Oorlog aan te wijzen militaire autoriteit, die ten aanzien daarvan de bevelen volgt van- en verantwoordelijk is aan den Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, of Onzen Minister van Oorlog, zoolang eerstgenoemde niet in functie is getreden.

Artikel 5.

De militaire autoriteit in artikel 4 bedoeld zal, zoolang het gebruik van een spoorweg voor 's Rijks dienst in het belang van 's Lands verdediging is geleverd en voor zooveel zulks naar haar oordeel met dat belang verenigbaar is, met inachtneming van hare aanwijzingen het geheel of gedeeltelijk gebruik van den spoorweg en van het aan de spoorwegonderneming toebehoorende materieel ten dienste van het openbaar verkeer toestaan.

Artikel 6.

Door den Raad, bedoeld in artikel 10 der in artikel 1 genoemde wet, wordt — voor de gevallen, vermeld in de 2de alinea van artikel 50 dier wet — een der leden aangewezen om de militaire autoriteit, in artikel 4 bedoeld, voor zooveel noodig, mede in verband met het gestelde in artikel 5, ter zijde te staan bij het uitvaardigen van bevelen, betreffende den dienst op de geleverde spoorwegen.

Artikel 7.

De uitvoering van den dienst op de geleverde spoorwegen blijft zooveel mogelijk overgelaten aan de bestuurders der spoorwegdiensten met het in hun dienst zijnd personeel.

Voor zooveel zulks niet reeds in tijd van vrede is geschied, is het aan de bestuurders der spoorwegdiensten overgelaten om de dienst- en treinregelingen op de geleverde spoorwegen te ontwerpen, waarbij evenwel in acht moeten genomen worden de gegevens hun door de in artikel 4 bedoelde militaire autoriteit verstrekt, terwijl die autoriteit omtrent het samenstellen dier regelingen anders kan bepalen.

Artikel 8.

Onze Minister van Oorlog doet reeds in tijd van vrede door de in artikel 4 bedoelde autoriteit, in overleg met de bestuurders der spoorwegdiensten, voor zooveel mogelijk de noodige dienst- en treinregelingen voorbereiden voor de gevallen, in artikel 1 bedoeld.

De kosten, welke uit de door de bestuurders der spoorwegdiensten bij het ontwerpen dezer regelingen verliende medewerking mochten voortvloeien, komen ten laste van het Rijk.

De vooraf geredigeerde dienst- en treinregelingen worden ter kennis gebracht van den Raad, bedoeld in artikel 10 der in artikel 1 genoemde wet.

Artikel 9.

Zoodra de bestuurders der spoorwegdiensten de in artikel 2 bedoelde kennisgeving, ingevolge welke de vordering is ingegaan, zullen hebben ontvangen, geven zij onmiddellijk uitvoering aan de bevelen welke hun door of namens de in artikel 1 genoemde

autoriteit zijn of zullen worden verstrekt, ten aanzien van het binnen 's Lands houden van spoorwagematerieel.

Artikel 10.

Indien bij gebruik van een spoorweg, of van het aan eene spoorwegonderneming toebehoorende materieel, voor 's Rijks dienst in het belang van 's Lands verdediging geen voldoende spoorwegpersoneel aanwezig is en de bestuurders dier ondernemingen niet in staat zijn hierin door het in dienst nemen van hulpkrachten te voorzien, zal de in artikel 4 bedoelde militaire autoriteit het noodige personeel beschikbaar stellen.

In spoedeisende gevallen kunnen de bestuurders zich met hunne aanvraag daartoe rechtstreeks wenden tot de hoogste militaire autoriteit ter plaats, die gehouden is aan zoodanige aanvraag onmiddellijk te voldoen, tenzij de militaire toestand naar haar oordeel dit niet mocht toelaten.

Artikel 11.

Voor elk spoorwegstation, waarin de gevallen, in artikel 1 bedoeld, een vervoer van grooten omvang te verwachten is, wordt door Ons reeds in tijd van vrede een officier of oud-officier als stationscommandant aangewezen.

Zijn taak is, voor zooveel mogelijk in samenwerking met en daartoe door den betrokken spoorwegdienst aan te wijzen ambtenaar, de orde op het station te handhaven en de geregelde, doelmatige en snelle uitvoering der militaire spoorwegvervoeren te bevorderen, voor zooveel daarbij betrokken is het station, waar hij is gevestigd.

Hij is niet bevoegd in te grijpen in den dienst van het spoorwegpersoneel.

Artikel 12.

De algemeene grondslagen voor de bepaling van de schadeoostelling, bedoeld in artikel 50 der in artikel 1 genoemde wet, worden zoo mogelijk reeds in tijd van vrede bij overeenkomst tusschen Onzen Minister van Oorlog en de bestuurders der spoorwegdiensten vastgesteld.

Artikel 13.

Wordt staking van den dienst op een spoorweg door ons krachtens artikel 24 der in artikel 1 genoemde wet voor belangen van 's Lands verdediging bevolen en wordt daarbij door Ons tevens bepaald, dat alle locomotieven, tenders, rijtuigen, wagens en ander materieel van den spoorweg verwijderd worden, dan zijn de bestuurders der spoorwegdiensten met het in hun dienst zijnd personeel belast met de uitvoering van dit besluit, naar de aanwijzingen van of namens de militaire autoriteit, bedoeld in artikel 4 van dit Reglement.

