

NOTULEN

VAN DE

4de ALGEMEENE VERGADERING

DER

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

GEHOUDEN OP 25 JUNI, 1928, IN DE
TECHNISCHE HOOGESCHOOL
TE BANDOENG



WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

WOLFF

NOTULEN

van de 4de Algemeene Vergadering der Nederlandsch-Indische Wegenvereeniging,

gehouden op 25 JUNI, 1928, in de
Technische Hoogeschool te Bandoeng.

AGENDA:

1. Notulen van de 3de algemeene vergadering.
2. Verslag over 1927 en mededeelingen over het in 1928 ondernomen en in 1929 te ondernemen vereenigingswerk.
3. Verantwoording over het financieel beheer gedurende 1927 en benoeming van een verificatie-commissie.
4. Voordracht van den Heer K. van der Zee, Directeur der N.V. Blauwvriesveem, over vrachtauto-exploitatie in Indië.
5. Wat verder ter tafel zal worden gebracht — periodieke bestuursverkiezing.
6. Bezichtiging der vereenigings-proefbaan.

De Voorzitter, Prof. ir. H. van Breen, opent om negen uur de vergadering met een woord van hartelijk welkom tot de aanwezigen. Het is den Wegenraad een groot genoegen deze vierde algemeene vergadering te kunnen houden en haar door een groot aantal belangstellenden bezocht te zien.

In het bijzonder heet spreker welkom den Heer K. A. R. Bosscha, Eerelid der vereeniging, die steeds van zijn onverflauwde belangstelling in het vereenigingswerk doet blijken en wiens hoog gewaardeerde medewerking de vereeniging niet meer zou willen en kan ontberen. Hierna richt de Voorzitter het woord tot ir. D. de Jongh, Directeur van het Departement van Gouvernementsbedrijven. Mocht in het verleden de N.I.W.V. reeds met genoemd Departement in aanraking komen — voor de toekomst laat het zich aanzien, dat zulk contact nauwer

zal mogen zijn, daar de N.I.W.V. in 't bijzonder geldt als de organisatie, op wier weg de onafhankelijke bestudeering is gelegen van de problemen, welke zich zullen voordoen bij de invoering der door de thans ontbonden Commissie voor Motorverkeer der Regeering voorgestelde maatregelen.

Daarna wordt door den Voorzitter ir. F.L.H. Dessauvagie, Gedeputeerde van den Provincialen Raad van West-Java, welkom geheeten. Het doet spreker bijzonder veel genoegen den Heer Dessauvagie, aanwezig als vertegenwoordiger van bedoeld College, ter vergadering te zien en hij vertrouwt, dat zoo ook bijgedragen zal worden tot blijvende waardeering van het werk der N.I.W.V. door dat College ten bate van de gemeenschap. Voorts begroet spreker mr. K. J. Byl, Voorzitter der K.V. „Java Motor Club”, daarbij memoreerende de aangename samenwerking, welke bij de behandeling van belangrijke vraagstukken steeds tusschen beide vereenigingen heeft bestaan.

Woorden van oprecht hartelijken dank brengt de Voorzitter ten slotte aan den Heer G. van Galen Last, Directeur van Publieke Werken te Bandoeng, die de N.I.W.V. steeds hulp en steun bij de uitvoering harer praktijkproeven verleende en zonder wiens gewaardeerde medewerking de uitvoering van verschillende vereenigingsproeven niet dan moeizaam tot stand gebracht zoude zijn.

De Voorzitter gaat vervolgens over tot de behandeling der punten van de agenda.

Als eerste punt zijn de notulen der vorige algemeene vergadering aan de orde. Spreker wijst er op, dat deze notulen als publicatie no. 48 reeds lang geleden in druk verschenen zijn. Slechts van één zijde is hierop een enkele kleine wijziging en aanvulling voorgesteld en wel door den Heer Holdert. Het Bestuur neemt deze gaarne over. Spreker vraagt, of wellicht een der ter vorige vergadering aanwezige leden nog op- of aanmerkingen tegen de wijziging en aanvulling, welke worden voorgelezen, of de notulen zelf te berde wenscht te brengen.

