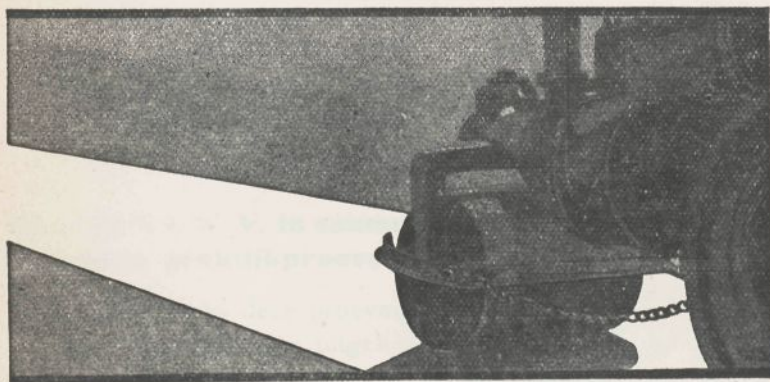


No. 158

21 - 5 - '37.

PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH - INDISCHE
WEGENVEREENIGING

**CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.**



VERGADERING VAN DEN
WEGENRAAD
No. 9

A.G. NIX & CO. BANDOENG

PHILIPSEN
NEDERLANDSCH-INDISCHE
MAATSCHAPPIJ
VERGADERING VAN DEN
WETENRAAD



VERGADERING VAN DEN
WETENRAAD
No. 1
1871

SAMENVATTING VAN HET VERHANDEL- DE IN DE VERGADERING VAN DEN WEGENRAAD OP 11 APRIL 1937.

N. I. W. V. - Propaganda.

Zoowel tot het geven van meerdere bekendheid aan de N. I. W. V. en haar werk als ter bevordering van de belangstelling in wegvraagstukken, besloot de Wegenraad om op verschillende plaatsen in Ned. Indië door de technici van het NIWV-bureau voordrachten te doen houden over de Vereeniging en hare bemoeienis met de wegentechniek.

Door de N. I. W. V. in samenwerking met wegbeheerders te nemen praktijkproeven.

In 1936 zijn deze proeven beperkt gebleven tot den aanleg van 3 der daarvoor uitgekozen 4 werkwijzen, n.l.:

- a/ Het asphalteeren van steenslagverhardingen, die slechts een matig verkeer dragen, met alleen ca. 1 liter/m² snel tot middelmatig snel verstijvend cutback-asfalt.
- b/ Het gebruik van tras-kalk-mortel als vulmiddel tusschen de steenstukken van een macadam-slijtlaag, om de aanhechting der asphalthuid op zulk een laag meer duurzaam te doen zijn.
- c/ Het gebruik voor hetzelfde doel van een mortel, gevormd door het normale vulmiddel, indien men dit mengt met enkele procenten van een hyperstabiele asfalt-emulsie.

Niet tot uitvoering is gekomen de voor 1936 ten 4de voorgestelde werkwijze, n.l. het gebruik van cementbeton als wegverharding.

De Wegenraad besloot bij de in 1937 te leggen proefstukken laatstgenoemde werkwijze te kiezen, waarbij het beton al dan niet door een asfaltheid kan zijn afgedekt. Ofschoon zwaardere wegconstructies onder het huidige verkeer nog niet noodzakelijk zijn, is er de mogelijkheid, dat bij opleving van den algemeenen toestand t.z.t. weer de vraag naar sterkere wegen zal terugkomen. Dan zal men moeten beschikken over ervaringen t. a. v. proefvakken, die reeds meerdere jaren liggen en de Wegenraad acht het dus wenschelijk deze thans op bescheiden schaal aan te leggen.

De A. V. t. b. v. de uitvoering van overheidswerken.

Door den Directeur van Verkeer en Waterstaat werd een informeele commissie in het leven geroepen, ten einde voor de herziening der bekende „Algemeene Voorwaarden” een ontwerp samen te stellen. De subcommissie van dit comité, die belast is met het ontwerpen der uitvoeringsvoorschriften, heeft zich bij monde van haar voorzitter tot de N. I. W. V. gericht met het verzoek om wat betreft de uitvoering van wegwerken ter zake een concept te willen opstellen.

Hiervoor is door het N. I. W. V.-bureau een eerste ontwerp opgesteld, dat na voorafgaande schriftelijke behandeling in gewijzigden vorm door den Wegenraad werd goedgekeurd en nu aan bedoelde sub-commissie is aangeboden.

Internationaal Wegencongres 1938.

De lijst der in de alg. NIWV-publicatie No. 154 genoemde Ned-Indische prae-adviseurs voor dit congres zal worden uitgebreid met prof. ir. J. J. I. Sprenger, die een bijdrage zal leveren voor het vraagpunt 6: Onderzoek naar den grond-

slag van wegen; a/ bepaling van de eigenschappen van den ondergrond.

De Wegenraad besloot verder te bevorderen, dat van uit Ned. Indië een inzending wordt geleverd voor de aan het congres te verbinden tentoonstelling.

Bijwoning van het congres door vertegenwoordigers der N.I.W.V. kon verzekerd worden, doordat omstreeks het tijdstip, waarop het congres valt, enkele leden van den Wegenraad en de hoofdingenieur der N.I.W.V. met buitenlandsch verlof in Europa zullen zijn. Het lid van den Wegenraad ir. J. Adriaanse heeft zich hiervoor beschikbaar gesteld en is door den Wegenraad daarop als een der NIWV-vertegenwoordigers aangewezen; de Wegenraad hoopt, dat het mogelijk zal zijn voor meerdere zijner leden, o.a. ook die in het bijzonder deskundig zijn op het gebied van stadswegen, op dezelfde wijze het congres te bezoeken. Besloten werd om de autoriteiten, die ter zake betrokken zijn, te wijzen op het belang, dat zoowel de onder hen ressorteerende diensten zelf als de Indische wegenbouw in het algemeen er bij hebben, om hier te lande werkzame wegentechnici het congres te doen bijwonen.

