

# INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE IN INDIË: P. J. D'ARTILLACT BRILL; Ir. M. C. VAN DEN BROEKE  
Ir. M. MIDDELBERG; Mr. J. A. R. C. TEN RAA



REDACTEUR IN HOLLAND: Ir. J. H. MÜLLER Jr.,  
(=GRAVENHAGE, VAN BLEISWIJKSTRAAT 145)

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

UITGEEFSTER:  
DRUKKERIJ  
J. D. DE BOER  
TEGAL

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

## INHOUD:

De reorganisatie van den Dienst der Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indië — De tramweg van Babat naar Djombang van de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij (*Vervolg*) — Het scheuren van een pijpenplaat bij een locomotief der S.C.S. — Bijzondere herstelling van een locomotiefketal in de centrale werkplaats der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij te Djocja — Eenige bladzijden Indische Spoorwegpolitiek II (Van particuliere tot Staatsexploitatie) Hoofdstuk II (*Vervolg*) — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

## DE REORGANISATIE VAN DEN DIENST DER STAATSSPOORWEGEN IN NEDERLANDSCH INDIË.

Het mag opvallend genoemd worden, dat groote, met hartstochten en vinnigheid omstreden vraagstukken, die dikke polemische stofwolken deden opwaaien — sommige als 't ware plotseling, andere meer geleidelijk van aanzien veranderen, omdat wordt ingezien dat de voor- en tegenstanders beide gelijk hebben, doch alleen de „waarheid“, waarvoor beiden strijden, van een verschildend standpunt beschouwen. Men heeft zich, in het midden der vorige eeuw, in Engeland, en ook in ons vaderland in Britsch- en Nederlandsch Indië, erg druk gemaakt over de vraag, aan welke spoorwijdte, in het afgetrokken beschouwd, de voorkeur behoorde gegeven te worden, bij den aanleg van ijzeren banen, om ten slotte tot de ervaring te komen, dat de hoofzaak is, dat in een zoo ruim mogelijk te stellen verkeersgebied overal dezelfde spoorwijdte wordt toegepast, terwijl van ondergeschikt belang is, of die wijdte wat meer of wat minder bedraagt. De vraag „staats- of particulier bedrijf voor spoorwegen?“ is ten slotte gebleken, er veel meer eene te zijn van commerciële opvattingen, inzichten inzake het begrip persoonlijke vrijheid en volkstemperament, dan een langs dialectischen weg door redeneering voor alle denkbare gevallen oplosbare kwestie. De overtuiging, elders reeds verkregen, dat in een reeks gevallen het probleem behoort

te worden gesteld als: „particulier bedrijf met deelname van den staat“, begint ook in deze landen door te dringen, en zal, naar op goede gronden mag worden verwacht, het uitgangspunt vormen voor den aanleg van spoor- en tramwegen op de Buitenbezittingen.

Een teekenend voorbeeld van veeljarig wikkelen en wegen of het beter ware op het eene dan wel op het andere been te staan, met aan het einde het resultaat, dat men vermoedelijk verstandig zou doen beide beenen als steun te gebruiken, levert de geschiedenis van de organisatie onzer Indische Staatsspoor- en Tramwegen. Toen in 1875 tot den aanleg van Staatsspoorwegen besloten was, begon men met een gecentraliseerde beheer onder een krachtig, met ruime bevoegdheden uitgerust hoofd — om 13 jaren later in 1888, met centralisatie over te gaan tot decentralisatie, daarbij het zwaartepunt van het beheer van Batavia naar eenige punten langs de lijnen overbrengende. In 1898 begon ernstige twijfel op te komen, of men niet op den verkeerdsten weg was en werd een periode van *deliberatie* ingeluid, die in 1906 overging in die der *reorganisatie*, geleidelijk voerende tot het kortelings aangevangen tijdperk van „centraal beheer voor alle onderdeelen, die van „uit één gezichtspunt bezien moeten worden, met ruime „specialisatie en zoo groot mogelijke zelfstandigheid van „plaatselijke organen“. Het loont de moeite, een weinig nader op den geschetsen wordingsgang in te gaan, waarmede ik niet beter men te kunnen beginnen dan door de woorden aan te halen, met welke een uitnemend deskundige den loop der gebeurtenissen van 1875 tot 1888 in enkele trekken schetste:

„In 1875 werd“, aldus de bedoelde deskundige „bij den aanvang van den staatsaanleg van spoorwegen aan den Hoofdingenieur, wien de organisatie en leiding van dezen nieuwen tak van staatsdienst werd opgedragen, een groote mate van zelfstandigheid verleend, welke zelfstandigheid behouden bleef toen uit den aanlegdienst een Dienst der Staatsspoorwegen ontstond, waarvan de leiding aan een Inspecteur-generaal was opgedragen.

„Over de doelmatigheid van die regeling voor dien tijd bestaat slechts ééne meening. Algemeen waardeert men de wijze waarop door den eersten Chef van den Dienst der Staatsspoorwegen, D. MAARSCHALK, de aanleg is georganiseerd, de eenheid, die daarbij werd verkregen in de wijze van ontwerpen, van uitvoeren en van administratief beheer. Niemand twijfelt er aan dat, indien de aanleg beschouwd ware als een serie gewone ingenieurswerken, die ieder voor zich ressorteerden onder de algemeene leiding van het technische Departement der Burgerlijke Openbare Werken, een zoo doeltreffende gang van zaken niet verkregen zou zijn geworden. Ditzelfde geldt, schoon in mindere mate, van den aanvang der exploitatie. Ook hier moest voor een goeden opzet gezorgd worden, voor eenheid van beginselen en in de uitvoering daarvan.

„Toen echter de op meerdere punten op Java aangevangen aanleg werd beperkt tot een enkele lijn en er zelfs geen zekerheid bestond, dat de aanleg op dat peil zou blijven, toen tevens de dienst der exploitatie door een volledig stel, doeltreffend gebleken dienstvoorschriften en reglementen als goed georganiseerd beschouwd mocht worden, toen veranderden de zich voordoende aangelegenheden van aard en beteekenis.

„Niet alleen werd de aanleg\* bijzaak, de exploitatie hoofdzak, maar bij de laatste trad meer en meer het lokaal belang op den voorgrond. Men had te maken met 3 geheel op zich zelf staande en in zeer uiteenlopende omstandigheden verkeerende exploitatiekringen, t.w. de Oosterlijnen, bestaende uit de lijnen van Soerabaja naar Solo en naar Probolinggo, met zijtakken van Kertosono naar Bitar en van Bangil naar Malang; dan de lijn Djokja—Tjilatjap met zijtak naar Poerwodjoro en eindelijk de Westeralijnen, bestaende uit de lijnen Buitenzorg—Tjilatjap en Batavia—Priok. Het werd toen aan een goeden gang van zaken bevorderlijk geacht om de exploitatiechefs, die aan het hoofd van ieder der exploitatiekringen stonden, vrij groote bevoegdheden te geven en dan scheen het overbodig om tusschen den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken enerzijds en die exploitatiechefs, alsmede den eenigen resteerenden aanlegchef anderzijds, nog een tusschenpersoon met zelfstandige bevoegdheid te handhaven.

„Bij besluit van 18 Februari 1888 No. 1 werd dan ook de organisatie gewijzigd in dien zin, dat de dienst der Staatsspoorwegen als zelfstandige diensttak werd opgeheven, de aanleg- en exploitatiechefs rechtstreeks ondergeschikt werden gemaakt aan den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, bij wien de algemeene leiding berustte en die in de uitoefening van die taak werd bijgestaan door het personeel eener nieuw gevormde afdeling Spoor- en Tramwegen en Stoomwezen van zijn departement, aan welker hoofd de vroegere Inspecteur-generaal stond, wien thans de titel van Hoofdspecteur der spoorwegdiensten en van het stoomwezen werd toegekend.

„Wellicht zou de organisatie van 1888 beter aan de verwachtingen beantwoord hebben, indien de spoorwegen

„op Java zich inderdaad hadden ontwikkeld in het langzame tempo, dat men zich destijds blijkbaar dacht. De omvang van den toekomstigen aanleg dacht men zich zoó klein, onzeker en wisselvallig, dat slechts met tijdelijk personeel gewerkt zou mogen worden; voor den exploitatiedienst stelde men zich eene ontwikkeling voor, die zich grootendeels binnen de eenmaal vastgestelde grootelijnen zou kunnen voltrekken.

„De werkelijkheid is anders geweest.

„Al spoedig deed zich de behoefte aan verdere uitbreiding van het net in verhoogde mate gevoelen. Van vermindering van den aanleg was geen sprake en met den voortgang van den aanleg stegen ook lengte en beteekenis der exploitatiekringen. In het decennium van 1888 tot 1898 verdubbelde niet alleen de lengte der in exploitatie zijnde lijnen nagenoeg, maar was hetzelfde het geval met hunne opbrengst. Bovendien veranderde ook het karakter van het verkeer in zoverre, dat de exploitatiekringen, die in 1888 nog 3 nagenoeg geheel op zich zelf staande deelen vormden, met elkander in verbinding werden gebracht, eensdeels door den aanleg der lijn Preanger—Tjilatjap, die eind 1894 voor het publiek werd opengesteld en die de lijn Djokja—Tjilatjap met de overige Westeralijnen verbond, anderdeels door den aanleg van de 3e rail op het baanvak Djokja—Solo, welke krachtens de in 1895 tusschen het Gouvernement en de N.I.S. Mij. gesloten overeenkomst tot stand kwam en doorgaand verkeer tusschen Ooster- en Westeralijnen mogelijk maakte.

„Door dit alles deed zich de behoefte aan eene krachtige en stelselmatige leiding van het spoorwegbedrijf in zijn geheel in veel sterker mate gevoelen, dan men zich aanvankelijk had voorgesteld. De eenheid van opzet en beginselen, die vóór 1888 verkregen was, dreigde verloren te gaan. De vaste besturende hand, die zorgt dat de verschillende onderdeelen op gelijk peil blijven en op doeltreffende wijze bij elkaar aansluiten, ontbrak. Een deskundig leider, die tijdig de maatregelen weet te treffen, die met het oog op de toekomstige ontwikkeling van het bedrijf genomen moeten worden, die het zoo noodig daartoe in nieuwe banen weet te leiden, was niet aanwezig. De exploitatie- en aanlegchefs hadden ieder voor zich een veel te beperkt arbeidsveld en daarmede een te kleinen gezichtskring om aan die eischen te kunnen voldoen. De Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, die hun directe chef was, was geen vakman, terwijl de aard van zijn ook overigens steeds meer omvattenden werkkring hem geen gelegenheid liet, zich van de directe nooden en behoeften van het aan zijne algemeene leiding toevertrouwde, zich zoo snel ontwikkelende spoorwegbedrijf volledig op de hoogte te stellen en te houden. Dat ook de Hoofdspecteur daartoe niet het geschikte orgaan was, meen ik niet beter te kunnen toelichten dan door aan te halen de zoo pakkende woorden, waarin de toenmalige titularis Th. M. G. RUIJS in een nota van 14 November 1898 zijn oordeel kenbaar maakte:

„Concludeerende, zegt de Heer RUIJS, is het dus mijne meening, dat door den Hoofdspecteur der spoorwegdiensten te maken tot een niet inspecteerend, met niemand

„correspondeerend, nimmer decideerend en een uitsluitend den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken adviseerend ambtenaar, de tegenwoordige organisatie gemakkelijker aanleiding kan geven tot een slapper centraal beheer van den dienst der Staatsspoorwegen, dan met het oog op de hoogst noodzakelijke eenheid, die tusschen de verschillende onderdeelen van den dienst dient gehandhaafd te blijven, wenschelijk is te achten”.

Wijziging dus van den bestaanden beheersvorm, die geleidelijk meer op den voorgrond tredende leemten vertoonde, was noodzakelijk: de vraag was slechts, welke richting daarbij behoorde te worden ingeslagen; de gedachtenwisseling daarover heeft een achttal jaren in beslag genomen, de kwestie werd met vaderlandsche grondigheid van alle kanten bekeken, vakmannen van elders werden geraadpleegd en hun raadgevingen aan de mogelijkheid van aanpassing aan de Indische toestanden getoetst.

In een nota, gedateerd 11 Januari 1901, ontwikkelde de Heer RUIJS, die, na zijn optreden in 1898 als Hoofdspecteur der Spoorwagendiensten en van het Stoomwezen de hangende kwestie in bizonderheden had nagegaan, nogmaals uitvoerig zijn denkbeelden; men vindt in die nota reeds de grondslagen terug, waarop de tegenwoordige organisatie is opgebouwd. Algeheele zelfstandigheid van het staatsspoorwegbedrijf, onder de algemeene leiding van den Directeur der B.O.W. op gelijken voet als b.v. de Post- en Telegraafdienst, en insluitende het volledig beheer, door den Hoofdspecteur, van opname, aanleg en exploitatie van Staatsspoorwegen; verder wordt de wenschelijkheid bevestigd van het vereenigen in één corps van de personeelen van aanleg en exploitatie, die nog steeds als afzonderlijke organisaties bestonden, terwijl ten slotte de dienst der Staatsspoorwegen belast behoorde te blijven met het toezicht op aanleg en exploitatie van particuliere spoor- en tramwegen en met dat op de uitvoering der ordonnantie nopens het stoomwezen. De Heer RUIJS kon zich echter niet losmaken van de gedachte, dat onmiddellijk onder den, het algemeene beheer voerenden Hoofdspecteur, de afzonderlijke exploitatiekringen onder leiding van met belangrijke bevoegdheden toegeruste hoofdambtenaren, behoorden te worden gehandhaafd, die den dienstchef inzonderheid van het dagelijksche commercieel-technische gedeelte der exploitatie zouden moeten ontlasten.

Het is nu om dit laatste punt, dat in de eerstkomende jaren de strijd draait. Over de vraag, of aan de bevoegdheden van den Hoofdspecteur belangrijke uitbreiding behoorde te worden gegeven, waren alle partijen, ook de onderscheiden, elkander opvolgende Directeuren der B.O.W. het vrijwel eens, terwijl meningsverschil bleef bestaan over de rol, die in de aldus naar boven afgeronde organisatie aan de beide exploitatiekringen te Bandoeng en Soerabaia behoorde te worden toebedeeld. Over deze kwestie sprak zich al dadelijk bij zijn optreden de Heer SCHAAPFMA uit, die den Heer RUIJS in 1902 als Hoofdspecteur opvolgde; hij beval als meest wenschelijken bedrijfsvorm een organisatie aan, waarbij de Ooster- en Westertijnen werden vereenigd en het beheer werd gelegd

in de handen van een „Directeur”, bijgestaan door Hoofdingenieurs voor de 2e en 3e afdelingen en van een Hoofdspecteur voor de 4e afdeling. Deze Directeur, aan wien als standplaats Bandoeng ware aan te wijzen, behoorde dan echter te worden ontheven van zijn bemoeiingen met het behandelen van concessieaanvragen en het toezicht op de particuliere spoor- en tramwegen en het stoomwezen, waarmede een afzonderlijke afdeling van het Departement der B.O.W. diende te worden belast.