De vergadering heeft geen opmerkingen.

De Voorzitter constateert, dat dan de notulen gewijzigd en aangevuld, als door den Heer Holdert verlangd, zijn gearresteerd.

Het tweede punt der agenda is hiermede aan de beurt gekomen.

Het verslag over 1927 is als publicatie no. 55 in druk verschenen, zoodat ieder der leden daarvan reeds kennis heeft kunnen nemen en spreker dit dus niet in detail behoeft te behandelen. Wel is er echter voor hem reden om uitvoeriger te zijn over het in 1928 ondernomen en in 1929 te ondernemen vereenigingswerk.

In de eerste plaats zijn daar de publicaties, welke, na zorgvuldige preparatie door den Wegenraad geregeld verschijnen.

In den laatsten tijd wordt op een der pagina's van de K. O. V. steeds een overzicht gegeven van alle, tot op dat moment verschenen vereenigingspublicaties.

De leden kunnen zichzelf dus drie maal per maand op de hoogte stellen van stand en gang van zaken te dien opzichte.

Spreker, die met 't oog op den beschikbaren vergadertijd zoo sober mogelijk wil wezen in zijn mededeelingen, meent hiermede voor dit onderdeel te kunnen volstaan en gaat thans over tot uitvoerige mededeelingen over het vereenigingswerk aan de hand van het werkplan, dat door den Wegenraad is opgesteld. Kortheidshalve moge daarvoor hier verwezen worden naar publ. no. 65, welke een en ander omstandig weergeeft.

Aan 't einde hiervan gekomen, maakt spreker de opmerking, dat er wellicht onder de aanwezigen kunnen zijn, die zich afvragen, waarom betrekkelijk zoo weinig nieuwe punten in studie en nieuwe proeven in behandeling zullen worden genomen. Het antwoord is, dat, al ontmoet de Wegenraad steeds groote belangstelling in het verrichte en te verrichten vereenigingswerk, toch helaas in tegenstelling daarmede bedoeld werk onvoldoende

gesteund wordt, wat noopt tot belangrijke beperking inzake te entameeren studiën en proeven. Dit wordt betreurd, niet in 't minst door den Wegenraad en inzonderheid het Dag. Bestuur.

Zoo er heeren ter vergadering aanwezig zijn, die in hun kring of gebied eenigen invloed op de geldelijke steunverleening aan de Vereeniging kunnen uitoefenen, hoopt spreker bij dezen niet tevergeefs een beroep te doen op hun medewerking in 't belang der organisatie en van het door haar ondernomen werk. Hoe grooter middelen de N.I.W.V. ter beschikking staan, des te beter kan zij de praktijk dienen, en de praktijk vraagt, zooals bij de behandeling van het werkplan is gebleken, om nog veel. Thans moet men in de praktijk inzake verschillende vraagpunten op voorlichting wachten, waardoor de vooruitgang op weg- en verkeersgebied belemmerd en opgehouden wordt.

In enkele gevallen moet zelfs worden geconstateerd, dat de Vereeniging niet dien steun geniet, welke passend zou zijn bij de waarde der door haar verschaftte voorlichting. Zoo heeft b.v. in het afgelopen jaar de Regentschapsraad van Bandoeng den Wegenraad om advies gevraagd over een leeningsplan t. b. v. uit te voeren wegenverbeteringen in het Regentschap. Het Bestuur heeft de opgeworpen vraag zorgvuldig nagegaan en een advies uitgebracht, hetwelk naar sprekers bescheiden meening zeker voor het Regentschap van groote waarde moet zijn geweest. Daartegenover staat, dat de jaarlijksche subsidie, welke de Regentschapsraad aan de N.I.W.V. toekent, minimaal is.

