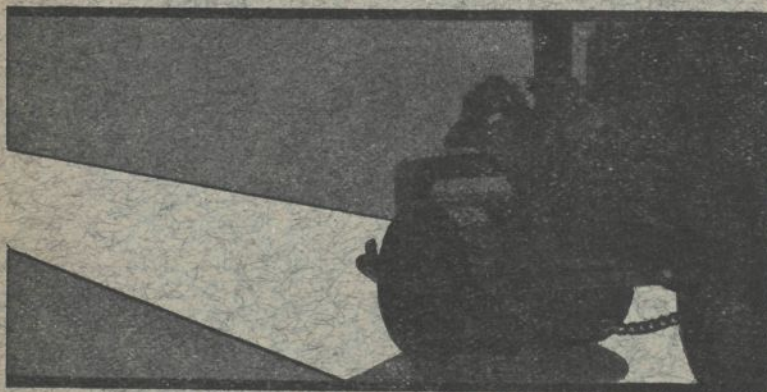


No. 115

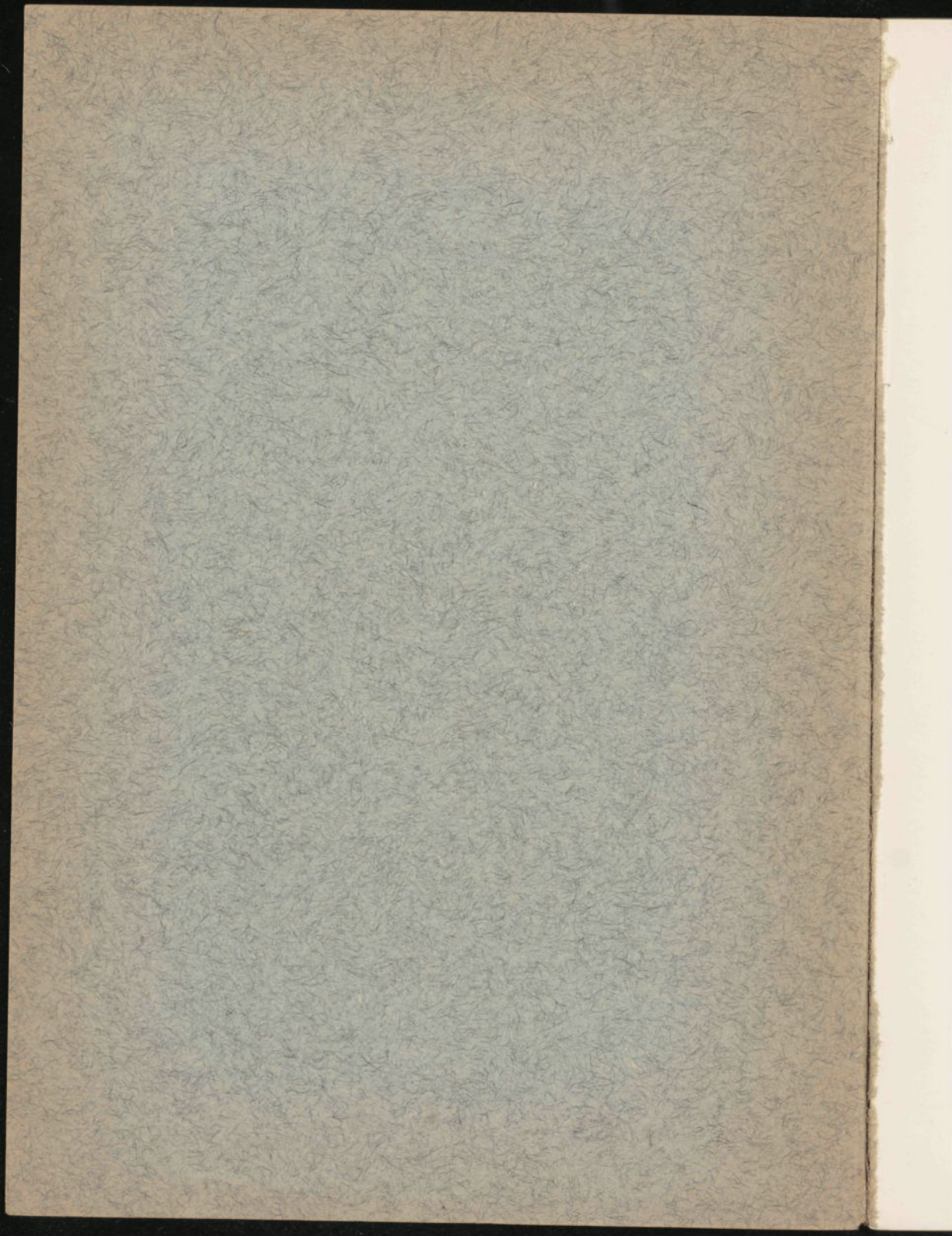
PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



VERSLAG OVER 1932.