Het valt te betreuren, dat de door den Heer SCHAAPFMA aangegeven denkbeelden, die, wat den grondvorm aangaat de thans ingevoerde regeling vrijwel insluiten, nog eenige jaren noodig hebben gehad om bij alle betrokken partijen als juist te worden erkend. De toenmalige Directeur der B.O.W., de Heer J. E. DE MEYER, toch kon zich met die denkbeelden, met name wat de opheffing der afzonderlijke exploitatiekringen aangaat, niet vereenigen en zijn opvolger, de Heer MENSINGA, achtte het derhalve in verband met de elkander tegenstrevende adviezen van den afgetreden Departementschef en den Hoofdspecteur gewenscht, het gevoelen in te winnen van „erkende toongevers” op het gebied der spoorwegexploitatie, als hoedanig werden uitgezocht de Heeren G. A. A. MIDDELBERG, J. L. CLUYSENAAR, R. VAN HASSEL en J. TH. GERLINGS.

De door deze deskundigen genite meeningen loopen, voor wat de drie eerstgenoemden aangaat, in hoofdzaak evenwijdig: zij bepleiten de noodzakelijkheid van gecentraliseerd beheer voor de Staatsspoorwegen, terwijl de Heer GERLINGS het vervoer op Java in hoofdzaak van localen aard en van geringe intensiteit achtte, waaruit dan de noodzakelijkheid van meerdere bedrijfsseenheden van niet te grooten omvang zoude volgen. Nadat ten slotte ook de Heer van STIPRIAAN LUISCIUS, toenmaals nog Hoofdingenieur der Spoorwegen bij het Departement der B.O.W., zich voor den beheersvorm, waarbij de leiding in één hand ligt, had uitgesproken, had het sinds 1888 verlaten beginsel opnieuw gezegevierd, en kon tot de wederinvoering daarvan worden overgegaan; deze periode kan gezegd worden te zijn ingegaan met het optreden als Hoofdspecteur der Spoor- en Tramwagendiensten van de in de laatste plaats genoemde autoriteit in het jaar 1906; bij Gouvernementsbesluit van 25 September van dat jaar No. 41, werd de dienst der Staatsspoorwegen als zelfstandig bedrijf in eere hersteld en een instructie voor den chef vastgesteld, waarin hem zeer ruime bevoegdheden werden toegekend; opnamen, aanleg, uitrusting en exploitatie van Staatsspoor- en Tramwegen werden onder zijn leiding gesteld; als chef der Afdeling Spoor- en Tramwegen van het Departement werden hem daarbij mede toevertrouwd de behartiging van de aangelegenheden der particuliere spoor- en tramwegen en de behandeling van concessieaanvragen, zoomede die van den dienst van het Stoomwezen; daarbij bleef de Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust voorhands van zijn bemoeiingen uitgesloten.

Hiermede was de eerste schrede gezet in de richting, die, in de volgende 11 jaren stap voor stap gevolgd, ten slotte zou leiden tot de vaststelling der thans van kracht

zijnde organisatie. Belangrijke bezwaren waren nog te overwinnen, Alvorens de tijden daarvoor rijp konden geacht worden, terwijl de omstandigheid, dat kort na het optreden van den Heer VAN STIPRIAAN de bekende „inzinking” van Java plotseling overging in een hoogconjunctuur, er mede toe bijdroeg om alle aandacht te vestigen op de noodzakelijkheid om het met sprongen toenemende vervoer meester te blijven, waardoor de algeheele omvorming van het bedrijf de eerste jaren nog moest blijven rusten. Toch werd het doel nimmer geheel uit het oog verloren, zooals blijkt moge uit de hieronder aangeestipte gebeurtenissen, die elk voor zich een mijlpaal op den af te leggen weg daarstellen.

De nieuw opgetreden Hoofdingspecteur begon met het aanstellen op zijn bureau van een hoofdambtenaar voor elk der 4 exploitatieafdeelingen, terwijl ook overigens de besetting zoodanig werd uitgebreid, dat bemoeijing met tal van zaken, waaraan vroeger door 't centraalbeheer geen aandacht kon worden geschonken, mogelijk werd; daarop volgde in 1909 als tweede stap de vaststelling van het Gouvernementsbesluit van 29 April No. 6, Stb. No. 258, waarbij de corpen van opname, aanleg en exploitatie tot een geheel werden vereenigd, de bezoldigingen herzien en ook de inwendige organisatie door het scheppen van eenige nieuwe betrekkingen gewijzigd. De afzonderlijke exploitatiechefs te Bandoeng en Soerabaia bleven voorshands gehandhaafd; wel was, zooals reeds vermeld, de Heer VAN STIPRIAAN een voorstander van de samensmelting van Ooster- en Westertijnen onder één-hoofdelijke leiding, doch die behoorde naar zijn meening eerst te worden doorgevoerd nadat een staf van nieuw personeel zou zijn aangekweekt, in staat om de taak der adjunctchefs, doch dan belangrijk verzaard, en met uitbreiding van de bestaande bevoegdheden, over te nemen; voor een zóó ingrijpenden maatregel werd de tijd in 1909 nog niet rijp geacht.

Inmiddels was op 1 Januari 1908 het nieuwe Departement van Gouvernementsbedrijven opgericht en daaraan met ingang van 1 Juli 1909 de dienst der Staatsspoorwegen toegevoegd; de met dezen maatregel gepaard gaande afscheiding van het Departement der B.O.W. strekte zich echter niet uit tot den dienst van het Stoomwezen, die onder de leiding van een Hoofdingenieur gesteld, bij dit departement bleef ingedeeld.

Het is duidelijk, en men ontveinsde zich zulks ook niet, dat met de in 1909 ingevoerde regeling van het beheer slechts een overgangstoestand was geschapen; die regeling, in verband met de ruime bevoegdheden, reeds bij de instructie van 1906 aan den Hoofdingspecteur toegekend, moest er op den duur toe voeren, dat de eigenlijke bedrijfsleiding zich van Bandoeng en Soerabaia naar Weltevreden verplaatste: in toenemende mate deed zich de invloed van het hoofdbureau op den dienst op de lijnen gelden: een reeks van aangelegenheden, vóór-dien door de plaatselijke bedrijfsleiders zelfstandig tot oplossing gebracht, moest, in het kader der nieuwe regeling, aan den hoofdingspecteur ter beslissing worden voorgelegd, en zulks ongetwijfeld met uitnemende

resultaten. Onderscheiden zaken van het grootste belang — personeele aangelegenheden, signaalwezen, behandeling van reizigers en goederen enz. — werden niet meer, zooals vroeger, ten nadeele van een goeden gang van het organisme, uit twee gezichtspunten bezien, doch door den Hoofdingspecteur voor het geheele net op eenvormigen voet geregeld. Gestadig groeide, door deze langzame omzetting, de invloed van het hoofdbureau en nam die van de exploitatiechefs af; daarmede ging een voortdurende uitbreiding en differentieering van werkzaamheden te Weltevreden hand in hand. Zoo werden boven en behalve de vier afdeelingen, die zich inzonderheid met de leiding van de exploitatie bezighouden, achtereenvolgens afzonderlijke bureaus ingericht voor: a. de voorbereiding van belangrijke constructieve werken en de geregelde contróle van bruggen en bovenbouw; b. de uitwerking van de plannen ter verbetering van de spoorwegtoestanden in en om Batavia en Soerabaia; c. de bestudeering van het vraagstuk der benutting van de op Java en de Buitenbezittingen beschikbare waterkrachten; d. opname en aanleg van nieuwe lijnen.

Nadat op deze wijze een bruikbaar centraal beheersapparaat was geschapen, kon men het in 1915 erop wagen een tweetal maatregelen te nemen, aanvankelijk als proef, die zouden moeten bewijzen, dat men met de reorganisatie op den goeden weg was en de onderbouw stevig genoeg, om daarop de nieuwe bedrijfsconstructie te doen rusten. In Mei van dat jaar vertrok de exploitatiechef der Oosterlijnen met verlof naar Europa en werd besloten dien hoofdambtenaar niet te vervangen, terwijl in Augustus een afzonderlijke dienst van Weg en Werken voor de Ooster- en Westertijnen te zamen met Weltevreden als zetel werd ingesteld, aan de hand van een ontworpen „voorloopige regeling”. Nadat gebleken was, dat aan de beide ingevoerde wijzigingen geen nadeelen, doch daarentegen een belangrijke reeks voordeelen verbonden was, werd in 1916 ook de afzonderlijke exploitatiedienst der Westertijnen opgeheven en kon de tijd rijp worden geacht, om nu ook den laatsten stap te doen, en alle Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch Indië in hun geheel in één organisatie onder te brengen: een beknopte omschrijving van deze organisatie, die op 1 November 1917 volledig haar beslag kreeg, moge hier volgen.

Met de leiding is belast het „Hoofd van den Dienst der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch Indië”. Zooals de naam reeds aanduidt omvat de bevoegdheid van het Hoofd slechts het beheer der van staatswege aangelegde of aan te leggen ijzeren banen, terwijl het toezicht op aanleg en exploitatie van particuliere spoor- en tramwegen en de concessioneering daarvan, vóór-dien steeds een onderdeel van de taak van den Hoofdingspecteur, thans onder de algemeene leiding van den Directeur van Gouvernementsbedrijven is gelegd in handen van een afzonderlijk daartoe geschapen „Dienst van het Toezicht op de Spoor- en Tramwegen”, nader bij Gouvernementsbesluit van 30 Juli 1917 No. 42, Staatsblad 322, geregeld; ook het bureau „Waterkrachten” is thans op zichzelf gesteld. Het ligt in de bedoeling de



werkzaamheden ten behoeve van het bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen met inbegrip van de daartoe behorende nevenbedrijven op den duur in 6 dienstvakken te verdeelen, terwijl voorloopig, bij wijze van tijdelijken maatregel, enkele onderdeelen, die op dit oogenblik nog sterk op den voorgrond treden, doch waarvan verwacht kan worden, dat ze later bij een der andere dienstvakken kunnen worden ondergebracht, als afzonderlijke bureaux blijven bestaan.

Tot de bedoelde 6 dienstvakken behooren:

1. de administratieve dienst;
2. de dienst van weg en werken;
3. de dienst van tractie en materieel;
4. de dienst van beweging en handelszaken;
5. de dienst van eenvoudige lijnen;
6. de dienst van opname, terwijl daarnevens bestaan:
7. de dienst van constructie en bruggenbouw;
8. de dienst van uitbreiding en bouwkundige zaken;
9. de dienst van lijnaanleg.

De hoofden van elk dezer dienstvakken zijn te Weltevreden gevestigd; elke dienst is wederom verdeeld in verschillende afdelingen, aan welke onder leiding van den dienstchef een onderdeel van de te vervullen taak is toegewezen. De Ooster- en Westerlijnen zijn opgeheven, terwijl het geheele Javanet, met uitzondering van de normaalsporige tramlijnen in den Oosthoek, verdeeld is in 7 „inspectie-afdeelingen”, met de leiding waarvan zijn belast:

een Eerstaanwend Ingenieur van Weg en Werken;  
 een Eerstaanwend Ingenieur van Tractie;  
 een Inspecteur (of Adjunct-Inspecteur) van het Vervoer, aan wie telkens een gezamenlijke staafplaats is aangewezen en wel te Weltevreden (Mr. Cornelis), Cheribon, Bandoeng, Poerwokerto, Madioen, Soerabaya en Djember.

Onder de „Eenvoudige lijnen” vallen alle Staatslijnen op de Buitenbezittingen, de zoeoven genoemde normaalsporige tramlijnen en in den Oosthoek, zoodaede de landsautomobioldiensten. Ter verzijding van een doelmatig beheer is dit dienstvak in 8 afzonderlijke exploitatiekringen verdeeld, omvattende:

1. de Atjehram;
2. de Spoorwegen ter Sumatra's Westkust;
3. de tramlijnen in Palembang;
4. de tramlijnen in de Lampongs;
5. de tramlijnen Madioen—Ponorogo, Babat—Djombang en Krian — Gempolkerep;
6. de autodienst in Benkoelen;
7. " " Palembang;
8. " " " ter Sumatra's Westkust.

Ten slotte is ook de dienst van lijnaanleg voor wat het buitenwerk betreft, in eenige uit den aard der zaak veranderlijke kringen verdeeld.

Overzichtelijk daargesteld ziet de organisatie er uit als hieronder aangegeven:

**DIRECTEUR VAN GOVERNEMENTSBEDRIJVEN**  
**HOOFD VAN DEN DIENST DER STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN (SECRETARIS).**

ADMINISTRATIEVE DIENST	DIENST VAN WEG EN WERKEN	DIENST VAN TRACTIE EN MATERIEEL	DIENST VAN BEWEGING EN HANDELSZAKEN	DIENST VAN EENVOUDIGE LIJNEN	DIENST VAN OPNAME	DIENST VAN CONSTRUCTIE EN BRUGGEN- EN BOUW	DIENST VAN UITBREIDING EN BOUWKUNDIGE ZAKEN	DIENST VAN LIJNAANLEG
Personeel	Beheer	Tractie	Algemeene zaken	Beheer	Beheer	Beheer	Beheer	Beheer
Financiën	Onderhoud, herstelling en vernieuwing	Materieel	Treindienst	Comptabiliteit	Opname	Bruggenbouw	Uitbreiding	Aanleg
Algemeene zaken	Uitbreidingswerken	Werkplaatsen	Handelszaken	Exploitatie		Bovenbouw	Bouwkundig kantoor	
	Signalwezen	Comptabiliteiten algemeene zaken	Stationsdienst	Exploitatiekringen		Aanschaffingen	Buitenwerk	Aanleglijnen
	Onderafdeelingen (sectoren)	Onderafdeelingen (werkplaatsen en cupoos)	Onderafdeelingen (inspectien)					

N.B. De onderstreepte instanties zijn langs de lijnen verspreid.

De geschetste organisatie gaat uit van de gedachte, dat een modern staatsspoorwegbedrijf, wil het zijn juiste plaats innemen in het economische kader der gemeenschap, zich steeds aan elke omvorming van die gemeenschap aanpassen, behoort geleid te worden langs vaste lijnen en met een open oog voor te verwachten nieuwe behoeften en eischen en dat het juiste inzicht in die behoeften en eischen slechts kan verkregen worden door voortdurende nauwe samenwerking tusschen enerzijds, een het geheele terrein overziend centraal bestuur, beschikkende over de noodige middelen om zijn taak met goed gevolg te vervullen, en anderzijds zooveel mogelijk zelfstandige beheerseenheden op de belangrijkste knooppunten van het verkeer. *Centralisatie* dus van de algemeene leiding, bij zoover mogelijk doorgevoerde *decentralisatie* van de organen. Aldus opgevat, bevat de organisatie de elementen, noodig voor een goed en vlot bedrijf, ook bij mogelijke sprongwijze ontwikkeling in de toekomst.