Hiermede is de Voorzitter aan het einde der behandeling van het tweede agendapunt gekomen en vraagt, of er aanwezigen zijn, die naar aanleiding daarvan vragen hebben te stellen dan wel opmerkingen te maken.

Prof. ir. W.H.A. v. Alphen de Veer, lid van den Wegenraad, geeft enkele toelichtingen op des Voorzitters mededeelingen over de laboratoriumproeven, met betrekking tot het onderzoek van asphalt. Hij deelt mede, dat het aan

den Heer A.A. Kraëff van het Laboratorium voor Materiaalonderzoek gelukt is bij extraheering van asphalt een werkwijze te vinden, volgens welke bedoeld bindmiddel weder kan worden teruggewonnen, geheel in den toestand, waarin het vóór de extraheering verkeerde. Voorheen was dit laatste niet het geval.

De geconstateerde verschillen bleken veroorzaakt te worden door in het asphalt achtergebleven restanten van het extractie-middel (zwavelkoolstof). Dit wordt thans onder voortdurend roeren door verhitting tot ca. 120° C geheel verwijderd.

Omtrent verdere onderzoekingen over asphalt geeft spreker nog aan, dat er aanwijzingen bestaan, welke doen vermoeden, dat, meer dan voorheen geschiedde, aandacht behoort te worden besteed aan de eigenschappen, in 't bijzonder van het weeke gedeelte van asphalt, aangezien gebleken is dat een bepaalde verhouding tusschen het weeke asphaltgedeelte (maltenen), en het harde gedeelte (asfaltenen) niet uitsluitend maatgevend is voor de kwaliteit. Spreker sluit met de mededeeling te verwachten, dat binnen afzienbaren tijd een en ander in een N.I.W.V.-publicatie nader bekend zal kunnen worden gesteld.

De Voorzitter brengt prof. van Alphen de Veer dank voor zijn toelichtingen en gaat vervolgens over tot punt 3 der agenda.

De secretaris-penningmeester, Jhr. ir. C. Ortt, brengt verslag uit over het financieel beheer gedurende 1927. Korthedshalve moge ter zake hier worden verwezen naar de uitvoerige mededeelingen daaromtrent, vervat in het jaarverslag over 1927.

De Voorzitter vraagt, of iemand der aanwezigen opmerkingen heeft te maken over het beheer der vereenigingsmiddelen.

De vergadering heeft ter zake geen opmerkingen.

De Voorzitter stelt dan voor den Heer van Staden ten Brink, Wethouder voor Technische Zaken der Gemeente Bandoeng, en den Heer van Galen Last, Directeur van

Gemeentewerken ter plaatse, te benoemen tot leden der verificatie-commissie, (voor het jaar 1927). De vergadering gaat hiermede accoord, waarop de Voorzitter beide heeren uitnodigt, wel deze verificatie-commissie te willen vormen, hetgeen door hen wordt geaccepteerd.

Het formeele gedeelte der agenda afgehandeld zijnde, verleent de Voorzitter het woord aan den Heer K. van der Zee, directeur der N.V. Blauwvriesveem, voor het houden van zijn voordracht over vrachtauto-exploitatie in Indië.

V o o r d r a c h t. *)

Bedoelde voordracht, door de aanwezigen met aandacht aangehoord, ontlokte aan de vergadering een waardeerend applaus.

De Voorzitter, het woord hernemende, deelt mede, dat de spreker over dit onderwerp bereid is eventueel te stellen vragen of te maken opmerkingen te beantwoorden en noodigt hen; die dit wenschen te doen, uit, zich hiervoor bij den secretaris op te willen geven.

Voorafgaand aan deze gedachtenwisseling wordt kort gepauzeerd.

Na de onderbreking heropent de Voorzitter de vergadering en verleent het woord aan den Heer K.A.R. Bosscha.