Artikel 14.

Over het materieel in het voorgaand artikel bedoeld, kan nadat het van den spoorweg is verwijderd, op last van, of namens de in artikel 4 bedoelde militaire autoriteit, worden beschikt ten behoeve van den dienst op de spoorwegen, geleverd krachtens de 2de alinea van artikel 50 der in artikel 1 genoemde wet.

Artikel 15.

Onze Minister van Oorlog is gemachtigd door een door hem aan te wijzen militaire autoriteit aan de dienstplichtigen van Land- en Zeemacht, in dienst bij de spoorwegen, die — in de gevallen, in artikel 1 bedoeld — voor den goeden gang van het militair vervoer bij den spoorwegdienst onmisbaar zijn, eene schriftelijke verklaring te doen afgeven, inhoudende, dat zij aan eene oproeping tot opkomst onder de wapenen met spoed eerst behoeven te voldoen, zoodra de spoorwegdienst op de lijn, of het gedeelte van de lijn, waar zij werkzaam zijn gesteld, wordt geslaakt, of wel zoodra zij door of namens vorenbedoelde autoriteit op hunne militaire bestemming worden gedirigeerd.

Behoort hij Koninklijk besluit van 17 September 1912 (Staatsblad No. 295).

Ons bekend,

De Minister van Oorlog,

H. COLYN.

De Minister van Waterstaat,

L. H. W. REGOUT.

BEPALINGEN betreffende den dienst van het personeel der staats- en particuliere spoor- en tramwegen in Ned. Indië in oorlogstijd. (Ontwerp der P.M.S.)

Artikel 1.

In oorlogstijd, alsmede bij gevaar voor oorlog en voor binnenlandse onlusten is het personeel verplicht denzelfden dienst te verrichten als in vredestijd met dien verstande, dat het bepaald in de te alinea van art. 18 A.R. I, art. 16 A.R. II en art. 8 A.R. III ook van toepassing blijft.

Artikel 2.

De G.G. bepaalt, wanneer de toestand, bedoeld in art. 1 ontstaat.

Artikel 3.

Het personeel is onder de in art. 1 bedoelde omstandigheden onderworpen aan de militaire wetten.

Aan de bestuurders der spoor- en tramwegen wordt reeds dadelijk door de zorg der P.M.S.C. een voldoende aantal exemplaren der kriegsartikelen toegezonden. Een ieder van het Europeesche personeel ontvangt daarvan twee exemplaren, waarvan één voor „gezien“ geteekend aan de P.M.S.C. wordt teruggezonden.

Voor de inlanders worden door de bestuurders maatregelen getroffen om hen de kriegsartikelen te doen voorlezen, waarvan proces-verbaal wordt opgemaakt, hetwelk aan de P.M.S.C. ingediend wordt.

Artikel 4.

Het personeel is in de art. 1 bedoelde omstandigheden gekleed in een geheel gesloten jas (de stof blijft vrijgelaten), die van voren wordt gesloten met vijf platte vergulde knopen, waarop een vliegend rad. Op de jas worden de onderscheidingssteekken bevestigd, die voor den rang of graad, waarmede de drager geassimileerd is (zie art. 16) bij het leger zijn voorgeschreven. Het personeel behoudt zijn dienstpef en mag gewapend zijn met een revolver.

Artikel 5.

De knopen, benevens de op de jassen aan te brengen onderscheidingssteekken worden den bestuurders der spoor- en tramwegen door de P.M.S.C. ter uitreiking aan belanghebbenden in vredestijd verstrekt.

Artikel 6.

Het personeel, behoorende tot spoor- en tramwegen, waarvan het gebruik gevorderd is, ontvangt een maandelijksche toelage gelijkstaande met 10% van zijn maandelijksch tractement. Deze toelage wordt betaald door de bestuurders, die het uitgekeerde bedrag van staatswege terug ontvangen.

In vredestijd is het personeel der spoor- en tramwegen, voor zoover het valt onder deze bepalingen, vrijgesteld van het betalen van contributie aan de schutterijkas.

Artikel 7.

Ingeval van ziekte of verwonding heeft het personeel, bedoeld in de te alinea van art. 6, recht op vrije geneeskundige behandeling en verpleging met behoud van het volle tractement zonder toelage.

Artikel 8.

Het personeel bedoeld in de te alinea van art. 6, hetwelk in kriegsgevangenschap geraakt, behoudt zijn volle tractement, dat het te voren genoot, doch zonder toelage.

Artikel 9.

Het personeel, dat in de in art. 1 bedoelde omstandigheden ongeschikt wordt voor de vervulling van zijn taak, ontvangt pensioen, overeenkomstig de bepalingen in het „Reglement op het verliezen van pensioenen aan Europeesche burgerlijke ambtenaren in N.-I.“ Staatsblad 1881 No. 142, zooals dat sedert is gewijzigd) en in het „Reglement op het verliezen van pensioenen aan Inlandsche burgerlijke landsdienaren“ (Staatsblad 1887 No. 192), indien die ongeschiktheid ontstaan is door bekomen wonden of gebreken in of door uitoefening van zijne betrekking, tengevolge van gewelddadige aanranding of verzet of van met gevaar gepaard gaande dienstverrichtingen.