Men zal echter, naar onze meening, steeds den opzet waarvan werd uitgegaan, goed in het oog moeten houden. Het wil ons namelijk toeschijnen, en het zal ook wel geen betoog behoeven, dat het succes der nieuwe bedrijfsregeling in niet geringe mate afhankelijk zal zijn van de doelmatige samenwerking, van den aanvang af, tusschen het Hoofdbureau enerzijds, en de onderscheiden kringen en inspecties anderzijds; men zal er, na eenig voelen en tasten, ongetwijfeld in slagen den juiststen middenweg te vinden, tusschen het regelend en besturend ingrijpen van het hoofdbureau enerzijds en de vrijheid van gestie, die de inspectieafdeelingen en exploitatiekringen zullen behoeven, om met opgewektheid en een minimum van wrijving hun taak te vervullen; met de wijze van samenwerken van Batavia met de buitenliggende ambtelijke eenheden, die de voelhorens van het bedrijf vormen, schijnt ons de gezondheid van het geheele organisme in nauw verband te staan. Hier rust, naar ons voorkomt, op het centrale beheer een niet gemakkelijke taak — te weten, wáár de teugels moeten worden aangehaald en wáár men beter doet ze te vieren; en te veel van één van deze beiden zou den goeden loop van zaken kunnen schaden.

Slaagt men er in, en daarop bestaat de meest gegronde hoop, de hier aangeduide klip te omzeilen, dan zal de reorganisatie der Staatsspoorwegen, aangepast aan de eischen van een groeiend verkeer, en genoegzaam verkrachtig en buigzaam, om zich naar toekomstige toestanden te voegen, naar onze meening blijken te voldoen en aan de in de eerstkomende decennia aan haar te stellen vorderingen kunnen beantwoorden; men zal daarbij in de eerste jaren ongetwijfeld moeten blijven in de lijn van wat is verkregen, en de aandacht voortdurend op de innerlijke volmaking van het bedrijf als werkzaam en gevoelig verkeersinstrument gevestigd moeten houden; waarbij het waarschijnlijk raadzaam zal zijn niet meer dan noodzakelijk is te vervallen in nieuwe profnemingen, alvorens het bedrijf een min of meer vastev vorm heeft aangenomen en langs eenigszins afgepaalde wegen van traditie en routine verloopt. In dit verband zoude het wellicht te wenschen zijn, dat de verplaatsing van den dienst naar

Bandoeng, hoe noodzakelijk overigens met het oog op den gezondheidstoestand van het Staatsspoorpersoneel, en hoezeer bevorderlijk aan de opgewektheid, waarmede dit zijn taak zal vervullen, nog eenige jaren op zich zal laten wachten. Wat betreft die verplaatsing mag niet vergeten worden, dat tegenover het voordeel der meer centrale ligging van het bedrijfscentrum ten opzichte van het net het nadeel staat, dat een belangrijke afstand wordt gelegd tusschen het spoorwegbestuur en de haven van Java, die als in- en uitgangspoor van nagenoeg de geheele deze landen bevarende buitenlandsche scheepvaart dient. In verschillende Engelsche koloniën hecht men aan een voortdurend en levendig contact tusschen de overzeesche scheepvaart en het spoorwegbestuur, zulks naar ons toeschijnt op goede gronden, groote waarde. Het wil ons voorkomen, dat men goed zal doen, ook ná de, in menig opzicht wenschelijke verplaatsing van den bestuurszetel naar de hoogvlakte, dit belangrijke punt in het oog te houden door er naar te streven voortdurend voeling te blijven houden met den zetel van handel en bankwezen, die Batavia wel altijd zal blijven, ook al zou de geheele regeeringsmachine, met den Volksraad inclusief, naar Bandoeng worden overgebracht.

M. M.

## DE TRAMWEG VAN BABAT NAAR DJOMBANG VAN DE BABAT-DJOMBANG STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ

door

L. J. R. GEENE

OUDE-GENIEOFFICIER N.I.L. EN OUD-HOOFDAMBTENAAR DER S.C.S.

(Vervolg).

Tot eene volledige tenuitvoerlegging zou het echter niet komen. De bevaarbaarheid der Brantas was er, in de verloopende jaren, niet op vooruitgegaan en aangelokt ook door de reductie van 20 % op de S.S. vracht, die destijds werd verleend, gaf de fabriek in den aanvang van 1902 te kennen, eene nieuwe contractperiode na 1902 alleen dan te willen ingaan, wanneer haar reeds in dat jaar de gelegenheid werd opengesteld om van algeheel railtransport via Djombang gebruik te maken.

Door de moeilijke omstandigheden, waarin de Maatschappij destijds verkeerde, en door het nog onvoltooid zijn der lijn niet bij machte tot een tegenzet op het schaaqbord, moest de Maatschappij, met opoffering zelfs van eene in werking zijnde overeenkomst, voor dien eisch zwichten; het nieuwe vijfjarig contract, loopende over 1903 t/m. 1907 en met terugwerkende kracht voor 1902, gold dan ook voor vervoer naar Dolok of Djombang, naar keuze van de fabriek, en in het laatste geval tegen een vrijwel onbetekend tarief.

Dat de Maatschappij in dezen nieuwen toestand niet lijdelijk wenschte te berusten, zal men haar, lettende op de voorgeschiedenis der zaak en de offers door de

Maatschappij gebracht om de fabriek een jarenlang tevergeefs gewenschten, behoorlijken toegang tot eene railbaan te verschaffen, niet als eene minder goorloofde concurrentie aan de S.S., die ten dezen opzichte steeds in gebreke was en bleef, kunnen aanwrijven.

De gelegenheid, om het verloren terrein te herwinnen, was er na de voltoofing der lijn tot Babat, in het laatst van 1902, of liever nog, nadat het Noordelijk baangedeelte daarvan, hetwelk, wegens den drassigen ondergrond nog geruimen tijd, tot in 1903, bewegelijk bleef en herhaalde ook ernstige bedrijfsstoornissen had veroorzaakt, tot voldoende rust was gekomen om de risico's van een contractueel groot vervoer te kunnen aanvaarden.

Begin 1904 werd, met wederzijdsch goedvinden, de overeenkomst voor 1903-1907 geannuleerd en vervangen door een contract van één jaar, dat in 1905 en 1906 telken male werd vernieuwd en waarbij het suikervervoer over Babat werd geleid.

Aan dezen vervoerstoestand werd in 1906 andermaal een eind gemaakt door de vroeger reeds vermelde vervoersovereenkomst tusschen de S.S. en de N.I.S., waarbij de fabriek aan den eersten dienst werd uitgeleverd. En hoe werd nu de moeilijkheid der directe verbinding van de fabriek met het station S.S. opgelost? Niet door een eigen, nieuw fabrieksspoor, doch met behulp van de Kediritrans, die medio Augustus 1899 haar Noordelijk eindpunt tot in de nabijheid der fabriek en tot aan het Zuidelijk eindpunt der B.D.S. lijn had vooruitgebracht (men zie de schets in het Maart nummer, blz. 46) en die in de gelegenheid werd gesteld haar sporen tot in de fabriek te verlengen, nadat de B.D.S. daarvoor de plaats had moeten inruimen. Dit laatste nu was, na het sluiten der overeenkomst met de N.I.S., niet noodig geweest, omdat bij minnelijk overleg de vervoerstoestand van 1902 en 1903 had hersteld kunnen worden, waarbij de belangen der B.D.S., beter dan toegemaals, waren te ontzien geweest.

Met lette dus wel: de S.S. ontrok, met behulp van de Kediritrans, aan de B.D.S. een vervoer, waarop de laatste rechtmatige aanspraken kon doen gelden en daartegenover werd hemel en aarde bewogen, werd de B.D.S., door eene twee jaren lang volgehouden weifering tot aansluiting aan de Kediritrans, aan den rand van het bankroet gebracht, om te verhoeden, dat de eerste met behulp van de laatste vervoer zou onttrekken aan de S.S., waarop die dienst aanspraak maakte.

Als een staal van de vinnigheid, waarmede op spoorweggebied de belangenstrijd wordt gevoerd, is het door den Minister gekozen voorbeeld bij uitstek gunstig gekozen; als bewijs — en daarvoor werd het toch aangevoerd — dat de Staatsspoor daarbij de onredelijk behandelde en lijdende partij was, kan het echter niet dienen.

Als tweede voorbeeld voor het concurrentiegevaar der N.I.S., haalde de Minister aan het „historisch feit”, dat de B.D.S., ondanks de concessievoorwaarde voor het verbindingslijntje met de Kediritrans, toch het vervoer van suiker uit het Kedirigebied had weten te leiden over Babat, en zulks door overlading der beladen wagens, staande aan de eene zijde van het aansluitingspunt der beide tramlijnen, in ledige, die aan de andere zijde daarvan stonden.

Die overlading zou zeer eenvoudig in zijn werk zijn gegaan: men rolde de suikerkrandjans van den eenen wagen op den anderen.

Inderdaad zou men, aldus handelende, de beladen wagens niet „op het aansluitingspunt (hebben) doen overgaan”, zooals het in de concessie was omschreven, en werd er dus niet gehandeld tegen den letter der wet.

In theorie zou dus, als men zich over de moreele bedenkingen tegen zulke uitlegging en toepassing van eene overeenkomst zou willen en kunnen heenzetten, eene vervoersomlegging toch mogelijk zijn geweest. Doch in de practijk?

Met hoe groote stelligheid ook uitgesproken, in de practijk is eene overlading, als door den Minister aangegeven, op eenigzins groote schaal en bij de gegeven plaatselijke toestanden niet mogelijk.

Met een enkele wagen, bij ruimte van tijd en gunstig weer, zou zulke eene overlading mogelijk en dienstig kunnen zijn, om het gebrekkige van de gekozen redactie — door de Regeering zelf gekozen, met afwijking van de door de Maatschappij voorgestelde — der concessievoorwaarde te demonstreeren, doch hoe stelt men zich die overlading voor met enkele tientallen van wagens tegelijk, dagelijks aan- en afgevoerd, onafgebroken gedurende een drie à veertien maanden, ook bij de ongunstigste weersgesteldheid en zulks met één enkel spoor, zonder laad- en lossorens, zonder stel- en rangeersporen, zonder loodsen of dekking?

Overnijdelijk ware dan ook de bouw van een, voor overlading goed geoutilleerd, overlaadstation, zich uitstrekkeende aan beide zijden van het overgangspunt, waarvoor zeer waarschijnlijk kostbare onteingenen in de kotta Djombang zouden moeten plaats hebben. Het meest waarschijnlijk, op het zekere af, was echter, dat de Regeering alle schoone plannen van den aanvang af den bodem zou inslaan, door de bouwvergunning van het emplacement, waarvan haar de bestemming volkomen helder moest zijn, te weigeren, of wel door daaraan zulke voorwaarden te verbinden, dat het concessie-verbod de noodige verscherping verkreeg.

Eene tweede moeilijkheid!

Het overladen der, in de fabriek geladen en geplombeerde, wagens zou noodzakelijk meebrengen hunne ontsluiting en als gevolg daarvan weer, dat alle risico voor diefstal, beschadiging, verlies, bederf enz., niet alleen bij de overlading, doch bij het geheele verdere vervoer tot aan de aflevering in het pakhuis, voor rekening van de tram kwam. Of zou men meenen, dat de beheerders der suikerondernemingen die risico zouden aanvaarden?

En nu de financieele kwestie. Aan de directe overladingskosten voor de bediening van het station moeten natuurlijk toegevoegd worden die voor rente en amortisatie van het bouwkapitaal, waaronder ook te rekenen de aanschaffingskosten van de extra uitrusting aan locomotieven en wagens, verder voor vernieuwing en onderhoud van dit materieel en verdere werken en ten slotte ook de schadepoststellingen bij verlies of waardevermindering der goederen.

De zelfkosten van het omgelegde vervoer zullen door dit alles eene zeer belangrijke verhooging ondergaan en

waar nu reeds elders is aangetoond op welke onoverkomelijke bezwaren, vooral financiële, eene vervoersomlegging *zonder* overlading zou afstuiten, daar is het duidelijk, dat daaraan *met* overlading niet gedacht kon worden.

Doch aangenomen voor een oogenblik, dat al die bezwaren te overwinnen waren geweest en er dus ook nog voor de Maatschappij winst te verkrijgen ware, wat dan? In dat geval zou de Maatschappij, van den aanvang van haar bedrijf af, eene gedragslijn gevolgd hebben, waarop geen enkele concessioneele hindernis haar in den weg lag.

Men bezie een oogenblik het schetskaartje in het Maart nummer, blz. 46. Medio 1899 had de Kedirtram haar spooreinde gebracht tot in de onmiddellijke nabijheid van het geconcedeerde eindpunt A der B.D.S. lijn; niet meer dan de breedte van een weg, een tiental Meters dus, waren zij van elkaar gescheiden. Had eene overlading tot het besproken doel kunnen leiden, dan ware die overlading *dáár* ter plaatse op geen grootere bezwaren gestuit dan bij het latere punt van samenkomst in D, en de Maatschappij zou dan het stukje AD der concessie nimmer onuitgevoerd hebben gelaten; niets zou haar dan meer hebben belet om den tarievenstrijd met de S.S. aan te binden.

En nu is het toch zeker al te dwaas om aan te nemen, dat, wat de Maatschappij niet kon en ook niet heeft getracht te bereiken *zonder* dat eenige contractueele verbintenis haar in den weg stond, zij dit wel gedaan zou hebben *met* opzettelijke ontduiking van de haar verleende concessie.

Daarmede vervalt echter de laatste steun aan de beschuldiging van oneerlijke concurrentie, welke in het tweede voorbeeld van den Minister ligt opgesloten en kan dit voorbeeld nog slechts dienen als maatstaf van de zeer bijzondere morelewaardering, welke de Regering ten deel doet vallen aan hare particuliere medewerkers bij den economischen opbouw der Koloniën.

Als derde bewijs van de te vreezen concurrentie met de S.S. noemde de Minister de mogelijkheid om, behalve suiker, ook andere massa-artikelen uit het Kedirgebied af te tappen, met name tapioca en coprah.

Beide artikelen hebben echter eene zeer geringe vervoerwaarde en behoren tot de allerlaagste tariefklasse; eene winstgevende vervoersomlegging van die artikelen is dan ook eene absolute onmogelijkheid, zoodat ook hier de bewijsvoering van den Minister heeft gefaald.

Gelukkliger dan in dit gedeelte was hij echter aan het slot van zijne rede, toen hij zijn wetsvoorstel ter aanneming warm aanbeval met het oog op de welvaart van land en volk der doorsnedten streek, terwijl 's Lands financiën er geenszins mede in strijd waren. Het laatste was inderdaad niet twijfelachtig, het eerste was een beroep waarnaar geluisterd mocht worden.

Dat de Minister daarmede dan ook meer dan ééne stem voor zijn ontwerp gewonnen heeft, mag als vrij zeker aangenomen worden, doch zeker niet minder invloed mag toegekend worden aan het korte, zakelijk en, in het algemeen, juiste betoog van den Heer COLYN, hierop neerkomende, dat voor deugdelijke leiding van een bedrijf

als dat der Staatsspoorwegen, vrijheid van beweging voor de Directie eene onmisbare voorwaarde is en dat derhalve zijne stem vóór het ontwerp beheerscht werd, niet zoozeer door de financiële voorwaarde voor de overname der lijn, welke hem inderdaad niet zoo ongunstig toeschen voor den Staat en ook niet zoo bijster voordeelig voor aandeelhouders der Maatschappij, als wel door de overweging, dat het voorstel, naar 's Ministers pertinente verklaring, was uitgegaan van het Indische Spoorwegbestuur, dat hij voor de bedrijfsleiding alszins competent achtte, en dus niet in zijne vrijheid van beweging bij zijne spoorwegpolitiek wenschte te belemmeren.