A.C. NIX & CO. BANDOENG



NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

VERSLAG OVER 1932.



PUBLICATIES DER N.I.W.V.

Algemeene Publicaties.

1. Samenstelling van den Wegenraad.
2. Werkplan „1925—1926”.
3. Internationaal Wegencongres no. 1.
4. Vakliteratuur no. 1.
5. Wegboomen no. 1.
6. Oppervlakte-asphalteering van wegverhardingen.
7. Het zandbed en de onderlaag van een wegverharding.
8. De dynamische verkeerslast no. 1.
9. De grondslag eener wegverharding.
10. Stand der werkzaamheden tegen het einde van 1925.
11. Aanleg, onderhoud en herstel van grind- en steenslagverhardingen.
12. Internationaal wegencongres no. 2.
13. Gladheid van teer- en asfaltwegen no. 1.
14. Wegboomen no. 2.
15. Rapport van het Amerikaansch congres voor de verkeersveiligheid.
16. Internationaal wegencongres no. 3.
17. Werkplan „1927”.
18. Notulen van de 2de Alg. Vergadering.
19. Ontwerp eener inrichting tot onderzoek van den mechanischen invloed van voertuigen met wielen voorzien van verschillende bandages, op slijtlagen van verschillenden aard.
20. Financieel resultaat van oppervlakte-asphalteering.
21. De grobak als wegvnieler.
22. Generaal de Bruyn naar Holland.
23. Internationaal wegencongres no. 4.
24. Asphaltsteenslagslijtlagen.
25. Aan minerale stoffen voor wegverhardingen te stellen eischen.
26. Internationaal wegencongres no. 5.
27. Praktijkproeven: Drukoverbrenging door de wegverharding no. 1.
28. Aan teer en asphalt voor wegverhardingen te stellen eischen „I.T.A.E. 1926”.
29. Internationaal wegencongres no. 6.
30. De vrachtauto als wegvnieler.
31. Praktijkproeven: Verbetering van den weerstand tegen uit- en afspoeling van wegverhardingen.
32. Motorvoertuigen-belastingen in Amerika.
33. Praktijkproeven: Verwerking van koud asphalt no. 1.
34. Vakliteratuur no. 2.
35. Verslag over 1925 en 1926.
36. De Priokweg.
37. Laboratoriumproeven: Invloed van bindmiddelen op den weerstand van wegverhardingen tegen slijting en schokwerking no. 1.
38. Indeeling der korte overzichten van de vakliteratuur.
39. Laboratoriumproeven: Vergelijking van onderzoekingsmethoden betreffende de hardheid van gesteenten.
40. Asphaltbeton-wegverhardingen.
41. Vrachtauto- en autobus-exploitatie in den vreemde no. 1.
42. Het wegeenvraagstuk in Ned.-Indië door ir. P. J. Ott de Vries.
43. Wegen-hygiëne.
44. Tractie-weerstanden.
45. Onderzoek van asphalt no. 1.
46. De dynamische verkeerslast no. 2.
47. Critische beschouwing van het auto-transportbedrijf in den vreemde no. 1.
48. Notulen van de 3de Alg. Vergadering.
49. Reiniging van wegen, door ir. A. H. J. Koreman.
50. Wegbebakening no. 1. Veiligheid op den weg.
51. Financiële verhouding m. b. t. wegbeheer tusschen Centrale Regering en Locale Ressorten in naburige landen.
52. Vergelijkend onderzoek van Australisch en Inlandsch wegenteer.
53. Wegbebakening no. 2. Instandhouding en bruikbaarheid van den weg.
54. Vrachtauto- en autobus-exploitatie in den vreemde no. 2.
55. Verslag over 1927.
56. Wegbebakening no. 3. De wegbakens.
57. Wegbebakening no. 4. Wegkilometreering.
58. Verkeersonderzoek.
59. Normalisatie van wegmateriaal no. 1.
60. Nota van den Wegenraad betreffende voorstellen tot wijziging van de door de N.I.W.V. vastgestelde I.T.A.E. 1926.
61. 1e. Prijsvraag. Boekhouding van weguitgaven.
62. Praktijkproeven: Verwerking van koud asphalt no. 2.
63. Gladheid van teer- en asfaltwegen no. 2.
64. De groenstrooken van den weg.
65. Werkplan, vastgesteld in de 4de algemeene vergadering op 25 Juni, 1928.
66. Notulen van de 4de Alg. Vergadering.
67. I.T.A.E. 1928, 2de herziene uitgave.
68. Inzichten over vrachtauto-exploitatie in Ned.-Indië.
69. Keuringsvoorschriften voor bitumineuze bouwstoffen.
70. Onderzoek van asphalt no. 2.
71. 6de Intern. Wegencongres no. 1.
72. Railbanen in den weg.
73. Boetonasphalt no. 1.
74. De proefbaan no. 1.
75. Asphalt-kookketels.
76. De dynamische verkeerslast no. 3.
77. Waterglas-proefverharding te Soerabaja.
78. Nadere Voorstellen m. b. t. de door de Commissie voor Motorverkeer ontworpen Wegwetgeving.
79. Verslag over 1928.
80. De grondslag eener wegverharding no. 2.

