

SPOOR- EN TRAMWEGEN

14-DAAGSCH TIJDSCHRIFT VOOR HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN IN NEDERLAND EN INDIË

Opgericht door de Directies van:

de Nederlandsche Spoorwegen, de Staatsspoor- en Tramwegen in Ned.-Indië, de Ned.-Indische Spoorweg Maatschappij, de Deli-Spoorweg Maatschappij, de Samarang-Joana-, Semarang-Cheribon-, Oost Java- en Serajoedal Stoomtram Maatschappijen

Hoofredacteur: S. A. REITSMA, Oud-hoofdamtenaar ter Beschikking S.S. en Tr. in N.-l.

Utrecht, Hoofdbureau Ned. Spoorwegen, Geb. 2, Kamer 63

Commissie van Redactie: Jhr. Dr. E. L. ELIAS, Secretaris en Chef van den Alg. Dienst der Nederlandsche Spoorwegen, A. W. E. WEIJERMAN, Oud-Expl.-Chef der Oosterlijnen van de Staatsspoorwegen op Java en Oud-Directeur der Haagsche Tramweg-Maatsch.^{ij} en Mr. B. H. A. VAN KREEL, Directeur der Deli Spoorweg-Maatschappij.

Uitgave: MOORMAN'S PERIODIEKE PERS N.V., Zwarteweg 1, Den Haag — Telefoon 117783* — Postrekening 44715

ABONNEMENT PER JAAR, bij vooruitbetaling, voor personeel van spoor- en tramwegondernemingen: in Nederland f 4.—, in Ned.-Indië f 6.—; voor anderen: in Nederland f 8.—, in Ned.-Indië en Buitenland f 10.—.

ADVERTENTIËN per kolonel-regel (7 punten), 5 cm. breed, 40 cent. Handelsadvertentiën bij contract reductie. Losse nummers 40 cent.

INHOUD: S. A. Reitsma: Vergunningen voor Vrachtautodiensten. — S. A. Reitsma: „Concessies” of „Vergunningen”. — D. P. Harting: Een stem uit de praktijk van het verladersbedrijf. — Cx: Autobuspsychose. — Ir. G. A. Rosenthal: Motor-tractie. (IV). — Nieuwe Uitgaven. — R. Prins: Wat staat de rails te wachten onder Roosevelt? (II). — Adviezen en Inlichtingen. — Melis Stoke: Zomertijd. — Dr. J. O. M. Broek: Nieuwe Engelsche wetgeving voor het verkeer over den weg. — Ir. F. J. A. Slothouwer: Electrificatie Rotterdam — Dordrecht: Vernieuwing van de viaduct te Rotterdam. — Kroniek der Indische Spoorwegen. — Nieuws uit Binnen- en Buitenland. — Personalia. — Feuilleton. — Bedrijfsuitkomsten. — Spoorwegpuzzel. — Inhoudsopgave van Tijdschriften.

Vergunningen voor Vrachtautodiensten.

Het ingediende Wetsontwerp.



Mr. P. J. Reymer.

R. — Een der laatste regeeringsdaden van Minister Reymer is geweest de indiening bij de reeds démissionnaire Tweede Kamer van een wetsontwerp tot wijziging van de Wet Openbare Vervoermiddelen, ten doel hebbende: a. voor zoover het betreft vervoer van personen per autobus eenige in de praktijk gebleken bezwaren te ondervangen, b. voor zoover het aangaat vervoer van vrachtgoederen voorzieningen te treffen, waardoor aan de ergste uitwassen eener ongelimiteerde concurrentie een einde zal worden gemaakt. Bij Koninklijke Boodschap van

25 April j.l. werd bedoeld wetsontwerp (Bijlagen Hand. St. Gen. 1932-'33 No. 367) aan de Kamer gezonden.

Waar de thans afgetreden Minister van Waterstaat nog altijd niet overtuigd was van den heerschenden chaos op verkeersgebied en hij nog evenmin doordrongen was van den allereersten eisch, dat, om te kunnen nagaan welk vervoer in *waarheid* het meest economisch is, gestreefd moet worden naar een zekere pariteit van wettelijke en financieele lasten, daar was niet aan te nemen, dat het verkeersvraagstuk door dezen Minister radicaal zou worden opgelost door de materie te regelen in een Algemeene Verkeerswet. Als uitvloeisel van het ministerieele standpunt om te beproeven ten opzichte van het personen- en goederenvervoer „zekere uitwassen tegen te gaan of te voorkomen van z.g. wilde diensten, die vergunde of daarmede gelijk te stellen vervoerdiensten een te weinig gebreidelde concurrentie kunnen aandoen”, zien we de Wet Openbare Vervoermiddelen, welke

in 1926 reeds aangevuld werd, opnieuw gebruikt, teneinde de bedrijvigheid te beknotten van hen, die in de Memorie van Toelichting als „beunhazen”, „snorders” en „vrijbuiters” worden aangeduid. Alsof regeling van het verkeer ook niet evenzeer noodig zou zijn, indien deze categoriën personen ontbraken en niet op den voorgrond moet staan het uitschakelen van *elke* oneconomische concurrentie, wijl deze leidt tot onnoodige en schadelijke vernietiging van het bestaande met gelijktijdige investatie van kapitaal in voertuigen en wegen, in die mate, dat daardoor een veel te groote druk op de openbare kassen wordt gelegd, hetgeen tot eene financieele débâcle moet voeren.

Zooals gezegd: de Minister heeft het vraagstuk niet principieel beschouwd, zoodat van het wetsontwerp weinig anders gezegd kan worden, dan dat het een allereerst stapje in de goede richting beteekent. Waar schrijver dezes zoo talloze malen op „coördinatie” heeft aangedrongen, waardoor een einde zou komen aan de kapitaalverspilling op groote schaal — zoowel bij het rail-, als bij het water-, lucht- en wegvervoer — daar zal de lezer begrijpen, dat ik bij het verschijnen van dit wetsontwerp niet in juichkreten uitbarst, doch hoogstens kan verklaren, dat deze ministerieele poging om eenige wilde loten uit den stam te snijden, steun verdient.

Is hiermede het groote bezwaar tegen het wetsontwerp aangevoerd, daar zij het vergund een paar andere objecties aan te voeren, zonder op details in te gaan.

In de eerste plaats is een grief, dat artikel 1 der Wet in de toekomst zal luiden: „Tot het in werking brengen van een openbaar middel tot vervoer van personen of goederen, wordt geen voorafgaande vergunning gevorderd behalve in de gevallen, dat vervoer zal geschieden met autobussen of vervoer van goederen met vrachtauto's”. Een meer onelegante wijze van wetgeving is welhaast niet denkbaar, want de

geheele wet handelt verder juist over die autobussen en vrachtauto's, welke n.b. bij wijze van uitzondering in de wet zijn gebracht.

Een ander bezwaar is, dat de Gedeputeerde Staten gehandhaafd blijven als de verleeners voor autobusvergunningen. Niets pleit daarvoor, alles is er tegen en de praktijk heeft het ondeugdelijke van het stelsel overtuigend aangetoond. Een voor het personen- en voor het goederenvervoer uniforme regeling n.l. door een Centralen Raad, zooals in het Ontwerp alleen voor de vrachtautovergunningen is gedacht, ware veel beter geweest.

Een fout is in het stelsel der wet, dat de verplichte verzekering tegen ongevallen niet opgenomen is, dat de vergunningsverleening niet afhankelijk is gesteld o.m. van solvabiliteit der ondernemers en dat schorsing en intrekking der vergunning als uiteindelijk straf voor het niet-naleven der vergunningsvoorschriften is weggelaten. Voorts is de wijziging van het nieuwe 8e lid van art. 2 niet gelukkig; het oorspronkelijke voorontwerp van wet gaf aan de bestaande spoor- en tramweg-ondernemingen een voorkeursrecht voor parallel loopende verbindingen, de nieuwe redactie is zóó vaag, dat de werking van de wet, voor zoover deze dit belangrijke onderdeel betreft, geheel afhankelijk zal zijn van de interpretatie van den Raad, welke de vergunning zal verleen, m.a.w. het kan vriezen of dooien, alles wordt op losse schroeven gezet.

Summa summarum! De wetwijziging zal geen oplossing van het verkeersvraagstuk brengen. Om uit de verkeersmisère te komen zal veel dieper ingegrepen moeten worden. Het wetsontwerp, eenigszins geamendeerd, kan echter dienen om eenige der allerergste misstanden van hunne scherpe kanten te doen. In zoover mag men nog dankbaar zijn.

Thans nog een woord over het bij het wetsontwerp overgelegde advies der Staatscommissie-Patijs (Bijlage 367 no. 6). In dat advies trof ik eenige zeer juiste opmerkingen aan. Ik noem: het uitschakelen van Ged. Staten bij de vergunningsverleening, de wettelijke regeling der verplichte verzekering, de verhooging der belasting voor de zware bedrijfsauto's, het openen van de mogelijkheid om verleende vergunningen te schorsen of in te trekken, enz. Daarnaast echter zeer zonderlinge opmerkingen. Als zoodanig kan het volgende gelden:

„Het ter hand nemen van het vervoersvraagstuk in zijn geheel zou uiteindelijk moeten leiden tot beantwoording van de vraag, op welke wijze men in ons land tot een rationeel transportsysteem zal moeten geraken, waarbij men derhalve het totale verkeer als één geheel zou dienen te beschouwen, om tenslotte te komen tot wettelijk vast te stellen richtlijnen, op den grondslag waarvan dan het vervoer op de meest efficiënte wijze zou plaats vinden. Deze richtlijnen kunnen uiteraard slechts worden ontleend aan een zeer uitgebreid en hoogst omvangrijk onderzoek van alle thans bestaande vervoermiddelen en verkeerswegen, de mate van het gebruik daarvan, het karakter van het vervoer, dat zich van verschillende vervoermiddelen bedient, de werkelijke vervoerkosten en de wijze, waarop, deze worden gedekt, aan wie de winsten toevloeien of wie de verliezen dragen. Alleen toch langs dezen weg zal inzicht kunnen worden verkregen omtrent de vraag, of alle verkeersmiddelen en -wegen inderdaad op de meest economische wijze gebezigd worden en wat eventueel op het gebied van het verkeerswezen in het algemeen zal dienen te worden gedaan tot het op de beste wijze gebruiken van het gansche vervoersapparaat, verkeerswegen en -middelen tezamen, hetzij door uitbreiding en aanvulling, dan wel door inkrimping of wegneming van gebreken.”

De vraag doet zich voor, waarom deze Staatscommissie een dusdanig uitgebreid en tijdroovend doch inderdaad noodzakelijk onderzoek niet reeds lang ingesteld heeft. Over gebrek aan tijd kan niet worden geklaagd. Reeds 10 jaar bestaat de commissie en nog altijd moet begonnen worden met het allereerste begin, n.l. de verzameling van de kosten, welke de verschillende vervoerssoorten op de verschillende openbare kassen leggen. Blijkbaar ziet de Staatscommissie

niet in, dat men cijfers moet hebben, cijfers en nog eens cijfers.

Dat het verzamelen van cijfers moeilijk en tijdroovend is, is overbekend. Onmogelijk is het niet. De Royal Commission on Transport en de Salter-Commission in Engeland wisten op korten termijn wel de noodige gegevens te krijgen en in de Vereenigde Staten gelukte dit evenzeer aan de Joint Commission en de Coolidge-Commission. Wat daar dus mogelijk was, behoeft hier niet onmogelijk te zijn. Maar dan dient de werkwijze — en wellicht de samenstelling — der Staatscommissie een geheel andere te worden. Professor Mr. F. de Vries heeft hierop in zijn artikel in de Aprilaflevering 1933 van de *Economist* zeer terecht gewezen. Ik duidde er in meer dan één publicatie op.

Aan het rapport der Staatscommissie-Patijs is een Minderheidsnota van het lid Professor Dr. Ir. T. K. Th. van Iterson toegevoegd, welke blijk geeft, dat dit lid der commissie een wildvreemde is, zoowel op het gebied der algemeene economie als op dat van het bijzondere onderdeel, hetwelk betrekking heeft op het verkeerswezen. Het korte stukje van dezen hoogst bekwamen technicus is verbijsterd van onkunde op dit speciale terrein, dat het zijne niet is, en men vraagt zich af wat deze mijndirecteur doet in een Staatscommissie, welke de Regeering van voorlichting moet dienen over een vraagpunt, waarvan hij blijkbaar niets begrijpt. „De vrije concurrentie is het krachtigste middel om wat verouderd is te doen verdwijnen. Daarom heeft de wetgever geen andere taak dan faciliteiten aan nieuwe vervoermiddelen te verleen en belemmeringen voor een natuurlijke ontwikkeling er van weg te ruimen”, zegt de heer Van Iterson. Maar hij vergeet dat dit verleen van faciliteiten aan alles wat nieuw is, niets anders is dan reine *protectie* en dat van een „vrije” concurrentie tusschen oud en nieuw daarbij zeker niet gesproken kan worden. Bovendien het gaat niet tusschen „oud” en „nieuw”, waarbij twee vervoerwijzen als paarden op een renbaan, al of niet met handicap, om den voorrang strijden, maar of zij „economisch” of „oneconomisch” werken. Het vraagstuk is ook geen zaak van de techniek alleen. Zeer terecht zegt Professor Dr. Ing. Carl Pirath in het pas verschenen nummer van het *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*: „Die Technik kann Ursache und Vollendung einer Verkehrseinheit sein, sie kann aber auch zu ihrem Totengräber werden, wenn sie nicht richtig geleitet wird”. Geen goed zakenman voert in zijn bedrijf kostbare technische verbeteringen in, of het te bereiken rendement moet den maatregel wettigen; bij den Staat gaat het evenzoo, moest het althans evenzoo gaan. Langzamerhand is wel overtuigend aangetoond, dat de Staat een positieve taak heeft in het productieproces, waarvan het verkeerswezen een onderdeel is en dat het begrip „vrije concurrentie” der Manchesterschool in de gecompliceerde moderne samenleving om voor de hand liggende redenen afgedaan heeft. De overeenkomst van de Staats- en particuliere steenkolenmijnen en de Steenkolenhandelsvereeniging ter verdeling van de kolenmarkt in Nederland, welke den heer Van Iterson beter bekend zal zijn dan aan mij, is een voorbeeld van de onwenschelijkheid der vrije concurrentie in een speciaal geval. In de Aprilaflevering 1933 van de *Economist* wijst Professor Mr. F. de Vries op de funeste gevolgen der eens zoo hoog geprezen concurrentie bij het verkeerswezen, welke in alle landen der wereld om praktische redenen uitgeschakeld wordt.

Dat het autoverkeer „economischer” zou zijn dan het spoorwegvervoer, is een opmerking, welke kant noch wal raakt, al is dit nu eenmaal de opmerking van *the man of the street*. De bewering van Professor Van Iterson wordt met geen enkel cijfer gestaafd en is in strijd met de feiten, omdat thans geen voldoende rekening wordt gehouden met de lasten, welke het autoverkeer op de wegbeheerders (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) legt, welke weer verhaald moeten worden op de belastingbetalers.

De heer Van Iterson noemt de ordening van het verkeer „averechtsche staathuishoudkunde” en zegt: „Vragen de bonafide busondernemingen om dit soort bescherming? Naar hij meent zijn zij er tegen?” Blijkbaar weet Professor Van Iterson niet, dat de autobusondernemingen sedert 1926 reeds die bescherming genieten. En evenmin schijnt hem bekend te zijn, dat zij er zelf om gevraagd hebben. Professor Van Iterson kan dit lezen in het eerste rapport van de Staatscommissie, waarvan hij deel uitmaakt.

Wat het autovervoer aangaat zegt Professor Van Iterson:

„Vooreerst vragen ook de vrachtauto-ondernemingen niet om bescherming. Ten tweede hebben zij geen bescherming van noode, daar zij in den regel, niettegenstaande vaak lage tarieven, behoorlijk verdienen. Ten derde is het publiek belang, dat het vrachtvervoer zoo goedkoop mogelijk zij en bij de voortschrijdende ontwikkeling in de automobieltechniek bereikt men door concurrentie een snelle daling van de vervoerkosten.”

Ook hierin vergist de professor zich. Tal van vrachtauto-ondernemingen zien hunkerend uit naar een vergunningsstelsel voor vrachtauto's, omdat het hen zal ontslaan van de moordende concurrentie der beunhazen. Iets anders is, dat de Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland, een lichaam, waarin de auto-import en de autohandel in belangrijke mate vertegenwoordigd is en welke dus andere belangen te behartigen heeft, de nieuwe regeling niet wenscht. In Duitschland heeft de auto-industrie echter reeds jaren geleden op invoering van een vergunningsstelsel aangedrongen, omdat zij begreep, dat op den duur alleen orde en regel behoorlijke bestaansvoorwaarden kunnen scheppen. Hetzelfde was in Engeland 't geval. Zie Final Report of the Royal Commission: „We believe”, zegt de Royal Commission, „that it would be greatly to the advantage of the road haulage industry itself, if it were placed on an organized basis”. Wat het tweede argument betreft „de behoorlijke verdiensten der auto-ondernemingen”, daarover geloof ik, dat het beter is te zwijgen. Is het argument ondanks de faillissementslijsten juist, dan is het billijk, dat de auto meer dan tot nu toe bijdraagt om het tekort op de wegstkosten te verminderen. En wat het derde punt aangaat, daar vergeet Professor Van Iterson weer, dat het bestaan van lage vrachten (z.g. goedkoop autovervoer) geenszins synoniem is met publiek belang als dat zelfde publiek den belastingschroef telkens weer een slag aangedraaid voelt om de tekorten der overheidskassen wegens uitgaven voor het wegtransport te dekken (overigens moge ik verwijzen naar het hierna volgende artikel van den heer Harting).

In het voorgaande ben ik eenigszins uitvoerig op de minderheidsnota van Prof. Dr. Ir. Van Iterson ingegaan, niet omdat de Regeering daaraan veel waarde heeft gehecht, integendeel zij is op geen der argumenten ingegaan, maar omdat de inhoud volkomen de meening weergeeft van de groote menigte, welke met algemeenheden en gevoelsargumenten jongleert en zich geen rekenschap geeft van de nuchtere verhoudingen, gezien in het licht van feiten en cijfers. En tegen die oppervlakkige meening, welke plaats wil geven aan het vernietigende vrije spel der krachten, kan niet scherp genoeg positie worden genomen. Men heeft dit elders op het gebied van het verkeerswezen met min of meer succes al gedaan in Duitschland, Oostenrijk, Hongarije, Tsjecho-Slowakije, Roemenië, Zweden, Noorwegen, Zuid-Afrika, Australië en men bereidt het voor in Engeland en de Ver. Staten. Wat dit laatste aangaat kan ik niet alleen Professor Van Iterson, maar ook de Staatscommissie-Patijs en den Minister van Waterstaat de kennisname aanbevelen van de wijze, waarop de Engelsche regeering na ampele bestudeering en voorlichting door vervoerscommissies bezig is de regeling der coördinatie van de verkeersmiddelen onder handen te nemen. (Rail and Road Traffic Bill en de Finance Bill voor de „taxation” (zie o.a. de Parliamentary Debates House of Commons on 3rd May 1933, Vol. 277, No. 78, page 851).

Kennisname der ginds aan het Parlement voorgelegde wetten en der uitvoerige rapporten, waarop deze gebaseerd zijn, kan heel wat bijdragen om het in dit artikel besproken wetsontwerp te verbeteren alvorens het als wet in het Nederlandsche Staatsblad zal verschijnen.

„Concessies” of „Vergunningen”.

R. — In het Rapport van de Staatscommissie-Patijs, overgelegd bij het boven behandelde Wetsontwerp tot Wijziging van de Wet Openbare Vervoermiddelen, spreekt de commissie van „een concessiestelsel voor autobussen”. Wij vinden daarbij een noot op blz. 1 luidende: „In plaats van dit woord zal de Commissie bedoeld hebben te lezen „vergunningstelsel” (noot van den Minister)”.

Nu zouden wij graag eens willen vernemen, waarin volgens Mr. Reijmer het onderscheid tusschen „concessie” en een „vergunning” bestaat, waarom men spreken moet van een spoor- of tramwegconcessie en waarom van een autobus- of vrachtautovergunning. En of men van „concessies” of van „vergunningen” voor de scheepvaart moet spreken. In de uitstekende dissertatie van Mr. J. M. Nap: „Concessiën voor publieke ondernemingen” is het mij niet gelukt een bruikbaar onderscheid tusschen beide benamingen voor eenzelfde begrip te vinden. De omschrijvingen, welke in van Dale's *Groot Woordenboek der Nederlandsche Taal* bij de woorden „concessie” en „vergunning” gegeven worden, dekken elkaar niet. Voor wat betreft „concessie”, dat een vergunning zou zijn voor den *aanleg* van een dienst van openbaar nut, is zij zelfs beslist onjuist; immers de M.t.E. van S.S. kreeg indertijd een „concessie”, hoewel zij niet voor den *aanleg* zorgde en het Indische recht schrijft juist voor den *aanleg* van een z.g. landelijke tram (artt. 4 en 5 van de z.g. concessieaanvraag-verordening, Reg. Verordening van 9 Juni 1928, Ind. Stbl. No. 203) een „vergunning” voor en voor de *exploitatie* een „concessie”. En Mr. S. J. R. de Monchy ving een artikel, handelende over het rechtskarakter der concessies, in het *Rechtsgeleerd Magazijn* van 1908 aan met de woorden: „Een concessie is, naar de meest gangbare definitie, een vergunning van overheidswege tot het aanleggen of exploiteeren van een werk of onderneming van algemeen nut.”

Vroeger sprak men in Nederlandsch-Indië van spoorwegconcessies en van tramwegvergunningen, hoewel die tramwegen feitelijk lokaal-spoorwegen waren en sedert eenige jaren ook spoorwegen ze klasse heeten. Wijlen dr. ir. Cluysenaer wijdde aan de benamingen indertijd (1902) eenige beschouwingen. Later ging men weer overstag en sprak men ook van tramwegconcessies; de oudere „vergunningen” werden dan weer betiteld als „concessies”. Men vindt deze „vergunningen” en „concessies” in de „Verzameling van concessievoorwaarden der particuliere spoorwegen en tramwegen met machinale beweegkracht” en in het „Vervolg” daarop, uitgegeven door het Departement van Gouvernements-bedrijven.

Van erg veel belang is de vraag wel niet, doch indien door Waterstaat licht ontstoken wordt, wordt voorkomen, dat de Staatscommissie-Patijs en anderen (bijv. prof. Mr. F. de Vries of schrijver dezes) door den Minister op de vingers getikt worden, wanneer zij de volkomen willekeurige fictie, dat „concessies” en „vergunningen” verschillende begrippen zouden zijn, uit het oog verliezen en niet precies het woord overnemen, dat in een of andere wet (bijv. in de Wet Openbare Vervoermiddelen het woord „vergunningen”) gebruikt werd.

Splinter.

GELUK BIJ ONGELUK.

* De inwoners van Inverness in Florida hebben in dezen voor hen moeilijken tijd van malaise op Thanksgiving Day reden gehad tot dankbaarheid, vertellen Amerikaansche bladen.

Een goederentrein van de Seaboard Air Line nl. ontspoorde en de lading visch, groenten en vruchten van verscheidene goederenwagens lag overal in het rond verspreid. Zodoende was het vraagstuk wat men zou eten ineens opgelost. (Railway Age.)

Een Stem uit de praktijk van het Verladersbedrijf

door D. P. HARTING, Directeur Bestelhuis Boekhandel, Amsterdam.

In den fellen strijd, die hier te lande gevoerd wordt tusschen spoor, boot en tram contra de vrachtauto, heeft het mij steeds getroffen, ja gehinderd, dat met de belangen der verladers eigenlijk nimmer rekening gehouden wordt. De strijd wordt tenslotte echter uitgevochten op de ruggen der verladers.

Tot recht verstand van zaken wil ik hier eerst het woord „verlader” omschrijven, omdat ik onderstel, dat niet iedere lezer dat begrip volledig realiseert. Verladers dan zijn die handelszaken, die hun producten ten vervoer naar andere plaatsen aanbieden aan spoor, boot, tram of auto.