Artikel 10.

Het personeel, dat in de in art. 1 bedoelde omstandigheden door of ten gevolge van de uitvoering van gevorderde of bevolen dienstverrichtingen verminkt wordt zonder dat deze verminking belet om zijne betrekking verder te blijven waarmaken, ontvangt eene billijke schadeoosstelling, welke in elk geval door den Rechter zal worden bepaald.

Artikel 11.

Aan de nagelaten betrekkingen van spoor- of tramwegpersoneel dat door de uitvoering van gevorderde of bevolen dienstverrichtingen in actieven dienst is gesneuvelde of omgekomen of als onmiddellijke gevolgen van de gevorderde dienstverrichtingen binnen één jaar is overleden, wordt een jaarlijksche onderstand toegekend op den voet van het bepaalde in het K.B. van 20 Jan. 1875 No. 1 (Staatsblad 1875 No. 92).

Artikel 12.

Het personeel neemt geen deel aan den strijd en behoeft zich niet te verzetten tegen een geregelde gewapende macht.

Artikel 13.

Het personeel zal zich niet eigenmachtig van zijn post verwijderen, vóór dat deze door den vijand is in bezit genomen.

Artikel 14.

Indien een gedeelte van den spoor- of tramweg door den vijand is in bezit genomen, zal het personeel van het gedeelte trachten op de een of andere wijze zich te begeven naar gedeelten van den spoor- of tramweg, die nog niet in handen van den vijand zijn en zich weer ter beschikking van den dienst stellen.

Artikel 15.

Het personeel wordt geassimileerd met de volgende rangen en graden:

- wegwerkers
 - stokers
 - motoristen
 - remmers
 - ondergruipzichters
 - leejering-machinisten
 - machinisten
 - conducteurs
 - telegraphisten
 - Int. klerken b/d
 - stationsdienst
 - rangeringmeesters
 - opzichters
 - hoofdconducteurs
 - Europeesche klerken
 - sectiechefs-opzichters N.I.S.M.
 - opzichters-machinist
 - controleurs v/d treindienst
 - stationscommisszen
 - stationschefs, 2e luitenant;
 - adjunct-chefs
 - inspecteurs
 - ingenieurs
 - inspecteurs
 - ingenieurs
 - afdeelingchefs
 - chefs van diensten
 - bestuurders van spoor- en tramwegen, luit-kolonel.
- geniesoldaat te klasse;
- korporaals;
- korporaals;
- sergeant;
- sergeant-majoor;
- 1e luitenant;
- kapitein;
- majoor;

Artikel 16.

- Aan de bovenstaande bepalingen is onderworpen:
- a. het personeel, dat na vaststelling dier bepalingen bij de staats-spoor- en tramwegen in Ned-Indië in dienst treedt.
 - b. het Europeesch personeel der particuliere spoor- en tramwegen, dat, na de vaststelling dier bepalingen daarbij in dienst tredende, het 18e levensjaar bereikt heeft en het 45e levensjaar nog niet is ingetreden.

- c. het Europeesch en inlandsch personeel der particuliere spoor- en tramwegen, hetwelk, niet vallende onder punt 6, zich vrijwillig wenscht te onderwerpen aan deze bepalingen gedurende den diensttijd van dat personeel bij de maatschappij, waartoe het behoort.

Artikel 17.

De bestuurders der staats- en particuliere spoor- en tramwegen zenden vóór of op den ten Januari van elk jaar aan de P.M.S.C. een opgave van het personeel op de onder hun beheer staande lijnen werkzaam, hetwelk ingevolge punt a en b van art. 16 aan deze bepalingen is onderworpen.

Personeel, dat, ingevolge punt c van art. 16 zich vrijwillig wenscht te onderwerpen aan deze bepalingen, doet daarvan mededeeling aan den bestuurder van den spoor- of tramweg, waartoe het behoort.

Deze bestuurder geeft daarvan kennis aan de P.M.S.C.

HET NIEUWE MATERIEEL DER SAMARANG- JOANA STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ.

Toen eenigen tijd geleden tengevolge van de sterke toename van het reizigersvervoer een belangrijke uitbreiding van het rijtuigpark der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij noodig was, werd tevens besloten tot de invoering van geheel nieuwe rijtuigtypen waardoor op de dikwijls vrij lange reizen langs de lijnen dezer maatschappij den reizigers meer gemakken konden geboden worden en bij de toenemende snelheid een rustiger rijden verzekerd was. Dientengevolge kunnen de rijtuigen dezer maatschappij nu in constructief opzicht in drie groepen onderscheiden worden, welke zoowel in hoofd-afmetingen en inrichting, als in bouw van onderstel en trucks sterk uiteenloopen; namelijk:

- I. de lichte rijtuigen met houten onderstellen, welke in 1882 bij de oprichting der maatschappij uitgezonden werden;
- II. de reeds belangrijk zwaarder gebouwde rijtuigen met geheel ijzeren onderstellen, welke omstreeks 1900 in dienst werden gesteld met bestemming voor de toen spoedig te openen berglijn Rembang-Blora-Tjepoe;
- III. de groote rijtuigen, welke thans in aanbouw zijn en gedeeltelijk reeds in gebruik werden genomen.

bedrijf gehezigd kunnen worden als volgrijtuigen. De tweede groep omvat de rijtuigen, welke tot dusverre het verkeer op de buitenlijnen bediend hebben en door hun steviger bouw voor grootere snelheid dan 15—20 K.M. per uur, waarmede de vroegere dienstregelingen opgezet waren, geschikt zijn. Deze zullen nu in de hoofdtreinen vervangen worden door rijtuigen van de derde soort, welke voor snelheden tot 45 K.M. per uur geschikt zijn.