81. Inzichten over het verkeersvraagstuk in en nabij groote steden.
82. Notulen van de 5de Alg. Vergadering.
83. Onderzoek van asphalt no. 3.
84. Wegwalswerk.
85. Tractie-weerstanden no. 2.
86. Onverharde wegen.
87. De locale verkeersverordening in Amerika.
88. Boekhouding van wegwitgaven no. 1.
89. De N.I.W.V.-Proefbaan no. 2. Wegvernieling bevorderd door oppervlakte-asphalteering.
90. Verslag over 1929.
91. Verkeerstellingen no. 1.
92. 6de Internationale Wegencongres no. 2.
93. Prof. van Breen naar Holland.
94. Golfvorming in wegverhardingen no. 1.
95. Verkeerseischen en Stadsaanleg en Notulen v/d 6de Alg. Vergadering.
96. Drukoverbrenging door de wegverharding no. 2.
97. 6de Internationale Wegencongres no. 3.
98. 6de Internationale Wegencongres no. 4.
99. Onderzoek van asphalt no. 2.
100. Het nieuwe N.I.W.V.-Laboratorium.
101. Indeeling der Korte Overz. van de Vakliteratuur no. 2.
102. Verslag 6de Intern. Wegencongres.
103. 6de Internationale Wegencongres no. 5.
104. Verslag over 1930.
105. Onderzoek van asphalt no. 5.
106. Inzichten over Grondwerkingen en Wegenbouw door ir. H. Grondijs.
107. Notulen van de 7de Alg. Vergadering.
108. 2e Prijsv. Verbetering van kampongwegen.
109. Nog te verschijnen.
110. Verslag over 1931.
111. Weg en verkeer in Europa.
112. 6e Internationale Wegencongres no. 6.
113. Notulen v. d. 8e Alg. Vergadering.

Korte Overzichten van de Vakliteratuur

tot ultimo 1932

van No. 1 tot en met 213.

DOEL DER N. I. W. V.

De N. I. W. V. tracht, in den ruimsten zin des woords, de belangen te dienen van wegbeheerders en weggebruikers in Ned.-Indië, dus die met betrekking tot den „steenweg” en het verkeer hierover, mede in verband met den „ijzeren weg” en het verkeer daarover.

Art. 3 der Statuten van de vereeniging geeft aan, dat zij ter bereiking van dit doel:

- a/ technische, economische en administratieve gegevens op het gebied van wegbeheer, wegaanleg en wegonderhoud verzamelt en mededeelt;
 - b/ vraagstukken op het genoemde gebied bestudeert en de resultaten daarvan publiceert;
 - c/ adviezen op dat gebied geeft; en
 - d/ congressen organiseert.
-

BESTUUR DER N.I.W.V.

De N.I.W.V. wordt bestuurd door den Wegenraad.

De samenstelling van den Wegenraad was op 31 December 1932:

Gen. Maj. L.C.A. van de Kasteele	Inspecteur v/h Wapen	} Dag. Bestuur.
	Voorzitter der Genie.	
Prof. ir. W.H.A. van Alphen de Veer	Hoofd v/h Laboratorium voor Materiaal-	
Ondervoorzitter	onderzoek v/d B.O.W.	
Jhr. ir. C. Ortt	Hoofdingenieur der	} Dag. Bestuur.
Secretaris-penningmeester	Vereeniging	
Ir. J. Adriaanse	Hoofdingenieur, Hoofd der Afd. „Bruggen en Wegen” v/d Prov. Waterstaat v. Midden-Java.	
Ir. J. T. Bethe	Hoofdingenieur, Directeur van Publieke Werken te Soerabaja.	
Ir. J. H. Blok	Hoofdingenieur, Hoofd der Afd. „Bruggen en Wegen” v/d Prov. Waterstaat v. Oost-Java.	} Dag. Bestuur.
Ir. E. Fels	Hoofdingenieur, Hoofd v/d Afd. „Bruggen en Wegen” v/d B. O. W.	
G. van Galen Last	Hoofdingenieur, Directeur van Publieke Werken te Bandoeng.	
tijdelijk vervangen door		
Ir. A. Poldervaart	Hoofdingenieur, Directeur der Stadsontwikkeling te Bandoeng.	} Dag. Bestuur.
Prof. J. van Gelderen	Adviseur v/h Dept. v. Landbouw.	
Ir. J. W. Haag	Hoofdingenieur, Hoofd v/h Dienstvak Weg en Werken der S.S.-en Tramwegen.	
Ir. J. J. Jonker	Hoofdingenieur, Hoofd v/h 2de District v/d Prov. Waterstaat v. West-Java.	
Ir. A. R. W. Kerkhoven	Vertegenwoordiger uit de Cultures.	} Dag. Bestuur.
Ir. A. H. J. Koreman	Hoofdingenieur, Directeur van Gemeentewerken te Semarang.	

Ir. F. T. Mesdag

Hoofdingenieur, Hoofd v/h Technisch Economisch Adviesbureau bij G. B.

Ir. W. Meyer

Hoofdingenieur, Hoofd v/h 2de District v/d Prov. Waterstaat v. Oost-Java.

J. M. H. Timmermans

Hoofdingenieur, Directeur van Gemeentewerken te Batavia.

M. M. F. van Velsen

1ste Secretaris der Kon. Vereen. „Java Motor Club“.

Vertegenwoordiger in Holland.

Ir. P. J. Ott de Vries

Oud-Directeur B. O. W. te 's Gravenhage.

BUREAU DER N. I. W. V.

Het bureau der vereeniging bleef gevestigd in een lokaal van de gebouwen der Technische Hoogeschool te Bandoeng, daartoe tijdelijk afgestaan.

Tijdelijk personeel in dienst der N. I. W. V.

Ingenieur :

Ir. C. P. E. van Oyen.

Hoofd v/h laboratorium :

Ir. W. J. M. Bogaers. *)

Klerke-typiste :

H. L. Rudolph.

*) sinds 15 November 1932.

DE N. I. W. V. IN 1932.

In 1932 heeft de N. I. W. V. het eerste jaar doorge-
maakt, waarin de invloed der slechte economische toestanden op
voor de vereeniging ernstige wijze merkbaar werd. Waren in het
jaar 1931 de totaal inkomsten nog ca. 94 % van het normale budget
der organisatie, de financieele gegevens in dit verslag toonen, dat
in 1932 deze inkomsten achteruit liepen tot rond 80% van hetgeen
voorheen gebruikelijk was.

Op zich zelve beschouwd is in een dergelijke vermindering geen
zoo abnormaal verschijnsel. Waar alle Overheidsdiensten en in-
stellingen tot beperking en inkrumping gedwongen zijn is het
vanzelfsprekend, dat verwacht wordt en mag worden, dat ook de
N. I. W. V. zal weten te versoberen om zich aan heerschende toe-
standen aan te passen. Wel zou men eigenlijk gezegd een organi-
satie, wier hoofddoel het is om te bevorderen, dat door zoo juist
en efficiënt mogelijke besteding der wegfondsden bezuiniging op
deze uitgaven wordt verkregen, in een tijdperk van financieelen
druk niet in haar werk moeten besnoeien, maar haar juist dezen
arbeid zoo intens mogelijk moeten laten doorvoeren. Hoewel dus
niet logisch te verdedigen, is het toch wel begrijpelijk, dat men
in deze tijden van algemeenen teruggang, ook van de vereeniging
beperking verwacht.