Toen in 1923 de Commissie-Patijn geïnstalleerd werd ging de Minister uitvoerig in op de taak die voor de Commissie weggelegd was ten aanzien van een ordening van het verkeerswezen, dat aan den Staat zoovele miljoenen kostte. Zonder twijfel is een economisch ingericht vervoerssysteem van groote beteekenis voor het publiek, maar het ware toch wel te wenschen geweest bij de samenstelling der Staatscommissie de belangen van de verladers wat meer op den voorgrond te plaatsen. Tenslotte zijn de vervoersinstellingen er toch voor „service”; en wie kunnen hierover beter oordeelen dan de verladers?

Het Centraal Comité voor Economisch Vervoer ruimde helaas geen plaats in aan een vertegenwoordiger van deze categorie; in den monsterachtig grooten Vervoerraad, zooals voorgesteld door de Commissie-Patijn, wordt deze groep evenmin de aandacht waardig gekeurd, tenzij men de hoop mag koesteren, dat bij de benoeming van vertegenwoordigers van den Nijverheidsraad, het Kon. Landbouw Comité en enkele der belangrijkste Kamers van Koophandel en Fabrieken ook „verladers” in aanmerking zullen komen.

Tot voor eenigen tijd bestond er een bond van Verladers, maar nu deze helaas ter ziele is, rest mij slechts de pen op te nemen om te zorgen, dat wij verladers in den onderlingen strijd der vervoermiddelen niet het kind van de rekening worden.

Welke belangen heeft de verlader? Hij heeft noodig een betrouwbaar en goed en deskundig geleid vervoermiddel, dat bedrijfszeker is en tegen vaste, zoo mogelijk lage, tarieven werkt. Daaraan mankeert bij het huidige auto-transport zoowat alles. Immers het autotransport is voor een groot deel in handen van personen, die ter zake onkundig zijn. Ik wijs er in de eerste en voornaamste plaats op, dat de meeste zich „expediteur” noemende autotransportondernemers het a.b.c. van hun vak, namelijk de artikelen 86—90 van het Wetboek van Koophandel, niet blijken te kennen. Er zijn er bij, die te nauwernood kunnen schrijven, laat staan dus, dat ze er een goed ingericht expeditieregister (dagregister noemt de wet het) op na houden.

Het Wetboek van Koophandel eischt voorts een vrachtbrief (art. 90), waarin verschillende gegevens moeten zijn opgenomen. Als ontvanger van goederen heb ik toch het recht te weten wat een cliënt-afzender mij zendt; aantal en soort der colli, inhoud en datum van afzending. Ik moet kunnen controleren of de vervoerder zijn taak volledig en goed heeft uitgevoerd. Maar dan moet het vervoerdocument ook in alle opzichten voldoen aan de eischen, die het Wetboek van Koophandel voorschrijft. En ook daarin schiet het autotransport totaal tekort. In de eerste plaats bezigen de besten dier ondernemers nog „beurtvaartadressen” (die, de naam duidt het reeds aan, voor het vervoer per auto niet zijn gecreëerd), maar... zij vullen ze zelve in, waarmee alle controle is uitgeschakeld. En dan nog hoe? Het algemeen reglement voor het vervoer op de spoorwegen schrijft terecht voor, dat de afzender-zelve den vrachtbrief moet invullen en onderteekenen. Welke autoriteit, zou ik willen vragen, heeft het recht en (of) den plicht de handhaving dier artikelen bij het autovervoer te eischen? Want

het is toch te dwaas, dat men zich daaraan bij het wegvervoer niet houdt of behoeft te houden. Natuurlijk zullen er wel goede of beter geleide bedrijven zijn, maar het meerendeel is in handen van beunhazen, wier kennis van de chauffeurskunst grooter is dan van het expeditievak.

Wanneer de cliënt een wissel weigert te voldoen, beweerde, dat hij de goederen nimmer ontvangen heeft, dan dient de vervoerder door zijn administratie en diverse bescheiden te kunnen aantoonen, dat hij de zending op tijd en in uiterlijk goed geconditioneerd toestand en tegen behoorlijke decharge aan den afnemer heeft afgeleverd. Dat zal bij autovervoer in de meeste gevallen voor dien vervoerder een hopeloos geval zijn.

Heeft het zoogenaamde vlugge of vluiggere vervoer per vrachtauto heel veel reële beteekenis? Als regel komt een vrachtauto in den loop van den voormiddag ter plaatse en vertrekt tegen den avond weder naar zijn punt van vertrek terug, om daar in den avond te arriveeren. De aflevering geschiedt dan den volgenden morgen. Maar met de spoorwegen en de booten gaat het niet langzamer. 's Avonds vertrokken, wordt den volgenden morgen besteld, ook op de langere trajecten. Groote zendingen van Groningen worden 's avonds per spoor aan mijn bedrijf afgezonden en zijn den volgenden morgen om half negen reeds bij mij afgeleverd.

Zal men mij tegenwerpen, dat dit een te groot traject is, de afstand Amsterdam—Haarlem is dan toch wel zeer kort. En toch wordt een pak door mij 's middags om $\pm$ 3 uur daarheen per auto afgezonden, eerst den volgenden morgen afgeleverd.

En zoo zal het ongeveer wel overal zijn, gunstige uitzonderingen daargelaten, b.v. van ondernemers, die meer dan één dienst per dag onderhouden. Want dat niet meer 's avonds kan worden besteld, zal ook wel het gevolg zijn van wettelijke of plaatselijke verordeningen. Maar dan verliest het argument „sneller” toch wel een groot deel van zijn kracht. Vindt u, geachte lezer, een vervoer van Maastricht naar Amsterdam per auto op 22 April afgezonden en in den namiddag van 25 April afgeleverd, vlug?

Is het ook goedkoop? Ik weet het niet; ik mis daartoe vergelijkende tarieven. Ik vermoed met vrij groote zekerheid, dat een vrachtauto-ondernemer neemt wat hij krijgen kan, er geen vast tarief op nahoudt en zooveel afspraken heeft als cliënten.

En dan, zij trachten er toch steeds weer onderuit te komen. Laat mij een voorbeeld noemen. Bode A. neemt aan voor boekhandelaar B. de pakken uit mijn bedrijf mee te nemen voor zeg 25 cent per pak. Wanneer B. nu zoo'n, laat ik het maar eens met een mooi woord noemen, contract heeft afgesloten, schrijft hij onmiddellijk aan ons om alles zooveel mogelijk in één collo te doen verpakken. Daarmede neemt dan de bode weer geen genoegen, want dat ondergraaft zijn tarief. Nog daargelaten, dat de moeilijkheid: het maken van groote balen, op ons wordt afgewenteld. Ik weet bijv. van een geval van autotransport van den Haag naar Amsterdam, dat f 10.— kostte, terwijl de spoor dat voor een gulden of drie had getransporteerd.

Maar aangenomen nu eens, dat werkelijk de vrachtprijzen per auto in het algemeen en dooreengenomen goedkoop zijn dan die, welke de spoorweg sinds de tariefverlaging van 1 Mei j.l. berekend voor de nieuwe categorie „snelgoed”, waarover ik het hier eigenlijk alleen heb, is het dan niet een gevolg van factoren, die de concurrentie tegen spoor en boot te gemakkelijk maken? Rechtspositie van het autopersoneel, loonen, dienst- en rusttijden der chauffeurs? Schadevergoedingsplicht — natuurlijk niet ongelimiteerd doch de gevallen precies omschreven? Het ontbreken van een behoorlijke administratie? Het werken

met jongens als bestellers, ik zou haast zeggen „kwajongens”? Ik heb het meer dan eens gehad, dat die „bestellers”, toen ik een bepaalde zending moest weigeren te accepteren, het pak neersmeten en hard wegliepen, het aan ons overlatend de zaak zoo goed mogelijk te regelen. Of bestellers, die een door mij wegens beschadiging door vocht en olie geweigerd pak, ergens uitpakten en toen probeerden het ons toch weer in handen te spelen. Als het zuivere koffie is behooren zij den afzender van zoo'n weigering in kennis te stellen. Maar dat durven zij niet, omdat zij niet onafhankelijk zijn en bang voor verlies van hun cliëntèle.

Ik weigerde eens een zending van eenige honderden kilo's. De auto-expediteur nam toen kalm die partij mee terug naar Nijmegen en had dus 2 X de vracht verdiend, waarover de afzender niet erg gesticht was. Bij de sporen en booten wordt in zoo'n geval de zending niet geretourneerd, doch opgeslagen en een zeer matig bewaarloon berekend. Zij zenden dan den afzender een schriftelijke kennisgeving, waarop afzender dan zijn voorschriften schrijft.

Nog wil ik wijzen op een ander inconvenient, dat aan het autotransport kleef. Dat is n.l. het overstelpend groot aantal dier ondernemers. Dat heeft tengevolge, dat mijn bestellers links en rechts de pakken moeten bezorgen, waar voorheen alles aan slechts enkele adressen kon worden afgegeven. Dat is oneconomisch, want het kost ontzaggelijk veel meer tijd, wat te begrijpen is en waar tijd nog altijd geld is, is het z.g. voordeel van het auto-vervoer in casu min of meer denkbeeldig. Ik laat nu nog buiten beschouwing, dat aan de meeste bestelhuizen dier autodiensten een z.g. „aanteekengeld” door den afzender moet worden betaald, varieerend van 7½ tot 15 cent per zending.

Een ander gebrek, dat volgens mij aan het autovervoer kleef, is, dat alle zendingen over één kam, snelheidskam zou ik willen zeggen, worden geschoren. Een verlader heeft goederen, bij welker aflevering haast is en andere, waarmede niets geen haast is. Bij de spoorwegen krijgt men dan een goedkoop tarief; men heeft er practisch gesproken 2 tarieven, snelgoed en vrachtgoed, waarbij ik dan nog expresgoed uitschakel, wat veel vlugger is dan per auto, wijl het met elken trein verzonden wordt (ik laat natuurlijk de voor een speciaal geval gecharterde auto's buiten beschouwing).

Op nog een ander bezwaar van het tegenwoordige vervoer per auto moet ik wijzen. Dat is n.l., dat men niet alleen niet meer dan eens per dag (enkele uitzonderingen daargelaten) maar naar vele richtingen niet eens dagelijks, maar bijv. slechts 3 maal per week kan verzenden. Per spoor kan men in alle richtingen en meermalen per dag verzenden.

Dat de spoorwegen en de bootondernemingen safe zijn wat betreft de afrekening van remboursements, is in confesso. Hoe staat het daarmede bij de verschillende auto-ondernemers? Ik vraag slechts; uit eigen ervaring kan ik daar niet over oordeelen. Maar ik weet, wat men noemt uit volkomen betrouwbare bron, dat de gelden uit de handen dier meest totaal onbemiddelden slechts met veel moeite — ik druk mij zacht uit — zijn los te krijgen.

Het is duidelijk, dat in dezen toestand verbetering gebracht zal moeten worden. Chaos is het veel gebruikte woord in verband met den strijd van rail- en wegvervoer. Men denkt dan, geloof ik, er veelal aan, dat de auto's systeemloos, lukraak, goederen aan spoor en boot onttrekken. Ik leg den nadruk op systeemloos, daarbij er aan denkend, dat een ieder, Jan, Piet of Klaas maar met behulp van voorschotbanken in staat gesteld wordt een deel van het vervoer tot zich te trekken, zonder aan wettelijke bepalingen onderworpen te zijn en zonder waarborg te geven van deskundig vervoer en zonder te begrijpen of te gevoelen, dat zij zijn een schakel in ons landelijk transportwezen. Het is de reinste anarchie.

Nu kan men zeggen, laat ons afwachten tot er een Vervoerraad is met wetgevende bevoegdheden, waaraan een ieder zich

te onderwerpen heeft. Echter behooren m.i. ook de bedrijfsauto-ondernemers zelf georganiseerd er naar te streven om hun vervoerbedrijf in goede banen te leiden. Zij zullen moeten toonen, dat men met vertrouwen aan goed georganiseerde, deskundig geleide bedrijven zijn goederen kan toevertrouwen. Men zal er hen van moeten doordringen, dat zij vaste tarieven publiceeren, zich te houden hebben aan vastgestelde en gepubliceerde uren van vertrek en aankomst; dat zij een voor het geheele land geldenden uniformen vrachtbrief ontwerpen en bezigen, waarin hun rechten en verplichtingen zijn omschreven enz. enz. Hier ligt een groot veld voor positieven arbeid, inplaats van de negatieve politiek, die thans nog overheerscht.

Men hoort wel beweren, dat de auto zoo goed als alle vervoer van spoor en boot kan overnemen. Ik wil het grif gelooven, al houd ik niet van gelooven op gezag. Maar het gaat er om of ze het even goed doet. En dat ontken ik. Het behoort zoo tot de bon ton om op de N.S. te hakken, maar ik vraag mij toch af of het wel verstandig is. Men gooie geen oude schoenen weg, voor men goede, vooral goede, nieuwe heeft.

Want ook hier is goedkoop, duurkoop!

Naschrift. — Gelukkig begint het te dagen, nu, nadat dit artikel geschreven was, de Minister een wetsontwerp heeft ingediend betreffende een concessiestelsel voor het openbaar goederenvervoer met vrachtauto's.

Autobuspsychose.

Cx. — Het is bijna half tien 's ochtends. De boot uit Terschelling is vrijwel op tijd en Harlingen is in zicht.

Ik sta in de stuurkajuit bij den kapitein en geniet van het prachtige gezicht op Noord-Nederlands havenstad.

Moet je nog zwaaien kappie, voordat je aanlegt, vraagt een jonge man in houtvesters-uniform, die naar boven is komen klimmen om deze vraag aan den kapitein te stellen.

Ja, ik leg em meteen klaar voor 't vertrek, maar dat kost hoogstens een paar minuten. Is er zoo'n haast bij vanochtend?

Ja kappie, 'k moet vandaag naar Franeker. De bus komt door Harlingen om even over half tien, 't Is door de stad allicht vijf minuten loopen en ik moet om goed tien uur in Franeker zijn.

De kapitein duidt den reiziger een betrekkelijk ingewikkelden weg aan naar een plaats waar hij de bus mogelijk nog zal kunnen opvangen.

Maar zou je niet met den trein gaan, raadt hij hem nog, die staat hier aan de boot, en komt om 10.07 in Franeker.

Geen antwoord, maar de oogen van den houtvester dwalen onrustig. Hij is voor zaken uit, heeft de actenmap onder den arm en heeft het gevoel van haast te hebben.

Als de boot met statige rust z'n zwaai aan het touw, met den steigerpaal als middelpunt heeft volbracht, springt de eilander aan wal en als wij allen wordt hij gegrepen door het tempo van het vasteland, waar je niet rekt met uren maar met minuten. Ik geef hem weinig kans om z'n aansluiting te halen en breng m'n koffer en fiets in den trein, die pas over 12 minuten vertrekt. Als ik 't perron nog eens afloop om te zien of er nog reizigers of bagage van de boot in den trein moeten, zie ik den groen gekleeden man in groote cirkels op het pleintje loopen. Hij heeft ingezien dat hij de bus niet meer zou halen, en nu draait hij om den ingang tot het perron Harlingen-haven als een vlieg om de kaars.

Deze rusteloze brengt mij aan 't filosoferen. Wat bindt deze man, bij wien een klein verschil in vrachtprijs den doorslag niet geeft, met hart en ziel aan de bus? Wat is de weerstand die maakt dat hij pas op 't laatste oogenblik in den trein stapt, als iedere kans op een ander vervoermiddel is uitgesloten.

De trein stond daar, gedurende meer dan 10 minuten, met een hinderlijk gebrek aan haast. En toch zou deze hem, zoodra hij eenmaal vertrok, in snel tempo in Franeker brengen.

Vlak voor 't vertrek stapt hij in, een klant van de spoorwegen, tegen wil en dank.

De bus, waarmede hij zoo gaarne was gegaan, stopt en rijdt afwisselend, zonder adempauze, onmethodisch, haastig, sportief, luidruchtig, in één woord sympathiek. Hij is het symbool van het leven zelf, zooals dat schijnbaar het meest intens geleefd kan worden.

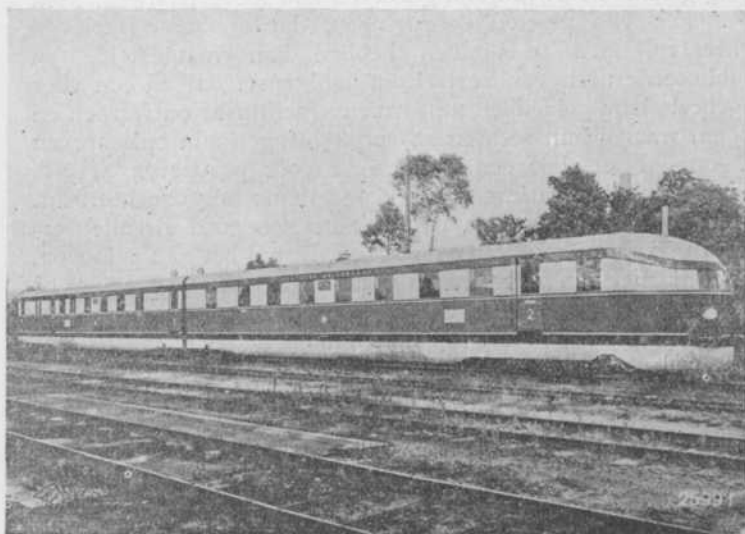
Nooit meer wordt deze jonge man een tevreden en waardeerd reiziger op onze spoorwegen, ook al worden de tarieven verlaagd en de snelheden opgevoerd.

Hij lijdt aan een ziekte, die vele ziektebeelden vertoont, die echter alleen het karakter van de onrust, de haast en de onbeheerschedheid gemeen hebben.

Hij lijdt aan autobuspsychose.

Motor-tractie

door Ir. G. A. ROSENTHAL.

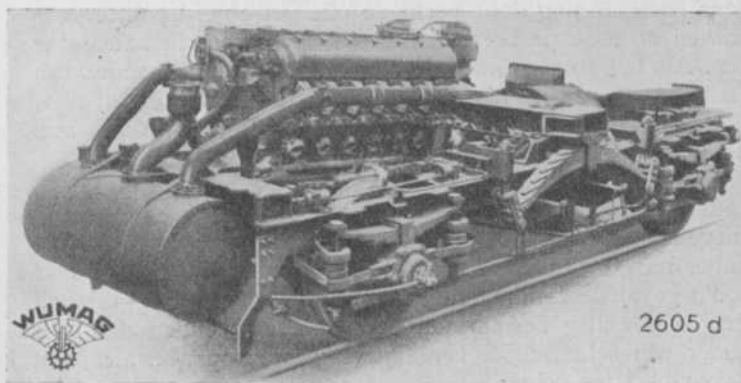


Afb. 14. Aanzicht.

IV. (Vervolg van blz. 248).

De bedoelde Schnelltriebwagen is bestemd voor den dienst op het traject Hamburg—Berlijn, lang 275 km. Hiervoor is een rijtuig vastgesteld van 2 uur 59 min., zoodat de gemiddelde snelheid 92 km/h bedraagt bij een max. snelheid van 150 km/h. De uitvoering bestaat uit een tweewagentrein (afb. 14) volgens stroomlijnprofiel gebouwd, die ruimte biedt voor 102 zitplaatsen 2e klasse, een buffet voor koude spijzen en warme dranken, een bagageruimte, twee W.C.'s en voor en achter een machineruimte. Het totaal ledig gewicht bedraagt 74400 kg. Voor en achter is een twee-assig draaistel geplaatst, op elk waarvan een Maybach Diesel motor van 410 pk met generator is gemonteerd (zie afb. 15). In het midden rusten de wagenhelften gemeenschappelijk op een Jacobsdraaistel, waarvan de wielassen worden aangedreven door twee in het draaistel ondergebrachte motoren (z.g. tram-ophanging).

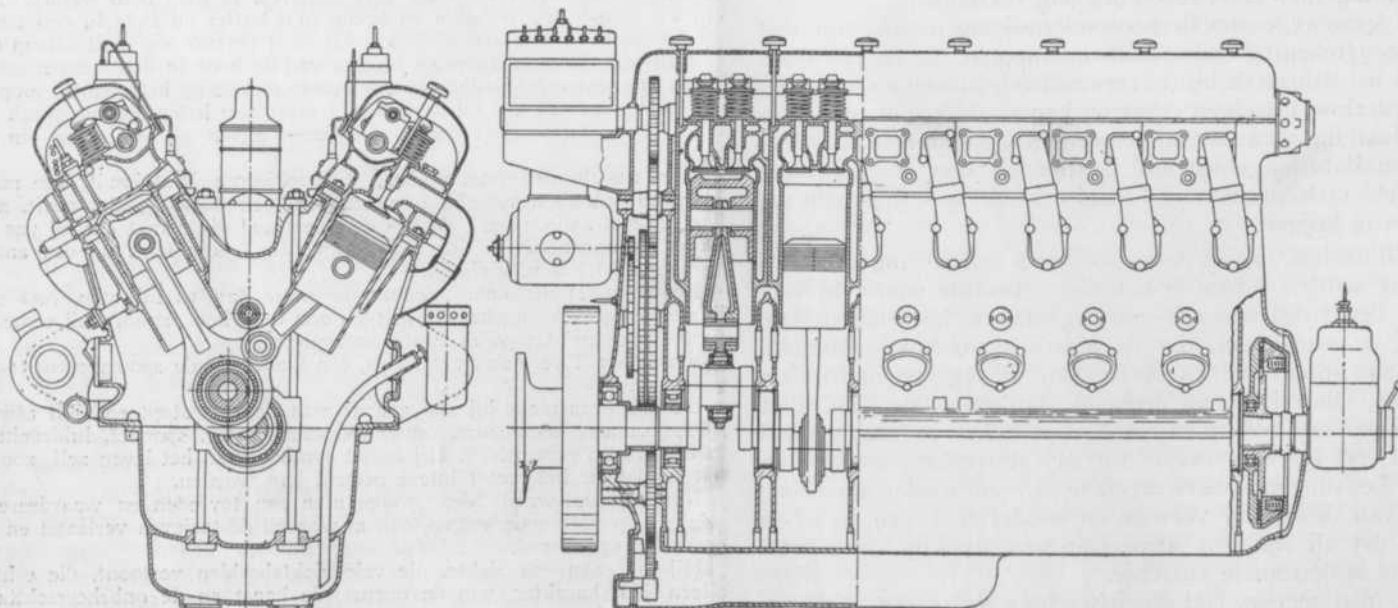
Met de aangegeven opstelling van de motoren wordt bereikt, dat het gewicht van de machine-installatie uitsluitend in het draaistel ligt en dat de trillingen van den motor



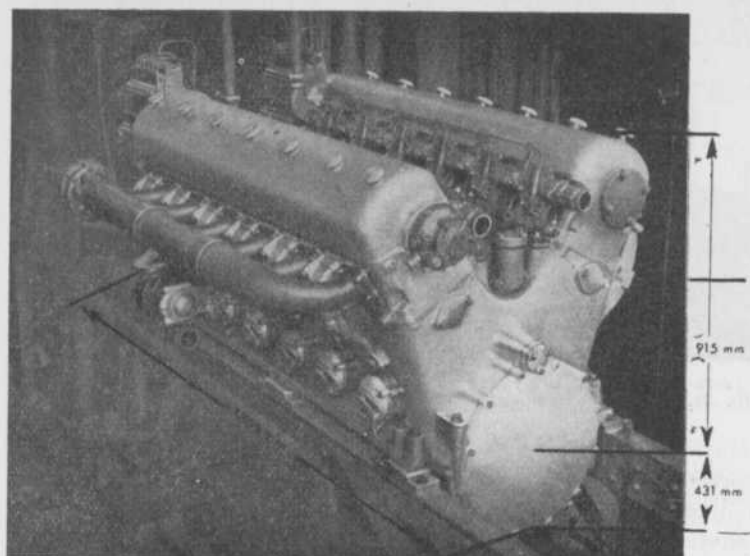
Afb. 15. Motordraaistel.

niet op den wagenbak worden overgebracht. Waar bovendien geen stoot- en trekwerk aanwezig is, kan voor den bovenbouw een lichte constructie gebedigd worden. Teneinde het rijtuig bij een onregelmatigheid te kunnen wegslepen is in den versterkte kopvlakken van de rijtuigen een oog aangebracht, waarin een koppelstang, die als inventarisstuk in ieder rijtuig aanwezig is, bevestigd en in den trekhaak van het sleepende voertuig gehangen kan worden. Buffers zijn niet aanwezig, omdat zonder aanhangwagens zal worden gereden; om beschadigingen bij rangeeren door andere voertuigen te vermijden, zijn aan ieder kopvlak, in plaats van buffers, twee uitstekende kopstukken aangebracht, die van voren horizontaalliggende halfcilindervormige gummibuffers dragen. De uitwendige vorm van de rijtuigen is ontworpen aan de hand van uitkomsten verkregen met proeven van modellen in windtunnels. Opdat in beide rijrichtingen dezelfde resultaten bereikt zouden worden, werd een symmetrische bouw toegepast.