De Heer Bosscha wenscht eenige opmerkingen te maken uit zijn veeljarige praktijk inzake vrachtauto-exploitatie, welke voor exploitant zoowel als wegbeheerder wellicht van nut kunnen zijn.

In de eerste plaats vergroot volgens spreker het rijden met aanhangwagens aanmerkelijk de moeilijkheid van het sturen. De bewegingen van den aanhangwagen, vooral in bochten, veroorzaken zijdelingsche krachten op de vooras daarvan, waardoor de voorwielen de neiging vertoonen dwars weg te slippen. Naast het hieraan verbonden gevaar verkrijgt men zoo bovendien een groote slijtage van de voorbanden, welke die der achterbanden

*) Deze voordracht zal, als publicatie no. 68, afzonderlijk in druk verschijnen.

gewoonlijk overtreft. Dit punt verdient overweging bij een eventueele beslissing inzake het gebruik van aanhangwagens.

Een andere opmerking betreft het door wegbeheerders vaak voorgestane gebruik van breede banden, wier drukverdeelend effect door sterk tonronde wegverhardingen belangrijk verminderd kon worden. Door den bollen vorm der verharding toch worden deze banden slechts aan één zijde, n.l. de binnenzijde, benut, zoodat zij scheef en snel afslijten.

Om dezelfde reden zal toepassing van dubbele banden veelal niet het gewenschte resultaat hebben.

Voor den vrachtauto-exploitant is het vaak aanbevelenswaard dergelijke banden na verloop van tijd om te wisselen, ten einde de slijtage ervan over beide gelijk te verdeelen.

Een derde opmerking raakt de verhardingsbreedte in bochten. Deze is veelal gelijk aan die op den rechten weg en dus, met 't oog op de verkeersveiligheid, onvoldoende. Vooral in bergterrein, waar de bochten in de wegen zeer talrijk en scherp kunnen zijn, weegt dit gebrek zwaar.

Daarbij worden weggoten en schermmuurtjes van afwateringsduikers dicht naast de verharding gelegd, zoodat herhaaldelijk motorvoertuigen in de goot verzakken of aanrijdingen met bedoelde kunstwerken plaats hebben. Verlegging dezer goten en kunstwerken en verbreeding van het verharde rijvlak zou zeker in 't belang van de snelheid en de veiligheid van het motortransport zijn.

Ir. D. de Jongh meent, naar aanleiding van het gesprokene, op enkele punten nader de aandacht te moeten vestigen. De inleider heeft gepleit voor het goed recht van het motortransport om, waar dit mogelijk en wenschelijk is, in de plaats te mogen treden van het railtransport — een recht, waaraan tegenwoordig niet meer valt te twijfelen. In de buitengewesten vooral is het motorvervoer vaak de oplossing geweest in bestaande transportmoeilijkheden. Evenmin kan er echter aan getwijfeld worden, dat het motortransport nooit geheel de plaats van het spoorweg-

vervoer, kan vervullen. Immers, er valt niet aan te denken de 10 miljoen picol suiker, welke jaarlijks naar de haven van Semarang en 15 miljoen picol suiker, welke jaarlijks naar de haven van Soerabaja verzonden worden, per vrachtauto inplaats van per spoor te vervoeren. Ook het transport van de 400 duizend ton steenkolen, welke jaarlijks van Sawahloento naar Emmabaven door een zeer moeilijk terrein vervoerd moeten worden, kan niet per vrachtauto geschieden. Het interessante van het gestelde probleem schuilt dan ook niet in de vraag over het bestaansrecht van één van beide transportmiddelen — want dit is voor beide wel afdoende bewezen — doch in de vraag, waar de grenzen tusschen beider gebied gelegen zullen zijn.