Volstrekt niet gewonnen gaf zich de Heer VAN KOL, van wien alras bleek, dat hij niet geneigd was het breede en juiste standpunt van de Heeren CREMER en COLYN in te nemen of, zooals hij zich uitdrukte, „Slaafs de inzichten der (Indische?) ambtenaren te volgen”, en in een tweede uitvoerig pleidooi, waarbij vooral de rede van den Heer CREMER als leidraad moest dienen, handhaafde hij zijn verzet tegen het wetsvoorstel.

In hoofdzaak was die tweede rede eene herhaling van 'de eerste en van inhoud dus ook even zwak.

Het verloop der beursnoteeringen van jaren her, de bovenmatige (?) bevoordeeling der aandeelhouders met 112% netto-opbrengst der aandelen, de dividendpolitiek van het bestuur der Maatschappij, de rentabiliteit der lijn en de economische beteekenis van haar verkeersgebied (in lang vervlogen jaren), de wijze van berekening van den naastingsprijs, zij doorliepen allen, met meer of minder samenhang, weder de revue, daarbij belicht op de eenzijdige wijze, waarvan de Heer VAN KOL, uit kracht van zijn politiek geloof, de kunst zoo wél verstaat.

Was er alzoo tusschen zijne tweede en eerste rede geen zakelijk verschil in inhoud, in den vorm was er onmiskenbaar climax.

Krachtzinnen en gespieerde woorden moesten den tweeden keer den uiterst **zwakken** inhoud dragen en schragen, en zoo kreeg de Minister te hooren, dat hij, VAN KOL, geen overlooper was naar het kamp der tegenstanders van Staatsspoorwegexploitatie, maar „domheden van staatswege moeten geweerd worden” en van eene „onverstandige daad” moet worden terughouden, de heer CREMER, dat hij zich aan „min ridderlijke” discussie schuldig maakte, dat „de zuinigheid hem koud liet”, het „riemen snijden van andermans leer gemakkelijker was”, en dat zijne bereidheid, om zich bij Indische voorstellen zoo maar neer te leggen, zoo geheel verschilde van wat hij als bewindsman deed, toen hij, tegen zulke adviezen in, de werken der Solovallei tot staking bracht en, door bezuiniging, sluitende Indische begrootingen verkreeg.

Doelwit van het grofste geschut was natuurlijk de trammaatschappij „die allerslechtest beheerd werd, met een hoogen inbreng van „concessie en tal van dingen, die ik hier liever niet noem, omdat” — zoo voegde de Heer VAN KOL er binnemelking verklarend aan toe — „ik mij niet aan verdachtmaking wij schuldig maken”.

De toevoeging is werkelijk onmisbaar, om misvatting van de bedoeling der gesproken woorden te voorkomen.



„Het was” — zoo ging het verder — „een „verwaarloosde toestand” en herhaaldelijk is geklaagd over de wijze van beheer”.

„En zou de Minister ook kunnen zeggen” — zoo luidde elders de vraag — „hoeveel rente, na behoorlijke afschrijving en onderhoud van deze „verwaarloosde lijn”, wij van de twee millioen kunnen verwachten?”

Het was natuurlijk in hoofdzaak de onthulling van den Minister geweest, die den Heer VAN KOL elke beheersching van zijn redenaarsgeve had doen verliezen, en met zijne bestrijding op dit punt van de ministeriele rede gekomen, werd dan ook eerst recht het hek van den dam gelaten.

„Kan de Regeering, „bij zulke sluwe wijze” van „opvolging der concessievoorwaarden, in zake het door „gaand vervoer, haar die concessie” — bedoeld is voor het verbindingslijntje B.D.S.-K.S.M. „niet alsnog ontlenen?”

„Kan men, met eene dergelijke Maatschappij, die — ik „wil ronduit spreken — eene opvatting heeft over een „gesloten contract, die ik niet „als eerlijk” kan beschouwen, dan wel op hare medewerking rekenen in „andere zaken?”

„Wanneer de Maatschappij op deze wijze de bepalingen „van de concessie heeft ontdoken, moet een woord van „protest worden geuit, „dat zij door de mazen van de „wet is heengesloten”, zooals zoo dikwijls met groote „Maatschappijen gebeurt, in plaats van trouw het contract na te komen”.

Ook al stelt men veel op rekening van 's mans temperament, te ontkennen valt het niet, dat de Heer VAN KOL de maat der waardering, der Maatschappij door den Minister boordevol toegemeten, met een flinke scheut heeft doen overloopen.

Men zou den reformatorischen aanleg van den Heer VAN KOL onrecht aandoen, door te meenen, dat zijne critiek slechts afbrekend was. Tweemaal gaf hij denkbare beelden aan de hand, die van het tegenovergestelde zouden moeten getuigen.

De eerste maal was het, toen hij, na vooraf de Kediri-tram, om de door haar verleende medewerking aan de gewraakte ontduiking en om hare toegezegde toekomstige samenwerking met de S.S., een korten stoot tusschen de ribben te hebben toegediend, ten aanzien van h'ar kottalijntje naar het station der S.S. te Djombang de vraag stelde:

„Zou men, indien men werkelijk bevreemd is voor „dergelijke dingen” — de concurrentie met de S.S. — „niet beter doen met dit kleine schakeltje te naasten” — „in stede dus van de geheele B.D.S. lijn — „om niet „afhankelijk te zijn van de Kediri-stroomtram Maatschappij?”

Het denkbeeld geeft een aardigen kijk op sommige opvatting omtrent de betekenis eener concessie voor de daarop berustende onderneming.

De toepassing van het denkbeeld behoefte zich, in den gedachtengang van den Heer VAN KOL, natuurlijk niet te beperken tot één enkel geval, en éénmaal over den brug, is eene herhaling, wanneer de nood aan den man is en waarvoor de analogie dan wel onder eene formule te brengen is, slechts eene kwestie van tijd.

Men mag benieuwd zijn naar de middelen, welke dan tevens aangewend zullen moeten worden, om den

bovenbouw van het opgetrokken economisch bouwwerk te brengen, als het fundament daaronder, bij stukken en schragen, wordt weggeslagen.

Het tweede denkbeeld van den Heer VAN KOL is een ware trouwaille, een Columbus-ei.

„Waarom” zoo vroeg hij „heeft men niet gehandeld „als particulieren vaak doen, door geleidelijk de aandeelen, „toen zij 20 à 30 % stonden, te koopen? Dan had men „het lijntje gehad voor een derde of een kwart van wat „er nu voor wordt gevraagd”.

Hier komt de aap bij den heer VAN KOL uit den mouw; hij is niet afkeerig van de verkrijging, mits op een koopje, voor een ietsje, als het kon. Slecht zakenman is de Heer VAN KOL, het blijkt duidelijk, om den drommel niet; er zit nog iets atavistisch in hem, dat in een onbewaakt oogeblik uit zijn onderbewustzijn opborrelt, iets van den ouden Adam: groote-Stadsregent, koopman en kapitalist uit het gezegende bloeitijdperk der Oost-Indische Compagnie.

Men mag almede benieuwd zijn naar de legislatieve middelen, welke de Ministers van Financiën en Koloniën in staat zullen stellen in het aller diepste geheim — gedeeld en gedragen door 150 parlementsleden, leden van den Raad van State, een ongeteld aantal leden van het personeel van een paar bestuursdepartementen e.t.q., — op de beurs een robbertje te gaan dobbelen.

De aangelegenheid is volkomen actueel. Er zijn op het oogeblik nog een viertal tramwegen op Java, die voor het procedé in aanmerking kunnen komen, waaronder één van groote betekenis voor een geheel eiland en die geheel in den smaak van den Heer VAN KOL zal vallen. Hij kan er verzekerd van zijn, dat de gelukkige bezitters van aandeelen in die ondernemingen met ongeduld het schouwspel verbeiden om genoemde Ministers, in wedloop met een bent van beroepsspeculanten, te zien aanrennen achter de omhoogvliegende koersnoteringen van hun papier; het rustig tramhoekje op de beurs belooft, ook zonder dat er zelfs reële aanleiding toe bestaat en alleen op het looze gerucht: „de Regeering koopt” van een haussier en de daarop volgende tegenspraak van zijn anti-pood, het terrein van menig woelig tooneeltje te worden.

Is er nog twijfel mogelijk aan het hartgrondige der verzekering van den Heer VAN KOL, aan het slot van zijn dupliek geuit, dat hij zijn verzet tegen het wetsvoorstel zou handhaven, door er tegen te stemmen?

Niet onverzettelijk bleek de Heer VAN NIEROP te zijn; gezinszucht echter, omdat de Minister zijn bezwaren tegen de z.i. onjuiste motivering van het wetsontwerp met de gevreesde concurrentie had weggenomen; in scherpe bewoordingen bleef hij die toelichting afkeuren. Wat hem deed besluiten zijne stem aan het ontwerp te schenken, was de verklaring van den Minister, dat de aankoop der lijn dienstig was om de welvaart van het arme gewest te bevorderen en het spoorwegverkeer te verbeteren; over den koop prijs, al mocht die misschien iets te hoog zijn, zou hij daarbij heenstappen.

Eenzelfde besluit kon de Heer VAN DEN BERG niet nemen; zijn hoofdbezwaar, dat de lijn veel te duur werd gekocht, was z.i. niet weerlegd, dies zou hij tegen het wetsontwerp stemmen.

Het debat was hiermede beëindigd; met 24 stemmen vóór en 5 tegen kreeg de Minister zijn zin.

Daarmede zou echter de openbare behandeling der zaak niet afloopen. Met wat de Maatschappij van Regeeringszide was toebedeeld, zou zij geen genoegen nemen, wat zij op 7 Augustus 1916 tot uiting bracht in een protest aan den Minister van Koloniën, van welk protest de Eerste Kamerleden afschrift ontvingen en dat op blz. 13, jaargang 1917 van dit Tijdschrift afgedrukt is.

Een wetsontwerp tot wijziging der Indische begroeting van 1916 schonk de gelegenheid het debat te heropenen.

Aan het slot van het voorloopig verslag over dit wetsontwerp, van 17 Augustus (Hand. Eerste Kamer blz. 567), alwaar verschillende onderwerpen werden behandeld, werd sub e opgemerkt, dat de Minister, na het protest der Maatschappij op de door hem bevoerde contractsonduiking — welke bewering van veel invloed zou zijn geweest op de stemming — naar verondersteld, er wel prijs op zou stellen zijne houding in deze nader toe te lichten.

De Minister heeft aan de stille uitnodiging gevolg gegeven in het slot van zijne memorie van antwoord over het wijzigingswetje (eindverslag der Eerste Kamer dd. 11 September). De lezer zal echter verbaasd opzien, wanneer hij gelezen heeft, niet eene staving van het „historisch feit” der overlading zelve, door onweerlegbare bewijzen uit getuigenverklaringen als anderszins, doch het historisch verhaal, hoe het een handig suikerfabrikant in Kediri, blijkbaar tevens kenner van inferne tramwegzaken en gewikt wetsuitlegger, in den jare 1904 gelukt is den Staatsspoorwegdienst bij den neus nemen voor eene beduidende extra vrachtreductie, door bedreiging met vervoer via Babat, wat, volgens dien fabrikant, mogelijk was, omdat wel is waar de beladen suikerwagens niet in Djombang konden doorgaan, doch „dat het overladen van die suiker wel geoorloofd was”.

De verbazing van den deskundigen lezer zal er niet minder op worden, wanneer hij verder leest, dat de spoorwegautoriteiten van het gegeven bescheid zóó paf stonden, dat zij de verlangde reductie onmiddellijk inwilligden, wat voor den spoorweg een jaarlijksche schade-post van f 42600 betekende.

Het is haast ongeloofelijk, dat de Minister, op deze inlichtingen, van den Indischen dienst verkregen, in het mondelinge Kamerdebat zijne ernstige beschuldiging tegen de Maatschappij heeft kunnen baseeren. Doch aangenaam, dat in de hitte van dat debat hem de juiste toedracht van zaken was ontgaan en dat hem, bij vergissing, de theoretische mogelijkheid van de overlading, zooals zij in de Indische stukken was uitgelegd, voor den geest heeft gestaan als een plaats gehad hebbend feit, dan is het toch volslagen onverklaarbaar, hoe de Minister, na dagen lang beraad, in een geschreven en dus weloverwogen staatsstuk met het gegeven relaas zijne beschuldiging heeft pogen waar te maken; men kan niet aan den indruk ontkomen, dat het den Minister zwaar viel zijne woorden te herroepen, omdat daarmede aan de toelichting van zijn wetsontwerp het meest op den voorgrond gebrachte en ook meest bestreden argument ontvalt, wat echter nog volstrekt niet inuisl, dat alsdan de aankoop der lijn een misgreep zou zijn.

De verzekering van den Minister aan het slot van zijne memorie, dat zijne mededeeling in het Kamerdebat van 28 Juli omtrent het historisch feit, niet bedoeld was als een verwijt aan de tramweg-Maatschappij was dan ook zeker niet in staat haar bestuur te bevredigen,

In een schrijven van 21 September aan de leden der Eerste Kamer — hieronder afgedrukt — handhaafde het dan ook zijn protest tegen 's Ministers uitlating, daarbij aantoonende, dat de in 1904 verleende vrachtreductie niet een gevolg was van het door hem vermeld historisch feit, doch eene voortzetting van eene reeds een vijftal jaren tevoren begonnen tariefpolitiek, waaraan echter toenmaals geheel andere overwegingen ten grondslag lagen.

#### BABAT-DJOMBANG STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

Aan  
de Leden van de  
Eerste Kamer der  
Staten Generaal.

In de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Commissie uit de Eerste Kamer der Staten Generaal, betreffende het ontwerp van wet tot wijziging en verhooging van de begroeting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1916, wordt ten aanzien van de gewitte wenschen en vragen sub e, door den Minister van Koloniën eene poging gedaan om nader te verklaren zijne, in de zitting van 28 Juli jl. der Eerste Kamer, gewitte bewering, „dat op het aansluitingspunt” (te Djombang van den Babat-Djombang Stoomtramweg met den Kediri-Stoomtramweg) „overlading plaats vond en dat dientengevolge de Staats-spoorwegen gedwongen geweest waren den Suikerfabrikanten in Kediri korting op de vracht toe te staan, ten einde hen te bewegen wederom langs Modjokerto af te voeren”.

In ons schrijven aan den Minister van 7 Augustus jl. hebben wij er reeds uitdrukkelijk op gewezen dat zoodanige overlading van suiker-nimmer heeft plaats gehad en daarbij uitvoerig de redenen aangegeven waarom zulks in de gegeven omstandigheden o.i. ook niet wel mogelijk zou zijn geweest.