De trekkracht wordt geleverd door twee 12-cilinder Diesel-motoren, ieder met een vermogen van 410 pk bij 1350 omw./min. Deze motoren behooren tot de eerste compressorloze Dieselluitvoeringen van Maybach. De 12 cilinders werden gemonteerd in twee blokken in V-vorm onder een hoek van 60° opgesteld. Ieder der cilinders is afzonderlijk gegoten en heeft een diameter van 150 mm en een slag van 200 mm.



Afb. 16d. Doorsnede Maybach motor.



Afb. 16a.

Het totaal slagvolume bedraagt 42.4 L. De compressie-verhouding bedraagt 13 : 1. De krukas en de drijfstangen zijn in rollenlagers gelagerd (zie afb. 16a en 16b).

De drijfstangen van twee tegenover elkaar liggende cilinders werken op een zelfde krukhal, waarbij de eene drijfstang aan een oog van de andere aangrijpt, eene constructie bekend bij luchtvaartmotoren.

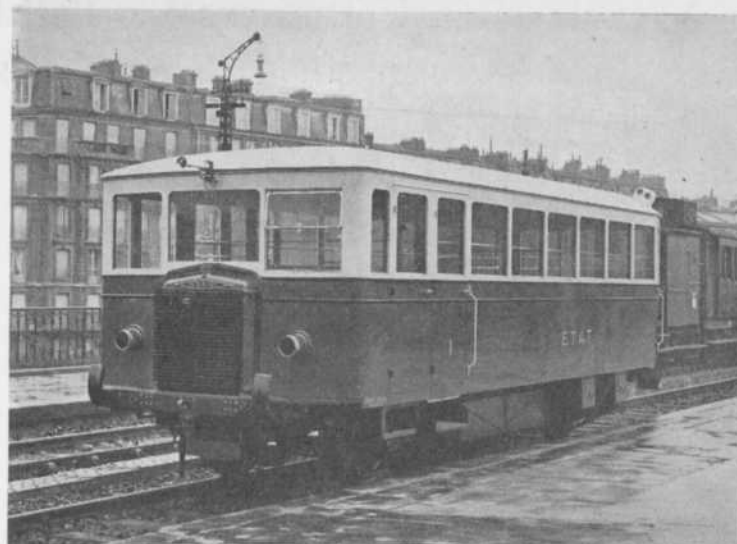
Boven elk blok van 6 cilinders ligt een nokkenas, die door middel van tuimelaars de in- en uitlaatkleppen bedient. De Maybach-motor is een motor met z.g. directe injectie. De brandstof wordt onder hoogen druk door een Deckel-Compurpomp rechtstreeks in de verbrandingsruimte geperst. De karakteristiek van den motor is ongeveer een rechte lijn van 122 pk bij 360 omw. tot 410 pk bij 1350 omw./min. De lijn die het draaimoment ten opzichte van het aantal toeren aangeeft, daalt geleidelijk van 238 kgm bij 400 omw./min. tot 210 kgm bij 1400 omw./min. Het brandstofverbruik bedraagt 199 gram per pk uur bij volle belasting en 186 gr. bij een vermogen gelegen tusschen 210 en 300 pk bij 1400 omw.

Het aanzetten van den motor is heel eenvoudig en geschiedt door den generator met stroom van een batterij te voeden en als motor te laten loopen.

De elektrische schakeling geschiedt volgens het Gebus-systeem, hetgeen een eenvoudige bediening mogelijk maakt. Waar er twee machine-installaties zijn, die onafhankelijk van elkaar werken, kan, indien een motor defect raakt, de dienst voortgezet worden met één motor en kan nog een behoorlijke snelheid worden bereikt.

Een snelheid van 150—160 km/h eischt goede krachtig werkende remmen. Toegepast werd de snelwerkende eenkamer luchtdrukrem van Knorr. De in de remcilinder verkregen druk wordt niet door remblokken op de wielband, maar door remblokken met speciaal remmateriaal bekleed op remtrommels overgebracht. Het is gelukt met deze rem den motorwagen van een max. snelheid van 160 km/h in 1200 m tot stilstand te brengen. De afstand van de voersignalen op het traject Hamburg—Berlijn moest hiertoe van 700 op 1200 m worden vergroot. Bovendien is er een electro-magnetisch werkende railrem.

Nadere gegevens omtrent de in tabel I opgenomen voertuigen zijn te vinden in het Organ van 1 Nov., 1 Dec. '32 en 1 Febr. '33 en in „Die Reichsbahn“ van 4 Jan. '33. Terwijl voor de in 1932 bestelde 10 stuks Daimler Diesel-motorwagens, elektrische overbrenging werd toegepast, is men bij de nabestelling in 1933 hier weer van afgestapt. Er zullen namelijk nog 10 2-assige Daimler (120 pk) en 14 2-assige

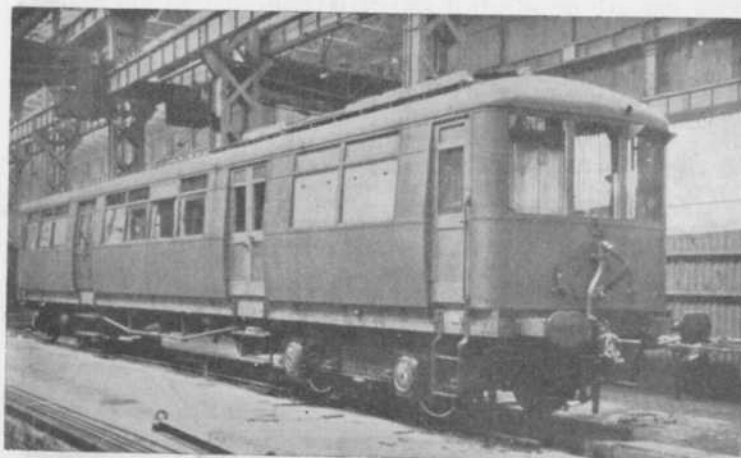


Afb. 17. Renault motorwagen van de Etat.

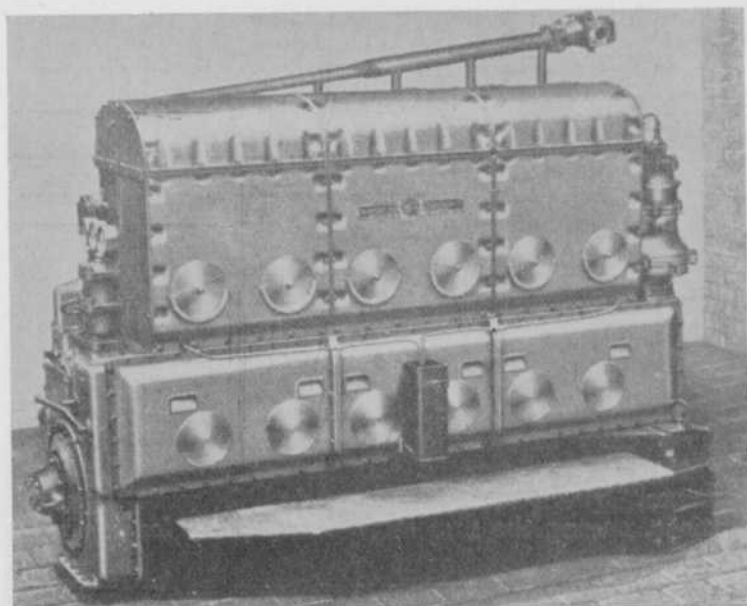
M.A.N. voertuigen met motoren van 150 pk besteld worden met mechanische overbrenging.

Tevens zullen voor 1933 besteld worden 19 2-assige Maybach motorwagens. Inplaats van een 175 pk motor, zal een 210 pk compressorloze Dieselmotor ingebouwd worden. Eénzelfde type rijtuig wordt als 4-asser geconstrueerd en zal 90 zitplaatsen 3e klasse hebben en een gewicht van 18 ton.

Wat de Renault-bussen betreft, aanvankelijk had de Etat 10 stuks besteld, waarvan er negen met explosie-motoren en één voor proef met een Dieselmotor zou worden uitgerust. Deze proef is zoo gunstig uitgevallen, dat alle negen benzine-motoren eveneens door Renault Diesels vervangen werden (afb. 17). De motor is een 6 cilinder 4 tact compressorloze Diesel met z.g. directe injectie en een vermogen van 70 pk bij 1200 en 85 pk bij 1500 omw./min. De cilinders hebben verwisselbare voeringen, een constructie die tegenwoordig vaak wordt toegepast. Via een platenkoppeling en wisselkast, waarin 4 vooruit en 1 achteruit versnellingen gemonteerd zijn, wordt het vermogen op de achteras overgebracht. De max. snelheid bedraagt 85 km/h. Ieder rijtuig heeft een bestuurdersafdeeling links en een afdeeling voor den conducteur rechts. Ter weerszijden van een doorloop, die in het midden is aangebracht zijn 10 zitplaatsen 1e klasse en 24 zitplaatsen 2e klasse aanwezig. Het totale gewicht blijft nog onder de 11 ton. Deze rijtuigen doen dagelijks dienst op de baanvakken Caen—Laval (157 km), Cherbourg—St. Brieuc (271 km) en Chartres—Rouen (156 km) met een gem. snelheid van 55—60 km/u. Blijkens genomen proeven bij constante



Afb. 18. Dieselelectrisch rijtuig L.N.E.R.

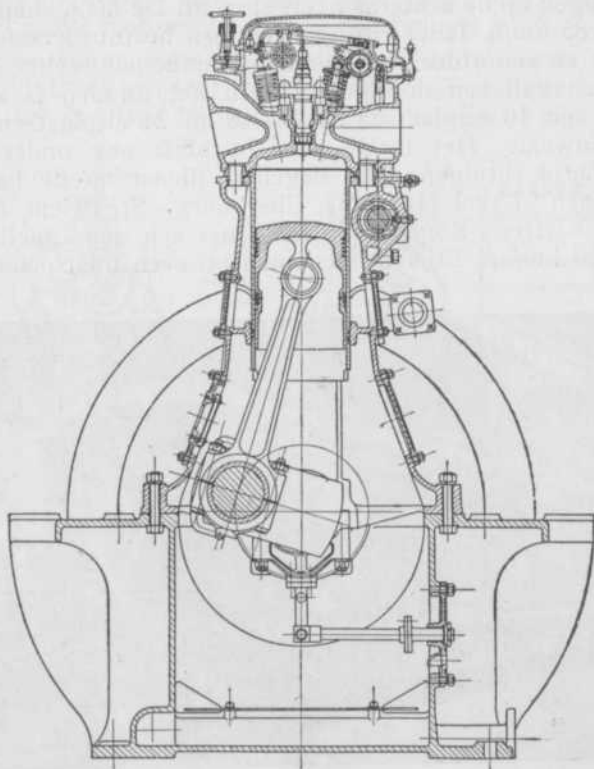


Afb. 19. 250 pk Armstrong-Sulzer motor.

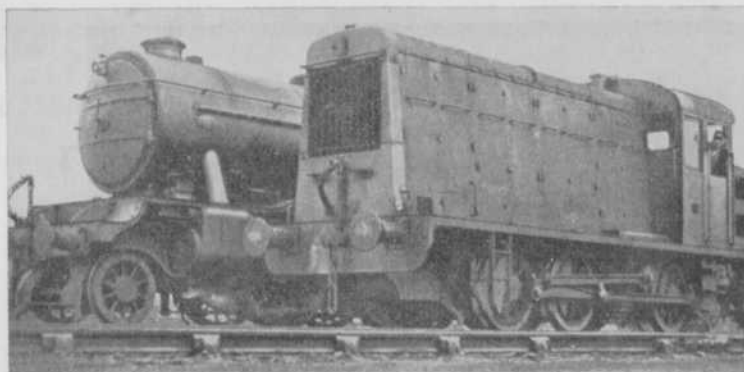
snelheid, doch bij wisselende belasting, bleek het brandstofverbruik te bedragen: 208 gram/pk bij volle belasting; 211 gram bij $\frac{3}{4}$ en 260 gram bij $\frac{1}{2}$ belasting.

Ook de andere Spoorwegmaatschappijen in Frankrijk zien in de Dieseltractie een middel om vervoer terug te winnen. De „Midi” heeft voor den volledigen dienst op een bepaalde groep lijnen een Dieselmotorwagen ontworpen, geheel in duraluminium en volgens stroomlijnprofiel gebouwd. Er zullen 55 zitplaatsen zijn, een W.C. en een bagageruimte. Met een motor van 90 pk zullen op de vlakke baan rijnsnelheden tot 95 km/h bereikt worden. Van de ervaringen opgedaan met de reeds bestaande uitvoering de „Pauline” is bij het nieuwe ontwerp gebruik gemaakt.

In Engeland zijn wel eenige locomotieven en rangeer-locomotieven met Dieselmotoren uitgerust, maar motorwagens zijn nog schaarsch. De L.N.E.R. neemt proeven met een door Armstrong Whitworth gebouwd stalen rijtuig (afb. 18).



Afb. 20. Doorsnede van een motor van Beardmore (Engeland).



Afb. 21. 250 pk Armstrong-Sulzer Diesel-electrische rangeerlocomotief in gebruik bij de L.N.E.R.

voorzien van een 6 cilinder 250 pk Sulzermotor (afb. 19), die in licentie door Armstrong gebouwd wordt. De motorwagen weegt ± 42 ton en biedt zitplaats voor 60 reizigers. Bij de bepaling van de grootte van den motor is erop gerekend, dat een rijtuig aangehaakt moest kunnen worden met een gewicht van ongeveer 27 ton, waarin 90 zitplaatsen zijn ondergebracht. Op de vlakke baan is de max. snelheid 75—80 km/u, met een aanhangrijtuig ongeveer 7.5—10 km/u lager. De aanzettrekkracht bedraagt 3000 kg. Eerst onlangs werd het rijtuig door de L.N.E.R. van de fabriek overgenomen.

Ook nemen wij nog op een doorsnedeteekening van den Beardmore-motor (afb. 20) en een foto van een 250 pk Armstrong-Sulzer Diesel-electrische rangeerlocomotief der L.N.E.R. (afb. 21).

(Wordt vervolgd.)

Nieuwe Uitgaven.

Siedentop, *Eisenbahngeographie der Schweiz*. Mit zwei Verkehrskarten, 28 Abbildungen in Text, vielen graphischen Darstellungen, Kartenskizzen und Tabellen f 7,20.

Handboek voor Spoorwegtechniek. Samengesteld door Vakgroep I (Technici) van den Bond van Ambtenaren in dienst der Nederl. Spoorwegen. Compleet in 3 deelen, zoo juist verscheen deel I (Aardebaan, Kunstwerken, Gebouwen, Bovenbouw van den weg, Opmetingen enz.). Met 728 figuren geïllustreerd. Deel I f 11,25, gebonden f 12,50.

(Opgave der N.V. Boekhandel v/h W. P. van Stockum & Zoon, Buitenhof 35, 's-Gravenhage).

Reichsbahn und Wissenschaft. Ein Auskunftsbuch für Universitäten, Hochschulen und Behörden, von Geh. Baurat Dr. Ing. B. Schwarze, Reichsbahn-direktor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Herausgegeben von der Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1933, 103 S.).

R. — Degeen, die als schrijver dezes van oordeel is, dat de band tusschen de verschillende deelen van het verkeerswezen en de wetenschap in het belang van alle partijen nauwer aangehaald moet worden, zal het verschijnen van het in hoofde genoemde boekje, met groote vreugde begroeten. Doet de lezing van den compilatiearbeid van den bij uitstek bevoegden dr. Schwarze zien hoe enorm veel in Duitschland gedaan wordt om juiste ideeën over het spoorwegwezen te verbreiden en hoe getracht wordt nut te trekken uit de theoretische kennis, welke in de wetenschappelijke kringen op het gebied van het verkeerswezen vergaard wordt, anderzijds blijkt ook welk een groot arbeidsveld in Nederland nog volkomen braak ligt.

Eenige teekenen wijzen er op, dat ook in ons land de geesten wakker worden en dat bescheiden pogingen worden aangewend om de verkeers-economie die plaats te doen verkrijgen, waarop zij recht heeft en om haarzelfs wil en in het belang van de gemeenschap en hare talrijke organen.

De bestudeering van het boekje kan den weg wijzen, welke daartoe ingeslagen zal moeten worden.

Wat staat de Rails te wachten onder Roosevelt?

door R. PRINS (Seattle).

II. (Vervolg van blz. 242).

De financiële positie van de Rails op dit pas en waaraan die te wijten is

Het kan van onze „Rails” niet verwacht worden, dat ze het beter doen dan die elders. Met productie en consumptie overal op een laag peil, moet railtransport, tusschen die twee in, kwijnen. Komt daar nog bij bevoorrecht van concurrenten, plus fouten en verzuimen, die de eigen conscientie van onze spoorwegmannen mogen bezwaren, dan wordt het begrijpelijk dat ze moeilijk het hoofd boven water houden, ja de een voor en de ander na dreigen in die diepte te verdwijnen, gooit het Gouvernement den zinkenden geen reddingsboei toe.

Onze economische débâcle — zoo oordeelde de Hoover-regering — was algemeen en intens genoeg, ook zonder de verwarring in en de ontwrichting van het railverkeer, die verbonden zijn aan failliete spoorwegnetten in handen van curators. Tot elken prijs moesten die „receiverships” voorkomen worden. Maar wat konden de zwakkere broeders doen, als de termijn voor afbetaling van een obligatie-leening verscheen en het huis Morgan of andere hoge financiers verkozen niet te wachten, of ook als het geduld van leveranciers van spoorweg-materiaal en equipment op raakte?

De uitweg is altijd — en iedereen weet het in Amerika, dat nota bene het land van „Self-help” en „rugged individualisme” heet — bij Uncle Sam aankloppen, als die al niet zelf op weg is. Zoo heeft de Reconstruction Finance Corporation, een gouvernements-lichaam werkende met 's Lands crediet, ettelijke tuitelende spoorwegmagnaten nog op de been gehouden met ze tijdig een spuitje toe te dienen. Die schijnen als andere spuitjes gauw uitgewerkt te zijn, en dan moet het prikje herhaald worden.

Circa 400 miljoen dollars — naar het heet tegen soliden waarborg — heeft het land, dus het belastingbetalende publiek, aan onze zuiver private spoorwegmaatschappijen geleend (?). Er zijn er onder die spoorweggrooten, die je permanent in de lijn van de „bedeelden” kunt vinden. De Missouri-Pacific merkte ik er voor de vijfde maal.

Het mogen uitzonderingen zijn, zij, die zich in de „broodlijn” rijen, ook bij onze sterkste spoorwegsystemen is de dalende koerswaarde van de aandelen gedurende de laatste drie à vier jaren angstwekkend geweest. En bezitters van groote stapels obligaties, verzekeringsmaatschappijen en spaarbanken, hebben hun ernstige ongerustheid over de lusteloosheid van de „bondmarket” niet langer kunnen verheelen. Het „Report of the National Transportation Committee” is in antwoord op hun verzoek om alle phazen van het spoorwegprobleem te examineren en een oplossing te willen aanbevelen. Straks kom ik op dit rapport terug. Thans alleen dit; het spaart de „roads” allermint, — doet hun vele verwijten, ziet den toestand lang niet als wanhopig in, heeft een open oor voor gegronde grieven van de spoorwegmannen, keurt de mededinging van het Gouvernement in het verkeersbedrijf af, waarschuwt tegen zoogenaamd goedkoop vervoer te water, en kijkt het bus- en vrachtauto-vraagstuk onbevooroordeeld in de oogen. Het rapport is in den bezadigden toon gesteld, dien men kon verwachten van een „Committee”, waarvan wijlen ex-President Calvin Coolidge voorzitter was. Het lid, Alfred E. Smith, ofschoon in hoofdzaken de opinie van zijn medeleden deelende, heeft zijn eigen conclusies in zijn eigen taal gegoten, met nadruk waar hij dien meende te moeten leggen.

The National Chamber of Commerce heeft een zelfstandig onderzoek ingesteld omtrent „New Transportation Policies”. De resultaten zijn belichaamd in twee rapporten, het eerste zich tot het railvervoer bepalende, het tweede betreffende de concurrentie, die de rails ondervinden op den kunstweg en te water.

In de beperkte ruimte die een tijdschrift als „Spoor- en Tramwegen” maar kan afzonderen voor een bespreking van onze spoorwegproblemen, kan moeilijk recht gedaan worden aan den rijken inhoud van genoemde rapporten, waarvan het eerste zelf een samenvatting is van vele openbare verhooren, memoranda, bevindingen van andere commissies van onderzoek, ook in Engeland, Canada en Argentinië, etc. Deze omstandigheid dwingt me mij te bepalen tot simpele vermelding van de belangrijkste conclusies van de betrokken adviseurs met name die punten betreffende, waaraan President Roosevelt eerst en meest zijn aandacht schijnt te zullen geven. Terloops zal ik hier en daar gezaghebbende stemmen in pers en publiek hun duit in het zakje laten vallen. Hearst, de krantenmagnaat, die met een paar dozijn dagbladen en enkele periodieken een vierde van alle Amerikaansche lezers bestrijkt en beïnvloedt, L. F. Lorie, oud-president van de Delaware and Hudson Railroad, die zich onlangs een tien percent portie in het

aandeelenkapitaal van de New-York Central verzekerde, gedachtig aan het dubbele advies: „Verkoop als de markt hoog is, koop als ze laag staat”, en Samuel Untermyer, de bekende New-Yorksche advocaat, wiens practijk hem een kijk gegund heeft op het spel van Morgan c.s.

Indien er nog twijfel overblijft aan de juistheid van mijn bewering, dat de financiële positie van onze spoorwegen wrak staat, wankelt, dan mogen een paar citaten uit het Coolidge-rapport deze onzekerheid wegruimen.

„De kosten van het personenvervoer voor het jaar 1931, belastingen, huur en rente ongerekend, bedroegen 110,82 % van de inkomsten uit die bron. Voor het goederenvervoer was het overeenkomstige cijfer 68,62 % (blz. 2).

„De bestaande spoorwegnood blijkt voldoende uit het jongste rapport van de Interstate Commerce Commission, met 122 eerste klas-spoorwegen, wier inkomsten hun „fixed charges” (daaronder te begrijpen: interest on funded debt, on floating debt, rentals, taxes and sinking funds) gedurende de eerste drie kwartalen van 1932 niet konden dekken” (blz. 33).

„Sommige spoorwegen mogen enkel op een verlengd leven hopen na ingrijpende reorganisatie en reductie van hun „fixed obligations” (blz. 33).

„Aannemende dan het feit, dat de koningen van weleer, van twee, drie geslachten her, de millionairs en machthebbers, hun opvolgers tot bedelaars of bankroetiers vernederd zien, rijst de vraag: „Van waar die wisseling van kroon voor bedelstaf?”