TABEL A.

Overzicht van hoofdafmetingen en gewichten der
3 rijtuigtypen.

OMSCHRIJVING	Type I 1882	Type II 1900	Type III 1914
<i>AB-rijtuigen:</i>			
lengte tusschen de buffers	11,080 M.	11,810 M.	14,000 M.
breedte van de rijtuigkast	2,040 "	2,300 "	2,695 "
dienstgewicht	6,000 K.G.	10,000 K.G.	17,000 K.G.
aantal zitplaatsen	38	55	44
gewicht per zitplaats	158 "	182 "	386 "
<i>B-rijtuigen:</i>			
lengte tusschen de buffers	11,080 M.	11,810 M.	14,000 M.
breedte van de rijtuigkast	2,040 "	2,300 "	2,695 "
dienstgewicht	6,000 K.G.	9,800 K.G.	16,400 K.G.
aantal zitplaatsen	42	64	76
gewicht per zitplaats	143 "	153 "	246 "

Tabel A geeft een overzicht van enkele hoofdatmen en gewichten van de verschillende rijtuigtypen, waaruit de verzwaren van het materieel duidelijk blijkt, terwijl figuur 1 eveneens de toename der afmetingen illustreert.

Nog sterker komt zulks voor den dag bij een vergelijking van de constructie en gewichten der rijtuigtrucks; in onderstaande opgave is het gewicht der trucks vermeld zonder de wielstellen, doch met de draagpotten:



Figuur 1.
Rijtuigen der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij.

De onder I vermelde rijtuigen doen bijna uitsluitend dienst op de stadslijnen te Semarang en worden langzamerhand — zoodra de rijtuigkast vernieuwd moet worden — geheel omgebouwd, waardoor meer gerief voor de reizigers wordt verkregen en ze bovendien later in het electrisch

truck van rijtuigtype I	440 K.G.
II	930 "
III	1700 "

Terwijl de oudste rijtuigen afgeveerd worden met behulp van twee spiraalveeren boven elk der draagpotten

en de rijtuigen van het tweede type een bladveer hebben, rustende in een boven twee draagpotten bevestigd kanaal-ijzer, zijn de nieuwste rijtuigen drieboudig afgeveerd. Daartoe is bij deze boven elke draagpot een spiraalveer aangebracht, terwijl de wiegbeuren door een spiraalveer aan de zijplaten der trucks zijn opgehangen. De wiegveeren bestaan elk uit twee naast elkaar liggende dubbele bladveeren.

Plaat I geeft de constructie der nieuwe trucks weer, welke zoowel bij de rijtuigen als bij de postbagagewagens toepassing vinden; alleen zijn voor deze laatste de veeren wat zwaarder uitgevoerd. De zijplaten zijn vlak met een dikte van 16 m.M. en onderling verbonden door kanaal-ijzer N. P. 14 en 16 en L-ijzers N. P. 12; de verdere verstijving is verkregen door kanaal- en hoekijzers. Aan de geconstrueerde schamelbalken zijn de gietstalen schamelplaten en sleepstukken door bouten verbonden; de middellijn van den koningsspil bedraagt 50 m.M. De wiegveeren zijn buitenliggend; de daardoor verkregen breede oplegging bevordert het rustige rijden. De wiegbruggen zijn in het midden door een kanaalijzer gekoppeld. Elk wiel wordt aan twee zijden met ijzernen remblokken geremd. De scheenen, waartuschen de draagpotten geleid worden, zijn aan de zijplaten geklonken.

Voor alle rijtuigen gelden de volgende hoofdmetingen:

lengte tusschen de buffers	14,000 M.
" van het onderstel	13,100 "
" centerafstand der trucks	8,800 "
" radstand	2,000 "
" totale radstand	10,800 "
" middellijn der wielen op den loopcirkel	0,774 "
" vloerhoogte boven kopraai	1,000 "
" lengte van den rijtuigbak, uitwendig	11,600 "
" breedte	2,695 "
" hoogte inwendig	2,380 "

De bagagewagens zijn daarmede zooveel mogelijk in overeenstemming gehouden; door de grootere lengte van de wagenkast moest de breedte daarvan wat kleiner worden, zooals blijkt uit onderstaande opgave:

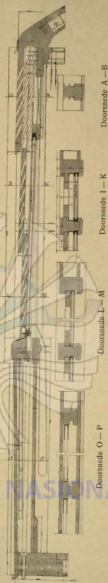
lengte van de wagenkast, uitwendig	13,100 M.
" breedte	2,340 "
" hoogte inwendig	2,440 "

terwijl ook het onderstel daarvan eenige afwijkingen vertoont van die der rijtuigen; beider onderstellen hebben een spanwerk.

Het remwerk is uitgevoerd met een handschroefrem; alle wielen worden aan beide zijden geremd.