Zoals te verwachten was, blijft de Minister dan ook in gebreke het bewijs voor de hooger aangehaalde beschuldiging te leveren en bepaalt zich in zijn volgend betoog tot de mededeeling, dat in het laatst van 1904 een ongenoemde suikerfabrikant uit het Kediri-ische zich tot de Indische Regeering zou hebben gewend met het verzoek om reductie op het speciale suikertarief voor den afvoer zijner suikers over de Staatslijn en dat deze fabrikant, bij eene bespreking dienaangaande met den Chef der Exploitatie van de Oosterlijnen der S.S., zou verklaard hebben, „dat het overladen van die suikers (te Djombang) wel geoorloofd was”.

Daarin zou men van de zijde van dien suikerfabrikant blijkbaar eene stilziggende bedreiging met afvoer via Babat hebben gezien en zouden de Directeur der Burgerlijke Openbare Werken en de Chef der Exploitatie van de Oosterlijnen S.S. deze simpele uitlating voldoende hebben geacht om, zonder de beheerders der betrokken Spoor- en tramwegmaatschappijen daarin te kennen en volgens hen geen anderen uitweg ziende om aan die bedreiging te ontkomen, zonder meer „aan de Regeering voor te stellen om aan de fabrieken die via Babat konden afvoeren, eene reductie van 10% op de vrachtprijs volgens het speciale tarief te verleenen”.

Eenigszins lichtvaardig besluit zou men geneigd zijne zeggen, Doch de Minister verzuimt daarbij te voegen, dat bij Gouv. besluit van 18 October 1899 No. 26 diezelfde reductie van 10% op den vrachtprijs reeds voor de jaren 1900 t/m 1904 was verleend aan alle Kediri-ische suikerfabrikanten, die zich vóór 1 Maart 1900 bij overeenkomst zouden hebben verbonden tot afvoer met den Staats-spoorweg van hun geheel en oogen in genoemde 5 jaren.

Toenmaals was er nog geen mogelijkheid tot afvoer via Babat, daar de Babat-Djombang stoomtram op 17 Mei 1900 pas tot Ngimbang, alzoo nog niet ten volle over de eerste helft der lijn

kon worden bereden en, wegens de ondervonden moeilijkheden met de goedkeuring door de Regeering van de verdere plannen betreffende het noordgedeelte der lijn, zelfs nog met geen mogelijkheid kon worden gezegd wanneer de lijn tot Babat in exploitatie zou kunnen zijn gebracht, hebbende eerst op 17 Augustus 1902, of bijna 3 jaren na hoogergenoemd besluit, het geval was.

Het lag dus voor de hand dat, toen in 1904 de 5-jarige verbintenissen der Kediri'sche fabrikan ten einde liep, een der voornaamste fabrikan ten zich tot woordvoerder der anderen maakte en om verlenging der overeenkomst verzocht, die dan ook bij het door den Minister aangehaalde Gouv. besluit van 7 Februari 1905 No. 22 op nagenoeg gelijklopende voorwaarden voor de jaren 1905 t/m. 1909 werd verleend.

Maar, zal men zeggen, wat bewoog dan de Regeering in 1899, toen er van afvoer via Babat nog geen sprake kon zijn, die Kediri'sche fabriken zoo boven andere te bevoorraden en daarmede f 42.600.— 's jaars op de vrachte prijs te geven? Niet anders vermoedelijk dan de vrees dat die fabrikan ten te Kediri, Mingiran, Papan of Djombang (Dollok) watertransport zouden nemen, welke vrees, bij de verlenging der overeenkomsten in 1905, blijkbaar ook nog bleef bestaan, al willen wij niet ontkennen dat deze toenmaals kan zijn verhoogd door de omstandigheid dat de lijn intusschen tot Babat in exploitatie was gekomen en het schrikbeeld van „overlading” door den ongenoemden suikerfabrikant opgeroepen, daartoe mogelijk het zijne mag hebben bijgedragen.

Hoe het zij, dit staat o.i. vast, dat slechts vrees voor concurrentie, hetzij door watertransport hetzij door onduiking der concessievoorwaarden door onze Maatschappij, aanleiding heeft gegeven tot eene verlenging met 5 jaren van de reeds voor gelijken termijn bestaan hebbende overeenkomst (reductie van 10 %) met de Kediri'sche suikerfabrikan ten en geenszins het feit, zooals de Minister het voorstelde, dat de gevreesde onduiking door overlading onzerzijds reeds had plaats gevonden.

Na 1909 is, voor zoover ons bekend, geen reductie op den contracteelen vrachtprijs der fabriken meer verleend en heeft sedert, evenmin als te voren, onduiking der concessievoorwaarden, wegens overlading door den Babat-Djombang Stoomtram plaats gehad, zoodat men zich zou mogen afvragen of de in die 10 achtererevolgende jaren verleende reductie, een bedrag van minstens f 426.000.— verlegenwoordigende, wel noodig ware geweest.

Hoewel wij ten slotte kaarne nota nemen van 's Ministers uitdrukkelijke verzekering, dat de mededeeling in de bijeenkomst der Kamer op 28 Juli jl. nopens de overlading te Djombang, geenszins bedoeld was als een verwijt aan de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij, zoo meenen wij toch te moeten betrekken dat de Minister niet heeft kunnen besluiten openlijk te erkennen dat Z.Ecc. omtrent het feit der overlading blijkbaar onjuist was ingelicht en dat, zooals uit het hier aangehaald betoog van den Minister mag worden afgeleid, slechts de al dan niet gewettigde vrees voor eventuele concurrentie aan het Wetsvoorstel tot overname der lijn ten grondslag heeft gelegen.

De Directie van de  
Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij  
D. R. J. VAN LYNDEN  
J. J. DUFFEGNIES

's-Gravenhage, 21 September 1916.

#### NASCHRIFT.

Het bovenstaande was reeds geschreven voordat de openbare behandeling van dit onderwerp in de Kamerzitting van 21 dezer plaats had. Uit de verslagen der dagbladen zouden wij, zeer tot ons leedwene, meenen te moeten afleiden dat de Minister, ondanks onze pertinente ontkenning, zijne bewering van „overlading” als een vaststaand feit heeft gehandhaafd. Wij zullen het officieele verlag der besprekingen in de „Handelingen” dienaangaande echter afwachten.

Het tweede protest heeft den Kamerleden vermoedelijk eerst bereikt na de Kamerzitting van 21 September, waarin het incident ter sprake kwam en heeft dus geen invloed meer op die bespreking kunnen uitoefenen.

Het nieuwe debat werd uitsluitend gevoerd door den Minister en den Heer VAN KOL; het persoonlijk element, een enkele maal zelfs van ongewone scherpte, nam er eene ruime plaats in.

De lezer, die in het geheel belang stelt, wordt verwezen naar de Handelingen der Eerste Kamer blz. 13-14, 17-18, 19-20 en 21.

Het zakelijke vinde hier eene plaats.

De Heer VAN KOL, die het eerst het woord nam, bleek het protest der Maatschappij te hebben aanvaard, en deed ruiterlijk een agende honorable voor den onverdienden blaam door hem op de Directie der Maatschappij geworpen, om zich daarna te keeren tegen den Minister, die de oorzaak was geweest zijner dwaling en van eene stemming over het wetsontwerp, die z.i. geheel anders ware geweest zonder het „historisch feit” van den Minister.

En ook had moeten zijn!

Het ging toch niet aan om op de simpele bedreiging met concurrentie, een dozijn jaren geleden door één enkelen suikerfabrikant geuit, doch door de overeenkomst van 1906 met de N.I.S. onuitvoerbaar geworden, thans een bedrag van 2 miljoen uit te geven voor eene tramlijn, die dat volstrekt niet waard was.

Had hij toch bij zich de berekening van een „bevoegd persoon”, die, met „uiterst matige” berekening der afschrijvingen op weg en werken, tot een bedrag kwam van 1.7 miljoen. Uit het zinsverband van het gesprokene moet men afleiden, dat bedoeld werd de waarde bij naasting, die de Heer VAN KOL blijkbaar bleef verkiezen boven aankoop, niet wetende wellicht, wat een distels en doornen hij op dat pad zou vinden. Die berekening kan dan echter niet gebaseerd zijn geweest op de concessievoorwaarden en de Heer VAN KOL houde het ten goede, met het uiterst rek- en kneedbare begrip „matige afschrijvingen” kan men à la minute, waardeberekeningen leveren, die enkele tonnen in de uitkomst verschillen.

Het genoemde bedrag van 1.7 miljoen stemt wonderwel overeen met de ramingen in de Indische bureaux opgesteld, waar men daarmede weg wist, toen naasting der lijn nog mogelijk werd geacht, zooals elders in dit opstel behandeld. Indien in de eerste de oorsprong mocht liggen van de raming van den Heer VAN KOL, dan vindt hij in het laatste dat en waarom de Maatschappij haar niet als onderwerp van gedachtenwisseling over de koopvoorwaarden kon toelaten.

De vorm, dien de Heer VAN KOL voor zijn protest had gekozen, was, zooals men dien voor dergelijke parlementaire omstandigheden van hem kon verwachten en het was dan ook tegen dien vorm, dat de Minister bij zijne repliek in de allereerste plaats te velde trok.

Dat was echter ook het eenige nieuwe, wat te berde werd gebracht. Wat ter zake had moeten dienen was niet anders dan eene herhaling, doch met wat meer woorden, van 's Ministers mededeeling in de zitting van 28 Juli, het verhaal n.l. van den oolijken en gewiksten

suikerfabrikant, die, handig speculeerende op de hypotische concurrentievrees der Staatsspoorwegambtenaren, zich zelf een kleine groep van medebelanghebbenden, een voordeeltje van ruim vier ton aan vrachtpenningen bezorgde, waarbij hij, ongedacht en onverwacht misschien, steun vond bij den landsadvocaat, die met zijn juridischen uitleg van de concessiebepaling omtrent het doorgaand suikervervoer uit Kediri via de B.D.S. lijn, dien ambtenaren in hunne vrees stifde.

(Wordt vervolgd).

## HET SCHEUREN VAN EEN PIJPENPLAAT BIJ EEN LOCOMOTIEF DER S.C.S.

Na een diensttijd van resp. 8 en 6 jaar werden kort na elkaar een 2 tal locomotieven der S.C.S. wegens lekkage van de roodkoperen pijpenplaat naar de werkplaats opgezonden.

Bij beide loco's van de zelfde constructie, bleek dat de tubeplaat bij het omgehaalde bovengedeelte gescheurd was; bij een der loco's werd de tubeplaat verwisseld, toen No. 2 zich ook aankondigde, was in deze tijden zuinigheid geboden en werd deze plaat gelapt.

Daar bij eenzelfde constructie de verschijnselen dezelfde waren, moest een gemeenschappelijke oorzaak worden aangenomen en aangezien een vrij groot aantal loco's in dit geval verkeerden, het aantal nieuwe pijpenplaten zeer beperkt was, nieuwe tubeplaten niet verkrijgbaar waren en het nog twijfelachtig was of de toegepaste lapconstructie zou voldoen, valt het niet te verwonderen, dat er een overvloed van veronderstellingen en raadgevingen, — geboren uit een zekere ongerustheid — werden geuit.

Figuur IV A veroot de doorsnede van de gesloopte pijpenplaat; *ab* stelt de scheur voor, deze is ook op Figuur 1 zichtbaar.

De verschillende beschouwingen zal ik in het kort hier laten volgen.

1e. Uit de intering valt af te leiden dat de scheur van af de waterzijde is ontstaan. Oorzaken kunnen zijn:

- werking tengevolge van temperatuurverschillen;
- verkeerde behandeling bij den bouw van den ketel;
- niet homogeen materiaal;
- een combinatie van voorgenoemde gevallen.

Vermeedelijk zouden hierbij gevallen *a* en *b* hebben samengewerkt en zou de breuk zijn ingeleid door onoordeelkundig koken. Bij de gesloopte pijpenplaat zijn hiervan nog sporen zichtbaar. Zie figuur 1.

Verbetering zou te verkrijgen zijn door bij de nieuwe pijpenplaten ter hoogte van de afronding zooveel mogelijk materiaal te laten, waardoor de buiging wordt overgebracht op het slappere horizontale gedeelte van de topplaat. Bovendien kan de tubeplaat iets meer naar achteren komen, waardoor de omgehaalde flens verkort wordt en dit de verstijving ten goede zal komen.

2e. Het microscopisch onderzoek wees uit, dat het koper wel grof van structuur was geworden, deformatie echter kon niet worden aangetoond, zoodat volgens dit

rapport als hoofdoorzaak moest worden genoemd een constructiefout, dat nml. de afstand tusschen bovenrij vlambuizen tot de omgehaalde flens te kort was.



Figuur 1.

3e. De oorzaak in het midden latend, zou verbetering te verwachten zijn door:

- ter hoogte van de afronding het materiaal zoo dik mogelijk te laten;
- den diameter der vlambuizen zoo veel mogelijk in de pijpenplaat te verkleinen. Tengevolge hiervan kan de afstand tusschen bovenkant pijpen en afronding tubeplaat vergroot worden.

4e. Het optreden van scheuren als hier bedoeld is een voorkomend verschijnsel, vooral bij oververhitter loco's, waarbij de stijve oververhitterpijpen te dicht bij de omgezette rand komen. Vide Indisch Tijdschrift jaargang 1916 blz. 85 linker kolom regel 5 van boven, figuur 18 en 19.

Verbetering is te verwachten door:

- de afstand van de bovenste rij pijpen tot de omgehaalde flens te vergrootten door het laten zakken van de geheele pijpenbundel (15 m.M.).
- door de bovenzijde slap te laten; de tubeplaat mag dus niet naar achter worden verplaatst, een verstijving zou inscheuren in de hand werken.

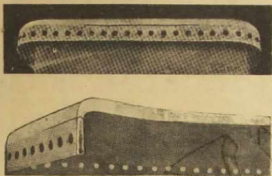
In de nek echter moet de afrondingsstraal wat grooter worden genomen (om het materiaal bij de vervaardiging te sparen?)

5e., zie 4e. De afstand tusschen bovenste rij pijpen en afronding is te vergrootten door het zakken van de geheele pijpenbundel en door te verkleinen van den diameter van de oververhitterbuizen

Daar het hier een nog al vrij veel voorkomend geval betreft en de kwestie niet van belang is ontbloom, geven



bovenstaande meningen mij aan de hand van enkele eenvoudige proeven aanleiding tot het publiceren van de volgende beschouwingen.



Figuur II.

Figuur II geeft een soortgelijke scheur weer, vermeld in Hanomag Nachrichten Heft 11 November 1915. Hierin wordt onoordeelkundig koken als de hoofdoorzaak genoemd.

„Abb. 215 und 216 zeigen eine solche Rohrwand an einer Überigens nicht von uns gebauten Lokomotive, an der sich oben, unmitttelbar neben der Nietnaht ein etwa 300 m.M. langer Riss gebildet hat, der zweifellos auf Verletzung des Materials beim Stemmen der Kante zurück zu führen ist!“

Waar in ons geval bovendien vrij duidelijk sporen van het koken zichtbaar zijn, Figuur I, ligt de veronderstelling voor de hand, dat de plaats van de scheur door het onoordeelkundig koken werd aangewezen.

Bij het beschouwen van de breuk krijgt men den indruk dat deze van de waterzijde uit is ontstaan.