„The railroad system must be preserved”, zoo opent het Coolidge-rapport, en dat ter wille van belangen die dieper liggen dan de behoefte aan den spoorwegdienst en de beveiliging van het in de spoorwegen gestoken kapitaal. Wij zijn wat we zijn als United States allereerst door onze spoorwegen. Ze hebben ons snel over de tweede grootere helft van dit land gesprengd, ze hielden ons vereenigd in tijden als het er om spande. Zij hebben eenheid van taal en van doel en ideaal in ons mogelijk gemaakt en bevorderd. Beveiliging naar buiten, welvaart naar binnen, staan en vallen met de „roads”.

„The railroads system must be continued and its efficiency preserved because of National necessity-economic, social and defensive.”

Dit beginsel vooropstellende, blijkbaar onder het volle besef, dat het voortbestaan der spoorwegen thans bedreigd wordt, analyseert de Commissie het historische verloop van de betrekking tusschen de spoorwegen enerzijds en het Gouvernement anderzijds.

In de spoorwegen creëerde het Gouvernement een monopolie, waar tegenover eigen bescherming en de bewaking van sociale en economische belangen der doorsneden secties plicht werd. Tweeërlei vorm nam de afwending van het monopolistische gevaar aan: a. bevordering van onderlinge mededinging tusschen de verschillende maatschappijen met daarnaast subsidieering van andere vervoerders als die te water, en b. strenge reglementeering van de spoorwegen zelf.

Met zooveel nieuwe mededingers als onze spoorwegen thans hebben, is de eerste gouvernementsbemoeiing volmaakt overbodig en kostbaar. Het is tijd, dat het Gouvernement zelf zijn vervoer staakt en eveneens zijn geldelijken steun. Regeling blijft noodig, maar die is ontaard in een bemoeizucht in details, die tijdrovend en hinderlijk is en elken spoorwegman ergert, minder door de schuld van de Interstate Commerce Commission dan wel door de wettelijke omschrijving van haar taak. Waardeschatting der spoorwegen en eidelooze verhooren en correspondentie over tarieven hebben tijd en geld verslonden en aan „planning and administration” is te weinig aandacht geschonken. Daarover zijn allen het eens. Ex-Gouverneur Alfred Smith is zoo gebeld over „all this scientific hash, this maze of regulation and red tape”, dat hij voorstelt de heele I.C.C. af te schaffen, en in haar plaats een nieuw transportministerie te stellen, of een transportbureau aan het ministerie van Handel toe te voegen, met één verantwoordelijk man. „What we need is a new transportation system, not endless hearings on a system that does not work”, zoo besluit hij en wie het kostbare, tijdrovende en onvruchtbare geharrewar tusschen de I.C.C. en de spoorweghoofden hier kent, deelt zijn ergernis. Alle beoordeelaars leggen in dezen den vollen blaam op het Gouvernement en erkennen, dat de spoorwegen niet vlot, efficient en goedkoop kunnen functioneeren, zoolang ze onder de bemoeizieke voogdij van de I.C.C., plus de reglementeerende autoriteiten van nog 48 Staten, staan. „Regulation should not try to run the business”.

Maar, zooals ik al opmerkte, de railhoofden gaan evenmin uit zonder schuld. Jaren lang is op fusie aangedrongen door publiek



—From the Columbus (O.) Dispatch

Een realistisch beeld van de wijze, waarop de spoorwegen, die verschillende millioenen aan de verschillende Staten opbrengen, door den auto worden beconcurrerd. De „gans”, die de gouden eieren legt wordt vermorzeld door de wegommonsters.

en overheid. Vruchteloos. De railmagnaten schenen te denken, je kunt ons toch niet dwingen, en hun onderlinge gekibbel duurde voort. Niet dwingen? Dat is op zijn zachtst nu twijfelachtig. We moeten afwachten, maar consolidatie ligt zeker in Roosevelt's plan. In het Coolidge-rapport lees ik: „Op goed gezag wordt berekend, dat ettelijke honderd millioenen dollars, of genoeg om den interest te betalen van een groot deel van de uitstaande obligaties, kan bespaard worden. Fusie is van zoo overwegend publiek belang, dat ze opgedrongen moet worden, tenzij ze vrijwillig worde aanvaard. Geen uitvlucht, als geest of letter van deze of die wet, mag ze tegenhouden.” (Blz. 11.)

Alfred Smith meent tekenen te zien, dat wij in de richting van een enkel nationaal spoorwegstelsel marcheerden en hij geeft de groote systemen in ernstige overweging een onpartijdig directeur-generaal te benoemen, die hun bedrijven coördineert en een plan van permanente fusie ontwerpt.

L. F. Loree, vergrijsd in het spoorwegbedrijf, schat de jaarlijksche besparing bij uitschakeling van noodloze en dubbele personen- en vrachtdiensten op \$600.000.000. Hij zou niet aarzelen 30.000 mijlen op te geven, waarvan de exploitatie nu elk jaar \$75.000.000 kost. En hij noemt andere bezuinigingen, die mogelijk zijn en in de tientallen van millioenen loopen.

Hearst is evenmin zacht in zijn aanval en radicaal in zijn oplossing. Zijn conclusie is:

„The railroads have no solution for their situation. If it must be solved by the public and by the use of the public's money, the money should be used in the service of the public interest exclusively.”

„Acquire the roads, reorganize them, liquidate burdens which can no longer be carried—doing in short the things necessary to put the roads on a paying and serviceable basis.”

„The physical properties of most railroads are not equal to their bonded debt. This fact coupled with the depressed prices of their securities would enable the government to acquire the roads at a not excessive valuation.”

Hearst en Samuel Untermyer liggen onder één deken, maar de eerste richt zijn pijlen vaker op de „roads” zelf en de laatste striemt de bankiers en „high finance” voor schandelijke oneerlijkheid en brutale negeering van het welzijn van de natie. Hij stelt het huis van Morgan en „High Finance” allereerst verantwoordelijk, door hun financieel gegoochel en krasse opdrijving van railwaarden, voor den hopeloozen toestand, waarin de „roads” nu verkeerden. Een

wanhopigen strijd voorziet hij als het tot naasting mag komen tusschen enerzijds de houders van aandelen en obligaties en anderzijds het volk. Alsof niet millioenen in beide kampen wonen! En hij zet de puntjes op de i's als hij met zijn cijfers komt. Tien milliard dollars, een royaal bod, drie milliard boven de feitelijke waarde! Betaling met 3 % gouvernementsobligaties. Dat zou een rentelast van 300 millioen dollars worden. En hoeveel is die nu? Bij een boekwaarde van 25 milliard en als „Fair return” 5½ % rekenende, waaraan de railhoofden altijd hebben vastgehouden, zou de rentebesparing, als een kleine becijfering leert, ruim een milliard dollars zijn.

Dit zijn de twee plaatsen, waar de schoen wringt; waarde en „fair return”. Vastgeketend aan die twee is het eindeloze tarieven-dispuut. Immers de tarieven — men vindt er 150.000 in de archieven van de I.C.C. — moeten hoog genoeg opgevoerd worden, naar het oordeel van de spoorwegmannen, om hun fair return van de waarde van spoorwegen te verzekeren.

Hun idee van die „waarde” is het kapitaal, daarin gestoken in den loop der tijden, na aftrek voor slijtage, of het bedrag, gevorderd voor een vervanging van het heele spoorwegbezit, stuk voor stuk berekend naar tegenwoordige prijzen. „Fair return”, als wet en rechter aan de spoorwegen willen toestaan, is 5½ % netto exploitatie-inkomen van de waarde van weg en equipment.

Maar 5½ % toestaan, als maximum voor de berekening van tarieven, beteekent allermint 5½ % garandeeren. Evenmin als het Gouvernement aan eenige andere particuliere industrie een netto inkomen verzekert, doet het dit aan de spoorwegen.

Het in „rails” speculerende publiek raakt de kluts kwijt. Eerst Hearst die het „a mess” noemt, dan Smith, die zegt, dat het „a maze” is, en nu ziet dat publiek zelf de rails als in een mist. „Views conflict sharply concerning the outlook for railway shares; some argue that they have been grotesquely depressed, while others contend that impending readjustments will bring about still further declines.” Loree verwierf groote belangen in de New York Central, zeggen de hoopvollen; en de schuchteren vragen zich af en blijven de antwoorden schuldig: Is gedwongen fusie op komst? Zijn we een spoorweg-dictator wachtende? Staan we nog maar één stap verwijderd van naasting en exploitatie door het Gouvernement? Hebben de spoorwegen nog constitutionele rechten?

De werker in het Witte Huis zal ons niet lang op zijn bescheid laten wachten. En dan staat het te bezien of de vertegenwoordiging hem volgt, gewillig of aarzelend, zijn ontwerp overnemend of wijzigend, verminkend? President Roosevelt is energiek, doortastend, hij kan den bestaanden toestand niet bestendigen, leeningen en nieuwe leeningen aan de zwakke lijnen zijn lapmiddelen, geen bestrijding van de spoorwegkwaal in haar wortels, maar Roosevelt is geen radicaal, die de rechten van groote groepen zal miskennen voor zooverre die verenigbaar zijn met wat het belang der gemeenschap vordert.

En Coolidge c.s. in hun rapport zien den spoorweghorizon niet zoo donker als Hearst en Untermyer.

„The railroads should do much that they have not done to improve their condition without any Government help at all. They should promptly be freed of all unnecessary restrictions on the doing of it. It has been estimated that less than a 20 per cent increase in traffic would put most of them on an earning basis. In view of the narrowness of this margin of loss and of the very great savings possible in railroad operation, we regard their outlook as far from hopeless.”

Wat commentaar ter rechtvaardiging van dezen hoopvoller kijk, nevens het Coolidge-rapport betreffende de spoorwegconcurrenten, in een volgend artikel. Dit dreigt te lang te worden.

(Wordt vervolgd).

Adviezen en Inlichtingen.

Abonné J. C. N. te Amsterdam vraagt:

Op de loc. 3812 thans te Leeuwarden zijn naar ik meen precies dezelfde smeerpompen als op de 3900, dus Friedmannsmeerpompen.

Waarom heeft men die ook op de 3812 geplaatst, daar op de andere de Wakefieldpersen zijn aangebracht.

Het antwoord luidt:

Lb. — De Friedmannsmeerpompen, zooals geplaatst op de locomotief serie 3900 en ook op de locomotieven nummers 3816—3820, hebben boven de Wakefield smeerpompen, als aangebracht op de loc. serie 3700, het voordeel, dat de machinist van zijn standplaats af de werking van de smering kan controleeren en voortdurend ziet, hoeveel op de verschillende smerplaatsen gesmeerd wordt. In verband hiermede, is besloten, defecte Wakefield smeerpompen der loc. nos. 3701—3715 te doen vervangen door Friedmannsmeerpompen.

Zomertijd

door MELIS STOKE.

Weer hebben wij den tijd bedrogen.
Weer sparen we een uurtje licht.
Weer hebben wij de klok bevolen,
de zon een arbeidsuur ontstolen,
kortom: de schepping opgelicht.

We slopen op een Zondagavond
als dieven onze woning door
en knoeiden aan de goede klokken,
teneinde onszelf wat voor te jokken
en zetten die een uurtje voor.

En 't uurwerk, leidzaam en geduldig
gedroeg zich vriendelijk naar den gril
en schikte zich met al zijn raderen
naar het zorgvuldigste benaderen
van menschenlist en menschenwil.....

Des Maandags kwam de zon gerezen
zooals ze 't alle eeuwen deed.
We zagen dat ze vóór haar tijd was
en weer eens fijn door ons misleid was.
We hadden 't zonnestelsel beet.....

De zon, stralend, niets vermoedend,
van 't geen men haar had aangedaan,
wat weet de zon van list en jokken.....?
Want zij kijkt nimmer op de klokken
en weet niet hoe de wijzers staan.

Maar wij, in collectieve vreugde,
om de zóo welgeslaagde list
verklaarden, wrijvend in de handen
toen 't zonlicht vroeger stond te branden:
„De zon heeft zich vandaag vergist.....”

Zoo zal het heel den zomer blijven.
We sparen licht en daardoor geld.
De zon moet het gelag betalen
want die komt immers gratis stralen
en heeft geen meter die haar telt.....

Zooals de haan de zon ziet komen
en uitroept: dat heb ik gedaan,
zoo zien we 's morgens, ons ter eere
wat eerder zon, en profiteeren
door toch niet eerder op te staan.

We laten onze treinen loopen
naar 't machtwoord van het menschenbrein.
En slechts de zon, wier droevig lot is
dat zij geen lid van het complot is,
mist elken morgen vroeg den trein.....

Ze blijft haar oude banen volgen
al drijft ze ons eerder uit het bed,
hoewel ze 's avonds eerder vrij is.....
Zoodra 't een ander jaargetij is
wordt d'arme, die er altijd „bij” is.....
gemoedelijk terug-gezet.....

Nieuwe Engelsche wetgeving voor het verkeer over den weg.

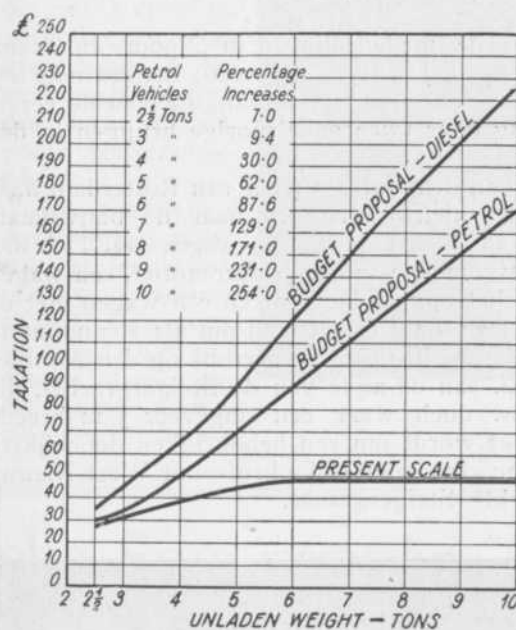
J. B. — Na langdurige beraadslagingen zijn ten slotte door de Engelsche regeering voorstellen ingediend in den geest van het veelbesproken Salter-Rapport (zie *Spoor- en Tramwegen* van 13 Sept. 1932, blz. 140). Het eene wetsvoorstel betreft de invoering van een concessiestelsel voor vrachtauto's, het andere een verhooging van de bijdragen van verschillende klassen van motorvoertuigen in het Wegenfonds. Het eerstgenoemde wetsontwerp komt binnenkort in behandeling in het parlement en zal daarna door een onzer Britsche medewerkers in dit tijdschrift besproken worden. Wat het tweede voorstel betreft, kan reeds het volgende opgemerkt worden. De minister van financiën Chamberlain hecht, blijkens zijn speech, weinig waarde aan de uitvoerige berekeningen, die ten grondslag lagen aan de verdeling der lasten, als voorgesteld door de Salter Commissie. Evenmin accepteerde hij de praemisse van de commissie, dat de benzinebelasting een doelbelasting als bijdrage in het wegenonderhoud behoorde te zijn. Het verwerpen van den mathematischen grondslag zoowel als van de doelbelastingsgedachte maakt het den minister uiteraard zeer gemakkelijk elk voorstel tot verhooging te verdedigen, maar het is toch wel te betreuren, dat de principieele basis, die de Salter-Commissie trachtte te leggen, over boord geworpen is. Intusschen behoeven de bedrijfsautohouders zich niet te beklagen, want de voorgestelde belastingen op bedrijfsauto's, hoewel hooger dan de thans bestaande, zijn lager dan die voorgesteld door de Salter Commissie. De onbillijkheid van de zeer lage belastingen voor olie en steenkool gebruikende motorvoertuigen wordt thans weggenomen. Ook de zware vrachtauto's zullen, in tegenstelling met thans, al naar hun gewicht, meer moeten betalen dan de middelzware wagens. De verhoogingen, door de Salter-Commissie voorgesteld, zouden in totaal £ 2.500.000 opgebracht hebben; de voorstellen van Minister Chamberlain staan hierbij £ 750.000 ten achter.

Hieronder volgt de huidige belastingsschaal, daarnevens die voorgesteld door Minister Chamberlain en door de Salter-Commissie.

Beschrijving van het voertuig	Tegenwoordig	Voor-gesteld	Salter
Onbeladen			
Voertuigen, lichte brandstof gebruikende (benzine)	£ s	£	£
Van 2 t tot 2½ t	28 0	30	33
„ 2½ „ „ 3 „	32 0	35	36
„ 3 „ „ 4 „	38 8	50	54
„ 4 „ „ 5 „	43 4	70	73
„ 5 „ „ 6 „	48 0	90	108
„ 6 „ „ 7 „	48 0	110	125
„ 7 „ „ 8 „	48 0	130	151
„ 8 „ „ 9 „	48 0	150	183
„ 9 „ „ 10 „	48 0	170	226
„ 10 „	48 0	170	—

Met een toeslag voor ieder ton of gedeelte van een ton bij meer dan 10 ton

— 20 32



Verklaring: Grafiek, samengesteld door Garner Motors Ltd., voorstellende verhooging der belastingen. De bovenste lijn geeft het belastingverloop aan voor motorrijtuigen gestookt met zware brandstof, de middelste dat voor motorvoertuigen met lichte brandstof gestookt, terwijl de onderste lijn de tegenwoordige belasting voorstelt. De horizontalen geven aan het aantal tonnen, de verticalen het aantal tonnen in onbeladen toestand.

(Modern Transport)

Voor andere voertuigen, b.v. zware brandstof gebruikende, geldt onderstaand staatje:

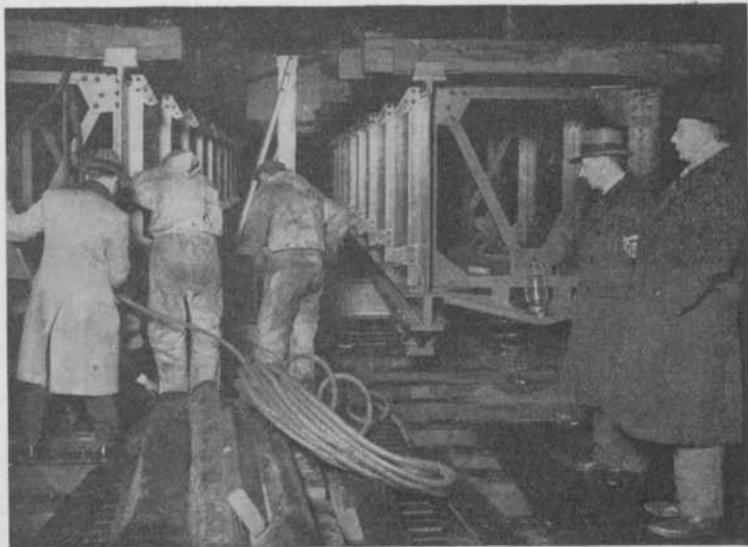
	£ s	£	£
Tot 2½ t	1) 28 0	35	64
Van 2½ „ tot 3 ton	32 0	45	79
„ 3 „ „ 4 „	38 8	65	104
„ 4 „ „ 5 „	43 4	90	134
„ 5 „ „ 6 „	48 0	120	188
„ 6 „ „ 7 „	48 0	150	214
„ 7 „ „ 8 „	48 0	175	245
„ 8 „ „ 9 „	48 0	200	282
„ 9 „ „ 10 „	48 0	225	332
„ 10	48 0	225	—
Met een toeslag voor iedere ton of gedeelte van een ton bij meer dan 10 ton	—	25	54

1) Toepasselijk voor voertuigen van meer dan 2 ton.

Electrificatie Rotterdam—Dordrecht.

Vernieuwing van de Viaduct te Rotterdam

[door Ir. F. J. A. SLOTHOUWER.

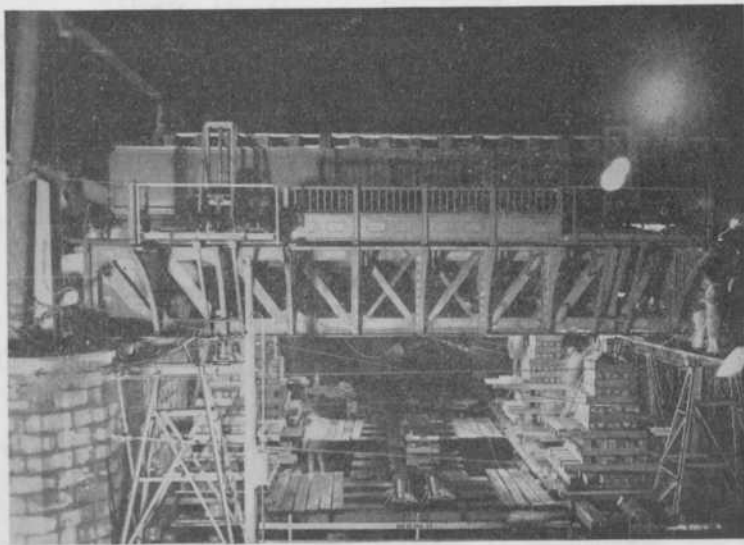


(Photo Polygoon).

Afb. 1.

Als vervolg op de mededeelingen in „Spoor- en Tramwegen” van 25 April j.l. (blz. 213—216) kan nu nog iets naders vermeld worden over de vervanging van de eerste dubbelsporige brug door twee enkelsporige bruggen in den nacht van 7 op 8 Mei.

Na het vertrek van den laatsten trein van Rotterdam naar Dordt werden de nieuwe bruggen naar de bouwplaats gebracht per convoi, bestaande uit een wagon (HLTR) met de brug van het afkomende spoor, de locomotief, een wagon met de brug voor het opgaande spoor en een wagon met de z.g. raveelbalk. Deze balk is bestemd om als steunpunt te dienen voor de nieuwe bruggen en perrons op den Noorderlijksten pijler (d.i. aan de zijde van de Steigergracht), die niet vernieuwd is, doch waar een ongeveer 5 m breede opening in gemaakt wordt om een behoorlijken doorkijk te verkrijgen in het nu zeer gevaarlijke kruispunt West-Nieuwland—Grootte Markt—Steigergracht.



(Photo Polygoon).

Afb. 2.

De achterste twee wagens werden het eerst afgehaakt, de eerste wagon en de locomotief reden via wissel Beursstation over het opgaand spoor naar de bouwplaats, waar ook deze wagon werd achtergelaten en de locomotief reed eenige tientallen meters verder. De raveelbalk, die intusschen in twee takels gehangen was, werd nu 90° gedraaid (op den wagon was een draaischijfje gemaakt) en opgeheven, de wagon er onder uit gereden en de wagon met de brug voor het opgaand spoor nauwkeurig op de juiste plaats gezet, zoodat de aan de nieuwe brug bevestigde bovenkussens precies vertikaal boven de stoelen op de pijlers stonden. Met behulp van vier locomotiefhefbokken werd de brug een weinig gelicht, de wagon er onder uit gereden, de spoorstaven weggenomen (te voren waren alle bouten goed gangbaar gemaakt en de meeste sponspijkers en tirefonds reeds verwijderd), een ± 40 cm hooge stopping op de langsliggers van de oude brug gelegd en de nieuwe brug hierop neergelaten.

De twee hefbokken tusschen de sporen werden 180° gedraaid, en met twee reeds aanwezige hefbokken aan de buitenzijde van het afkomende spoor werd nu met de tweede brug de manoeuvre herhaald.

Afb. 1 geeft het moment weer, dat beide bruggen op de stoppen staan. Er tusschen ziet men een hefbok en op den



(Photo Polygoon).

Afb. 3.



(Photo Polygoon).

Afb. 4.



(Photo Polygoon)

Afb. 5.