Wat echter door den Wegenraad wel ten zeerste wordt betreurd
is, dat de algemeene achteruitgang met 20 % niet het gevolg is
van een eenigszins gelijkmatige vermindering der bijdragen, maar
dat enkele der contribueerende Overheidslichamen hun bijdrage tot
op 40, 20 ja zelfs tot op 0 % der voorheen gebruikelijke terugbrach-
ten. Een dergelijke steun-onttrekking acht de Wegenraad noch
moreel verantwoord tegenover medecontribuanten noch voorge-
schreven door de economische depressie. Vermindering der we-

genuitgaven moge al leiden tot verlaging der N.I.W.V.-bijdrage, zoolang nog geld aan het wegennet wordt besteed, is het gewenscht dit op de meest doelmatige wijze te doen en hiertoe is onderzoek van een proefstation als de N.I.W.V. onmisbaar. Het verheugt het bestuur, dat dit inzicht op de algemeene vergadering door bijna alle wegbeheerders gedeeld werd en in het belang zoowel van het wegbeheer als de N.I.W.V. wordt de hoop uitgesproken, dat ook de vertegenwoordigende colleges der onderscheiden gebiedsdeelen dit standpunt zullen blijven innemen.

Wel bereikten het bestuur der vereeniging van verschillende zijden uitlatingen, waaruit bleek, dat verschillende der contribuanten van de N.I.W.V. het juist zouden achten, indien de mate van medezeggenschap, welke zij in het vereenigingsbeleid kunnen uitoefenen, vergroot werd, om meer in overeenstemming te zijn met den steun, welke zij de N.I.W.V. bij haar arbeid verleenen. De Wegenraad is van oordeel, dat het uit 't bovenstaande sprekende verlangen volkomen billijk is. Dit punt is dan ook in het verslagjaar in studie genomen en desbetreffende voorstellen tot wijziging van statuten en huishoudelijk reglement waren ult. 1932 in zooverre voorbereid, dat zij in het loopende jaar algemeen bekend gesteld zullen kunnen worden, en op reglementaire wijze verder behandeld.

Nu moge nog een kort overzicht over het vereenigingswerk worden gegeven, om op dit onderwerp in het desbetreffende hoofdstuk van het verslag uitvoeriger terug te komen.

Er werd weinig gelegenheid gevonden tot algemeenen publicatie-arbeid. Ten deele is dit toe te schrijven aan de reeds in het vorige verslag gememoreerde steeds aangroeiende mate, waarin op de werkracht van het bureau beslag werd gelegd voor het uitbrengen van adviezen over speciale punten. Daarnaast bracht ook de afwezigheid (met buitenlandsch verlof) van den hoofdingenieur het hare bij tot opschorting van verschillende in voorbereiding verkeerende publicaties.

Op de proefbaan werden de in gang zijnde onderzoeken beëindigd, doch met het oog op de noodgedwongen inkrimping der uitgaven achtte het bestuur het helaas noodzakelijk dit onderdeel van het vereenigingswerk voorloopig te staken. Dat de financiële omstandigheden daartoe dwongen, valt wel zeer te betreuren. Het werk op de proefbaan toch vormde een belangrijk onderdeel van de onderzoeken, die ten aanzien zoowel van de technische als van de economische waarde van diverse slijtlaagsamenstellingen moesten en nog moeten worden verricht. Het staken daarvan zal dus ontegenzegglijk een hiaat veroorzaken in de voorlichting die de vereeniging den wegbeheerders in dat opzicht heeft te geven en het bestuur stelt zich dan ook voor, zoodra de inkomsten weer wat ruimer zouden toevloeien, met dat zoo nuttige onderdeel der vereenigingswerkzaamheden wederom een aanvang te maken. Het verheugt zich daartegenover echter te kunnen mededeelen, dat de uitrusting van het chemisch laboratorium geheel voltooid werd en onder de leiding van een deskundige kracht in normaal bedrijf kwam, zoodat de meer theoretische onderzoeken tenminste voortgang kunnen hebben.

Ten slotte moge nog aangestipt worden, dat de N. I. W. V. als in 1931 ook in het verslagjaar wederom in de gelegenheid werd gesteld aan de voorbereiding der nieuwe verkeerswetgeving mede te werken. Waar deze aangelegenheid voor het geheele wegverkeer van het grootste belang moet worden geacht, is het dan ook raadzaam geoordeeld hiertoe, voor zoover noodig, de werkkraft van het vereenigingsbureau beschikbaar te stellen.

BESTUURSWISSELINGEN.

In Januari 1932 vertrok de heer G. van Galen Last met buitenlandsch verlof naar Europa; hij werd in den Wegenraad tijdelijk vervangen door ir. A. Poldervaart, hoofd van het Bureau der Stadsontwikkeling te Bandoeng, die ook voorheen de N.I.W.V. reeds als bestuurslid had bijgestaan.

Eveneens in Januari 1932 keerde ir. E. Fels van zijn buitenlandsch verlof in Indië terug en aanvaardde wederom zijn plaats in den Wegenraad.