Plaat II geeft de inrichting der AB-rijtuigen weer. De afdelingen der eerste en tweede klasse zijn gescheiden door de beide W.C.'s, waartusschen een afsluitbare doorloop.

De zijwanden (figuur 2) zijn voorzien van omlaagschuivende glasramen en omhoogschuivende tweedeelige jaloezieën. De ruiten in de eerste klasse, welke



Figuur 2.

Zijwand van de 1e klasse
der AB-rijtuigen

Schaal 1:10.

een breedte van 800 m.M. hebben, zijn gevat in koperen lijsten en worden door een contra-gewicht uitgebalanceerd. De ruiten der tweede klasse zijn smaller (600 m.M.) en in hout gezet. De ventilatie-openingen boven de vensteropeningen zijn aan de binnenzijde afgedekt met geperforeerd zinken plaat.

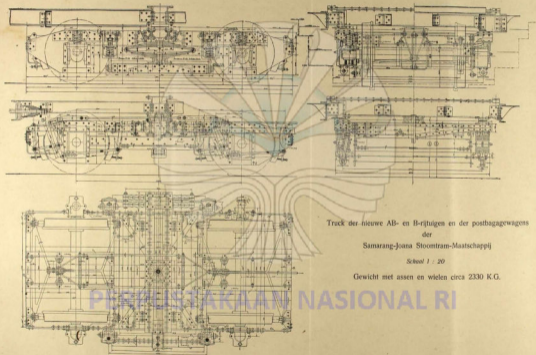
De zijwanden in de eerste klasse zijn gedeeltelijk met luicustra bekleed; het houtwerk is daar gepolitoerd. De tweede klasse is geheel met hout afgetimmerd en gelakt evenals de schrooofjes aan de buitenzijde van het rijtuig.

De bodem bestaat uit twee planken vloeren, waartusschen zaagsel voor geluid-demping; in de eerste klasse is de vloer met linoleum bedekt.

De zoldering is eveneens dubbel uitgevoerd als isolatie tegen de zonnewarmte. Het plafond wordt gevormd door platen, bestaande uit drie op elkaar gelijmde lagen hout, die geschilderd worden. De planken aan de buitenzijde zijn in het midden afgedekt met kiezellinnen, waarboven een dak van galvaniseerd golvend plaat-ijzer; aan de zijkanen met galvaniseerd ijzer.

De verlichting geschiedt met acetongas, gebrand in gewone speksteenbranders; aangebracht werden vijf lampen van 32 kaarsen lichtsterkte. Bovendien in elke W.C. een lamp van 15 kaarsen. De inhoud van het gasreservoir, dat aan het onderstel is opgehangen, bedraagt 2500 liter bij 10 atmosfeeren druk.

De ruimte in de eerste klasse is door lage klapdeuren (1,35 M. hoog) in twee compartimenten verdeeld. De zitplaatsen zijn gedeeltelijk als langs-, gedeeltelijk als dwarsbanken uitgevoerd. Ze zijn voorzien van staaldraadmatrassen

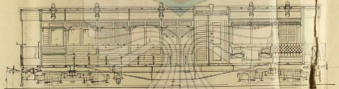
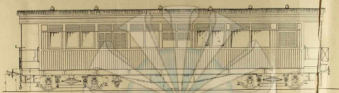


Truck der nieuwe AB- en B-rijtuigen en der postbagagewagens
der
Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij

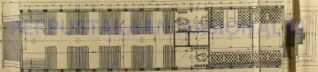
Schaal 1 : 20

Gewicht met assen en wielen circa 2330 K.G.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

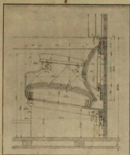


Deutengewicht 17.000 K.G.
1e Klasse 9 abtheilungen
2e „ 40

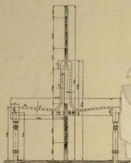


1e et 2e Classe (1890: 251-256)
dit
Semarang-Java Simonsen-Maschappi
Blatt 1 - 50

PERPUSTAKAAN NASIONAL



Figuur 3.
Zitbank in de 1e klasse der AB-rijtuigen.
Schaal 1:20.



Figuur 4.
Zitbank in de tweede klasse
der AB-rijtuigen.
Schaal 1:20.

TABEL B.

Overzicht van de afmetingen der zitplaatsen in de AB-rijtuigen.

OMSCHRIJVING	1e klasse	2e klasse
aantal zitplaatsen	9	40
breedte der zitplaatsen . . .	638 m.M.	500 m.M.
diepte	680 "	450 "
ruimte tusschen de banken	—	475 "
breedte doorloop	—	475-550 "
bodemoppervlak per reiziger	0.89 M. ²	0.41 M. ²

Voor elk der beide afdelingen is een W.C. aanwezig, waarvan de toegangsdeuren door een afsluitbare dienst-
gescheiden zijn (figuur 5—7). Voor de eerste klasse is bovendien een waschtafel, waarboven een spiegel, aangebracht. De closetpotten zijn aan de onderzijde afgesloten door een stoffklep, die door stangen in verbinding staat met de kraan der spoelleiding. Een afzonderlijke kraan geeft gelegenheid tot vulling der flesschen. Het water-

in rugleuning en zitting (figuur 3), bekleed met marrocoleder. De bagagenetten werden tegen de zijwanden aangebracht.