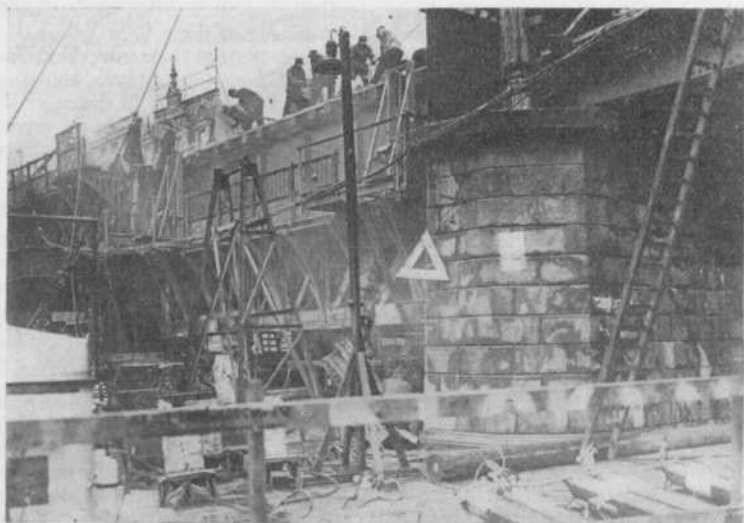
achtergrond de raveelbalk.

De raveelbalk werd nu neergelaten en aan de bruggen bevestigd met gedraaide bouten en driften. Daar te voren op de fabriek de gaten zuiver op elkaar geboord waren, paste alles precies.

Tijdens dit aanbrengen van de raveelbalk waren de branders begonnen de eindvelden van de hoofdliggers en de langsdragers van de

oude brug door te branden, evenzoo de einddwarsdragers. Het samenstel oude brug + nieuwe bruggen rustte nu op vier vijzels, die weer stonden op de vorige dagen klaar gemaakte hoge stoppingen (afb. 2).

Dat de sloopers met groote hoeveelheden materiaal aangerukt waren, blijkt wel uit de talloze gasslangen rechts op afb. 2 en uit afb. 3 (één van de twee batterijen!). Toen de afgebrande stukken goed en wel waren verwijderd, begon het interessantste deel van de karwei: het laten zakken van de bruggen. Afb. 4 geeft daar een idee van.



Afb. 6.

(Foto K. In 't Veld.)

De plunjer van den perpetuumvijzel (afb. 5) is ingetrokken, de twee middelste houtblokjes worden verwijderd. Hand- en elektrische pompen persen water in den vijzel, zoodat de plunjer naar beneden geduwd wordt (de spiraalveeren van afb. 5 worden samengedrukt). Als de plunjer op de één verdieping (= 19 cm) lager gelegen blokken stoot, wordt met de elektrische pomp alleen verder gepompt totdat de huls van de vijzel zoover gelicht is, dat de twee buitenste blokken weggenomen kunnen worden. Nu wordt water uitgelaten en onder de werking van het gewicht van de bruggen en de zich ontspannende spiraalveeren zakt de huls naar beneden tot ook hij op de blokken rust.

Deze manipulaties werden bij de 4 vijzels gelijktijdig verricht, zoodat de brug steeds horizontaal bleef, en zijwaartsche verplaatsingen uitgesloten waren. Er werd mee doorgedaan, totdat de raveelbalk aan de ééne, en de bovenkussens van de bruggen aan de andere zijde op hun definitieve opleggingen kwamen te rusten.

Tot slot werden de spoorstaven gelegd (afb. 6) en om 4.40 reed de eerste trein over de brug.

De oude brug werd Maandag en de volgende dagen in kleine stukken gebrand en in den loop van de week verwijderd. De onderslagbinten van de vier houten torens konden toen weggenomen en weer geplaatst worden voor de volgende brugverwisseling.

Afb. 7 geeft nog een kijkje, gezien van het eerste perron, op de nieuwe pijlers. De uitstekende gedeelten moeten dienen om de nieuwe perronbruggen te dragen.



(Photo Polygoon).

Afb. 7.

Kroniek der Indische Spoorwegen.

Tijdvak 16—30 April 1933.

Onze Indische medewerker, de heer G. Lutz, schrijft ons:

1. Eenige gegevens betreffende de nieuwe S.S.-dienstregeling, ingaande 1 Mei 1933.

Aan de veranderingen in den loop der treinen liggen de volgende motieven ten grondslag.

a. eene snellere verbinding van West- naar Oost-Java en omgekeerd door bekorting van den rijtijd en de stationnementen van de expres- en sneltreinen.

b. het vervroegen van den vertrektijd uit Weltevreden van den ochtend-sneltrain naar Bandoeng en het verlaten van den naar Weltevreden terugkeerenden middagsneltrain uit Bandoeng, zoodat langer te Bandoeng verbleven kan worden.

c. het verbeteren van het hoekverkeer te Tjikampek.
(Te Tjikampek komen samen de lijnen Cheribon—Batavia en Bandoeng—Batavia).

*

De E(endaagsche) E(xpres)train van Weltevreden komt bij de bestaande dienstregeling te Soerabaja aan om 7.19 n.m. Om aan de wenschen van het publiek tegemoet te komen is deze E.E.-train bij de

nieuwe dienstregeling zoodanig ingelegd, dat zoowel Soerabaja als, in omgekeerde richting, Weltevreden, om 6.30 n.m. worden bereikt.

De totale ritduur is teruggebracht van 12 uur 51 min. tot 12 uur 20 min., zoodat de 824 km met een behouden snelheid van 67 km/u worden afgelegd.

Het wereldrecord van snelheid over langen afstand bij een spoorwijdte van 1,067 m staat nog altijd op naam van onze „Eendaagsche”. Deze trein is de snelste van geheel Azië.

De groote sneltreinen in Britsch-Indië, noch die in Japan, hebben — ondanks hunne grootere spoorwijdte — een zoo groote behouden snelheid (67 km).

De snelste trein in Japan tusschen Tokio en Kobé, de Tsubame (Zwaluw) legt de 372 miles (rond 600 km) af in 9 uren, terwijl de Java E.E.-train het eenige honderden kilometer langere traject (824 km) met een nog een weinig grootere behouden snelheid doorloopt in 12 uren en 20 minuten.

Eene opname heeft uitgewezen dat te Tjikampek slechts zeer weinig reizigers in en uit de E.E.-treinen stappen. Daarom zullen die treinen vanaf 1 Mei 1933 op dat station doorrijden hetgeen een niet onbelangrijke tijdwinst beteekent. Het traject Weltevreden—Cheribon v.v., een afstand van 215 km wordt dus in één trek afgelegd.

Voor de groote moderne machines, type 201 (serie 1000 met een watervorraad van 20 m³) is dat geen bezwaar. Het vervroegen van den E.E.-trein Weltevreden—Soerabaja heeft ten gevolge dat de kruising der E.E.-treinen, welke tot op heden te Kroja plaats vond, zal moeten geschieden te Idjoe, een klein station vlak vóór den tunnel op het lijn-gedeelte Kroja—Gombong.

*

Eenige andere vermeldenswaardige veranderingen zijn:

A. Westerlijnen.

Wijzigingen in aankomst en vertrektijden te Bandoeng van de snel-treinen uit Weltevreden en bekorting van den rijtijd, waardoor reizigers, die op één dag van Weltevreden naar Bandoeng en terug reizen, 40 minuten langer te Bandoeng kunnen verblijven (afstand Weltevreden—Bandoeng = 170 km). Verder is een afzonderlijke middagsneltrein van Batavia—Pasar Senen—Meester Cornelis—Tjikampek naar Cheribon ingelegd. Deze Cheribon-formatie loopt bij de bestaande dienstregeling gecombineerd tot Tjikampek met den trein van Weltevreden naar Bandoeng.

Door het afzonderlijk vervoeren van deze formatie is het mogelijk geworden de overgangstijden in het hoekverkeer te Tjikampek belangrijk korter te maken. Ook in omgekeerde richting heeft eenzelfde splitsing plaats.

Bij het wijzigen van de snelverbindingen via Cheribon moet rekening gehouden worden met de belangen der S.C.S., omdat het doorgaand verkeer Weltevreden—Cheribon—Semarang v.v. daarmee samenhangt.

Verder is de S.S.-sneltrein Weltevreden—Cheribon—Kroja—Djocjakarta (514 km) zoodanig vervroegd dat te Djocja nog aansluiting gegeven wordt op den laatsten N.I.S.-trein van Djocja naar Soerakarta. Hierdoor is het mogelijk geworden Soerakarta uit Weltevreden en Bandoeng in een dag (behalve met de Eendaagsche) ook per sneltrein te bereiken, waarmede aan een belangrijke wensch van het publiek is tegemoet gekomen (afstand 574 km).

Ook in omgekeerde richting geeft de eerste N.I.S.-trein van Soerakarta te Djocjakarta aansluiting op den S.S.-sneltrein Djocjakarta—Cheribon—Weltevreden/Bandoeng.

De aankomst- en vertrektijden der snelreinen Cheribon—Soerabaja v.v. (552 km) zijn een weinig gewijzigd.

Op de Ringbaan (lijnen in en om Batavia) is bij de nieuwe dienst-regeling een 15-minuten dienst ingevoerd van Meester-Cornelis naar Batavia en Priok en wel bij toerbeurt via Weltevreden en via Pasar-Senen (electrische treinen).

In het verkeer met Sumatra via Merak-Oosthaven (veerdienst K.P.M.) kwamen eenige kleine verbeteringen. De sneltrein Batavia—Tanahabang—Merak, kan 14 minuten later van Tanahabang vertrekken, zoodat deze trein op laatstgenoemd station door reizigers uit Buitenzorg nog kan worden gehaald.

B. Oosterlijnen.

Eenige goederentreinen konden in verband met den sterken terugloop van het goederenvervoer uitvallen door gelijktijdig eenige personen-treinen te veranderen in gemengde treinen.

Op het lijnvak Sidoardjo—Tarik (nabij Soerabaja) werd de trein-frequentie teruggebracht van 10 op 6, waardoor eene belangrijke bezuiniging werd verkregen.

De verbinding Loemadjang—Klakah werd verbeterd.

Met de particuliere Spoorwegmaatschappijen werd volledig overeenstemming bereikt wat betreft de aansluitingen op de overgangsstations en den doorvoer van materieel.

De nieuwe dienstregeling geeft wederom eene besparing aan trein-kilometers:

op de Westerlijnen (lijnen bewesten Djocja) van ± 775 km per dag
op de Oosterlijnen (lijnen beoosten Solo) van ± 1978 „ „ „

Totaal ± 2753 km per dag

of rond 1 miljoen trein-kilometer per jaar.

Het restauratiebedrijf (exploitatie van de in de snelverbindingen loopende restauratie-rijtuigen voor reizigers te en ze klasse) heeft met ingang van 1 Mei 1933 de prijzen van verschillende artikelen verlaagd.

De voor het reizen in de E.E.-treinen vastgestelde minimum afstand van 300 km (of daarvoor betalende) is teruggebracht tot 200 km. Verder is de toeslag voor het reizen in de overige treinen, waarvoor toeslag verschuldigd is, belangrijk verlaagd.

Ook de prijzen van maandabonnementskaarten welke tot op heden bedroegen 42 × de vrachtprijs van een plaatskaart der klasse waarin over het gewenste traject wordt gereisd, zijn teruggebracht tot resp. 30, 45 en 60 × den prijs van een plaatskaart der 3e klasse (algemeen tarief).

Om tegemoet te komen aan de wenschen van firma's, welke dagelijks personeel op een bepaald traject heen en weer moeten laten reizen voor het bedienen van klanten, woonachtig op plaatsen in de omgeving van een groote stad, worden met ingang van 1 Juni 1933 ingevoerd z.g. „maandabonnementskaarten 3e klasse voor loopers” op basis van 40 × de vrachtprijs van een plaatskaart, berekend volgens het tarief 25 (1 ct. per km).

2. Een dubbel afscheid bij de Staatsspoor.

Op 20 April werd aan het hooger, middelbaar en het lager personeel van S.S. gelegenheid gegeven om afscheid te nemen van den Hoofd-inspecteur Ir. W. Th. van Schaik en het Hoofd van het Javabedrijf, Ir. G. Gray, die beiden 's lands dienst met pensioen verlaten.

Nadat een groot gedeelte van het te Bandoeng aanwezige personeel zich in de voorgalerij van het frontgebouw verzameld had, arriveerde om even vóór tien uur de Directeur van Gouvernementsbedrijven, Ir. D. de Jongh Wzn., vergezeld van den onderdirecteur, de heer M. van Loon, van dat Departement.

Om 10 uur v.m. nam de heer J. F. F. Götz, Hoofd van het Bedrijf in de Buitengewesten en opvolger van den hoofdinspecteur het woord, en sprak de hoop uit, dat dit afscheid eene voortdurende herinnering bij de aanwezigen zou mogen achterlaten.

Daarna nam de heer van Schaik het woord om voor de laatste maal als S.S.-man eenige woorden tot zijn personeel te richten. Spreker wees er op, dat door de tegenwoordige crisis is bewezen, dat het kapitalisme vlot kan produceeren, maar niet coöpereren.

En toch is coördinatie in elk stelsel noodzakelijk.

Het dienen in een opgaande conjunctuur geeft een aangename vol-doening, maar het dienen in een depressie-periode is voor velen en zeker ook voor den bedrijfsleider veel moeilijker.

De versoberingstaak bracht uiteraard personeelsafvloeiing met zich mede, waardoor veel leed werd berokkend.

Toch heeft spreker nog voldoening in zijn werk kunnen vinden, doordat na de afvloeiingen van een te voren ongekende grootte, het bedrijf goed bleef functioneeren.

Daarmede heeft het geheele personeel blijk gegeven van het juiste begrip, dat ondanks teleurstellingen volledig moest worden medegewerkt om te trachten den wereldgeesel te verdrijven.

Spreker maakt dan nog melding van de prettige samenwerking met de personeelsorganisaties en constateert dat hem het nut van een goed geleide vakorganisatie nooit zoo duidelijk gebleken is als in dezen crisistijd. Hij raadt alle S.S.-ers aan om niet te mokken, maar de onvermijdelijke onaangenaamheden, welke de wereldziekte hun brengt, te aanvaarden en te vertrouwen op de toekomst.

Strijd is destructief, eendracht constructief.

Daarna sprak de Directeur van Gouvernementsbedrijven. Hij drukte zijn leedwezen uit over het vertrek van den heer van Schaik en zeide hem dank voor zijn uitstekende taakvervulling. Spreker wist de leiding van het grootste Staatsbedrijf in Ned. Indië in zulke goede handen, dat hij zich daar praktisch weinig mede behoefde te bemoeien. Als voorbeeld noemt spreker het feit dat alle bezuinigingen door de S.S.-zelf naar voren zijn gebracht en nimmer het gevolg zijn geweest van invloeden van buiten.

Het doet spreker genoegen om ook namens de Regeering dank aan den heer van Schaik over te brengen voor alles wat hij voor het bedrijf heeft gedaan en hem mede te deelen dat het de Regeering behaagd heeft den heer van Schaik te benoemen tot ridder in de orde van den Nederlandschen Leeuw.

Nadat het hartelijk applaus was verstomd en een der aanwezige dames den heer van Schaik het eeremetaal op de borst had gespeld, dankte deze den Directeur voor zijne hartelijke woorden en eindigde met een: „Lang leve de S.S. en haar hard werkend personeel!”

Daarna sprak de heer Götz nog woorden van lof en gaf een korte schildering van de voornaamste gebeurtenissen gedurende den 27-jarigen diensttijd van den thans vertrekkenden Hoofdinspecteur. Spreker memo-reerde nog het bijzondere feit dat 40 jaren geleden de vader van den heer van Schaik optrad als Hoofdinspecteur, zoodat zoowel vader als zoon het tot den hoogsten rang gebracht hebben, en beider beeltenis een plaats zullen vinden in de portrettenrij van hoofdinspecteurs, welke zich in de werkkamer van den Hoofdinspecteur bevindt.

Daarna richtte spreker zich tot den heer Gray, het aftredende Hoofd van het Javabedrijf en huldigde ook hem als een bekwaam en human chef, in wien men den opvolger van den Hoofdinspecteur had gezien, maar de heer Gray heeft het anders gewild. De heer Götz wenschte den heer Gray en zijn echtgenoot een in alle opzichten goed verblijf in Nederland toe. Nu hij het hem somtijds wel eens knellende Staatsjuk kan afwerpen, kan de heer Gray zich geheel wijden aan studie en wetenschap en vooral aan de door hem zoo geliefde muziek.

Daarna sprak een der aanwezigen namens het middelbaar personeel en zeide dat ook dit personeel het betreunde van den heer van Schaik afscheid te moeten nemen. Hij zegde dank voor de tactvolle, bekwaame en voor de karaktervorming zoo gewenschte leiding. De heer van Schaik werd door spreker geroemd niet alleen als chef maar ook als een streng, rechtvaardig vader, van wien gezag uitging, zooals zij dit gaarne wenschten.

Vervolgens werd aan den scheidenden hoofdinspecteur door de 4 vak-vereenigingen van het gegradueerd personeel een souvenir aangeboden, bestaande uit een album welke een oorkonde en eene fotografische illustratie van den loopbaan van den heer van Schaik bevat.

Daarna richtte ook deze spreker zich nog tot den heer Gray en deelde onder groote hilariteit der aanwezigen mede, dat het middelbaar personeel in hem altijd den professor of het genie heeft gezien, maar hem

ook dankbaar herdenken zal als goed chef en een eenvoudig goed mensch. Spreker hoopte dat de menschheid nog vele jaren van de groote kennis van des heeren Gray zal mogen profiteren.

De heer Gray bedankte de verschillende sprekers daarna voor hunne hartelijke woorden en goede wenschen en gaf de verzekering, dat zijn 25-jarigen diensttijd bij de S.S. in het algemeen gesproken slechts reden tot dankbaarheid gaf, vooral ook door de groote medewerking welke hij heeft genoten van allen die aan hem toegevoegd waren. Spreker erkende in den aftredenden Hoofdingspecteur een leider in geest en daad te hebben gevonden. Persoonlijk had hij er steeds naar gestreefd de zaken zoo objectief mogelijk te behandelen en getracht met zijne coöperators zoodanig samen te werken, dat hun arbeidsvreugde zooveel mogelijk behouden bleef. Spreker zou tevreden zijn als dit streven is begrepen en aangevoeld.

Daarna werd aan alle aanwezigen gelegenheid gegeven om met een handdruk van de beide vertrekkende chefs afscheid te nemen.

Volledigheidshalve vermelden wij nog, dat de heer Gray, als Hoofd van het Javabedrijf wordt opgevolgd door den heer Ir. Jagtman, te voren Chef van Exploitatie der Oosterlijnen.

3. Het staat thans vast dat het bedrijf van Tan Luxe een der grootste autobusondernemingen op Java, per 1 Mei met 52 bussen zal worden voortgezet en in verband daarmee rijst de vraag of deze onderneming in staat zal zijn te voldoen aan haar aanbod van een uitkeering van nog 10 % aan concurrente crediteuren en 25 % aan leveranciers van bussen.

Bovendien staat men voor het feit dat in den loop van deze en de volgende maand nog een bedrag van f 18.000.— aan belasting moet worden opgebracht zoodat dit bedrijf wel op zeer zware lasten zit.

Naar het schijnt zal men echter de middelen weten te vinden om aan

de verplichtingen te voldoen, daar er blijkbaar menschen zijn die geld in dit busbedrijf willen steken.

Wat de busbedrijven in het algemeen betreft, zal het belangwekkend zijn te zien hoeveel er zich nog staande kunnen houden wanneer de belastingen moeten worden betaald.

4. In aansluiting op onze vorige berichten omtrent de gedeeltelijke opheffing van de stremming op de Krawanglijn, waardoor de snelverbindingen tusschen West-, Midden- en Oost-Java weder via Krawang rijden, kunnen wij thans mededeelen, dat verwacht wordt dat nog in de maand April ook het herstel van het Noordelijke spoor van het dubbelspoor in West-Java, dat gestremd werd, gereed zal komen. Mocht dit herstel echter niet voor Mei beëindigd kunnen worden, dan zullen enkele wijzigingen noodig zijn in de per 1 Mei a.s. ingaande nieuwe dienstregeling.

Het verkeer functionneert op het oogenblik reeds weder vrij normaal. Een groote verlichting beteekende het direct, dat ook het goederenvervoer weer langs de normale route via Krawang geleid kon worden en men dat vervoer op de Soekaboemilijn met haar vele sterke hellingen kwijt was. Ook de bezetting der treinen is weer nagenoeg normaal geworden, terwijl de opheffing der stremming tevens van betekenis is in verband met de aankomende mailschepen.

5. Op de Nevenlijn Bandjar—Parigi is ter hoogte van de halte Batoelawang een autobus op den onbewaakten overweg door een S.S.-tram gegrepen en vernield.

Het ongeluk kostte aan een passagier van de autobus het leven, terwijl vijf andere passagiers werden gewond.

Door S.S. en politie wordt een onderzoek ingesteld. De lijn Bandjar—Parigi welke te Bandjar op de Hoofdlijn Bandoeng—Djocjakarta aansluit, wordt bereden door treinen met een maximum toegestane snelheid van 30 km.

Nieuws uit Binnen- en Buitenland.

OVERDRUKKEN.

Bij de Redactie (Hoofdgebouw N.S. II, kamer 63, Utrecht) is als nieuwe overdruk verschenen: S. A. Reitsma: De weg naar coördinatie in het Nederlandsche verkeerswezen (prijs f 1.00).

Tevens zijn nog te verkrijgen overdrukken van de artikelen:

Dr. J. O. M. Broek: Staat en vervoer (prijs f 0.35).

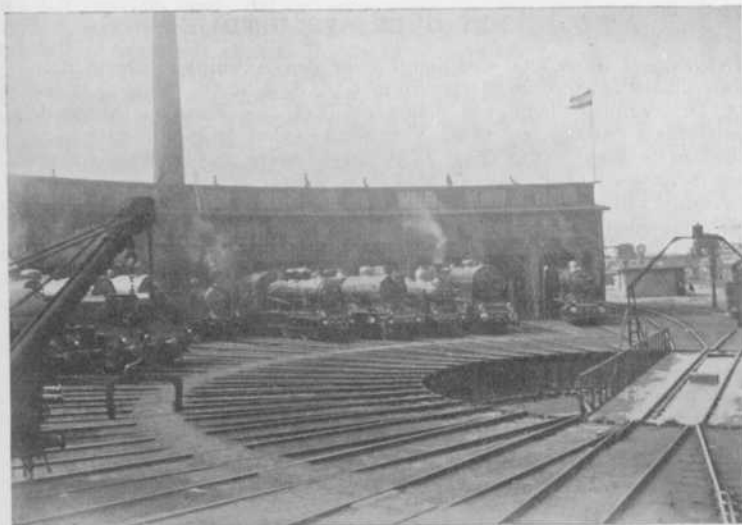
Ir. Ch. H. J. Driessen: Onderzoek naar de ligging van het spoor met behulp van een meetwagen (f 0.50).

A. G. Jagt: Rapport der tarievencommissie (f 0.50).

S. A. Reitsma: De crisis in het Nederlandsche verkeerswezen (f 0.50).

Na toezending der bedragen in postzegels of na storting op giro-rekening 71906, Administratie Spoor- en Tramwegen, Utrecht, volgt onmiddellijk franco toezending.

MET DE CAMERA LANGS DE LIJN.



De locomotievenloods te Eindhoven.

AANWIJZINGEN VAN TREINEN VOOR BUURTVERKEER.

Bij de invoering der dienstregeling aanvangende 15 Mei 1933, zijn op de baanvakken, voor buurtverkeer aangewezen, plaatsbewijzen voor buurtverkeer geldig in alle treinen, behalve in D-treinen, in de treinen 400 en 401 (Schiedam—Hoek van Holland v.v.), 271, 111, 172, 272 en 112 (Hoek van Holland—Rotterdam D.P. v.v.), 4000 (Rotterdam D.P.—den Haag H.S., aansluitende van den nachtposttrein 4046), en de nachtposttreinen 4041, 4042 (Utrecht Maliebaan—Hilversum—Amsterdam C.S.), 4045, 4046 (Amersfoort—Utrecht Maliebaan—Gouda) en 4047.

INTERNATIONAAL RONDREISVERKEER.

M. — Verschenen is een nieuwe couponlijst voor het internationaal rondreisverkeer waarin voor de Nederlandsche lijnen een aantal nieuwe coupons zijn opgenomen en voor alle Nederlandsche coupons de verlaagde prijzen zijn aangegeven. De couponlijst is verkrijgbaar tegen den prijs van f 1.50 (met overzichtskaart f 2.—).