In Februari 1932 werd tot lid van den Wegenraad benoemd ir. J. W. Haag, hoofd van het Dienstvak Weg en Werken der S.S. en T. op Java.

In April 1932 legde ir. H. Wirix zijn lidmaatschap van den Wegenraad neer, wegens vertrek uit Indië. In zijn plaats werd benoemd ir. J. Adriaanse, hoofd van de Afdeeling Bruggen en Wegen van den Provincialen Waterstaatsdienst van Midden-Java.

Eveneens in April vertrok ir. M. de Wolff met verlof naar Europa en legde daarom zijn functie als lid van den Wegenraad neer.

In Juni 1932 bedankte wegens vertrek uit Indië de heer J. A. Lagas als lid van den Wegenraad. In zijn plaats werd in Augustus 1932 benoemd ir. F. T. Mesdag, hoofd van het Technisch Economisch Adviesbureau aan het departement van Gouvernementsbedrijven.

In Juli 1932 werd als lid van den Wegenraad benoemd de heer M. M. F. van Velsen, 1ste secretaris der Kon. Ned. Ind. Motorclub.

Einde Augustus keerde Jhr. ir. C. Ort van zijn buitenlandsch verlof in Indië terug en aanvaardde wederom zijn arbeid als secretaris-penningmeester der N. I. W. V.

In November 1932 ten slotte vertrok ir. H. Salomonson naar Europa en trad daarom uit den Wegenraad. In zijn plaats werd benoemd de heer J.M.H. Timmermans, directeur van Gemeentewerken te Batavia.

VERGADERINGEN.

Den 5den September hield de N.I.W.V. in één der zalen van de Technische Hoogeschool te Bandoeng haar 8ste jaarlijksche algemeene vergadering.

De Voorzitter herdacht de aan de vereeniging in de afgelopen periode ontvallen bestuursleden met waardeering en heette de na tijdelijke afwezigheid weer in Indië teruggekeerden welkom. Vervolgens schetste hij den arbeid der organisatie in het afgelopen jaar en besprak de verwachting, die de N.I.W.V. voor de toekomst mag koesteren en ten slotte bracht hij dank aan de verificatie-commissie, die de contrôle op het geldelijk beheer op zich had willen nemen.

De secretaris-penningmeester legde verantwoording af over het gevoerde geldelijk beheer, waarna de financieele toestand der vereeniging uitvoerig besproken werd.

Als leden der commissie tot verificatie van het geldelijk beheer in 1931 werden benoemd de heeren ir. J. P. Thyse en dr. ir. L. J. de Ven, welke deze benoeming aanvaardden.

Daarna hield Jhr. ir. C. Ortt, hoofdingenieur der N.I.W.V., een voordracht over eenige punten t. a. v. weg en verkeer in Europa, terwijl na de pauze ir. M. H. C. Vreede, hoofdvertegenwoordiger der Koloniale Petroleum Mij. en Gedeputeerde der Provincie West-Java een causerie hield over zijn bezoek aan het internationale wegencongres te Washington in 1930.

VERSLAG DER VERIFICATIE-COMMISSIE.

De ondergeteekenden, L. J. de Ven, Ingenieur van het Technisch Economisch Adviesbureau b/h Dept. van Gouvernementsbedrijven, en J. P. Thyse, Ingenieur bij het Bureau der Stadsontwikkeling van de Gemeente Bandoeng, uitmakende de commissie ter verificatie van het door den secretaris-penningmeester gevoerde geldelijke beheer en als zoodanig benoemd op de 8ste algemeene vergadering van 5 September 1932, verklaren de betrokken verantwoording over het jaar 1931 te hebben nagezien en met de desbetreffende bewijsstukken te hebben vergeleken.

Het geldelijk beheer werd goed gevoerd en de commissie verleent dan ook den secretaris-penningmeester acquit en décharge van het door hem in genoemd jaar gevoerde financieele beheer.

Bandoeng, 26-9-'32.

De verificatie-commissie:

(w.g.) L. J. DE VEN.

(w.g.) THYSSE.

VEREENIGINGSWERK.

A. Proeven.

1/ *Laboratoriumproeven.*

Tijdens het grootste gedeelte van het verslagjaar is nog door-
gewerkt aan de voltooiing van het instrumentarium van het
chemisch-fysisch laboratorium, al is daarom in dien tijd niet
verzuimd de reeds gebruiksklare apparaten voor onderzoek te
bezigen.