Voorts werd aan den hoofdingenieur der N.I.W.V. opgedragen het congres als vertegenwoordiger der N.I.W.V. bij te wonen, in aansluiting aan zijn buitenlandsch verlof.

Buitenlandsch verlof van den Hoofdingenieur der N. I. W. V.

Aan den hoofdingenieur der N.I.W.V., Jhr. ir. C. Ortt, werd wegens 6-jarigen dienst per 1-8-'38 buitenlandsch verlof voor den tijd van 8 maanden toegekend.

Tjikarwegen.

Terwijl over het algemeen het tjikarverkeer met de overige voertuigen op dezelfde wegstrook is aangewezen, wordt voor

deze tijkars langs verschillende wegen (in het bijzonder in Oost-Java) een bijzondere wegstrook ingericht. De Wegenraad nam in beschouwing de overwegingen, die kunnen gelden, indien bij ingrijpende verbetering van bestaande zoowel als bij aanleg van nieuwe wegen eventueel tusschen beide systemen een keus moet worden gedaan.

Hierbij werd uitgegaan van de gedachtengang, dat deze beschouwingen verdeeld kunnen worden in zulke, die van de snelverkeersstrook geheel afgescheiden zijn, b.v. door een boomenrij of groenstrook en zulke, waar de tijkarstrook vlak naast de snelverkeersstrook ligt op één ononderbroken wegverharding.

Het algemeen gevoelen was, dat eerstgenoemde soort tijkarwegen uit verkeersoogpunt aanbeveling verdienen en hierbij concentreert de vraag zich in hoofdzaak er op, of de vermindering in slijtage van het geaspalteerde wegoppervlak, indien de tijkars daarvan verdwijnen, de kosten van afzonderlijke tijkarverharding rechtvaardigt mede in verband met de mogelijkheid, dat tijkars wellicht ook voorzien zullen worden van luchtbanden.

Bij de als tweede genoemde soort tijkarwegen (dus die aan de snelverkeersstrook aansluiten) treden de kwesties van verkeersbelang en vooral verkeersveiligheid meer op den voorgrond dan bij de eerste categorie. Dan zal dus de balans opgemaakt moeten worden tusschen eenerzijds de voor- en nadeelen voor het verkeer en anderzijds die voor de instandhouding der wegverharding.

Ten einde dit te bereiken, heeft de N.I.W.V. zich reeds gewend tot de Wegverkeerscommissie om haar inzicht te vernemen omtrent de toepassing der hier bedoelde tijkarwegen, gezien van uit het oogpunt van het verkeer.

Ter vergadering van den Wegenraad werd v.n. de wegeneconomische zijde van het vraagstuk der beide soorten tijkarwegen gezien en gegevens daarover met elkaar vergeleken.

Het ligt in de bedoeling om na de uitwerking der door verschillende leden overgelegde dan wel toegezegde gegevens deze kwestie in een publicatie uitvoeriger te behandelen.

Nummering van wegen.

De Wegenraad besprak de vraag, of het wenschelijk moet worden geacht te komen tot een algemeen geldige en aanvaarde nummering van wegen, waarbij er op gewezen werd dat deze o.a. in Frankrijk en in de U. S. A. goed blijkt te voldoen. Na grondige bespreking was het oordeel, dat hieraan geen bepaalde behoefte gevoeld wordt. Wat betreft de weggebruikers meende men, dat, gezien het beperkte aantal groote hoofd-wegen, de zeer doeltreffende plaatsing der wegwijzers van de K. N. I. M. C. en het kleine aantal vreemdelingen, dat Ned. Indië met eigen auto bezoekt, een uniforme nummering van wegen geen groot voordeel zal opleveren. Voor de wegbeheerders zou, daar deze thans reeds elk hun eigen wijze van wegaanduiding hebben, het invoeren van één algemeene regeling een ingrijpende wijziging van hun administratie veroorzaken.

Boetonan-asphalt.

Ten slotte werden door den Wegenraad besproken de resultaten der beproeving van Boetonan-asphalt, welke in de 2de helft van '36 en de eerste maanden van '37 bij de N. I. W. V. heeft plaats gehad.

Hierbij bleek, dat de onder de slijtmachine der N. I. W. V. onderzochte proefvakken en enkele asphalteeringen op gewone wegen als voorloopige conclusie de uitspraak wettigen, dat men met Boetonan een asphalthuid kan verkrijgen, die veel overeenkomst vertoont met die, welke bij gebruik van Boetonic ontstaat. Vergeleken bij het Boetonic heeft het nieuwe materiaal de voordeelen, dat het opsmelten een minder hooge temperatuur vergt en gemakkelijker en sneller

verloopt, terwijl het uitstrijken op de wegverharding gemakkelijker geschiedt dan bij Boetonic, doch het geringe nadeel van op het werk uit twee grondstoffen (Boetonan en petroleumasphalt) te moeten worden samengesmolten.

In aanmerking nemende het in publicatie no. 121 vermelde oordeel van den Wegenraad, dat wegen, die behandeld zijn met $3,5 \text{ kg/m}^2$ Boetonic zich in de praktijk ongeveer even goed gedragen als die met $2,5 \text{ kg/m}^2$ petroleum-asphalt, zou voor het nieuwe materiaal gezegd kunnen worden, dat als aequivalente hoeveelheid is te beschouwen $3,2 \text{ kg/m}^2$ Boetonan-mengsel (bestaande uit 2 deelen Boetonan op 1 deel petroleum-asphalt).