De inleider heeft zich beklaagd over verschillende belemmeringen, welke aan het motortransport in den weg zijn gelegd, maar daartegenover kan men voor het motorverkeer op vrijheden wijzen, zóó groot, als bij de spoorwegen geheel onbekend. Daartoe vergelijkte men b.v. eens de (nieuwe) spoorwegwetgeving, met hare omvangrijke verordeningen, welke tal van bindende bepalingen voor het railtransport bevatten, met het motorreglement hier te lande, dat haast geen beperkingen voor het motorverkeer behelst. Ook over te hooge belastingen behoeft het motorverkeer zich in 't algemeen niet te beklagen, terwijl anderzijds weer door de Overheid uit de algemeene middelen de wegen aangelegd en onderhouden worden, waaraan de onderwerpelijke transportvorm zijn bestaansmogelijkheid te danken heeft.

De tusschen beide soorten van vervoer te trekken grens zal natuurlijk moeten worden bepaald door de specifieke voordeelen van beide vervoermiddelen. Spreker is het hier met den Heer van der Zee eens, dat het nauwkeurig aangeven van bedoelde grens uiterst moeilijk en veelal niet doenlijk zal zijn. Men zou daarom ook kunnen voorstaan het bereiken van een evenwichtstoestand tusschen de beschouwde transportvormen geheel aan de praktijk over te laten, in de hoop, dat zoo na

verloop van tijd de ervaring de onderscheiden werkterreinen wel zal afbakenen. Deze methode brengt echter ook ernstige bezwaren mede. De inleider heeft reeds aangetoond, hoe de verbreiding van het vrachtauto-transport hier te lande veelal is gegaan ten koste van aanzienlijke kapitaalsvernietiging. Ernstig zou het zijn, indien een dergelijk feit niet meer alleen in speciale, economisch min of meer ontwrichte jaren geschiedde, maar ook daarna bleef voorkomen.

Het motortransport wenscht vrijheid in zijn ontwikkeling. Het is wellicht goed hier eens de aandacht te vestigen op twee vormen van vrijheid bij het transportwezen, welke de spoorwegen nooit hebben bezeten en die het motorvervoer tot nu toe ten volle heeft kunnen genieten. Dat zijn: vrijheid in de keuze van het te berijden traject en vrijheid in de keuze der te vervoeren objecten.

De spoorwegen zijn zeer vaak gedwongen geweest tot aanleg langs trajecten, welke alleen bezien uit een oogpunt van rentabiliteit, zeker daarvoor niet gekozen zouden zijn. Dit geldt zoowel voor de particuliere maatschappijen, welke gebonden waren aan hun concessievoorwaarden, als voor de Staatsspoorwegen, waarbij overwegingen van algemeen regeeringsbeleid tot den aanleg van onrendabele lijnen deden overgaan. Voorts hebben de spoorwegen altijd de verplichting gehad alle goederen, welke voor transport werden aangeboden, te vervoeren, zonder daarbij een keuze te kunnen doen. Het kan zijn, dat in de drukke na-oorlogsjaren het voor het aanwezige materieel te overvloedige vervoer langzamer geschiedde dan wel wenschelijk was, maar tenslotte werd alles vervoerd.

Het railtransport heeft dus de kostbare en onvoordeelige verplichting zich zóó te moeten inrichten, dat aan de wisselvalligheden van aanbod in vervoersobjecten kan worden tegemoet gekomen. Het motortransport kan daartegenover van het aangeboden vervoer datgene en zooveel bedienen, als het verkiest, en de rest eenvoudig aan anderen overlaten.

Deze toestand voert tot een ander bezwaar en wel tot het volgende.

Over de spoorwegen worden zeer verschillende goederen vervoerd tegen verschillende tarieven. Laagwaardige goederen, als steenen, zand en andere bouwmaterialen, worden vervoerd tegen tarieven, welke lager zijn dan de gemiddelde totale zelfkosten der spoorwegmaatschappijen. Voor hoogwaardige goederen daarentegen is de tariefsprijs hooger dan de gemiddelde totale zelfkosten zijn. Op deze wijze is financieel evenwicht mogelijk. Een dergelijke politiek is economisch te rechtvaardigen, omdat de vervoerstarieven der laagwaardige goederen toch nog steeds boven de directe vervoerskosten zijn en vervoer van deze laagwaardige goederen dus toch nog altijd een deel der uitgaven voor 't algemeen beheer opbrengt, al kunnen de gemiddelde totale zelfkosten dan ook niet worden bedongen.