De werkkraft, die gedurende het verlof van den hoofdingenieur
op het bureau werkzaam was geweest, is in die periode tijdelijk
als hoofd van het laboratorium opgetreden. Het bleek evenwel
aan het bestuur, dat, wilde het laboratorium zijn volle nut
afwerpen, daartoe het werk er in en de leiding er van aan een
gediplomeerd scheikundige zou moeten worden opgedragen. Het
in deze tijden beperkte budget der N. I. W. V. noodzaakte tot het
besluit, aan de theoretische opleiding van dezen functionaris voor-
loopig niet de hoogste eischen te stellen, in de hoop, dat althans
in den aanvang de theoretische grondslagen voor den praktischen
laboratorium-arbeid onder advies van den ondervoorzitter der
N. I. W. V. door het normale bureau-personeel zouden kunnen
worden geleverd. De slechte economische toestanden waren echter
oorzaak, dat onder de vele gegadigden voor den hier bedoelden
werkkring ook chemici met zeer goede opleiding zich aanmeldden.
Het werd niet juist geacht deze af te wijzen alleen op grond van
het feit, dat hun qualificaties hooger stonden dan geëischt was.
Zoo werd het voor de N. I. W. V. mogelijk, haar laboratorium-
werk voorloopig te doen leiden door een op dit gebied onderlegd
chemicus. Op den duur zal het zeker noodzakelijk zijn, aan dezen
werkkraft een salaris toe te kennen in overeenstemming met
zijn academische opleiding, wil men tenminste verzekerd zijn van

goede en ook theoretische deskundige behartiging der onderzoeken; in het belang van den arbeid is dit niet alleen wenschelijk, doch n.h.v. noodzakelijk te achten.

Als nog onder eerstbedoelde, tijdelijke leiding verrichte proeven moge genoemd worden de onderzoeken naar den *inwendigen wrijvingsweerstand van asphalt, zoowel als van mengsels*, bestaande uit asphalt en minerale bestanddeelen. Hoewel dit onderwerp uiteraard te uitgebreid is om daarvan in dit verslag gedetailleerde mededeelingen te doen, mag hier toch reeds vermeld worden, dat de resultaten, die ten deze behaald werden met vorengenoemde mengsels, niet op het peil stonden van hetgeen bereikt werd met zuivere bitumina (zie verslag '31 blz. 18). T. z. t. zullen in een afzonderlijke publicatie de volledige gegevens omtrent e.e.a. worden bekend gesteld.

In de laatste maanden van het verslagjaar kon een aanvang worden gemaakt met het in de algemeene publicatie No. 100 in het uitzicht gestelde *inventarisonderzoek der asphaltslijtlagen hier te lande*. De bedoeling van dit onderzoek is, om van alle belangrijke asphaltslijtlagen, die worden aangelegd, monsters zoowel van de slijtlaag als van de materialen, waaruit deze is samengesteld, te onderzoeken en te bewaren. Op deze wijze zal het mogelijk zijn om bij het bestudeeren van de ervaring, die met een bepaalden weg wordt opgedaan, na te gaan hoe bij eventueele gunstige of ongunstige verschijnselen, de invloed daarop van materialen en samenstelling der slijtlaag in rekening is te brengen; thans is maar al te vaak na verloop van enkele jaren niet meer met zekerheid vast te stellen welke materialen in den betrokken weg zijn verwerkt en hoe hun eigenschappen destijds waren.

Wat betreft de asphaltslijtlagen, welke thans reeds bestaan, is aan de betrokken wegbeheerders overgelaten te beoordeelen, in hoeverre de resultaten met deze slijtlagen een dergelijk onderzoek gewenscht doen voorkomen en daarop door den betrokken dienst prijs wordt gesteld. Voor de toekomst is het de bedoeling, alle be-

langrijke nieuwe asfaltslijtlagen in het onderzoek te betrekken. Ten einde dit omvangrijke werk aanvankelijk niet te veel uit te breiden, is voorshands het onderzoek beperkt tot asfalt-wegdekken van beteekenende dikte, n.l. asfaltmortel, -beton en -penetratie-lagen.

Vanzelfsprekend zal een dergelijk werk geruimen tijd vorderen; bij eventueele aanleiding daartoe zullen bijzondere resultaten er van t. z. t. in afzonderlijke publicaties bekend gesteld worden.

Waar degradatie door gebrek aan *stabiliteit van asfaltslijtlagen* (zich uitend in de vorming van geulen, golven of andere oneffenheden) een ernstige vermindering in waarde dezer meestal kostbare wegbedekkingen kan veroorzaken, is ook dit punt in het laboratoriumwerk betrokken. Het in het vorige verslag als in aanbouw vermelde apparaat voor de vervaardiging van monster-cylinders, t.b.v. dit stabiliteitsonderzoek, werd voltooid en bewees sindsdien goede diensten. Onderzoek dezer proefcylinders volgens de Hubbard-Field-methode bleek echter met de beschikbare apparaten en werkkrachten niet tot nauwkeurige, dupliceerbare uitkomsten te leiden.