De tweede klasse wordt door de tusschenschotten der dubbele dwarsbanken, waarboven de bagagerakken bevestigd zijn, in compartimenten met doorloop in het midden verdeeld. Bij den ingang zijn twee banken langs de zijwanden in langsrichting aangebracht, ten einde wat meer ruimte bij de deuropening te verkrijgen. De zitting der banken bestaat uit houten strookjes (figuur 4).

De tabel B bevat eene vergelijking van de afmetingen der zitplaatsen, alsmede de ruimte per reiziger.

reservoir, dat zoowel door een pijpleiding terzijde van het rijtuig als door een opening in het dak gevuld kan worden, heeft een inhoud van 350 liter; het is boven den doorgang geplaatst. De wandbekleding is aan de onderzijde uitgevoerd met geëmailleerde tegels, terwijl de vloer met lood is afgedekt. Tuimelramen geven gelegenheid tot luchtverversing, zonder dat hinder van regens ondervonden wordt.

De constructie der B-rijtuigen, bestemd voor het vervoer van Inlanders, is op plaat III weergegeven, terwijl figuur 8 een afbeelding daarvan geeft. De W.C.-ruimte verdeelt het rijtuig in twee afdelingen van ongelijke grootte, waarvan een zoo nodig als vrouwencompartiment is te gebruiken.

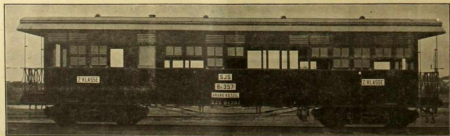
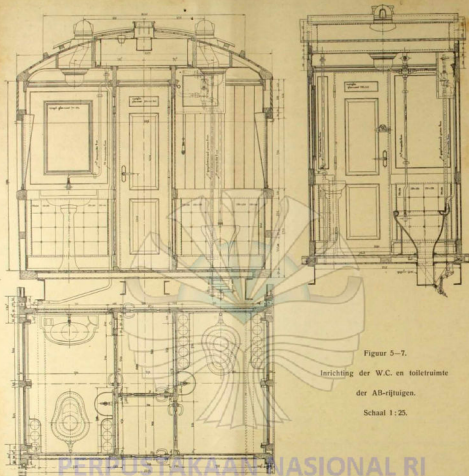
De zijwanden (figuur 9) zijn alleen van omhoogschuivende tweedeelige jaloeziën voorzien, heetgen het groote voordeel heeft dat inslag van regen tusschen de beschietingen der zijwanden geheel voorkomen is; aan het onderhoud komt zulks zeer ten goede. Om nu op regendagen bij gesloten jaloeziën toch licht in het rijtuig te krijgen, zijn de ventilatieopeningen boven de vensteropeningen afgewisseld met glastruilen; daartegenover zijn in de blindeering ruiten van bruin glas geplaatst. De binnenbetimmering is geheel van hout, gelakt met Chineesche lak (djettoh) evenals het uitwendige van het rijtuig. De constructie van bodem en zoldering is dezelfde als voor de AB-rijtuigen; evenwel zijn de driedek-houtpaneelen vervangen door planken, welke wit geschilderd zijn.

De verlichting geschiedt eveneens met acetongas, waarvoor vier lampen van 32 kaarsen en een van 15 kaarsen lichtsterkte zijn aangebracht. Het gasreservoir is van dezelfde afmetingen als bij de AB-rijtuigen.

Toegepast zijn dwarsbanken (figuur 10—11) met looppad in het midden, ten einde niet te veel zitplaatsen op één bank te krijgen; in de breedte van het rijtuig kunnen 2 + 3 personen plaatsnemen. De banken zijn

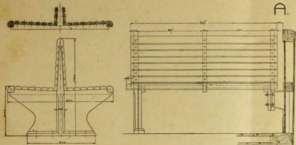


Figuur 9.
Zijwand der B-rijtuigen
(Inlanders).
Schaal 1:10.



Figuur 8.
 B-rijtuig voor het vervoer van Inlanders.

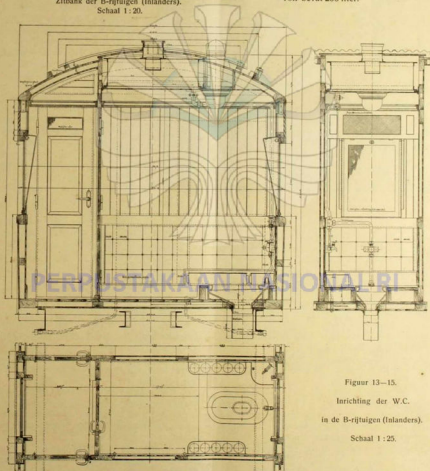
op korten afstand van de zijwanden geplaatst (figuur 11 bij A), teneinde alles beter te kunnen schoonhouden en ontsmetten.



Figuur 10—11.
Zitbank der B-rijtuigen (Inlanders).
Schaal 1 : 20.

Tabel C geeft eenige afmetingen der zitplaatsen en de ruimte per reiziger, terwijl figuur 12 een kijkje in het rijtuig geeft (zie pag. 96).