STAATSCOMMISSIE VOOR HET VERVOERVRAAGSTUK.

Bij K.B. werd tijdelijk benoemd tot plaatsvervanger van het lid der Staatscommissie voor het Vervoervraagstuk (Staatscommissie-Patijs) G. A. Pos, de heer H. W. O. de Bruijn te 's-Gravenhage, directeur van de afdeling Wegen en Verkeer van den A.N.W.B.

DE SPOORWEGEN IN DE STATEN-GENERAAL.

4 Mei j.l. werd in de Eerste Kamer behandeld het wetsontwerp: Verklaring van het algemeen nut der onteigening ten behoeve van een spoorwegverbinding van de Oranje-Nassaumijnen I, III en IV met het spoorwegemplacement van de staatsmijnen te Nuth (35), waarmede tegelijk behandeld werd dat tot Verklaring van het algemeen nut der onteigening ten behoeve van een spoorwegverbinding van de Staatsmijn Maurits en van den mijnspoorweg in aanleg van Nuth naar de Staatsmijn Maurits met het Julianakanaal (36).

Senator Mr. F. I. J. Janssen had tegen de hier gevraagde onteigening op zich zelf niet het minste bezwaar, doch hij vond het een eigenaardig figuur, dat de Kamer door de onteigening te voteeren eigenlijk alle verdere zeggenschap prijs geeft, aangezien de Minister de beslissing over de exploitatie in handen houdt. Wel wilde hij over dit bezwaar heen stappen indien de zaak der exploitatie tot een voor beide partijen — Spoorwegen en mijnen — bevredigende oplossing werd gebracht.

Zijne Excellentie mr. P. J. Reijmer antwoordde, dat de quaestie

der exploitatie bijv. bij Hoofdstuk IX (Waterstaat) der Rijksbegrooting ter sprake zou kunnen worden gebracht. Over de wijze van exploitatie werd niets geprejudiceerd.

Het Kamerlid P. Moltmaker verzocht geen beslissing te nemen voor Hoofdstuk IX beide Kamers was gepasseerd. De Minister meende, dat de beslissing ook achteraf besproken kon worden.

Daarop werden beide ontwerpen van wet zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

HERSTELLINGSOORD-VEREENIGING VOOR SPOORWEGPERSONEEL.

1908 — 28 Mei — 1933.



De Décanije.

Zondag 28 Mei a.s. zal het vijf en twintig jaar zijn geleden, dat de oprichter van de Herstellingsoordvereniging 1835—1905 voor spoorwegpersoneel, wijlen den heer C. Th. van Spankeren, na moeizamen arbeid, gesteund door eenige welwillende mensen, maar vooral ook door de Directie van de toenmalige H.I.J.S.M., het eerste herstellingsoord voor spoorwegpersoneel in Nederland opende.

Het was toen een huis op zeer bescheiden voet en primitief ingericht. Sedert zijn deze inrichtingen uitgegroeid tot een herstellingsoord voor 45 volwassenen (De Décanije) en een prachtig huis voor 40 kinderen (Van Hasselt-Paviljoen), beide ingericht volgens de laatste eischen der hygiëne, gelegen in het bij uitstek gezonde Vorden.

Sedert 28 Mei 1908 werden in deze inrichtingen ruim 4700 personen (groot en klein) verpleegd en wel van alle rangen en gezindten. Daarin werd en wordt nimmer het minste verschil gemaakt, noch in betaling, noch in behandeling.

Ieder van het spoor- en tramwegpersoneel, die lid wenschte te worden, kan zulks doen tegen de zeer geringe contributie van f 0,35 per maand.

Is men minstens zes maanden lid, dan heeft men in voorkomende gevallen op geneeskundig advies recht op geheel kosteloze verpleging voor zich en alle ten laste zijnde gezinsleden, waaronder ook zoo noodig behandeling met de hoogstezorg is begrepen, alsmede geneeskundige behandeling (geen specialistische) en medicijnen.

Is het niet minst genomen zonderling, dat er toch nog zoovelen onder het personeel zijn, die geen lid zijn eener herstellingsoord-vereeniging?

Het feit, dat in 25 jaar reeds ruim 4700 personen verpleging in deze inrichtingen noodig hadden, spreekt toch zeker wel meer dan voldoende voor het bestaansrecht dezer herstellingsoordvereeniging.

De tijden zijn er niet naar, om feesten te maken, temeer daar het 25-jarig bestaan der vereeniging pas achter den rug is. Het eenige wat wordt gedaan, is eene samenkomst van het Bestuur der vereeniging op Zaterdag 27 Mei a.s. te Vorden, alwaar dan in zeer intiem kring des morgens het feit zal worden herdacht, terwijl in den middag van twee uur tot half vier aan de inwoners van Vorden gelegenheid zal worden gegeven om aan het Bestuur gelukwensen aan te bieden. Met de verpleegden en het personeel zal door het Bestuur een eenvoudige maaltijd in De Décanije worden genuttigd, waarna het ten ongeveer 5 uur n.m. Vorden weder zal verlaten.

Wél hoopt het Bestuur, dat velen zich gedrongen zullen gevoelen om, ter gelegenheid van de herdenking van het 25-jarig bestaan der inrichtingen, iets bijzonders te doen, waarbij het voor de Vereeniging het meest wenschelijk zoude zijn, indien dat blijk van medeleven zou worden gegeven in den vorm van geld, dat ook deze Vereeniging in dezen tijd zeer ten goede zou komen.

Mogen velen zich gedrongen gevoelen hieraan mede te werken.

Het Secretariaat is gevestigd te Hilversum, Egelandierstraat no. 6.

HET DAGHET IN HET OOSTEN.

C. G. — Het Hoofdbestuur van den Nederlandschen Bond van Touringcarondernemers (N.B.T.) achtte vóór eenigen tijd het oogenblik gekomen om de organisatie van het touringcarwezen in overeenstemming te brengen met de vlucht, welke dit soort van tourisme heeft genomen. De benoemde studiec commissie kwam o.m. tot de conclusie, dat te dien aanzien een chaos heerschte en het publiek niet werd geboden, wat het in den tegenwoordigen tijd redelijkerwijs eischen kan, weshalve zij de noodzaak inzag een verstrekkend plan van grootschen vorm uit te werken, waarbij een uniforme regeling geschapen zou worden voor de touringcarreizen naar het buitenland. De N.B.T. vereenigde zich met de conclusies der commissie en besloten werd tot oprichting van een Centraal Bureau tot Bevordering van Touringreizen, kortweg genaamd Cebuto.

De leden hebben de verplichting op zich genomen niet meer geheel zelfstandig buitenlandsche reizen uit te schrijven. Dit geschiedt voortaan geheel door de Cebuto, wier leiding de reizen der leden controleert en verantwoording verschuldigd is aan de N.B.T.

Alle wagens, welke n.l. in aanmerking komen voor de reizen van de Cebuto, worden door de Commissie aan eene strenge keuring onderworpen. Zij veroordeelen dan ook het tot standkomen van zoogenaamde wilde diensten op geconsioneerde trajecten van spoor-, tram- of autobusunondernemingen, doch zij zullen ook niet dulden, dat hunne belangen worden geschaad ten dienste van een eenzijdig belang.

Bij de groote reizen zullen twee chauffeurs worden meegegeven om de veiligheid van het publiek te verhoogen. Een garantie betreffende vertraging wordt eveneens gesteld.

Wij nemen gaarne echter acte van de toezegging, dat zgn. wilde diensten op trajecten van spoor- en tramwegen veroordeeld worden. Verder van de toezegging, dat maatregelen genomen zullen worden om de veiligheid van het publiek te verhoogen, enz.

Aldus wordt een stap gedaan op den weg, welke leidt tot eene faire, gelijke concurrentie tusschen spoor en autobus.

HALLO! WIJ REIZEN!

R. — De Vereeniging van Personeel der Nederlandsche Spoor- en Tramwegen tot steun bij leven en overlijden (meer bekend onder den naam S.B.O.), waarvan het secretariaat gevestigd is in de Jac. van Ruysdaelstraat 54 te Utrecht, heeft niet alleen in spoorweg- doch ook in andere kringen door de wijze waarop zij haar doelstelling nakomt, een gunstige reputatie. Maar niet-minder is de roep, die van haar uitgaat, door de gezellige avonden, welke zij in het winterseizoen organiseert, tooneel- en cabaretavonden met dansen na. Zaterdag 6 Mei j.l. werd wederom een vroolijke cabaretavond gehouden, de derde van dit seizoen, waar de revue „Hallo! wij reizen!“, geschreven door de heeren Antheunisse, van Seumeren en van Schaik werd opgevoerd.

Plaatsruimte verbiedt een volledig verslag der uitvoering te geven; de kwaliteit van het stuk, de wijze van uitbeelding, waarbij vooral de drie auteurs, verder de heeren Kramer, Burlage, van Kooy, mevrouw van Miltenburg, the Allround Girls uitmunten, de aankleding, de muziek van den heer van Rheenen zou ons anders in verzoeking brengen uitvoerig op deze in tijden van narigheid weldoende „sotternij“ in te gaan. Vermelden we, dat de moppen bij het talrijke publiek insloegen, dat de geheel gevulde zaal in het Gebouw van Kunsten en Wetenschappen met de spelers meeleefde en dat elk nummer luide werd toegejuicht, dan zal de lezer begrijpen, dat de S.B.O. wederom een meer dan geslaagden avond, waarbij de reclame om per spoor te reizen niet vergeten werd, heeft weten te boeken.

A.T.O.-DIENST OVER AFSLUITDIJK.

Heden opent de A.T.O. den dienst over den Afsluitdijk. De afritten hebben plaats te Alkmaar (station) te 6.55, 8.55, 10.55, 12.55, 14.55, en 18.55. Des Vrijdags loopt een dienst om 3.55, des Zondags loopen de bussen alleen om 8.55 en 18.55. Van Leeuwarden (station) vertrekken de bussen te 6.55, 10.55, 12.55, 14.55, 16.55 en te 18.55; des Zondags alleen te 12.55 en 14.55.

De duur van den rit bedraagt $\pm 3\frac{1}{2}$ uur. Gereden wordt via van Ewicksdijk—den Oever—Zurig—Harlingen.

In het volgend nummer hopen wij op een en ander terug te komen.

N.S. EN MIJ. „ZEELAND“ OP DE „TWEENBOUTEM“ TE MAASTRICHT.

Ms. — Op de Tweede Nederlandsche Bouwtentoonstelling te Maastricht 1933, zullen de Nederlandsche Spoorwegen en de St. Mij. „Zeeland“ met een gezamenlijke stand vertegenwoordigd zijn (24 Mei—5 Juni a.s., ook des Zondags).

De Inspecteur van het Vervoer te Maastricht zal het een en ander verzorgen. Beide inzenders zorgden voor toezending van het benodigde propagandamateriaal.

De N.V. „Werkspoor“ verleende toestemming haar model „Stalen ABd N.S.“ (dat in het Spoorwegmuseum opgenomen werd) tijdelijk aan Maastricht af te staan.

ZWITSERSCH BEZOEK.



(Photo Polygoon).

De Zwitsersche Bondsspoorwegen hebben begin Mei een extra-trein met 400 Zwitsers naar Nederland gevoerd, die te Utrecht den Dommertoren bezichtigden. De foto geeft het gezelschap op het Domplein.

VERGADERLOKAAL PERSONEELRAAD.

In Hoofdgebouw I van de Nederlandsche Spoorwegen werd op 10 Mei j.l. in tegenwoordigheid van een aantal genoodigden, een nieuwe vergaderzaal van den Personeelraad op eenigszins officieele wijze in gebruik genomen.

De heer P. Moltmaker, voorzitter van genoemden Raad, sprak een openingswoord, waarin hij allereerst een korte historische schets van de totstandkoming van den Personeelraad gaf. In dit verband noemde de heer Moltmaker de groepsvertegenwoordiging en daarna het stelsel der collectieve verzoeken. In 1920, na de erkenning van de vakverenigingen, kwam de Loonraad tot stand, die zes jaar gewerkt en in dien tijd belangrijke regelingen tot stand gebracht heeft. In het jaar 1926 kwam het tot de instelling van den Personeelraad, die tal van vraagstukken behandeld heeft in samenwerking met de directie. Als voorbeelden hiervan noemde de voorzitter o.m.: de herziening van de standplaatsregeling; regeling van dienst- en werktijden; de loonpositie van het personeel; de vakopleiding en ontwikkeling van het personeel, die haar belichaming vinden in de Centrale Cursuscommissie.

Sedert de oprichting van den Personeelraad, dus in een tijdperk van zeven jaar, werden bij den Raad 579 verzoeken van personeelszijde ingediend, waarvan er 300 werden doorgezonden. Van de directie werden 46 voorstellen ontvangen. De Raad hield 105 vergaderingen, terwijl 53 officieele conferenties met de directie plaats vonden en 5 congressen werden gehouden.

Onder het personeel wordt over de werking van den Personeelraad uit den aard der zaak verschillend geoordeeld, maar over één zaak is men het unaniem eens: dat de verhouding tusschen de leden van den Raad en de Directie uitmuntend is. Steeds, ook bij diepgaande meningsverschillen, weet men elkaars standpunt te eerbiedigen.

De heer Moltmaker sprak tenslotte de groote waardeering namens den Personeelraad uit voor de nieuwe behuizing, waarmede men uitermate tevreden is. Met blij optimisme gaat men de toekomst tegemoet, in weerwil van de slechte tijden. Moge deze nieuwe zaal een symbool voor een nieuw getij wezen!

De heer W. de Vreede kreeg met zijn helpers een compliment voor de wijze, waarop de zaal in orde gemaakt was.

Dr. H. van Manen sprak vervolgens een woord van gelukwensch namens de Directie, waarin ook hij wees op de bijzonder goede samenwerking en de prettige verstandhouding, die altoos bestaan heeft en welke hopelijk ook in de toekomst zich zal handhaven.

De intieme plechtigheid werd o.a. bijgewoond door: Dr. H. v. Manen en Ir. E. C. W. v. Dijk, directieleden van de Ned. Spoorwegen, benevens Jhr. Dr. E. L. Elias, secretaris; verder door de heeren Ir. W. F. H. van Rijkevorsel, Ir. H. F. Thijssen en Th. J. Koning namens de Centrale Cursus-Commissie.

TRAMWEG KWADIJK—EDAM—VOLENDAM.

Sluiting voor reizigersverkeer.

V. — Op het baanvak Edam—Volendam rijden de electrische tramtreinen van den halfuursdienst Amsterdam—Volendam; bovendien

reden tot 15 Mei j.l. op werkdagen vijf paar stoomtreinen voor reizigersverkeer tusschen Edam en Kwadijk—Edam. Op laatstgenoemde lijn werd de reizigersdienst op 15 Mei j.l. opgeheven. Zulks geschiedde op grond van hooge kosten en geringe opbrengst, en wegens voorziening in het verkeer door andere verkeersmiddelen (bussen naar Hoorn en Purmerend).

Het goederenvervoer tusschen Kwadijk en Volendam (via Edam) wordt gehandhaafd; echter wordt daartoe de stoomtractie vervangen door een Dieselmotor.

BAANVAK AMERSFOORT—AMERSFOORT-AANSLUITING.

Z. — Begin Mei is op bovengenoemd baanvak Blokstelsel II (normaal open blok) vervangen door Blokstelsel III (normaal gesloten blok).

DE JONGSTE SPOORLIJN IN SUMATRA.

De thans nog in aanleg zijnde S.S.-lijn Moeara Saling—Loeboek Linggau, onderdeel van het Zuid-Sumatra-spoornet, zal op 1 Juni a.s. voor het publiek verkeer opengesteld worden.

Het is voorloopig de laatste lijn, welke S.S. aanlegt. Van verdere openlegging door middel van de ijzeren baan van Midden-Sumatra is voorts in verband met de tijdsomstandigheden afgezien.

BEDRIJFSRESULTATEN N.I.S.M. IN HET EERSTE KWARTAAL.

1. Door geldgebrek verplaatst de bevolking zich meer en meer te voet. Bovendien doet de autobusconcurrentie afbreuk. Hierdoor liep de opbrengst uit het reizigersvervoer 30 % terug. Hoezeer de auto's elkaar bestrijden moge blijken uit autobustarieven van $\frac{1}{3}$ cent per reizigerskilometer. Het behoeft geen betoog dat dergelijke prijzen voor geen enkelen vervoerondernemer loonend zijn.

2. Het vervoer van *exportsuiker* is in de periode van de suikercrisis onregelmatig en houdt voornamelijk verband met de uit de groote voorraden verschepte hoeveelheden. De verschepingen waren echter in de afgelopen maanden laag.

3. Het *overige goederenvervoer* vertoonde eveneens een inzinking. De productenhandel bleef bij voortdurend mat.

BRUG OVER DE KALI-PROGO.



Zoals in de „Kroniek der Indische Spoorwegen”, opgenomen in het nummer van 28 Maart j.l., op blz. 175, vermeld werd, werd 16 Februari j.l. de brug over de Kali-Progo beproefd. Hierboven geven wij een foto van deze merkwaardige nieuwe brug.

In het nummer van 6 Januari 1931 (blz. 1 e.v.) heeft de heer Ir. C. L. de Voogt reeds over dit kunstwerk geschreven, vervolgens kunnen wij verwijzen naar de polemiek tusschen den heer Ir. H. C. Stal en den ontwerper der brug, Prof. Ir. P. P. Bijlaard, in de nummers van 13 October 1931 en 19 Januari 1932, en naar het artikel over den onderbouw der brug van de hand van Ir. A. J. H. L. Rosenquist in het nummer van 19 Juli 1932.

De brug werd begin Maart j.l. in dienst genomen.

iets over verstuiving en wat daarmee samenhangt bij dieselmotoren.

Ve. — In het V.D.I. Band 76 Nr. 51 van 17 Dec. 1932 treffen we een lezenswaardig artikel aan, handelend over een onderzoek naar 't geen er zich onder verschillende omstandigheden afspeelt bij het inspuiten van de brandstofolie in een ruimte onder druk. Geheel analoog met het verschijnsel in de motor is dit dus niet, maar het verschaft ons toch een veel beter inzicht op den invloed, die brandstofleidingen, drukken, brandstofnaalden, open verschuivers en tegendruk hebben op de verstuiving. De onderzoekingen hadden plaats in een laboratorium met een daarvoor speciaal gebouwde installatie. De beschrijving en de tekening hiervan zal ik u besparen, deze zijn in het vermelde tijdschrift te vinden. Er bestond natuurlijk de mogelijkheid om met verschillende brandstofpompen en verstuivers te werken, zoodat deze onderdeelen natuurlijk uit te wisselen waren, terwijl men druk en tegendruk naar willekeur kon instellen. Het resultaat kon gefotografeerd worden, doordat men in de arbeidskamer hardglazen wanden had aangebracht. Over deze fotografie moet men niet zoo licht denken, daar het hier ging om zoogenaamde schaduwfoto's, welke met vonkelbelichting werden opgenomen met belichtingstijden van..... 0,000001 seconde! Men kreeg hierdoor beelden van ongeveer natuurlijke grootte.

Een der belangrijkste quaestie's is toch de innige menging en verdeeling van de brandstof met en over de aanwezige lucht in de verbrandingsruimte. Populair gesproken zou men het wellicht zoo kunnen zeggen: We wenschen een dikke egale mist en geen welken in de verbrandingskamer.

Bovenstaande proeven hebben nu o.m. het volgende opgeleverd. Gebleken is, dat vernauwingen of verwijdingen in de drukleiding groote wijzigingen brengen in de verstuiving. De uitstroombuiging van den verstuiver geeft alreeds een afwijking aan den uittredenden brandstofstraal die bij alle uitstroombuigingen tot uiting komt.

Geringe stijging van den druk in de verbrandingsruimte (hier inspuitruijme) geeft een betere menging van den brandstofstraal met de daarin aanwezige lucht. Ook de luchtweerstand, die afhankelijk is van de snelheid, waarmee de straal wordt ingespoten, is van invloed op deze menging. Nevelvorming, waar het juist om gaat, werd bereikt bij 15 atm. in koude lucht met een straalsnelheid van 50 m/sec. (dit komt volgens de schrijver van het artikel overeen met een tegendruk van ongeveer 40 atm., warme lucht, zooals deze op het moment van verdichten in de verbrandingsruimte van den dieselmotor aanwezig is).

De straal verlaat de verstuiveropening in den vorm van een kegel. Is de tophoek van dezen kegel groot dan zal onder overigens gelijke omstandigheden eerder nevelvorming optreden, dan bij een kleinen tophoek, daar de straal met den grooten hoek meer lucht omvat. De tophoek van den kegel is weer afhankelijk van den vorm van de opening van den verstuiver. Afgeronde kanten aan de uitstroombuiging bleken zeer gunstig te werken. Een fijne kegel dringt daarentegen weer verder door in de verbrandingsruimte. 't Hangt er dus maar vanaf wat de constructeur beoogt, of hij bv. ver of niet ver in de verbrandingsruimte wil doordringen. Nevel moet echter elk constructeur zoo volledig mogelijk zien te bereiken.

Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op zoogenaamde open verstuivers. Ook werden proeven genomen met brandstofnaalden. De invloed van den vorm van deze verstuivers op de vorming van den brandstofstraal is nog niet ten volle onderzocht.

Het volgende is echter hierbij nog op te merken.

Beproefd werden een ééngatsbrandstofnaald en een tapbrandstofnaald. Beide gaven verschillen met de voorgaande verstuivers. De eerste gaf een soort hoofdstaal met franje van kleinere nevels, die door hun geringere snelheid bij die van den hoofdstaal achterbleven. De tweede gaf een stompegevoormden straal, dus niet zoo puntig als bij de open verstuivers.

Een merkwaardigheid, die zich hier ook nog voordeed was het zoogenaamde nadruppelen van de brandstof in de drukleiding. Dit wordt verklaard door slingeren van de brandstof in de drukleiding. Dit verschijnsel is natuurlijk zeer nadeelig voor een regelmatig loopen van een motor en dit behoort voorkomen te worden. Men bereikt dit door de brandstofpomp te voorzien van een ontlastklep.

De verschillende gevonden waarden zijn verder in grafieken verwerkt. De tophoek van de brandstofstraalkegel verandert bij brandstofnaalden minder dan bij de open verstuivers bij verhooging van brandstofdruk. Hoogere tegendruk veroorzaakt echter ook bij de naalden een toename van den kegelhoek. Zeer terecht wordt hier dan ook opgemerkt, dat men in den handel gewoon is den hoek van den brandstofstraalkegel op te geven ten opzichte van atmosferischen druk, wat n.a.v. het bovenstaande natuurlijk een geheel onjuiste maatstaf is en t.o.v. den druk in den motor, waarin de verstuiver moet werken, een drie- tot viermaal te geringe waarde beteekent.

Ten slotte heeft men opzettelijk nog eenige proeven genomen met van te voren ingelaschte fouten nm. een leiding verwijd en een filter er ingeplaatst tengevolge waarvan sterke slingeren in de leiding ontstonden, wat op de foto's dan ook zeer duidelijk tot uiting komt, in sterk nadruppelen.

Als opmerking wil ik hieraan nog toevoegen, dat met geen enkel

woord is gerept van de oliesoort, die gebruikt is bij deze proeven. Zeer waarschijnlijk is één soort benut, de proeven als zoodanig hebben dus vergelijkende waarde doch of verschil in viscositeit bv. op deze proeven van invloed zou zijn, blijft hierdoor onbeantwoord. Bovendien is het bij verstuiven gebleven en heeft geen dezer beproefde stralen het tot verbranding gebracht.

Een andermaal hoop ik naar aanleiding van bovenstaande een en ander mede te deelen over open verstuivers, brandstofnaalden en brandstofpompen.

MOTORTRACTIE IN ENGELAND.

T. — De L.M.S. bericht, dat zij besloten heeft een uitgebreide proef te nemen met Diesellocomotieven voor rangeerdoeleinden.