Van den gang van zaken kunnen wij ons als volgt een voorstelling vormen.

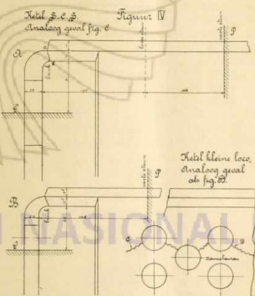
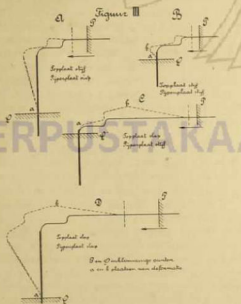
Figuur III A, B, C en D stellen voor een koperdraad, gebogen in den vorm overeenkomstig den toestand, waarin het materiaal zich in den ketel bevindt.

Het verticale gedeelte verdubbeld, stelt de pijpenplaat voor, het kleine verticale stukje stelt de klinknagel voor, die de slappe topplaat met de omgehaalde flens verbindt. Verder stellen P en Q inklemmingspunten voor, in werkelijkheid resp. de steunbouten en de pijpen. Wanneer nu tenslotte P in de richting van de pijl naar Q wordt bewogen, zal dit overeenkomen met de werking in de vuurkist tengevolge van het uitzetten der vlampijpen door temperatuursverschillen.

Uit de figuren ziet men, dat alleen in de gevallen B—stijve topplaat en stijve tubeplaat—en C—stijve pijpenplaat bij slappe topplaat—deformatie in het omgehaalde gedeelte optreedt. Bij B kan met vrij groote zekerheid zonder meer worden aangenomen, dat de inscheuring bij b van uit de waterzijde zal plaats hebben.

De geteekende doorgebogen toestand bij C zal zich voordoen bij het opsteken van den ketel, doch zoodra de stoom eenige spanning gaat verkrijgen, zal b (bewegelijke steun) naar beneden worden gedrukt, waardoor op den langen duur ook van de waterzijde uit gaat inscheuren, en wel in de eerste plaats daar waar het materiaal door het koken is beleedigd.

Het toeval wilde dat dezer dagen voor herstelling naar de werkplaats werd opgezonden een ketel van een kleinere locomotief waar zich eenzelfde breuk had voorgedaan. Ter vergelijking werd in figuur IV dit geval op dezelfde schaal geteekend naast de betrokken pijpenplaat van den S.C.S. ketel.



De overeenkomst is groot en toch hebben beide een principieel verschil; kan toch de S.C.S. ketel vergeleken worden met het geval van figuur III C, de kleine ketel daarentegen moet onder geval III B worden gerangschikt en inderdaad vertoont deze ketel ook een over nagenoeg de geheele breedte doorlopende scheur over de bovenste rij dammen tusschen de vlampijpgaten.

PERPUSTAKAN NASIONAL RI

Berekeningen hebben hier weinig waarde, daar de aan te nemen grondslagen, nml. de wijze van inklemming van de steunbouten P en van de vlampijpen Q, de hardheid van het materiaal en de toestand, waarin dit verkeert, ingeteerd of verstijfd door ketelsteen, voor ieder geval weer verschillend zijn.

Aan de hand van het bovenstaande kan met vrij groote zekerheid worden voorspeld wat het gevolg zal zijn van de toepassing van de in de verschillende beschouwingen reeds aangegeven recepten. Behalve de onder de genoemde zijn allen het eens, dat ter voorkoming van scheuren de nieuw aan te maken pijpenplaten in den nek bij de ombuiging zooveel mogelijk moeten worden verstijfd; het iets naar achteren verplaatsen van de pijpenplaat zou dit dan in de hand werken. Wanneer nu de dubbele draad van figuur III C tot over de bocht wordt doorgetrokken dan houdt de deformatie in de bocht op en maakt plaats voor een doorbuiging ter plaatse van het inklemmingspunt Q. Zonder meer zou dus nu de kans groot zijn dat het vrij blijvende deel van de pijpenplaat boven de vlampijpen niet voldoende kan meegeven en dat dus deformatie en na eenigen tijd inscheuren zal voorkomen ter plaatse van de bovenrij dammen. Aanbevelingswaardig is dus om naast het verzwaren van de bocht, de pijpenbundel te laten zakken en wel zooveel mogelijk. Hoewel dit tenslotte toch maar een kleine verlenging beteekent van het veerende gedeelte, zal hiervan het resultaat toch eerst moeten worden afgewacht.

Een afdoende verbetering zonder offering van een gedeelte van het Verwarmend Oppervlak is nu niet wel mogelijk.

Voor hen die een nieuw locomotief type moeten be- stellen of ontwerpen kan het bovenstaande een wenk zijn om zooveel mogelijk te streven naar den ideaal toestand van figuur III D — een slappe totplaat en een slappe pijpenplaat!

W. F. K. HARDEMAN.

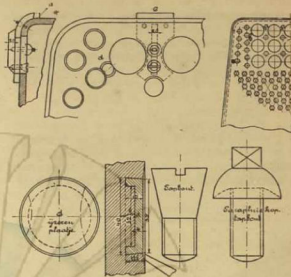
### BIJZONDERE HERSTELLING VAN EEN LOCOMOTIEFKETEL IN DE CENTRALE WERKPLAATSEN DER NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ TE DJOCJA.

Bij aankomst van locomotief No. 376 in de werkplaats bleek de totplaat van de vuurkist tusschen de hemelankers door droogstoken een weinig gebult te zijn, echter in geen hogere mate dan ook bij andere ketels wel voorkomt, zonder dat deze drooggestookt geweest zijn.

De roodkoperen vlampijplaat had echter meer geleden; de topflessen aan de vuurzijde stond  $\pm 1/8''$  open, zoodat het zich liet aanzien, dat deze verbinding tot in de hoekbochten gesloopt zou moeten worden; de dammen tusschen de vlambuizen (a) waren geheel — die tusschen de uiterste vlambuizen en vlampijpen (b) gedeeltelijk in dieperichting — doorgescheurd.

De stoomdom werd afgenomen, de toegang tot het inwendige van den ketel door het gangat door wegnemen

van den reguleurkop vrij gemaakt, terwijl de langsankers en de bovenste rij vlambuizen met tusschenliggende vlampijpen uitgenomen werden.



Inmiddels werden de klinknagels der topflessen voorzichtig gesloopt. Met zware brilplaten (oude veerschalmen) op de a scheuren werd, ten einde de breuken recht voor elkaar te houden, de topflessen vervolgens na flink verhit te zijn, met om het andere gat een moerbout tegen de totplaat op zijn plaats getrokken; daarna geklonken. Tegelijkertijd werden de tombaklappen C gegoten (zie teekening).

Na het wegnemen der brilplaten bleek het, dat de vlampijplaat wel recht gebleven was, doch dat de scheuren wijder open stonden. Aan de waterzijde werd de pijpenplaat vervolgens, terplaatse waar de lappen aangebracht moesten worden, gevlat. Hetzelfde geschiedde met de lappen terplaatse der oplegvlakken.

De lappen werden van uit de waterzijde bevestigd met 2 stuks  $1/2''$  verzonken kopbouten en tagaten. Aan de vuurzijde werd op de scheur, na de plaat te voren eerst middels een gelijkvormige boor voor den boutkop ontvankelijk gemaakt te hebben, een z.g. parapluiekop tapbout, welke de beide plaatdeelen bij elkaar houdt, geplaatst, alsmede daaronder een verzonken koptapbout, beide  $3/4''$  dik. De tagaten zijn niet doorlopend.

Deze verbinding was in hoofdzaak zoo gedacht om de beweging der plaatdeelen en wel in de richting der ketellengteas zooveel mogelijk tegen te gaan. De praktijk heeft (mij) tot nu toe bewezen, dat een verticale actie door de stijve onder- en bovenverbindingen zich door niets laat belemmeren en de ketelspanning er het hare toe bij moet dragen de plaat gesloten te houden.

De met b aangegeven scheuren, welke niet geheel door bleken te zijn, konden direct wel geen lekkage veroorzaken, maar maakten de dammen toch te zwak om er niets aan te doen. De gebruikelijke propfen met dekflenzen, welke ook niets „verbinden”, konden, daar er een vlamhuis bij was, niet toegepast worden. Om te bereiken, dat de scheur gedekt en de 2 dameinden onderling

verbonden werden, is er gebruik gemaakt van ijzeren plaatjes, (zie teekening figuur d). Met opzet worden ijzeren plaatjes toepassing, daar tengevolge van de kleinere uitzettingscoëfficiënt van ijzer, de scheur door het plaatje dicht gehouden zal worden. Deze plaatjes, welke aan den buitenkant eenigszins conisch gedraaid zijn, werden  $\pm 1/16$ " te diep ingebracht, waarna het uitstekende vlam-pijpplaat-materiaal met een zetbeitel rondom er naar toe gedreven werd. Ten overvloede worden deze plaatjes nog vastgehouden door de kralen der pijp en der buis. Hetgeen van het plaatje buiten de dam uitstak werd van te voren weggenomen.

Zonder al te veel aan de gaten op te zuiveren werden de vlambuizen herplaatst, in afwachting wat de plaat op de breuk zal doen. Later kunnen de tot rust gekomen gaten na uitternen der vlambuizen, zoo noodig opgezuiverd worden. Vermoedelijk zal dit echter niet noodig zijn.

Djocja.

De Opzichter Werkplaats

(w.g.) J. DUBBELING.

## EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG-POLITIEK

### II

#### VAN PARTICULIERE TOT STAATSEXPLOITATIE

##### HOOFDSTUK II.

De Indische Spoorwegconventie in de Volksvertegenwoordiging.

(Vervolg)

De Minister van Kolonien zeide: ik vraag maar „f 135.000 om de grootsche gedachte van de wet van „1863 tot stand te brengen, en in eene regtmatige, „dringende behoefte te voorzien. En hoe zal men nu „in Indië begripen die nauwgezetheid om voor Indië „nu, niet over die f 135.000 heen te stappen en van den „anderen kant die largesse voor hier? Wanneer men in „aanmerking neemt dat om het tot stand komen van die „eerste Indische spoorweglijn te bevorderen, de aanzien- „lijksten uit den lande hebben deelgenomen, dat de „aanzienlijken uit den lande zijn commissarissen, dat de „generaal VAN SWIETEN, een naam van een ouden, goeden „klank in Indië, is gouvernements-commissaris bij de „Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij, die men „uit den mond van den Minister van Kolonien gehoord „heeft wanneer men ziet dat financiers, want ik durf ook „den Minister van Kolonien onder hen noemen — de „WAAL en VAN BOSSE, dit als het beste middel aanbevelen, „en dat de leden die in verschillende betrekkingen in Indië „gewees zijn en hier zitting hebben, hetzij ze tot deze, „hetzij tot de andere zijde der Kamer behooren, eenstemmig „voor dit wets-ontwerp adviseren, zal men dan in Indië „het afstemmen van de wet in overeenstemming kunnen „brengen met die betuigingen van sympathie?

„Ik heb, toen ik de eer had het eerste wets-ontwerp „over de Indische spoorwegen hier te verdedigen, een „beroep op de Kamer gedaan om het met algemeene „stemmen aan te nemen, opdat er in Indië een kreet van „hulde en sympathie zou opgaan voor de Nederlandsche

„Volksvertegenwoordiging. De adressen aan de Kamer „ingezonden hebben bewezen dat ik mij niet bedrogen „heb. Welnu, wie er ook in deze zaak fouten begaan „moge hebben, Mijne Heeren, spreekt Uw blaam uit, maar „laat het Indië niet misgelden; stemt dit wets-ontwerp „niet af, opdat er bij het vernemen van dat feit, ik zeg „niet een kreet, want Indië is daarvoor te trouw aan „Nederland, maar een gevoel van wrevel opgewekt worde „tegen de hardvochtige stiefmoeder, die de lasten en de „lusten zoo ongelijk durft te verdeelen!

„De heer PIJNAPPEL sprak hierna: „Mijnheer de Voor- „zitter, ik heb mij dezen morgen zooveel mogelijk bepaald „tof het voorstel van den heer FOKKER. Bij hetgeen ik „toen gezegd heb, wensch ik thans nog een woord te „voegen betreffende het wets-ontwerp. Ik vind daartoe aan- „leiding in twee opmerkingen van den Minister van Finan- „ciën en in de rede van den Heer FRANSEN VAN DE PUTTE.

„De Minister van Financiën zeide dat er geen tijd meer „is om eene nieuwe overeenkomst met de Maatschappij „te sluiten. Ik voor mij zou juist wenschen dat er eene „nieuwe overeenkomst gesloten wierd, en zal dus allereerst „de vraag behandelen, of daartoe nog tijd is. Ik zal ter „zijde laten alles wat verleden Zaterdag reeds is opgemerkt „omrent wissels, die misschien nog nie. vervallen zijn „en slechts van non-acceptatie zonder kunnen worden „geproteesterd. Ik wil zelfs een ooger olik aannemen, dat „er wissels zijn of eerderaags zullen komen, waarvan de „vervaltijd daar is. Wat zal dan het gevolg zijn, indien „die niet betaald worden? Immers niets anders dan dat „er een schuldeischer van zijne schuldordering zal maken, „wat zal afhangen van de vooruitzichten, die hij aan de maat- „schappij toekent. De Maatschappij zal niet vallen, omdat „er een schuldeischer is met eene opeisbare schuld, „indien zij in de toekomst nog iets te wachten heeft, „indien zij in de Kamer sympathie vindt en de Regering „eene nieuwe overeenkomst niet haar wil aangaan.

„Die nieuwe overeenkomst, heeft de Minister gezegd, „zal nog door eene vergadering van aandeelhouders moeten „worden goedgekeurd. Dit stem ik volkomen toe. Maar „het afhankelijk wets-ontwerp, aangenomen door deze „Kamer, zal ook nog de sanctie moeten verkrijgen van de „Eerste Kamer. Zal de Directie der Maatschappij meer „te vreezen hebben van hare vergadering van aandeel- „houders, dat de Staat te vreezen zal hebben van het „besluit der Eerste Kamer? Dat is toch de eerste Kamer „wat laag schatten. Zooveel is zeker, dat wij het heden „noch morgen tot eene eindbeslissing kunnen brengen. „Maar in de toekomst van de Maatschappij moet men „crediet stellen: doet men dit niet, dan is zij toch ver- „loren. Met het argument, dat er geen tijd zou zijn voor „eene nieuwe overeenkomst behoeven wij ons dus niet „bezigt te houden. Het andere argument van de Minister „van Financiën, volgens hem de spil waarop de behan- „deling van deze zaak draait, was: „kan iemand bewijzen „dat goedkooper hetzelfde doel te bereiken is?”

„Daarnaast stel ik de opmerking van den laatsten ge- „achten spreker: „stem het wets-ontwerp af, en over vier „jaren spreken wij elkander nader, en zullen wij zien of „het den lande niet meer kosten zal”.

„Aan den Minister van Financien antwoord ik: hebt „gij, heeft iemand bewezen, dat de zaak met deze hulp „tot stand zal gebracht worden? En aan den Heer FRAN- „SEN VAN DE PUTTE antwoord ik ook: indien de wet wordt „aangenomen, spreken wij elkander over vier jaren weder, „om te zien of er niet nieuwe hulp, na deze van den „lande zal gevraagd worden”.