De closetruimte (figuur 13—15) is voorzien van een witglazuren pot van laag model geheel in lood gevat, dat met de vloerbekleding één geheel uitmaakt; verontreiniging van het houtwerk wordt daardoor voorkomen. Een spoelleiding met drukkraan geeft gelegenheid tot reiniging der pot. Echter moesten de flesschen met 't oog op diefstal vervangen worden door een ijzeren bakje, aan een ketting bevestigd; vulling daarvan geschiedt met behulp van een kraan voorzien van druksluiting. Wandbekleding en constructie der tuimelramen komen overeen met die der AB-rijtuigen; het waterreservoir bevat 200 liter.

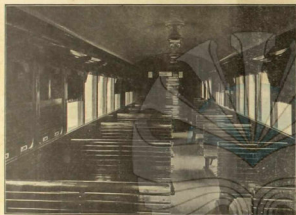


Figuur 13—15.
Inrichting der W.C.
in de B-rijtuigen (Inlanders).
Schaal 1 : 25.

TABEL C.

Overzicht van de afmetingen der zitplaatsen in de B-rijtuigen (Inlanders).

OMSCHRIJVING	2e klasse Inlanders
aantal zitplaatsen	76
breedte der zitplaatsen	410 m.M.
diepte	425 "
ruimte tusschen de banken	445 "
breedte doorloop	425-500 "
bodemoppervlak per reiziger.	0,34 M. ²



Figuur 12
B-rijtuig voor Inlanders.

Op plaat IV zijn de postbagagewagens afgebeeld. Een ruimte van 2,00 × 2,29 meter met afzonderlijke ingangen is voor den dienst der postrijen ingericht. De voor het vervoer van bagage ingerichte ruimte heeft aan elke zijde twee schuifdeuren, waardoor het laden en lossen der goederen op de halten kan bespoedigd worden. Aan het einde zijn twee hondenhokken aangebracht, waarboven ruimte bestaat voor het opbergen van den inventaris. Verlichting geschiedt door acetongas in drie lampen van 15 kaarsen lichtsterkte. De handels der schroefrem zijn aangebracht in de nabijheid der deuren.

Het dienstgewicht dezer wagens is 18.000 K.G. bij een laadgewicht van 10.000 K.G.; het bodemoppervlak der bagageruimte bedraagt 23,9 M².

Ten slotte zij vermeld dat de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwegmaterieel J. J. BEYNES te Haarlem leverde de onderstellen, trucks en al het ijzerwerk, de beslagdeelen enz., welke voor den bouw der bovenbeschreven rijtuigen en bagagewagens noodig waren. De opbouw geschiedde verder in de werkplaatsen der S.J.S te Semarang.

SEMARANG, 5—2—15

J. H. MÜLLER Jr., w. i.

VERSLAG DER STAATSSPOORWEGEN IN NEDERLANDSCH-INDIË OVER HET JAAR 1913.

Uit het algemeen overzicht van bovenvermeld uitgebreid verslag, dat ons eenige weken geleden werd toegezonden, nemen wij het volgende over.

In de organisatie van het beheer hadden gedurende het verslagjaar eenige wijzigingen plaats. De belangrijkste was, dat op den 1sten Januari 1913 eene nieuwe wijze van magazijnbeheer werd ingevoerd, welke als een voorbereidende maatregel tot invoering van de commercieele boekhouding bij het staatspoorweg bedrijf is te beschouwen. De bedoeling hiervan is het inzicht in het magazijnbedrijf meer volledig te maken, de controle te verscherpen en de administratie te vereenvoudigen.

Op 1 November 1913 werd de lijn Batavia—Buitenzorg van de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij, die ingevolge de bij wet van 20 Juni 1913 (Ned. Stbl. No. 285 — Ind. Stbl. No. 469) bekrachtigde, tusschen den Minister van Koloniën en den Raad van Beheer der Maatschappij gesloten overeenkomst, door Nederlandsch-Indië werd aangekocht, in bezit genomen en vanaf dien dag door den dienst der Staatsspoorwegen op Java geëxploiteerd.

Bij de overname deden zich geene bijzondere moeilijkheden voor; echter leverde de omstandigheid, dat het rollend materieel der Maatschappij niet in den koop was begrepen, in verband ook met de groote toeneming van het verkeer, ernstige moeilijkheden op.

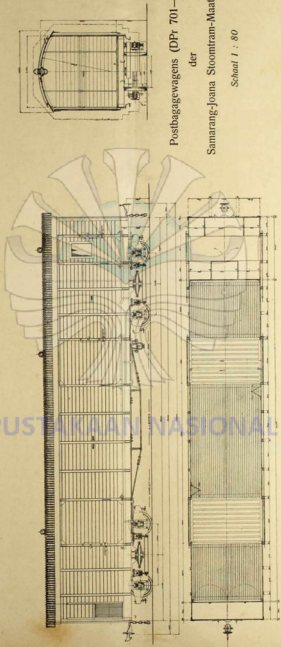
Van het bij de overname op de lijn Batavia—Buitenzorg dienstdoende personeel der Maatschappij is een deel der Europeesche ambtenaren, grootdeels van den Stationsdienst, in Staatsdienst overgegaan, terwijl het Indische personeel nagenoeg volledig werd overgenomen.

Voor den overgang van bedoeld personeel werden eenige speciale regelingen getroffen, die ten doel hadden dien overgang te vergemakkelijken.