In aansluiting op de C rangeerlocomotief, voorzien van een 400 pk motor, die in de eigen werkplaatsen gebouwd werd en thans beproefd wordt zijn de volgende bestellingen gedaan.

Een C Dieselelectrische rangeerlocomotief, met een vermogen van 250 pk bij sir W. G. Armstrong Whitworth & Co. Ltd., New Castle on Tyne; drie 150 pk C rangeerlocomotieven met mechanische overbrenging en eenzelfde met een vermogen van 180 pk bij the Huslet Engine, Co. Ltd. Leeds; twee C rangeerlocomotieven van 150 pk vermogen met mechanische overbrenging, 19 Messrs Hudswell, Clarke & Co. Ltd., Leeds, een 160 pk B rangeerlocomotief met eenzelfde transmissie bij the Drewry Car Co. Ltd. South Place, E.C. 2; één C rangeerlocomotief met 170 pk vermogen en mechanische overbrenging, bij Messrs Harland and Wolff, Belfast en twee 200 pk B stoomlocomotieven voor rangeerdienst voorzien van Sentinel-Doble met olie gestookte ketels, die automatische controle hebben van den toevoer van brandstof en voedingswater. De assen worden via een tandradoverbrenging direct aangedreven.

SPOORWEGBESCHERMING.

T. — Wegens de ook op spoorweggebied dreigende communistische sabotage in Duitschland werd tegen eind Februari de vaste Reichsbahn-Streifdienst ter beveiliging van gebouwen, werkplaatsen, opslagplaatsen en belangrijke kunstwerken, aanmerkelijk versterkt —, aldus *Die Reichsbahn*.

In minder dan 24 uur stonden 27000 spoorwegmensen van de ständige en nichtständige Sicherheitsdienst op hun posten. Door patrouilles werd geregeld het geheele spoorwegnet bestreken, verschillende pogingen tot aanslag ontdekt en enkele verdachten aan de politie overgegeven. Langzamerhand is de bewaking verminderd, doch nog ongeveer 10.000 man is in actieven dienst. De laatste berichten melden echter, dat een versterking weer aanstaande is.

VERWOESTENDE BRAND IN ZUID-AFRIKA.



(Met erkenning aan die „Cape Argus“.)

Onze Zuid-Afrikaansche medewerker schrijft ons:

„'n Verwoestende brand het op 8 Maart 1933 in die spoorweg-werkplase op Zoutrivier, bij Kaapstad, uitgebreek en skade tot 'n bedrag van meer dan £180,000 is aangerig.

Verskillende eetsalons, 30 hoofdlijnrijtuie, 17 rijtuie vir voorstedelike verkeer, bagasiwagens, ens, 'n totaal van 56 voertuie is totaal deur die brand vernietig. Boondien is aansienlike skade aan werkplase in die nabijheid aangerig.

Bostaande foto wat die dag na die brand geneem is, gee 'n idee van die verwoesting wat aangerig is.”

DE ENGELSCHESPOORWEGKONINGIN.

T. — Onze Deensche medewerker schrijft ons..... over de Engelsche spoorwegkoningin van dit jaar! De burgerlijke naam van H. K. H. is Majorie Godall. Gedurende één jaar mag deze jongedame (de uitdrukking is van onzen medewerker!) den titel en den hofstaat voeren van Railway Queen. H. K. H. was loketbeambte bij een groote Engelsche spoorwegmaatschappij en heeft thans het (twijfelachtige) genoegen om beuifd te worden waar het maar eenigszins kan.

Zoo begaf de Spoorwegkoningin zich ook naar Denemarken en werd te Ebsberg feestelijk ontvangen. H. K. H. bezocht Kopenhagen, waar zij bij de spoorwegverenigingen te gast was. Verschillende uitstapjes werden onder de auspiciën van deze organisaties ondernomen. Ook werd H. K. H. ontvangen op het stadhuis te Kopenhagen. Burgemeesterlijke en andere speeches mocht H. K. H. aanhooren, eerewij werd rondgediend enz. enz. De Directeur-Generaal der Deensche Spoorwegen overhandigde H. K. H. een schakel in den gouden keten, die H. K. H. siert, waarin „Kopenhagen” gegrift.

We zijn werkelijk weer blij, dat wij H. K. H. weer eens ontmoet hebben. 't Geeft ons altijd een plezierig oogenblik.

DE NIEUWE Z.-AFR. SPOORWEGMINISTER.

Onze Zuid-Afrikaansche medewerker schrijft:

„Met die vorming van die nuwe Kabinet onder die Koalisie Regering, is Advokaat die edelgare Oswald Pirow, K.C., in die plaas van wyle Minister C. W. Malan as Minister van Spoorweë en Hawens aangestel. Mnr. Pirow is tewens as Minister van Verdediging aangestel.

Aangesien alle lug-verkeer in die Unie van Suid-Afrika totnogtoe onder die beheer van die Minister van Verdediging geval het, sal voortaan verkeerswese op elk gebied onder één Minister sorteer.

Advokaat Pirow was Minister van Justisie in die vorige Kabinet.”



ZOMERVACANTIEKAARTEN.

†. — De zomervacantiekaarten voor de Duitsche Spoorwegen, welke 20 % goedkooper zijn dan de gewone reisbiljetten, zijn thans verkrijgbaar. Men kan van deze gunstige reisgelegenheid gebruik maken voor elke reis, welke ten minste 7 dagen duurt. De heenreis mag één maal, de terugreis zelfs drie maal worden onderbroken. Deze vacantiekaarten hebben een geldigheidsduur van 2 maanden, worden echter alleen verstrekt voor een afstand van ten minste 200 km. In sneltreinen moet de gebruikelijke toeslag worden betaald.

Tusschen Keulen en Mainz kunnen personen, die in het bezit van zomervacantiekaarten zijn, eveneens reizen met de schepen van de reederij „Köln—Düsseldorff”. In de stations Keulen, Bonn, Beuel, Remagen, Koblenz, Ehrenbreitstein, Niederlahnstein, Bingen, Rüdesheim, Wiesbaden en Mainz worden hun, op vertoon hunner vacantiekaarten, kosteloos de noodige biljetten voor de reis per schip ter beschikking gesteld. Het voortzetten van de reis per schip wordt overigens niet beschouwd als onderbreking van de reis.

VLUGGER VERKEER TUSSCHEN PARIJS EN BERLIJN.

Onze Belgische medewerker schrijft ons:

De Compagnie du Nord heeft het plan opgevat om de verbinding tusschen de Fransche en de Duitsche hoofdstad, over België, aanmerkelijk te versnellen door het verminderen van het aantal stoppen op het eerste deel van het traject: Parijs—Luik, en het verkorten van den reisweg op Duisch grondgebied.

Het is bekend, dat het net van deze Fransche maatschappij zich in België uitstrekt tot Charleroi (31 km voorbij de grens), en dat, na een onderbreking van 37 km van het spoor tusschen Charleroi en Namen, dat Belgisch is, het gedeelte Namen—Luik (60 km) zich weer in Fransche handen bevindt (Nord-Belge: feitelijk dezelfde maatschappij). De Compagnie du Nord beschikt dus praktisch alleen over den loop op Belgisch gebied harer internationale treinen die met dezelfde locomotief ook over het Belgische baanvak doorrijden. Te Luik (Guillemins) moet gekeerd worden: een Belgische locomotief brengt dan de treinen tot Aken (56 km).

Ten huidigen dage is er één trein die de 367 km tusschen Parijs en Luik in een non-stop-rit aflegt, in 3.50 uur tijds. Alle andere houden stil o.a. aan weerszijden van de Belgisch-Fransche grens, te Jeumont en te Erquennes, en bovendien te Charleroi en te Namen.

Deze stoppen kosten samen, volgens de dienstregeling, 13 tot 75 minuten zuiver oponthoud, waarbij aanzetten en remmen niet inbegrepen zijn. Het is gebleken dat het stilhouden op genoemde stations in het

algemeen weinig nut oplevert, en daarom zullen die halten in het vervolg voor verscheidene treinen worden afgeschaft, op één na, aan de grens: dit oponthoud is enkel bedoeld voor het instappen der douane-beambten, en mag niet meer dan één minuut in beslag nemen; voor beide richtingen zal de visitatie in den trein geschieden, zooals dat reeds sedert langen tijd op de lijn Brussel—Parijs het geval is.

In Duitschland zullen de treinen voorbij Keulen, de lijn over Düsseldorf en Essen vermijden, en rechtstreeks naar Dortmund rijden.

Al deze maatregelen zullen het traject dat nu op zijn minst 14 tot 15 uur vereischt, één uur korter maken.

WERKLOOSHEIDBESTRIJDING IN BELGIE.

Onze Belgische medewerker schrijft ons:

Ten einde aan een groot aantal arbeiders werk te verschaffen, kwam een overeenkomst tot stand tusschen de Belgische Regeering en de N.M.B.S.: deze laatste zal in den loop van 1933, buiten haar gewone — overigens geducht ingekrompen — vernieuwingswerken om, een extra-hoeveelheid van 300.000 kubieke meter ballast verwerken, onder voorwaarde, dat hier uitsluitend aan de Maatschappij vreemde arbeiders zullen worden tewerkgesteld, dus niet b.v. vaste spoorwegbeambten, die wegens bezuiniging, rationalisatie of concentratie hun gewonen dienst moeten verlaten.

Het Rijk vergoedt aan de Maatschappij ongeveer een vijfde deel van de uitgave, wat met de bespaarde werkloosheidsuitkeering overeenstemt.

Ballastvernieuwing werd boven andere werken van het spoorwegbedrijf verkozen, omdat zij in hooge mate handkracht bezigt, zoowel bij de voorbereiding, in de steengroeven, als bij de verwerking, in het spoor.

VALUTASTANDAARD IN SPOORWEGVERKEER.

Onze Tsjecho-Slowaaksche medewerker schrijft ons:

In de eerste week van April confereerden te Boekarest spoorwegautoriteiten uit Bulgarije, Duitschland, Oostenrijk, Polen, Zuid-Slavie, Tsjecho-Slowakije en Hongarije over de vraag welke valuta in het internationale spoorwegverkeer als standaard waarde ware aan te nemen. De Directeur der Roemeensche Staatsspoorwegen stelde voor als grondslag de Fransche Goudfranc als eenige standaard te nemen, die aan geen schommelingen onderhevig is.

SPORT-BELANGSTELLING.

Kt. — In verband met de boatrace Oxford—Cambridge liet de Southern Railway Comp. een trein loopen van Waterloo naar Barnes Bridge, welke gedurende de race op de brug bleef staan en vanwaar men een schitterend uitzicht op de rivier had.

NIEUWS IN TELEGRAMSTIJL.

Op het oogenblik zijn in bespreking plannen om den electrischen staatsspoorweg van de Invalides naar Versailles op te nemen in het net van de Metro.

GEZICHTSBEDROG.



Dit zijn geen krokodillen maar locomotieven van de P.L.M. te Nevers, die gereedstaan om de zware Paaschtreinen te vervoeren.

Personalia.

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.

C. J. J. van Katwijk, Inspecteur 2e kl. te Rotterdam I.B., met ingang van 1 Mei 1933 benoemd tot Inspecteur 1e kl. aldaar;

Ir. W. Bom, met ingang van 1 Mei 1933 benoemd tot Asp. Adj. Ingenieur te Utrecht Hgb.;

Ir. A. Tj. van Veen, met ingang van 1 Mei 1933 benoemd tot Asp. Adj. Ingenieur te Utrecht Hgb.;

M. Jacobs, Controleur v. d. Goederendienst 1e kl. te Maastricht I.B., met ingang van 1 Mei 1933 eervol ontslagen wegens invaliditeit;

M. H. Sterk, Controleur b. d. Rekenkamer te Utrecht Hgb., met ingang van 1 Mei 1933 eervol ontslagen wegens invaliditeit;

D. Nolles, Stationschef 3e kl. te Zwijndrecht, met ingang van 1 Mei 1933 benoemd tot Stationschef 2e kl. te Neede;

J. Pols, Commies te Maassluis, met ingang van 1 Mei 1933 benoemd tot Stationschef 3e kl. te Zwijndrecht.

L. W. van Beurten, Depôtchef 1e kl. te Amersfoort, met ingang van 8 Mei 1933 eervol ontslagen wegens invaliditeit.

P. SOELS.



De heer P. Soels, onderafdeelingsschef voor de personeelzaken van den Dienst van Weg en Werken, te Utrecht, herdacht op 11 Mei j.l. den dag, waarop hij voor 50 jaren in dienst van de spoorwegen in Nederland trad.

Op jongen leeftijd, den 11en Mei 1883, trad hij bij de voormalige N.R.S. in dienst. Ten gevolge van de Spoorwegovereenkomst van 1890, werd hij op 15 October van dat jaar door S.S. overgenomen als 3e klerk ter standplaats Utrecht-Werkplaats, bij welken tak van dienst hij in de betrekkingen van 2e klerk, boekhouder, boekhouder-kassier, commies en Chef

de bureau werkzaam bleef tot 1 Januari 1924, op welken datum zijn bevordering tot Onderafdeelingsschef en verplaatsing naar het Hoofdbureau volgde.

Ofschoon de jubilaris in December a.p. z'n werk reeds vaarwel heeft gezegd en z'n opvolger reeds z'n plaats heeft ingenomen, heeft het personeel van de 1e Afdeling van Weg en Werken hem op 11 Mei nog eens in z'n vroegere kamer op z'n oude plekje willen zien, om hem op eenvoudige, hartelijke wijze te huldigen en te danken.

Z'n oude schrijfbureau, hem zoo vertrouwd en dat in den loop der jaren duizenden personeeldossiers — de grauwig-grijze omslagen met meestal monotone, maar altoos de volle aandacht vragende personeelaangelegenheden — heeft zien komen en gaan, was ditmaal met bloemen en planten versierd en van uit de drie administratiegebouwen en ver daarbuiten kwamen zeer velen den jubilaris de hand drukken.

De heer Soels heeft op 11 Mei nogmaals ondervonden, dat en de Directie met den Chef van Dienst en allen, die met hem, hetzij direct of indirect, hebben gewerkt, hem waardeeren en achten, niet alleen om z'n voorbeeldigen nauwgezeten arbeid, maar ook om z'n aangename, vlotte en welwillende persoonlijkheid.



W. P. VOGELAAR.

De heer W. P. Vogelaar, Depôtchef 2e kl. te Hilversum herdenkt 25 Mei e.k. het feit, dat hij vóór 40 jaar in dienst trad bij de Spoorwegen. De heer Vogelaar trad 25 Mei '93 als leerling-machinist voor den lichten dienst bij de H.I.J.S.M. in dienst. 8 Oct. '98 werd hij benoemd tot leerling-machinist 2e kl.; 16 Mei 1903 werd hij benoemd tot machinist; 1 April 1905 werd hij verplaatst naar Amsterdam-Rietlanden; 11 Mei 1907 ging hij naar Den Haag; 18 Juli 1908 werd hij verplaatst naar Rotterdam Dp. en 2 Januari 1912 ging hij naar Amsterdam CS. 27 Nov. 1915 werd hij aangesteld tot verantwoordelijk machinist te Hattem;

22 Juli 1916 werd hij bevorderd tot opzichter-machinist 3e kl. te Amsterdam CS; 1 April 1919 werd hij aldaar benoemd tot opzichter-machinist; 1 Dec. '27 werd hij benoemd tot onderdepôtchef te Haarlem; 1 Juni 1930 volgde de benoeming van Depôtchef 2e kl. te Hilversum.

L. VAN WAGTENDONK.

24 Mei e.k. herdenkt de heer L. van Wagtendonk, machinist der Ned. Spoorwegen te Rotterdam Dp. het feit dat hij 40 jaar geleden bij de H.I.J.S.M. in dienst trad.

De heer v. Wagtendonk werd 25 Maart 1877 te Schiedam geboren en trad 24 Mei 1893 als leerling-machinist voor den lichten dienst bij de H.S.M. in dienst.

7 Mei 1898 werd hij op dezelfde standplaats benoemd tot leerling-machinist 2e kl.; 10 April 1903 werd hij benoemd tot machinist; 26 Nov. 1904 ging hij in dezelfde functie naar Rotterdam met standplaats Rotterdam Dp.

K. MINNES. †

Ten gevolge van een hem op 3 April overkomen ongeval overleed op 8 April j.l. de heer K. Minnes, in leven leerling-machinist der Ned. Spoorwegen te Amsterdam Cs. De heer Minnes werd 21 Maart 1907 te Velsen geboren en trad 8 Juli 1929 als leerling-machinist te Enkhuizen in dienst bij de H.I.J.S.M. 15 Juli '29 ging hij naar Schagen; 28 Juli '29 naar Hoorn; 22 Aug. '29 naar Roosendaal; 15 Sept. 1929 werd hij definitief als leerling-machinist te Roosendaal aangesteld. Van 23 Dec. '29 af was hij in gelijke betrekking te Amsterdam Cs werkzaam.

STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN IN NED.-INDIE.

Adresveranderingen van verlofgangers:

Ir. J. C. Ebbink, Prins Mauritslaan 50, 's-Gravenhage.

J. Diemel, werkmeester, Soestdijkerstraatweg 11, Hilversum.

FEUILLETON.

Uit de Oude Doos

door J. F. VERZIJL, Oud-Afdeelingsschef W. W. der S. S.

V. (Vervolg van blz. 262).

De verder voor het dagelijksch toezicht op de verschillende, niet aansluitende, baanvakken, noodige hogere ambtenaren werden uit Nederlanders gekozen. Zoo traden als adjunct-ingenieurs in dienst de heeren W. K. M. Vrolijk (de latere Directeur-Generaal), C. P. J. van den Berg (de latere secretaris) en J. J. Kips, die op verschillende weggedeelten het toezicht uitoefenden. Bij den Dienst van het Mouvement (Exploitatie) werden als Inspecteur aangesteld de heeren J. J. Engeringh en A. J. Bekkers. Aan de heeren Ingenieurs H. M. W. W. Staring en H. C. Bosscha werd het beheer van de werkplaatsen en het toezicht op den tractie-dienst opgedragen.



Dr. A. Vrolijk.



Mr. H. P. G. Quack.

ZUSTERMAATSCHAPPIJEN.

Aangekomen verlofganger der Semarang—Cheribon Stoomtram Mij.:
J. W. F. Ditmarsch, Hoofdopz. Mach. II.

Vertrokken verlofganger der Samarang—Joana Stoomtram Mij.:
M. H. Frederix, hoofdstationchef II.

Gerepatrieerde verlofganger der Samarang—Joana Stoomtram Mij.:
H. Ch. Th. Verstegen, commies.

Ir. E. C. DEMMINK.



L. — Als vervanger van den afgetreden administrateur der O.J.S., den heer A. Terkuhle, is aangewezen Ir. E. C. Demmink. De heer Demmink is geboren 27 Dec. 1893 en studeerde te Delft voor electrotechnisch Ingenieur.

Direct na het behalen van het diploma in 1920 trad hij in dienst bij de O.J.S. en werd op het Hoofdkantoor in den Haag toegevoegd aan den heer Terkuhle, onder wiens leiding de bestellingen voor de electrificatie van de stadslijnen der O.J.S. te Soerabaja, geplaatst werden.

Na vertrek van den heer Terkuhle naar Indië bleef hij no geen jaar op het Hoofdkantoor werkzaam voor het afwerken van de bestellingen.

In September 1922 werd hij uitgezonden naar Indië en te Soerabaja geplaatst. Hij werd benoemd tot Chef van Tractie der O.J.S. en heeft deze functie — met onderbreking van een Europeesch verlof in 1929 — onafgebroken vervuld tot 1 April 1933.

Op dezen datum werd hij benoemd als opvolger van den heer Terkuhle tot administrateur der O.J.S.

J. D. WOLTERBEEK.



De heer Jan David Wolterbeek werd den 25en Juni 1890 te den Helder geboren, bezocht het Instituut der Kon. Ned. Marine aldaar, verliet in 1913 den zeedienst, en trad 10 Nov. van dat jaar in dienst bij de Zustermaatschappijen. Na een opleiding bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen hier te lande voor den vervoersdienst, volgde in Maart 1915 de uitzending naar Java als adjunct-secretaris. Te Semarang werd hij te werk gesteld op het bureau van den Chef der 4de afdeling der S.J.S., doch wegens het plotselinge overlijden van den heer Uhl, Inspecteur van het Vervoer S.J.S. volgde korten tijd daarna aanwijzing voor vervulling van diens werkkring.

In September 1917 had detachering te Poerwokerto plaats bij de S.D.S., terwijl in die maand bevordering plaats vond tot adjunct-afdeelschef. In Juli 1918 werd de heer Wolterbeek voor korten tijd te Soerabaja gedetacheerd bij de O.J.S. meer in het bijzonder om de leiding te nemen bij het verzamelen en uitwerken van gegevens benodigd voor de voorgenomen electrificatie der stadslijnen te Soerabaja.

In Januari 1919 volgde terugplaatsing naar Semarang, in Maart van dat jaar gevolgd door overplaatsing naar Tegal met tewerkstelling als Inspecteur van het Vervoer bij de S.C.S.

In September 1921 volgde de tewerkstelling als chef der 4e afdeling (Beweging, Vervoer en Handelszaken) der S.C.S. met benoeming tot den rang van afdeelschef.

De heer Wolterbeek had zoowel als Inspecteur van het Vervoer en daarna als afdeelschef intensieve bemoeienis met de reorganisatie van de dienstuitvoering als gevolg van de verbouwing van de S.C.S.-lijn van tramweg tot spoorweg; o.a. werd door hem ontworpen en na goedkeuring ingevoerd een dienstreglement „loop der treinen”, waarbij de

veiligheid van het verkeer op degelijke wijze werd geregeld. Deze periode viel samen met een sterk doorgevoerde succesvolle verjavanisatie van het stationspersoneel bij de S.C.S.

Na genoten Europeesch verlof in 1923, werd in latere jaren door de steeds groeiende autoconcurrentie, die ook op Java buitengewone afmetingen is gaan aannemen, de noodzaak gevoeld tot ingrijpende bezuiniging, tengevolge waarvan de betrekking van chef der 4de afdeling S.C.S. te Tegal in Maart 1933 werd opgeheven en pensionneering van den heer Wolterbeek volgde op 42-jarigen leeftijd.

TH. HILLEN.†



R. — De heer Theodorus Hillen, oud-exploitatiefchef der Serajoedal Stoomtram-Mij., die 23 April 1933 te 's-Gravenhage op 73-jarigen leeftijd overleed, werd den 8en Januari 1860 te 's-Gravenhage geboren. Hij trad als jonge man in dienst der spoorwegen als leerling-teekenaar en was o.a. werkzaam bij den aanleg der lijnen Leiden—Woerden en Apeldoorn—Zutphen. Den 30 Dec. 1881 contracteerde hij met Ir. W. H. J. Dates om tot het verkrijgen eener spoorwegconcessie in Deli aldaar de noodige metingen te verrichten. 24 Maart 1882 kwamen de beide heeren in Medan aan, eindigden den 16en Augustus d.a.v.

hun werkzaamheden en vertrokken wederom naar Nederland, nadat overeenstemming was verkregen over de voorloopige concessievoorwaarden der Deli Spoorweg-Maatschappij (zie „Spoor- en Tramwegen” van 9 Mei 1933, blz. 237).

Den 6en Juli 1883 vertrok de heer Hillen wederom naar Deli, waar hij werkzaam werd gesteld als hoofdopzichter bij den aanleg der D.S.M.

Beschikkende over groote technische bekwaamheid werd hij steeds met de moeilijke werken belast en werden door hem dikwijls zeer bezwaarlijke opnemingen verricht. Wegens langdurige ziekte zag hij zich in laatstgenoemd jaar genoodzaakt den dienst der Deli Spoorweg te verlaten. Na zijn herstel vestigde de heer Hillen zich als aannemer te Deli, waar hij zich als zoodanig een goeden naam wist te verwerven.