„Ziedaar juist de hoofdvol van het wetsvoorstel, dat „men ons voordraagt als eene zekerheid, wat in zich zelf „geen zekerheid heeft”.

„Indien men contracteerde met eene firma, die miljoenen „achter zich had, met het huis Rothschild bij voorbeeld, „dan zoude men genoeg hebben aan eene conventie. Want „indien de firma zekere verplichtingen daardoor op zich „nam, dan had men een waarborg in de financiële krach- „ten der firma dat die voorwaarden nageleefd zouden „worden”.

„Maar wij staan hier tegenover eene anonieme sociëteit „met beperkte verantwoordelijkheid. De krachten der „Maatschappij zijn beperkt tot het kapitaal, dat verbruikt „is, en het kapitaal dat zij van den Staat zal krijgen. De „Maatschappij kan geen waarborg geven dan voor zooveel „de Staat zelf dien verschaft; en indien het blijkt, dat „hetgeen de Staat thans verschaft onvoldoende is, ligt er „in de financiële krachten der Maatschappij zelve geen „waarborg hoegenaamd, maar zal zij wederom tot den „Staat komen, om op volkomen dezelfde gronden, waarop „heden betoogd wordt dat zij geholpen moet worden, „andermal hulp te vragen, en daarbij zal dan nog komen „een nieuwe grond: de hulp die heden verleend wordt. „De hulp door den Staat eenmaal verleend, zal eene „dubbele drangreden zijn, om, als die eerste hulp on- „voldoende blijkt te zijn, nieuwe te vragen”.

„Wat is dus eigenlijk de positie? Niet deze, dat de „Staat, als dit wets-ontwerp aangenomen wordt, van de „zaak af is; maar integendeel, dat de Maatschappij de „aannemer wordt van den Staat; een aannemer, die be- „taald wordt in rente over een zeker bedrag, hetwelk niet „a priori gefixeerd kan worden, maar hetwelk telkens door „de behoeften aangewezen zal worden. Blijkt later, dat „het thans genoemde bedrag onvoldoende is, dan zal de „Staat rente moeten geven over een groofter bedrag op „dezelfde gronden waarop men thans verhoogen van het „cijfer van 14 tot 17 miljoen vraagt. De Staat werkt „op die wijze niet in eigen beheer, maar toch door „tusschenkomst van eene maatschappij, die al wat zij „bestedt krijgt van den Staat. Is het nu dit, wat men „wil, dan zeg ik, dat ik voor mij aan registratie „uitvoering van Staatswege de voorkeur zou geven.

„Men heeft met sombere kleuren de Staatsuitvoering „geschetst, maar daarbij zowel de werkzaamheid van „den Staat als die van groote maatschappijen miskend. „De Staat moge bij het uitvoeren van werken nu en dan „fouten hebben begaan, maar het is geen absolute nood- „zakelijkheid, dat hij ze begaan moet, en ook voor den „Staat kan in ondervinding leering gelegen zijn. Wat daar- „entegen maatschappijen betreft, de groote maatschappijen „werken nagenoeg op dezelfde wijze als de Staat; zij „hebben ook hun ambtenarspersoneel, ook hunne comp- „tabiliteit, vele hebben ook hunne pensioenfondsen.

„Al wat men in den Staat zoo afschrikkelijk acht, heeft „eene maatschappij ook, en wat eene Maatschappij kan „doen, dat kan ook de Staat doen. Indien men dus de „Maatschappij wil maken tot uitvoerster van het Staats- „werk, door den Staat te betalen naar mate de „Maatschappij het noodig heeft, dan geef ik voor mij „de voorkeur aan registratie uitvoering door den „Staat zelve.

„Wil men dat echter niet; wil men de Maatschappij „niet onvoorwaardelijk maken tot uitvoerster van het „Staatswerk, door den Staat naar gelang der behoefte te „betalen, dan zal men ook de concessie moeten wijzigen. „Hier kom ik terug op het punt, dat ik heden ochtend „met een enkel woord heb genoemd. Men maakt beden- „kingen; de concessie vermeldt in art. 57 het geval „niet, dat de Maatschappij de exploitatie van den weg, „na zijne voltooiing, staakt; zij geeft geen korte termijnen, „binnen welke de Staat kan handelen, zij laat den prijs „der overneming over aan eene taxatie van deskundigen; zij „spreekt alleen van overneming van den weg in zijn „geheel en niet ook bij gedeelten, indien de Staat dit „wenschelijker of voordeliger achtte. In al die opzichten „spreekt men van leemten of miuder voordelige zijden „van de concessie. Welnu, indien de Staat thans de „Maatschappij te hulp wil komen, dan wensch ik als „aequivalent voor die hulp wijzigingen in de concessie „te verkrijgen, opdat, als er zich later wederom omstan- „digheden van dien aard mogten voordoen, de Staat in „eene sterkere positie tegenover de Maatschappij moge „staan dan thans, en niet weder dat zelfde argument „kunnen worde gebezigd, dat men nu tegen een krachtig „optreden van den Staat heeft doen gelden.

„Om de verschillende redenen dus, door anderen reeds „aangevoerd, omdat namelijk geen licht genoeg is verschaft, „omdat de eene weg aan den anderen is verbonden, „omdat de som van elf miljoen te hoog is opgedreven, „en ook om de reden, die ik zoo even heb opgegeven, „maar volstrekt niet omdat ik tegen spoorwegen op Java „zou zijn, of voor opoffering daarvoor terug zou deinken, „zal ik mijne stem tegen dit wets-ontwerp moeten „uitbrengen”.

Den 9en Maart opende de Heer HEEMSKERK Azn de „rij der sprekers, hij verklaarde niet gekant te zijn tegen „de verhoogen der rentegarantie met f 135,000, maar „wel tegen de garantieverleening over een bedrag van „11 miljoen gulden, terwijl er slechts 5 miljoen nood- „dig was en tegen de samenkoppeling van de concessie „Buitenzorg-Batavia aan de hulpverleening. Na eenige „andere opmerkingen vervolgde de afgevaardigde voor „Amsterdam:

„Nu kom ik aan een voor mij onaangenaam punt. „De geachte spreker \*) heeft de directie der Maatschappij „verdedigd, doch tevens mijn voormaligen ambtgenoot, „den Minister TRAKANEN, eenigzins bezwaard. Het doet „mij zeer leed. Ik heb evenwel niets gehoord wat mij „zou kunnen nopen om een woord terug te nemen van „hetgeen ik Vrijdag gezegd heb en hetgeen in het *Bijblad* „is opgenomen. Ik heb niet beschuldigd, maar alleen de „feiten doen kennen. Ik heb — ik zal even klaren wijn

\*) Uit Rotterdam.



„schenken als de geachte spreker — mij niet naar de „belanghebbenden begeven, maar zij hebben mij opge- „zocht, en mij niet alleen licht aangeboden, maar zelfs „het in zekeren zin opgedrongen.

„De zaak is tusschen een der directeuren van de Maat- „schappij, door mijn voormaligen ambtgenoot TRAKANEN „en mij breedvoerig besproken, zoodat er voor mij niet veel „duisters is. Ik heb dat aan den directeur gezegd, en „gevraagd of het niet wenschelijk was, dat ik van die „zaak nadere mededeeling aan de Kamer deed. Het einde „dezer gedachtenwisseling is geweest, dat, als de geachte „spreker uit Rotterdam niet op de zaak terugkwam, ik „het ook niet behoefde te doen, want ik had niets kwet- „sends gezegd. Nu echter die geachte spreker er op „terug is gekomen en wel het naaste, maar niet het „allernaaste heeft gezegd, kan ik ook spreken en doe „hetgen de belanghebbende mij heeft veroorloofd.

„De fout van de Spoorwegmaatschappij is geweest, „(namelijk de finantieele fout) dat zij is opperig in het „actie- en zwendeljaar 1863, en even als verscheidene „andere zaken die destijds in het leven zijn getreden, had „zij geen zeer goeden grondslag. Haar lot hing nauw „zamen met dat van de Maatschappij, treuring en naar „om zich te herinneren, en toen was, zoo als wij ver- „nomen hebben, nog slechts 25 per cent op de aandee- „len gestort. Ik houd het er voor, dat de buitengewoon „grootte kosten om geld te bekomen, die volgens de „mededeelingen van de Maatschappij gemaakt zijn, het „gevolg zijn geweest van die moeilijkheden om de „aandeelen te fournieren. Ik geloof wel dat er wat hooger „commissie dan gewoonlijk gegeven is, maar niet zoo „buitensporig, en dat de grootte kosten veroorzaakt zijn „door de langzame en moeilijke stortingen. Overigens „ben ik het geheel met den geachten spreker eens, dat „die zaak zoo gedirigeerd is, dat de belangen der deel- „hebbers in de Spoorwegmaatschappij beter zijn behartigd „dan die van de deelhebbers in de Maatschappij van „Handel en Nijverheid. Immers de spoorwegaandeelen „hebben nog eenige dividenden gehad, eens, meen ik, „van 6 per cent en de stortingen zijn zachtfjes aan „ingekomen tot dat zij die hoogte bereikt hadden, dat „de Maatschappij van Handel en Nijverheid nog meer „belang had om met verlies te verkoopen, dan om hare „spoorwegaandeelen kwijt te zijn.

„In 1877, toen nog lang niet was volgevoerd, begon „de Maatschappij te leenen. Zij vroeg den 8sten Februarij „verlof tot het sluiten van de leening van 4 miljoen en „verkreeg het. Een lid der directie onderhandelde te „Londen met goeden uitslag. Den 23sten Februarij is „eene overeenkomst gesloten, door aanneming van zijde „het bestuur der Maatschappij van de in Engeland gevond- „voorslagen. Er is een vereeniging van bankiers gevormd „(eene soort van syndicaat) om de leening uit te voeren. „Per telegram werd nu, zoo als de geachte spreker ook „gezegd heeft, eene verklaring van den Minister van „Kolonien gevraagd.

„Die verklaring werd verzocht bij brief van 25 Febru- „arij en het antwoord daarop is van 27 Februarij. Den „stijl van dat antwoord zal ik niet in bescherming nemen „maar de hoofdzaak is, dat de Minister van Kolonien niet

„partij wilde zijn in eene overeenkomst, strekkende om „aan de crediteuren een onbeprekten waarborg te geven, „terwijl de garantie, gelijkelyk over aandeelen en obliga- „tien, aan dezelfde voorwaarden is onderworpen als de „bij de wet bekrachtigde concessie. Die weigering kan „in Engeland geen verwondering gewekt hebben, want „men kende daar de wet en de concessie zeer wel, en „men wist daar even goed als hier, dat de Minister de „bepalingen der wet niet kan wijzigen.

„Maar wat gebeurt nu? De bankiers hadden zich, „gelijk ik straks zeide, verbonden die leening te plaat- „sen. Zij werd uitgeschreven; maar op 5 Maart moest „de toewijzing (allotment) plaats hebben. De inschrij- „vers waren de leden van dat syndicaat of hunne „patronen. Op den 5den Maart echter, den dag voor de „toewijzing bepaald, maakten zij zwaarigheid die toewijzing „te doen, niet wegens die formele weigering van den „Minister van Kolonien, maar omdat de fondsen waren „gedaald. Toen is er — en dat is hetgeen ik eerst de „vorige week vernomen heb en nu voor het eerst „mededeel, maar met verlof der belanghebbenden — eene „contre-lettre gemaakt, waarin bepaald werd dat, indien „op 1 April het fonds op de beurs van Londen beneden „89 — prijs van uitgifte zou staan, de Maatschappij „de helft zou terugnemen. Dit beding werd niet aan „de Regering medegeedeeld. Formaliteitshalve bleef men „verlangen dat de Minister van Kolonien, zonder zich „partij te stellen, van de conditien der leening kennis „zou nemen. Dit geschiedde den 11den en 12den Maart. „En ik verzoek, even als de geachte spreker uit Rotterdam „deed, den Minister van Kolonien instantelijk, dat hij de „brieven van 25 en 27 Februarij en van 11 en 12 Maart „op het bureau van den Voorzitter nederlegge; dan zullen „de leden, zich door den kanselarij-stijl, die niet mooi „is, heenworstelende, kunnen zien dat er verschil is „tusschen de beide verklaringen.

„Het ongeluk wilde, dat op 1 April het fonds beneden „89 stond. De helft werd dus teruggenomen en in Octo- „ber 1867 werd aan de Regering medegeedeeld dat, hoe- „zeer men vroeger had gezegd het geheel te hebben „geplaatst, men toch slechts de helft kon plaatsen, en „men verzocht de Regering, gelijk ik straks zeide, dat „zij zou helpen aan die andere twee miljoen. Van mis- „rekening bij de kosten van aanleg was geen sprake.

„Maar thans is er iets dat ik met leedwezen moet „constateren. Wij hebben van den geachten spreker uit „Rotterdam vernomen dat de 2000 teruggenomen aan- „deelen niet meer in het bezit der Maatschappij zijn, „maar dat daarop 1½ miljoen was voorgeschieden; dat „wil waarschijnlijk zeggen, dat zij verkocht zijn met „beding van wederinkoop. En nu vraag ik of de Regering „dit niet wist, toen zij op blad. 3 der Memorie van „Toelichting zeide: „De Maatschappij nam dus ongeveer „de helft der leening terug en vleiide zich, toen zich „later de geldmarkt herstelde, die stukken alsnog te „zullen plaatsen; doch zij heeft daarin niet kunnen „slagen. Zij zelve is dus in het bezit gebleven van een „gedeelte der obligatien”.

„Let men op deze omstandigheden, in verband met het- „geen ook door den geachten afgevaardigde uit Rotterdam

„is gezegd omtrent de lotgevallen van de Maatschappij van Handel en Nijverheid, dan moet men tot de conclusie komen, dat die zaken veel meer dan de nadere raming van het deskundig lid der directie hebben bijgedragen tot de crisis, waarin de Maatschappij verkeert.

„Dat die raming van het deskundig lid der directie van de vorige ramingen afwijkt, daarvoor wil ik niemand hard vallen. Maar het éénige gevolg, dat ik uit het gebeurde waag te trekken, is dat men niet al te zeer op de vastheid van dergelijke ramingen moet bouwen. „Toen de Heer STIELTJES met eene governementszending naar Indië ging, om de zaak der spoorwegen te onderzoeken, verwachtte men dat alle twijfel zou worden opgeheven.

„In de ramingen, naar gegevens der commissie voor de vervoermiddelen opgemaakt, werd niet ten volle berust, want toen het op werken aankwam, ging de heer DE BORDES naar Indië. Hij zond ramingen in, in alle bijzonderheden, gedetailleerd tot twee malen toe. En destijds werd precies hetzelfde van die opgaven en cijfers gezegd, wat thans wordt gezegd over die van het deskundig lid der directie. Of daarom deze raming niet kan tegenvallen durf ik niet beslissen.