Trekt nu het motortransport, dat van het totale aangeboden vervoer slechts een deel tot zich neemt, speciaal de hoogwaardige goederen aan zich, waarvoor door dit motortransport dan ook hooge, zij het nog concurrerende tarieven kunnen worden bedongen, dan zal het financieel evenwicht in de vracht-ontvangsten der spoorwegen worden bedreigd. Het zou dan kunnen voorkomen, dat door het gemis van vervoer der hoogwaardige (en sterk winstgevende) goederen, de laagwaardige objecten niet meer tegen de voorheen gebruikelijke lage tarieven zoude kunnen worden vervoerd. Dergelijke goederen zouden dan ook zelf de totale gemiddelde zelfkosten van het transport moeten opbrengen. Het blijft zeer de vraag, of de dan noodige vrachtprijsverhoogingen bedoelde laagwaardige goederen niet onvervoerbaar zouden maken, hetgeen de algemeene distributie ervan belangrijk zou kunnen belemmeren.

Spreeker heeft met zijn opmerkingen niet de bedoeling gehad een bepaalde richting tot het nemen van maatregelen aan te bevelen en wil geenszins te kennen geven voor hangende moeilijkheden de oplossing te kunnen geven, maar hij heeft op enkele belangrijke punten het

licht willen laten vallen om de algemeene aandacht daarvoor en bestudeering daarvan, zoowel door betrokkenen als door een organisatie als de Wegenvereniging, te bevorderen.

De Heer van der Zee antwoordt gereedelijk toe te geven, dat de vrachtauto noch den suiker-, noch den kolenafvoer naar de havens hier in Indië kan bedienen. Spreker heeft dan ook vooropgesteld, dat de vrachtauto speciaal geschikt is om vervoer over korte trajecten en van bijzonderen aard te bedienen. Spreker is het echter niet geheel eens met hetgeen gezegd werd over de niet-vrije trajectkeuze van de spoorwegen. Mag dit gedeeltelijk zoo zijn voor de Staatsspoorwegen (lijnen, aangelegd met sociale dan wel strategische bedoelingen), bij de particuliere spoorwegen worden concessies aangevraagd voor naar verwachting voordeelige trajecten. De auto geeft een bijzonder vervoersaanbod en slechts over korte trajecten en treedt bovendien lang niet altijd in concurrentie met het spoor, getuige b. v. het cultuurproductenvervoer in het Preangerhoogland en in de Buitengewesten. Daar worden alle aangeboden goederen vervoerd en niet alleen de hoogwaardige. Was het anders dan zouden de vervoerders spoedig de begunstiging van de bevrachters verliezen. Spreker acht het nog een open vraag, of een binnen redelijke grenzen gedwongen vrachtverhooging der laagwaardige goederen van groot nadeel zou zijn; als bouwmaterialen dan iets duurder worden, is dit zuiver een kwestie van de vrije werking in vraag en aanbod en mogen alle daaraan verbonden consequenties met een gerust hart aanvaard worden.

De wenschelijkheid en noodzakelijkheid van spooraanleg moet beoordeeld worden naar de aanwezigheid en het functionneeren van het motorverkeer; zoo bezien, zou de lijnaanleg Garoet-Tjikadjang wellicht nimmer tot stand gekomen zijn. Spreker acht samenwerking tusschen spoor en auto gewenscht en zelfs vereischt. Het groote belang van dergelijke samenwerking illustreert spreker met een excerpt van een der N.I.W.V.-publicaties over dit