Op 10 Juli 1894 trad hij als bouwkundig-ambtenaar (sectie-chef) in dienst der in April van dat jaar opgerichte Serajoedal Stoomtram-Maatschappij, waar hij tewerk werd gesteld bij den aanleg van de lijn Maos—Bandjarnegara. Nadat achtereenvolgens de lijngedeelten Maos—Poerwokerto, Poerwokerto—Soekaradja en Soekaradja—Poerworedjo gereed waren en in exploitatie waren genomen, werd de heer Hillen m.i.v. 1 Februari 1898 benoemd tot chef der exploitatie en tevens belast met de leiding van den aanleg van het nog niet voltooide gedeelte der lijn. Met ingang van 2 Mei 1910 werd den heer Hillen op zijn verzoek eervol ontslag verleend, onder dankbetuiging voor de belangrijke diensten, die hij ten bate der Maatschappij en ter bevordering van haar bloei heeft bewezen.

Ook de Regeering erkende de verdiensten van den heer Hillen door zijn benoeming tot officier in de Orde van Oranje-Nassau bij K.B. van 26 Augustus 1910.

Na zijn terugkeer in Nederland heeft de directie der Zustermaatschappijen van de bekwaamheden van den heer Hillen gebruik gemaakt door hem te belasten met de keuring van de bruggen, die ten behoeve van de verbouwing der tramweglijn Semarang—Cheribon tot spoorweg, moesten worden uitgezonden.

De heer Hillen heeft zich voorts onderscheiden door het onderzoek naar den onderhoudstoestand der lijnen van de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij, dat hem door de Commissie tot Onderzoek omtrent het bedrijf der Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij, ingesteld bij beschikking van den Minister van Waterstaat van 24 April 1919, werd opgedragen. Het door den heer Hillen uitgebrachte uitvoerige rapport is als bijlage aan het Rapport van genoemde Commissie toegevoegd.

Maar nu was men er nog lang niet! Het vinden van het kleinere personeel als: wachters, ploeg- en stationsarbeiders zou geen groote bezwaren opleveren. Het meer verantwoordelijk personeel echter was schaarsch: stationschefs, opzichters, ladingmeesters, machinisten en conducteurs. Zeker! er waren gegadigden in voldoende mate en uit hen moest dan ook worden gekozen. Menschen van de meest uiteenlopende levenspositie! Het is niet de bedoeling hier al te wijldloepig te zijn, maar toch wil ik even vermelden, dat ik een stationschef heb gekend, die voorheen als badmeester te Scheveningen werkzaam was; een anderen stationschef, die advocaat was geweest bij het Gerechtshof te Batavia en een derde, die als scheepskapitein de wateren der zee had bevaren, en dat voorts een wever van een textiel-fabriek in Noord-

Brabant, na eenigen tijd op de locomotief als stoker te zijn werkzaam geweest, wegens zijn singuliere gaven, zich tot machinist zag aangesteld.

Met opzichters van den weg was men gelukkiger, omdat er succesievelijk, na de voltooiing van baanvakken, titularissen beschikbaar kwamen, ofschoon er wel een enkele onder door liep, die beter had gedaan, zijn oude handwerk aan te houden. Het ambt van brugwachter kan b.v. niet geschikt geacht worden als voorbereiding voor de verantwoordelijke betrekking van opzichter van den weg.

Voor oud-militairen scheen de betrekking van conducteur, ladingmeester enz. begeerlijk. Zij werden dus in de eerste plaats aangenomen. (Wordt vervolgd).

Bedrijfsuitkomsten.

Maandopbrengsten.

STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN IN NED.-INDIE.

	MAART		Opbrengst per dagkm	
	1933 voorloopig	1932 definitief	1933	1932
JAVABEDRIJF.				
Aantal km in exploitatie: 2929 (1932: 2996).				
Reizigers	618.862.—	848.479.33	6.81	9.14
Bagage	17.000.—	18.638.86	0.19	0.20
Bestelgoed	78.000.—	102.376.77	0.86	1.10
Goederen	1.355.544.—	1.840.446.04	14.71	19.82
Diversen	17.000.—	29.801.95	0.19	0.32
Totaal uit het verkeer	2.066.406.—	2.839.742.95	22.76	30.58
Nevenbedrijven	9.449.—	15.432.65	0.10	0.16
Niet uit het verkeer	83.348.—	83.858.78	0.92	0.90
Totaal verslagmaand	2.159.203.—	2.939.034.38	23.78	31.64
vorige maanden	4.796.288.—	6.341.790.46	27.75	35.28
t/m verslagmaand	6.955.491.—	9.280.824.84	26.39	34.04
SUMATRA'S WESTKUST.				
Aantal km in exploitatie: 284.				
Reizigers	25.472.—	35.462.80	2.89	4.03
Bagage	213.—	222.93	0.03	0.03
Bestelgoed	948.—	2.346.91	0.11	0.27
Goederen	28.082.—	40.264.68	3.19	4.57
Steenkolen	77.165.—	75.494.82	8.76	8.57
Diversen	691.—	274.48	0.08	0.03
Totaal uit het verkeer	132.607.—	154.066.64	15.06	17.50
Niet uit het verkeer	4.694.—	3.084.02	0.54	0.35
Totaal verslagmaand	137.301.—	157.150.64	15.60	17.85
vorige maanden	239.620.—	361.334.37	14.30	21.21
t/m verslagmaand	376.921.—	518.485.01	14.75	20.06
ZUID-SUMATRA.				
Aantal km in exploitatie: 596 (1932: 529).				
Reizigers	50.412.—	61.626.09	2.73	3.76
Bagage	600.—	546.89	0.03	0.03
Bestelgoed	2.317.—	3.677.27	0.13	0.22
Goederen	65.182.—	66.789.57	3.53	4.87
Steenkolen	38.062.—	53.563.75	2.06	3.27
Diversen	915.—	576.71	0.04	0.04
Totaal uit het verkeer	157.488.—	186.780.28	8.52	11.39
Nevenbedrijven	2.363.—	2.936.05	0.13	0.18
Niet uit het verkeer	7.758.—	8.686.18	0.42	0.53
Totaal verslagmaand	167.609.—	198.402.51	9.07	12.10
vorige maanden	302.950.—	418.868.64	8.62	13.20
t/m verslagmaand	470.559.—	617.271.15	8.77	12.82
ATJEHTRAM.				
Aantal km in exploitatie: 521.				
Reizigers	32.512.—	36.195.64	2.02	2.24
Bagage	1.971.—	1.363.14	0.12	0.09
Bestelgoed	989.—	2.208.29	0.06	0.14
Goederen	52.334.—	62.395.71	3.24	3.86
Diversen	300.—	384.37	0.02	0.02
Totaal uit het verkeer	88.106.—	102.547.15	5.46	6.35
Niet uit het verkeer	4.128.—	5.294.46	0.25	0.33
Totaal verslagmaand	92.234.—	107.841.61	5.71	6.68
vorige maanden	187.711.—	235.577.89	6.11	7.54
t/m verslagmaand	279.945.—	343.419.50	5.97	7.24

ZUSTER-MAATSCHAPPIJEN.

De opgaven betreffende het jaar 1933 zijn voorloopig, die betreffende het jaar 1932 zijn definitief.

Tijdvakken.	Personen- vervoer	Vervoer van bagage, goederen levende dieren en diversen	Totaal	Opbrengst per dag km
SAMARANG-JOANA STOOMTRAM MIJ.				
aantal km in exploitatie: 425				
Mrt. 1933	f 42.700	f 89.300	f 132.000	f 10.—
Mrt. 1932	" 52.100	" 124.300	" 176.400	" 13.40
Jan./Mrt. 1933	" 137.600	" 263.200	" 400.800	" 10.50
Jan./Mrt. 1932	" 174.900	" 391.400	" 566.300	" 14.65
SEMARANG-CHERIBON STOOMTRAM MIJ.				
aantal km in exploitatie: 388				
Mrt. 1933	f 45.700	f 131.900	f 177.600	f 14.75
Mrt. 1932	" 63.000	" 215.800	" 278.800	" 23.20
Jan./Mrt. 1933	" 162.600	" 396.900	" 559.500	" 16.—
Jan./Mrt. 1932	" 207.300	" 614.800	" 822.100	" 23.30
SERAJOEDAL STOOMTRAM MIJ.				
aantal km in exploitatie: 126				
Mrt. 1933	f 8.400	f 20.000	f 28.400	f 7.25
Mrt. 1932	" 9.900	" 44.600	" 54.500	" 13.95
Jan./Mrt. 1933	" 26.800	" 67.800	" 94.600	" 8.35
Jan./Mrt. 1932	" 31.900	" 104.800	" 136.700	" 11.90
OOST-JAVA STOOMTRAM MIJ.				
Stoomtram-lijn Soerabaja—Krian, aantal km in exploitatie: 44				
Mrt. 1933	f 18.800	f 2.200 ¹⁾	f 21.000	f 15.40
Mrt. 1932	" 23.600	" 2.800 ¹⁾	" 26.400	" 19.35
Jan./Mrt. 1933	" 60.600	" 7.000	" 67.600	" 17.05
Jan./Mrt. 1932	" 78.200	" 8.200	" 86.400	" 21.60
Stoomtram-lijn Modjokerto—Ngoro, aantal km in expl.: 44				
Mrt. 1933	f 2.300	f 4.400	f 6.700	f 4.90
Mrt. 1932	" 2.500	" 9.900	" 12.400	" 9.10
Jan./Mrt. 1933	" 7.800	" 12.900	" 20.700	" 5.25
Jan./Mrt. 1932	" 8.700	" 26.000	" 34.700	" 8.65
Electrische lijnen te Soerabaja, aantal km in exploitatie: 18				
Mrt. 1933	f 36.100	f 1.700 ²⁾	f 37.800	f 67.75
Mrt. 1932	" 46.500	" 1.900 ²⁾	" 48.400	" 86.75
Jan./Mrt. 1933	" 109.000	" 5.200	" 114.200	" 70.60
Jan./Mrt. 1932	" 145.100	" 6.700	" 151.800	" 92.65
1) Alléén de opbrengst van bagage en diversen. 2) Alléén de opbrengst van diversen.				
BRUTO-OPBRENGSTEN DER AUTOBEDRIJVEN.				
Samarang—Joana Stoomtram-Maatschappij.		Semarang—Cheribon Stoomtram-Maatschappij.		
Mrt. 1933	f 11.800	Mrt. 1933	f 500	
Mrt. 1932	" 15.100	Mrt. 1932	" 1.100	
Jan. t/m. Mrt. 1933	" 36.600	Jan. t/m. Mrt. 1933	" 1.600	
Jan. t/m. Mrt. 1932	" 49.400	Jan. t/m. Mrt. 1932	" 4.000	
Serajoedal Stoomtram-Maatschappij.		Oost-Java Stoomtram-Maatschappij		
Mrt. 1933	f 4.100	Mrt. 1933	f 8.700	
Mrt. 1932	" 7.300	Mrt. 1932	" 18.400	
Jan. t/m. Mrt. 1933	" 14.000	Jan. t/m. Mrt. 1933	" 31.500	
Jan. t/m. Mrt. 1932	" 25.800	Jan. t/m. Mrt. 1932	" 57.500	

Splinter.

EN DE SLACHTOFFERS VAN 'T GROOTSTE MONSTER?

C. G. — Volgens officieele statistieken werden gedurende 't jaar 1932 in de Centrale Provincie van Britsch-Indië gedood: door tijgers 43 personen, door luipaarden 17; door wolven en beren 36; door giftige slangen 1199. Niet opgegeven werd het aantal slachtoffers gedood door 't grootste monster: de auto.

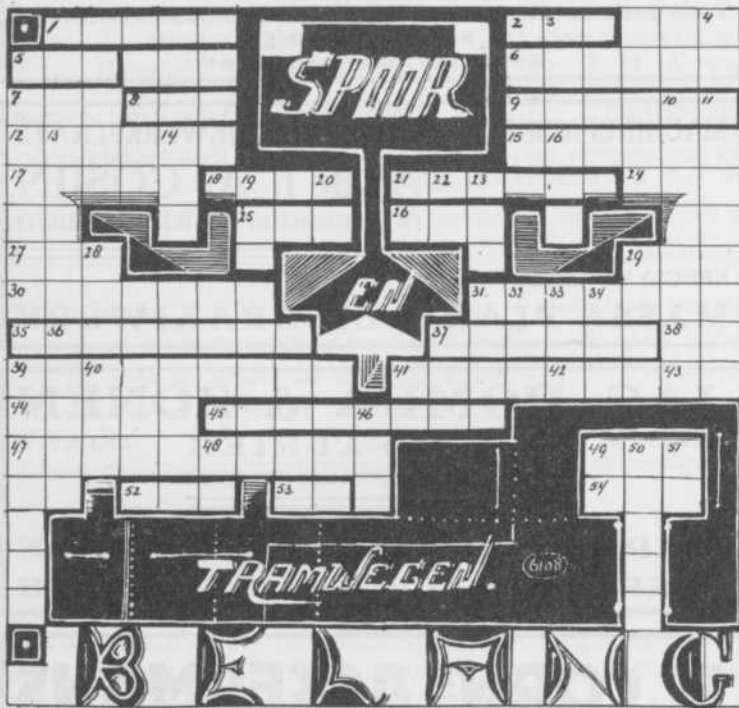
Spoorwegpuzzle.

Wij zijn gered! De puzzle uit het nummer van 9 April 1933, blz. 236, was werkelijk een lastig geval, en er zijn vele goedwillende abonnees geweest, die ons uit de redactionele perikelen verlost hebben. De zin was: De tariefsverlaging zal u het reizen goedkooper maken.

Drie abonnees hebben we beloond: het zijn de heeren: W. v. d. Broek, Biltstraat 109, Utrecht, J. G. Wolbers, Mesdagstraat 40, Huizum en J. W. Vonk, Violierstraat 46b, Rotterdam.

NIEUWE PUZZLE.

Thans volgt een kruiswoordpuzzle, samengesteld door een onzer abonnees.



Zoals de tekening aangeeft, zijn verschillende vakjes door dikke lijnen omgrensd. Bij juiste invulling van de onderstaande woorden,

vormen de letters die in de omlijning komen, tezamen twee zeer bekende spreuken, betrekking hebbende op het spoorwegbedrijf.

Opgemerkt wordt, dat de in te vullen woorden niet altijd het aantal beschikbare vakjes vult, maar soms twee woorden achter elkaar. Uit onderstaande gegevens kunt ge de gevraagde woorden vinden.

Horizontaal.

1. 1e woord v/e bekende spreuk.
2. Waschmiddel.
5. Hetzelfde.
6. Raadgeving.
7. Afk. v. Middelburg.
8. Tegenstelling van niet.
9. Vederachtige plant.
12. Jongensnaam.
13. Roofvogel.
15. Wending.
17. Werking.
18. Niet langzaam.
21. Zoals men per spoor reist.
24. Radio omroepvereniging.
25. Lichaamsdeel.
26. Stam v/h werkwoord „hebben” (verl. tijd).
27. Zwart agaatsteen.
30. Zeer oud bosch.
31. Telwoord.
34. Salaris.
35. De beste vervoersweg.
38. Lengtemaat.
39. En andere.
40. Nederzetting.
41. Ieder.
42. Stationchef.
43. Afk. Nederlandsche Spoorwegen.
44. Verleden tijd van pakken.
45. Niet duur.
47. Legerwapen.
49. Nederl. Centraal Spoor.
52. Eveneens.
53. Persoonlijk voornaamwoord.
54. Schutsluis.

Verticaal.

1. De gezamenlijke redacteuren.
3. Plaats in Noord Holland.
4. Den lezer heil.
5. Beslag op schepen.
8. Waar de koeien grazen.
9. Gevuld.
10. Zaken.
11. Uitroep.
13. Als 17 horizontaal.
14. Nieuw. (Eng.).
16. Brood van fijn roggemeel.
19. Stad in Engeland.
20. Gouverneur Generaal.
21. Voorheen.
22. Als 39 horizontaal.
23. Denkbeeldig.
28. Stam v/h werkwoord „trekken” (verl. tijd).
29. Boekomslag.
32. Plaats in Gelderland.
33. Nieuwe Rott. Courant.
34. Jongensnaam.
35. Afzonderlijk.
36. Kleur.
37. Bond Lichamelijke Opvoeding.
44. Direct gereed.
46. Wig.
48. Maanstand.
49. Afk. Nederl. Spoorwegen.
50. Grondstof van chocolade.
51. Staatsspoorwegen.

Voor goede oplossingen, die vóór Zaterdag 10 Juni bij de Redactie (Hoofdgebouw II, N.S. Kamer 63) binnenkomen, worden 3 prijzen uitgelooft, bij loting toe te kennen, en wel 3 brochures der heeren S. A. Reitsma: De crisis in het Nederlandsche verkeerswezen en Dr. J. O. M. Broek: Staat en Vervoer.

Dat ze binnen mogen stroomen!

Inhoudsopgave van Tijdschriften.

Railway Gazette, Nr. 26, Dec. 23, 1932. Salter conference reply. A new centralised traffic control installation. New shunting tank locomotives L.M.S.R. New coaling staith on the Tyne.

Idem, Nr. 27, Dec. 30, 1932. The steam locomotive and its future. Diesel-railway traction section. — Supplement: Southern railway electrification London Brighton and Worthing.

Die Reichsbahn, Nr. 43, 26. Okt. 1932. **Nichtamtl. Teil:** Aus alter Zeit.

Idem, Nr. 44, 2. Nov. 1932. **Amtl. Teil:** Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz 1932 in Brüssel.

Idem, Nr. 45, 9. November 1932. **Nichtamtl. Teil:** Die Verkehrskontrollen I und II der Reichsbahndirektion Hannover in Magdeburg.

Idem, Nr. 46, 16. November 1932. **Nichtamtl. Teil:** Kohlenwirtschaft und Kohlenverkehr.

Idem, Nr. 47, 23. November 1932. **Nichtamtl. Teil:** Zur Auswertung der Betriebskostenrechnung. Gepäckträger der Reichsbahn in Arbeiterpensionskassen.

Idem, Nr. 48, 30. November 1932. **Amtl. Teil:** Die Deutsche Reichsbahn im Oktober 1932. **Nichtamtl. Teil:** Reichsbahn und Schule.

Idem, Nr. 49, 7. Dezember 1932. **Nichtamtl. Teil:** Wirtschaft und Reichsbahn.

Idem, Nr. 50, 14. Dezember 1932. **Nichtamtl. Teil:** Ein Jahr streckenweiser Einsatz von Kleinlokomotiven.

Idem, Nr. 51, 21. Dezember 1932. **Amtl. Teil:** Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz 1932 in Brüssel. **Nichtamtl. Teil:** Die erste Reichsbahn-Gasübungsstrecke. Das neue Empfangsgebäude in Benrath. (Rhein).

Idem, Nr. 52, 28. Dezember 1932. **Amtl. Teil:** Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1932. Vorläufiger Jahresrückblick.

Idem, Nr. 1, 4. Januar 1933. **Amtl. Teil:** Die Deutsche Reichsbahn im November 1932. **Nichtamtl. Teil:** Der Schnelltriebwagen der D.R.G.

Idem, Nr. 2, 11. Januar 1933. **Nichtamtl. Teil:** Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft in ihren Beziehungen zum öffentlichen Recht. Rechtfertigt die Finanzlage der D.R.G. eine Ermäßigung der Personentarife.

Idem, Nr. 3, 18. Januar 1933. **Nichtamtl. Teil:** Neuregelung der Bestimmungen über Bahnhofsbuchhandlungen. Der neue Epressguttarif vom 15. Januar 1933 und seine Entwicklung.

Idem, Nr. 4, 25. Januar 1933. **Nichtamtl. Teil:** Buchungsgrundsätze und Bilanz der Deutschen Reichsbahn.

Revue générale des chemins de fer, Nr. 5, novembre 1932. L'exploitation des lignes de banlieue du réseau de l'Etat à l'aide de rames réversibles. Le cantonnement automatique sur les Chemins de fer de l'Est. Rapport sur la situation des Chemins de fer roumains en 1931.

Idem, Nr. 6, décembre 1932. La résistance de la voie aux oscillations de lacet des véhicules. Les chemins de fer de l'Egypte et du Soudan—Anglo—Égyptien. Les résultats d'exploitation du réseau des Chemins de fer de l'Etat en 1931.



P. H. KAARS SYPESTEYN - KROMMENIE
 FABRIKANT VAN ALLE SOORTEN
 ZEILDOEK, BENEVENS VAN DOEK VOOR DEKKLEEDEN
 EN DAKDOEK TOT EEN BREEDTE VAN 450 CENTIMETER
 WEVERIJ VAN HENNEN- EN VLASSEN BRANDSLANGEN



JOH. BRESSERS & ZONEN
IJZER- EN METAALHANDEL
TILBURG - TEL. INT. 371, STAD 371-1360

N.V. Touw- en Zakkenhandel v.h.
J.J.H. Lammerts v. Bueren
 Utrecht - Neude 38-39

FIRMA G. GREVE, UTRECHT
 PRIMA CHEMISCH ZUIVER
LOODWIT
 IN POEDER EN IN EIGEN GEBLEEKTE LIJNOLIE GEMALEN
 VERKRIJGBAAR BIJ ALLE GOED INGEVOERDE HANDELAREN



Sea-Horse
 de allerbeste
Moutwijn Jenever
 M. P. POLLEN & ZONEN ROTTERDAM

J. B. POST
BOUW- EN BETONWERKEN
BETONFABRIEK
LICHTENVOORDE

FIRMA P. H. VAN DEN BOS & ZONEN
 SCHILDERS
 ZANDVOORTSCHELAAN 108 - Brief-Adres: HAARLEM - TELEFOON 26053
 HEEMSTEDE
 Werkplaatsen: { VON ZESENSTRAAT 114, AMSTERDAM - Telefoon 50064
 KLEIN HEILIGLAND 19, HAARLEM - Telefoon 12467
SCHILDERWERK OP ELK GEBIED

N.V. NEDERLANDSCHE CAOUTCHOUC- & GUTTA-PERCHAFABRIEK
 v/h. BAKKER & ZONEN - RIDDERKERK
TECHNISCHE RUBBERARTIKELN

J. H. VAN DEN WALL BAKE - HAARLEM
 TELEFOON 28539 TELEGRAM-ADRES: HAJEBAKE
STAHLWERKE BRUENINGHAUS A.G. - WERDOHL (VORHALLE)
 FABRIEK VAN:
SPECIAAL-STAAL
 VOOR SNELLOOPENDE AUTOMATEN EN ALLE SOORTEN DRAAIBANKEN
 Merk WESTFALENSTAHL;
 PROSPECTUS OP AANVRAAG

MACHINEFABRIEK EN CONSTRUCTIEWERKPLAATS
ALB. J. A. COSIJN
 OOSTERHOUT (N.-B.) - TELEF. 15
 SPECIAAL ADRES VOOR:
MASSA PLAAT- EN DRAAIWERK

JAC. ROMPA & ZONEN
 TELEF. 8 **LEDERFABRIEK** TELEF. 8
 TERHEIJDEN (BIJ BREDA)
KUIPLOOIING OUD SYSTEEM VAN
OVERLEDER, TUIG- EN VACHETLEDER

F^A CORN^S ACKERMANS
LEDER- EN DRIJFRIEMENFABRIEK
TILBURG **TELEF. 970**

*Op elke
 wond*
PUROL

**COMPTOIR SIDÉRURGIQUE
 DE FRANCE**

1, 3, 5, RUE PAUL CÉZANNE, PARIS
 Telegram-adres: SIDERURFRANCE

VERKOOPKANTOOR van de
 FRANSCH WALSWERKEN voor
 Spoorwegmateriaal en Walsdraad.

Vignola Rails in alle profielen met
 een gewicht van 18 kg. per Meter en
 zwaarder. Bijbehorende laschplaten
 en onderlegplaten.

Walsdraad, rond en vierkant,
 4,75 tot 13 mm.

Vertegenwoordigers:

voor de Nederlandsche Koloniën:
 N.V. Import en Export Mij. „ORANJE
 NASSAU“, Nassauplein 25, Den Haag
 voor Nederland:
 N.V. Handelsmij. R. S. STOKVIS & ZN.,
 Westzeedijk 507, Rotterdam