„Eindelijk kom ik met een enkel woord terug op de lijn Batavia-Buitenzorg. Dat die lijn, volgens den geachten afgevaardigde uit Rotterdam, niet gegarandeerd wordt van Staatswege heeft mij verbaasd. De Regering had dat punt echter toegegeven; zij had teruggenomen, wat deswege verkeerd in de Memorie van Toelichting staat; dat is uitdrukkelijk gezegd. Ik blijf er dus bij dat de lijn Batavia-Buitenzorg wel degelijk wordt gegarandeerd.

„Ten slotte een woord over de gevolgen van de verwerping van het wets-onwerp, zoo die plaats moet hebben. Wordt de voordragt afgestemd, dan hoop ik, dat de Minister van Koloniën zich zal plaatsen op het standpunt van Koloniën van December 1863 en zal zeggen: de concessie ligt daar; zij moet en zal uitgevoerd worden; dat hij er bij zal voegen: de Regering ziet er niet tegen op, artikel 58 van de concessie uit te voeren. Ik ben overtuigd dat de concessionarissen alsdan (de nood maakt vindingrijk) met een ander voorstel zullen komen om op andere wijze geholpen te worden aan de lijn Samarang-Soerakarta-Djokjakarta, terwijl de lijn Batavia-Buitenzorg het onderwerp kan uitmaken van eene andere concessie, bij wet of besluit.

„Wa den indruk van de verwerping in Indië betreft, daaroer maak ik mij in het minst niet ongerust. Het zal daarmede niet zoo erg loopen. Misschien zal eene firma te Samarang in een weekblad aldaar een heel kwaad artikel schrijven tegen de leden der Kamer, die tegen de wet gestemd hebben. Daarmede zal het in Indië afloopen, voor zoover den indruk betreft. Maar daar de spoorweg zelf een onderwerp van Staatsoezigt en Staatszorg is, en eenmaal zoo vele belangen daarmede in verband staan, zal de lijn toch tot stand komen.

De oud-Gouverneur-Generaal SLOET VAN DE BEELE lichtte de tot standkoming der concessie S.V. als volgt toe:

„Een der eerste sprekers, de heer ROCHUSSEN, heeft ons verzekerd dat hij een voorstander van spoorwegen

„in Indië was. Hij heeft er de blijken van gegeven „in Indië zal hem daar dankbaar voor zijn. Maar hij „verschilde omtrent de wijze van uitvoering. In Nederland wenschte hij spoorwegen aangelegd te hebben door „particuliere krachten, in Indië door den Staat.

„De heer ROCHUSSEN trad als Minister van Koloniën „af. Zijn opvolger was een ander denkbeeld toe gedaan. „In dien tusschentijd had er echter een merkwaardig „vooral plaats. De heer ROCHUSSEN ontving als Minister „of vond bij zijn optreden — ik weet het niet juist — de „aanvraag om concessie voor een spoorweg tusschen „Samarang en de Vorstenlanden van de heeren POOLMAN, „FRASER en KOL. Dat was geen koren op zijn moolen. Hij „wenschte onderzoek en stelde, de aanvraag in handen „van twee hoofdingenieurs van den waterstaat hier te „lande, de heeren VAN DER KUN en STORM BUYSING. Hun „advies viel geheel en al uit in den geest van den „Minister die het vroeg, met aanbeveling om den heer „STIELTJES naar Indië te zenden. Deze vertrok en ging „aan het werk.

„Nu kwam die andere Minister, die een ander denk- „beeld was toegedaan. Hij vond den Gouverneur-Generaal, die dat denkbeeld met hem deelde. Die Gouverneur-Generaal vertrok; hij was overtuigd dat hij spoed „moest maken; aan dat geschrijf moest een einde komen; „hij had een plegtige belofte te vervullen, aan den Minister afgelegd, om den meesten spoed te maken. Nu „komt hij in Indië met eene zekere instructie, met eene „stellige belofte om door particuliere krachten spoorwegen op Java te laten aanleggen en de heer STIELTJES „was in een gansche anderen geest; hij werkte in den „zijn van Staatspoorwegen, hinc illae lacrimae. Ik zal er „niets meer van zeggen.

„Ik zal ook weinig zeggen van de berglijn. Maar eene „merkwaardige bijzonderheid, die waarschijnlijk aan velen „uwer onbekend is, moet ik nog mededeelen. Zij is „deze, dat, toen de heer STIELTJES met zijne berglijn- „plannen klaar was, dat wij zeggen, ze ontworpen had, „maar niet in details, de toenmalige Gouverneur-Generaal aan de concessionarissen vroeg: wilt gij die berg- „lijn hebben? Hij had geen voorliefde voor de eene of „andere lijn; zijn doel was alleen Indië spoorwegen te „geven. De concessionarissen nu hebben bij geschrifte „en bij monde van hun gemagtigde, den heer AMENT, „geantwoord, dat zij voor die lijn bedankten. En zeer te „regt. Die lijn ging de krachten van particulieren te boven.

„Wel waren de bezwaren niet onoverkomelijk, men kon „op de toppen der bergen machines plaatsen om de „wagens op te halen en ze aan den anderen kant weder „af te laten, maar een particulier waagt zich niet aan „zulke werken. Er is ook gesproken van kanalen. Ja, dat „was het ideaal van hen die spoorwegen in Indië aan- „legden, maar met eene berglijn waren kanalen onmogelijk. Dit is zoo waar, dat men er in Indië op bedacht „is geweest om de water- en de ijzeren wegen met „elkander te verbinden en dat de toenmalige Gouverneur- „Generaal in overleg is getreden met een energiek man, „te vroeg door den dood aan Indië ontruk, den heer „CORES de VRIES, over het bevaarbaar maken van de „Solo-rivier, van af Solo tot Soerabaja.

„Ziet men nu op de kaarten de kanalen, ontworpen door de commissie voor de vervoermiddelen, dan bevindt men dat zij in geen het minste verband staan met de spoorwegen, die zij voorgesteld hebben.

„Ik heb ook hooren zeggen, en het staat gedrukt, dat men in Indië moet hebben een smal spoor, gelijk op den weg van Antwerpen door het land van Waes naar Gent, maar, heeft men wel bedacht dat, hoe vlak de weg in Indië ook mogen wezen, zij toch altijd bergachtig zijn? Een der vlakste wegen zal wel zijn die tusschen Batavia en Buitenzorg. Buitenzorg ligt 266 el — ik moet nu zeggen meters — boven Batavia. Dat is op een afstand van 21 palen op Java niet veel. Maar als ik mij beroep op hen die den weg hebben bereiden, zullen zij erkennen dat men altoos berg op berg af gaat en dan kan met niet appanieren; men moet hoogten, hellingen en tegenhellingen in den weg hebben. Hoe men nu die hellingen met kleine locomotiven op- en afkomen zal, begrip ik niet. Neen, Mijnheer de President, op die wijze is niets te bezuinigen. Wie ooit in Europa op hellend terrein met een spoorwagen gereisd heeft, zal ontwaard hebben dat daar zeer zware groote locomotiven gebruikt worden, om te trekken, want anders rijdt men achteruit.

„Nog een enkel woord over de finantien. Ik ben geen finantier, ik kom er rond voor uit. Toen ik den heer BLUSSE en ook anderen het denkbeeld hoorde ontwikkelen, om de Maatschappij met eene leening of een voorschot van vijf millioen te helpen lichte mij dit aan. Er verder over denkende, begreep ik toech, dat daarbij eene soort van groepering van cijfers plaats had en men die cijfers op tweederlei wijze op de lei stelde.

„Ik heb daarop het advies van een man, zeer ervaren in finantieele aangelegenheden, ingewonnen. Ik verklaar, dat die man noch met de Regering, noch met de Maatschappij in het allergeringste verband staat. Hij heeft mij onder het oog gebragt, dat de heer BLUSSE en anderen met hem nu eens aannemen, dat de weg voor 17 millioen afgebouwd kan worden en dat de berekening in zoover juist is, dat de Maatschappij 10 millioen in actien, 2 millioen aan obligatien, facit 12 millioen heeft en zij dus 5 millioen zou behoeven. Dan is de Staat er voor goed af en men zou den spoorweg krijgen. Maar bespreken de Heer BLUSSE en anderen de becijfering van de Regering, dan worden de cijfers anders opgezet, dan moet men veel bijpassen; dan zijn die 17 millioen niet voldoende om den weg af te bouwen, dan is hoofdzaak niet de rentegarantie ad f 135.000 's jaars maar de eventuele aflossing der 11 millioen, en dan zitten wij voor goed aan de Maatschappij vast. Dat begrip ik niet. Men moet kiezen tusschen die tweeledige plaatsing der cijfers.

„Men moet aannemen dat de weg al of niet voor 17 millioen te maken is. Als de lijn daarvoor wordt afgebouwd, zal dat den Staat f 135.000 's jaars kosten. Volgens het plan van den heer BLUSSE en anderen zal de Staat, 5 millioen leenende, toch ook moeten bijpassen wat de lijn boven 17 millioen kan kosten, zoodat men nieuwe leeningen of voorschotten zou moeten doen. Maar dan zitten wij meer vast aan de Maatschappij dan op den weg, waarop de Regering ons brengen wil.

„Bij het voorstel van den heer BLUSSE en anderen staat men reeds dadelijk voor een tekort in de fondsen der Maatschappij. De Maatschappij heeft toch rentebetaling gerekend en daarmede moet de raming verhoogd worden, als zij geld ter Jeen krijgt.

„De rente is f 225.000 's jaars. Wanneer de bouw nog drie jaren duurt, is dat reeds een last van f 675.000. Met de renten van de nieuwe voorschotten kan men gerust stellen 7 ton. Deze rentenlast zal zoo drukken op de opbrengst van den weg, dat aan geen aflossing of rentebetaling te denken is.

„Er zal dus in dat stelsel — dat ik meen duidelijk uiteengezet te hebben, zoo als die deskundige het mij dan ook voorgerekend heeft — geen de minste kans zijn dat de Staat ooit het geleende of voorgeschotene terugkrijgt. En dit heeft mij tot de overtuiging gebragt, dat ik mijn vriend BLUSSE verlaten en tot de Regering overgaan moet.

Hij eindigde: „Ik ben ten einde. Ik zal geen peroratie houden. Ik zal geen beroep doen op de welwillendheid, de billijkheid van deze Kamer voor Nederlandsch Indië. Maar een ding moet ik U allen op het hart binden: wordt dit wetsontwerp verworpen, wij stormen ons in eene zee van moeilijkheden, waaruit wij met de grootste opofferingen met moeite zullen geraken.”

Nadat de betrokken Ministers de wetsvoordracht nader hadden verduidelijkt, werd overgegaan tot de artikels-gewijze behandeling. Een voorstel van den heer VAN KERKWIJK om de discussien tot den volgenden dag te verdragen werd verworpen. Deze afgevaardigde stelde daarop een amendement voor, strekkende om in art. 1 weg te laten: „alsmede artt. 1, 3 en 5 dezer overeenkomst” en aan het slot van het artikel te laten volgen:

„De verhooging van het maximum van het kapitaal, waarvan de renten door den Staat zijn gewaarborgd, bij de wet van 6 Juli 1863 (Staatsblad no. 110) en de uitgifte van obligaten tot een nominaal bedrag van zeven millioen gulden, heeft niet plaats, alvorens voor zooveel noodig, bij de wet zijn bekrachtigd de voorwaarden der concessie voor den aanleg van eenen spoorweg van Batavia naar Buitenzorg.”

Reeds den vorigen dag had de Minister DE WAAL bij afstemming een portiefeuillekwestie doen vermoeden, thans zeide hij nog: „Een Minister dien men wil verplichten om te doen hetgeen hij na rijp beraad heeft afgekeurd, heeft niet veel meer te vertellen en een Minister die zoo weinig heeft te vertellen, behoort heen te gaan.” De heer PIJNAPPEL noemde deze bedreiging een moreele ontbinding en vernietiging van de Kamer.

Het amendement werd daarop met 59 tegen 8 stemmen verworpen.

Nadat over de artikelen was gestemd werd het wetsontwerp den 10en Maart 1869 met 37 voor en 31 stemmen tegen aangenomen.

Ook in de Eerste Kamer was het onthaal van het wetsontwerp niet gunstig. (Zie voorloopig Verslag en Memorie van Antwoord bijlage IV).

Den 8en April 1869 vingen de discussien aan. Nadat de heeren FRANSEN VAN DE PUTTE <sup>4)</sup>, HARTSEN en <sup>5)</sup> Zie bijlage V van dit hoofdstuk.

RAHUSEN gesproken hadden, vroeg de Minister van Kolonien het woord om mededeeling te doen van de ontvangst der geteekende overeenkomst met de N.I.S.M., welke als bijlage VI is overgelegd. Na voortzetting der beraadslagingen op 9 April werd het wetsontwerp tenslotte aangenomen met 22 stemmen voor en 11 tegen.

Den volgende dag werd de wet afgekondigd.

S. A. REITSMA,  
Afd. chef der S.S.

(Wordt vervolgd).

## OPEN BETREKKINGEN.

**Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij:**  
ADMINISTRATIEF- en TECHNISCH PERSONEEL; zich te wenden tot den Administratieve Dienst, 1ste Afdeling, te Semarang.

**Batavia-Electrische Tram-Maatschappij:**  
MAGAZIJNMEESTER. Vereischte kennis van administratie.

**Staatsspoorwegen-Oosterlijnen:**  
WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

**Staatsspoorwegen-Westerlijnen:**  
LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

## MAANDOPBRENGSTEN

JUNI EN JULI 1918

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst Juni in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met Juni		Verschil in guldens	
	1918	1917	meer	minder	1918	1917	meer	minder
	D. S. M. . . . .	487.765	411.019	76.746	—	2.688.409	2.373.056	315.353
Atjeh Stoomtram . . . . .	110.113	100.504	9.609	—	584.876	504.909	79.967	—
	Opbrengst Juli in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met Juli		Verschil in guldens	
	1918	1917	meer	minder	1918	1917	meer	minder
S.S. op Java (Spoor- en tramwegen). . . . .	4.135.105	4.141.992	—	6.887	23.934.237	22.829.758	1.104.479	—
N.I.S. . . . .	1.120.000	1.067.793	52.207	—	6.190.000	5.863.831	326.169	—
S.J.S. . . . .	282.100	253.700	28.400	—	1.747.000	1.603.200	143.800	—
O.J.S. . . . .	91.600	81.600	10.000	—	523.700	369.000	154.700	—
S.D.S. . . . .	90.400	83.500	6.900	—	450.900	424.100	26.800	—
S.C.S. . . . .	386.200	364.700	21.500	—	2.213.900	1.989.200	224.700	—
Malang S.M. . . . .	75.500	76.000	—	500	389.364	345.800	43.564	—
Modjokerto S.M. . . . .	39.070	32.578	6.492	—	176.067	156.602	19.465	—
Madoera S.M. . . . .	93.000	80.000	13.000	—	561.000	580.000	—	19.000
Probolinggo S.M. . . . .	29.711	32.263	—	2.552	151.611	139.478	12.133	—
Paseroean S.M. . . . .	28.371	28.867	—	496	134.676	120.319	14.357	—
N.I.T.M. . . . .	61.566	56.069	5.497	—	411.056	369.776	41.280	—
B.E.T.M. . . . .	36.240	32.614	3.626	—	228.317	208.038	20.279	—

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