onderwerp, betreffende de vervoersontwikkeling in den Amerikaanschen staat Noord-Carolina (K.O.V. no. 41). Niemand meer het woord ter zake verlangende, herneemt de Voorzitter het woord en noemt het een aangename taak den heer van der Zee veel dank te zeggen voor zijn interessante voordracht en de Heeren Bosscha en de Longh voor hun waardevolle opmerkingen, welke de belangrijkheid der voordracht ten zeerste hebben verhoogd. Hij constateert, dat blijkens het gesprokene een zeer belangrijk vraagstuk is ter sprake gebracht, dat op spoedige oplossing wacht, en spreekt in verband hiermede de hoop uit, dat de voorstellen der Motorverkeerscommissie, welke o.m. zulk een oplossing beoogen, spoedig door de Regeering in behandeling zullen worden genomen. De Voorzitter gaat vervolgens over tot punt 5 der agenda en brengt in herinnering, hoe het vorige jaar ter algemeene vergadering door het lid A. Steevensz voorstellen tot wijziging der I.T.A.E. 1926 zijn gedaan.

Deze voorstellen zijn in studie genomen eerst door het Dag. Bestuur en daarna door den Wegenraad en de resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in een nota van genoemd College, opgenomen in publicatie no. 60. Zooals uit deze publicatie moge blijken, zijn de meeste voorstellen van het lid A. Steevensz niet overgenomen kunnen worden, doch het onderzoek heeft ertoe geleid enkele wijzigingen en veranderingen van de I. T. A. E. 1926 voor te stellen, welke als conclusie gegeven zijn op de laatste pagina van genoemde publicatie. Hiertegen zijn uit den boezem der vereeniging geen bedenkingen gerezen. Zoo op de vergadering geen der aanwezigen terzake aanmerkingen heeft te maken, wil spreker aan de vergadering voorstellen de aangegeven wijzigingen in de I.T.A.E 1926 aan te brengen.

De vergadering heeft geen bezwaren.

De Voorzitter verklaart, dat deze wijzigingen thans dus definitief geworden zijn en dat van dit feit aantekening zal worden gehouden.

Vervolgens brengt de Voorzitter in herinnering, dat het huidige bestuur reeds gedurende de statuaire drie jaren zitting heeft en dus genoodzaakt is af te treden. De Voorzitter verzoekt thans de vergadering om wel een nieuw bestuur aan te willen wijzen, dat voor de volgende driejarige periode zitting zal moeten nemen.

Mr. K.J. Byl vraagt het woord en informeert naar de herkiezbaarheid der aftredende bestuursleden. Op een bevestigend antwoord van den Voorzitter stelt de heer Byl de vergadering dan voor, ten deze den door den Voorzitter met zoo goed gevolg nagestreefde soberheid te betrachten en de aftredende functionarissen bij acclamatie te herkiezen onder dankbetuiging voor hun nuttigen arbeid in de afgelopen zittingsperiode.

De vergadering bewijst met handgeklap
het voorstel van den Heer Byl
unaniem aan te nemen.

De Voorzitter dankt de vergadering voor haar in het bestuur gestelde vertrouwen en verklaart gaarne met de overige leden van den Wegenraad de leiding van het Vereenigingsleven weer op zich te willen nemen. Hij vraagt, of nog een der aanwezigen in 't belang der vereeniging iets heeft op te merken.

De Heer K.A.M. Tielenius Kruythoff vraagt, naar aanleiding van de mededeelingen over de Indische normaal-eischen voor asphalt, of er wellicht in Holland ook dergelijke eischen bestaan of in voorbereiding zijn, en zoo ja, of dan niet een vergelijkende studie van beide wenschelijk is, om na te gaan in welke opzichten en in welke mate overeenstemming mogelijk is. Spreker meent, dat ten deze niet veel verschil tusschen Indië en Holland gewenscht kan zijn. Verder vermelden de I. T. A. E. 1926-eischen voor Bermudez- en Trinidad-asphalt. Spreker vraagt, of ook voor het Boetonasphalt afzonderlijke eischen bestaan. Het komt hem niet noodig voor om verschillende speciale eischen voor diverse natuurasphalten op te stellen; het gemak wordt er niet door gediend.