De exploitatie van de overgenomen lijn werd op denzelfden voet als bij de Maatschappij voortgezet in afwachting van de gereedkomst en goedkeuring der verschillende groote werken, die in en om Batavia noodig zijn om tot eene rationeële exploitatie van de zoogenaamde ceintuurbaan en de daaraan aansluitende lijnen te kunnen komen.

De tijdens het beheer der Maatschappij op de overgenomen lijn van kracht geweest zijnde vervoersbepalingen en tarieven werden — behoudens enkele op uniformiteit met het overige Staatsnet gerichte wijzigingen — voorhands gehandhaafd.

Het vervoer op de overgenomen lijn bleef zich, voor zoover na te gaan, ook onder de Staatsexploïtatie ontwikkelen.



Postbagagewagens (DP: 701—708)

der

Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij

Schaaf 1 . 80

Dienstgewicht 18.000 K.G.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

zijde goederen werd een bedrag van f 2963072.64 geboekt, een aanzienlijk verschil opleverende met de volgens het voorafgaande jaarverslag vermelde som van f 2747159.47.

Dit verschil moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan de omstandigheid, dat vóór 1913 de prijzen der goederen uitsluitend berekend werden naar het bedrag hunner factuurwaarde, terwijl thans deze prijzen zijn berekend, met inbegrip van de daarop vallende kosten als zeevracht uit Nederland, spoorvracht in Ned.-Indië, laad- en losloonen enz.

Tenslotte vestigen wij de aandacht op het groot aantal grafieken en andere statistieken, welke als bijlagen het jaarboek vergezellen.

KORTE BERICHTEN.

JAPAN EN DE DUITSCHE SPOORWEGCONCESSIËN IN CHINA.
De *Nowoje Wremja* meldt uit Peking, dat de Japanse regering van China verlangt, dat de kort voor het uitbreken van den oorlog aan Duitschland verleende spoorwegconcessie Tsinanfu-Sinanfu aan haar wordt toegewezen. Deze concessie betreft de lijn van Tsinanfu naar den Peking-Hankauspoorweg en eene tweede lijn van Kaomi naar Hsytschoufu.

Ztg. d. V. d. E. V., 12—12—'14.

Atjeh-Stoomtram :

- a. TWEE EUROPEESCHE LOCOMOTIEF-MACHINISTEN, met het z.g.n. klein-ambtenaars- of gelijkwaardig diploma, tractement f 100 — f 200 's maands, vivresgelden à f 1.50 daags en kilometergelden, verder vrije woning (c.q. huishuur indemniteit ad f 20 's maands), vrije geneeskundige behandeling en medicijnen.
 - b. DRIE EUROPEESCHE PLOEGBAZEN L.w. één locomotief-monteur, één draaier en één rijtuigschilder. Tractement f 50 — f 145 's maands, verder vrije huisvesting, vrije geneeskundige behandeling en medicijnen.
- Voor verdere inlichtingen zich te wenden tot den Ingenieur van Tractie te Kota-Radja.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij :

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

Batavia-Electrische Tram-Maatschappij :

MAGAZIJNMEESTER. Vereischte: kennis van administratie.

Staatsspoorwegen-Oosterlijnen :

WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

Staatsspoorwegen-Westerlijnen :

LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN
FEBRUARI EN MAART 1915

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst Februari in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met Februari		Verschil in gulden	
	1914	1915	meer	minder	1914	1915	meer	minder
	S. S. O. L. (zonder Rambipoeđi-Poeger)	941.046	890.290	—	50.756	1.917.168	1.939.127	21.959
Rambipoeđi-Poeger	6.759	8.903	2.144	—	14.410	18.004	3.594	—
N. I. S.	605.448	560.000	—	45.448	1.205.017	1.170.000	—	35.017
D. S. M.	298.155	249.851	—	41.304	—	—	—	—
S. J. S.	175.700	154.100	—	21.600	365.900	344.500	—	21.400
O. J. S.	49.400	48.500	—	900	100.700	101.000	300	—
S. D. S.	40.600	36.000	—	4.600	83.000	79.200	—	3.800
S. C. S.	200.900	189.400	—	11.500	420.600	401.300	—	19.300
Atjeh Stoomtram	66.104	59.794	—	6.310	135.526	134.486	—	1.040
Malang S. M.	23.808	22.500	—	1.308	48.272	51.735	3.463	—
Modjokerto S. M.	13.569	12.389	—	1.180	27.587	24.799	—	2.788
Madoera S. M.	75.000	59.000	—	16.000	—	—	—	—
Probolinggo S. M.	15.100	11.696	—	3.404	27.740	24.465	—	3.275
B. E. T. M.	26.089	28.815	2.726	—	—	—	—	—
	Opbrengst Maart in gulden		Verschil in gulden		Totaal opbrengst tot en met Maart		Verschil in gulden	
	1914	1915	meer	minder	1914	1915	meer	minder
Malang S. M.	33.800	30.614	3.186	—	78.887	85.600	6.713	—
Modjokerto S. M.	14.852	12.297	—	2.555	42.439	37.095	—	5.344
Probolinggo S. M.	11.160	11.400	240	—	39.800	35.865	—	3.935
Pasoeroean S. M.	9.209	8.966	—	243	—	—	—	—
B. E. T. M.	25.910	26.435	525	—	—	—	—	—