De Voorzitter antwoordt, dat ook voor Boetonasphalt speciale eischen zullen worden opgesteld, zoodra zulks aan de hand van beschikbare gegevens mogelijk zal zijn. Het schijnt hem wel noodzakelijk toe, voor de verschillende natuurasphalten afzonderlijke eischen te stellen en niet goed mogelijk ze allen naar gelijke regelen te beoordeelen. Inzake de kwestie der Hollandsche normaal-eischen, deelt spreker mede, dat de Hollandsche normalisatie-commissie onlangs met haar ontwerp voor teer- en asphalteischen is gereed gekomen en daarop thans critiek inwacht. De N.I.W.V. zal zich ter zake met haar in verbinding stellen — over een en ander kunnen (in publicaties) nadere mededeelingen verwacht worden.

Spreker wil thans overgaan tot punt 6 der agenda: de bezichtiging der vereenigingsproefbaan, de trots der N.I.W.V. De firma Ullrich & Co, hier ter stede, heeft de vervaardiging van de proefwagens en de electriche installatie van de baan op zich genomen en is hierin, ondanks vele groote en hardnekkige moeilijkheden, welke zich gedurende den bouw hebben voorgedaan, naar wensch geslaagd, waarvoor spreker hier een oprecht gemeend woord van lof uit. Hij stelt dan den Heer Leibholz van genoemde firma in de gelegenheid, aangaande de installatie eenige mededeelingen te doen, voordat tot bezichtiging der baan zal worden overgegaan.

De Heer Leibholz deelt mede, dat op het einde van het jaar 1926 de firma Ullrich & Co het verzoek ontving om een ontwerp te maken voor de mechanisch-electriche installatie van de proefbaan der N.I.W.V. Daarbij werd als eisch gesteld, dat:

a/ de grobak een goed sporend en een slingerend wiel moest hebben;

b/ van den vrachtauto één der achter(drijf)wielen voorzien moest zijn van een volgummi- en een van een cushionband;

c/ de voertuigen niet steeds in hetzelfde spoor mochten loopen maar onder 't rijden voortdurend van spoor moesten veranderen;

d/ de voertuigen automatisch (mechanisch) over de baan gestuurd moesten worden en van buitenaf in en buiten bedrijf moesten kunnen worden gesteld; en
e/ dat de geheele installatie electrisch moest worden aangedreven.

De Heer Ullrich heeft toen een model der installatie doen vervaardigen, dat ter vorige algemeene vergadering van de N. I. W. V. is tentoongesteld.

Met 't oog op de bedrijfszekerheid en een klein stroomverbruik is als drijfkracht draaistroom gekozen. Vele moeilijkheden moesten worden overwonnen, b.v. die van den stroomtoevoer onder 't rijden, vooral in verband met de te nemen scherpe bochten en den meervoudigen stroomtoevoer, vereischt voor draaistroom. Spreker detailleert, hoe door den heer Ullrich vaak slechts met de grootste moeite een bevredigende oplossing kon worden gevonden en betuigt tenslotte zijn dank aan het Bestuur der N. I. W. V. voor de aan zijn firma bij het uitvoeren van haar werk betoonde medewerking.

Met een uitnoodiging tot de aanwezigen om thans de proefbaan te bezoeken*), sluit de Voorzitter deze 4de, goed bezochte algemeene vergadering, onder dank aan de aanwezigen voor hun talrijke en gewaardeerde opkomst.

*) Bij deze gelegenheid merkt een der aanwezigen, een buitenlandsch deskundige, op, dat de proefbaan van de N. I. W. V. niet achterstaat bij de weinige bestaande proefbanen in het buitenland, die hij alle kent, integendeel in bepaalde opzichten zelfs beter is.