Uitgaande van de aanname, dat gebrek aan stabiliteit van slijtlaagmengsels een gevolg is van een te geringen schuifweerstand dezer mengsels, is toen een eenvoudig toestel vervaardigd, waarmee deze schuifweerstand direct bepaald kan worden. Dit apparaat blijkt zeer nauwkeurig te werken en bij beproeving van verschillende zandsoorten en bitumen-gehalten zeer duidelijk de veranderingen aan te geven, die de stabiliteit der met deze materialen vervaardigde sheetasphalt vertoont. T.z.t. zullen ook over dit onderwerp nadere mededeelingen kunnen worden gedaan.

Nog moge hier medegedeeld worden, dat een belangrijk onderdeel van den laboratoriumarbeid gevormd wordt door *onderzoek t.b.v. gewone oppervlakte-asphalteering*. Deze eenvoudige oppervlakte-behandeling leent zich door haar aard niet gemakkelijk

voor exacte waarneming en onderzoek; heeft daarom ook in dit opzicht meestal niet die belangstelling gehad, welke de technisch hooger staande asfaltstrijtlagen hebben genoten. Daar echter verreweg het grootste deel der Indische wegen (meer dan 95 %) op deze wijze is geasphalteerd, het niet intensieve verkeer hier te lande meestal niet meer vraagt en in de komende jaren de bezwaren tegen kapitaalsuitgaven nog meer in deze richting zullen drijven, is de Wegenraad van oordeel, dat het alle aanbeveling verdient, intensief onderzoek juist op deze werkwijze te richten. Elke verbetering toch, hoe gering ook, zal juist op *dit* gebied tot aanmerkelijke bezuiniging kunnen leiden.

2. *Praktijkproeven.*

De reeds in 1931 op de proefbaan aangevangen onderzoekingen, omtrent de waarde van de bij oppervlakte-asphalteering te bezigen verschillende soorten indek-materiaal, werden in het verslagjaar voortgezet. Het lag in de bedoeling in den loop van 1932 daarover in een afzonderlijke publicatie (No. 109) uitvoerige mededeelingen te doen. Eendeels is hiertoe door de drukke werkzaamheden op het bureau geen gelegenheid gevonden (mede in verband met de minder sterke personeelsbezetting gedurende de eerste helft van het verslagjaar); anderdeels bleek het wenschelijk in verband met de proeven nader laboratorium-onderzoek te laten verrichten. Nu dit thans is geschied zal binnenkort een publicatie ter zake het licht kunnen zien. Zonder op den inhoud daarvan thans overigens vooruit te loopen, kan hier vast medegedeeld worden, dat de gevonden resultaten er op wijzen, dat de gunstigste aard en afmeting van het indekmateriaal afhankelijk bleken eenerzijds van aard en hoeveelheid van het bitumineuze bindmiddel en anderzijds van de gesteldheid der te behandelen wegoppervlakte.

Mede in verband met de boven aangeduide proefnemingen moge hier nog het volgende omtrent de proef-installatie der N. I. W. V. worden medegedeeld.

De proefbaan heeft als geheel (behoudens enkele details der mechanische apparaten) voldaan. De twee series proeven, welke er op zijn genomen, hebben thans een inzicht verschaft omtrent de grenzen, waarbinnen het er mede te behalen nuttig effect ligt. Onderzoek op deze baan vergt echter van de zeer beperkte vereenigingsmiddelen bedragen, die de Wegenraad daarvoor thans niet beschikbaar kan stellen, zoodat in de naaste toekomst hiermede tijdelijk dient opgehouden te worden.

Ten einde echter toch het noodzakelijke verband tusschen laboratorium-resultaten en praktijk-nut te behouden, is op het vereenigingsbureau ontworpen en wordt thans vervaardigd een kleine slijtmachine, die beperkte proefstukken normaal aangelegd verhardingsoppervlak aan een zelfde soort aantasting kan bloot stellen als in werkelijkheid op den weg geschiedt, doch dan in sterkere mate. Een dergelijk apparaat heeft wel het nadeel, meer verschil met de praktijk-toestanden op te leveren dan met de zooveel grootere proefbaan-installatie het geval is, maar het voordeel, dat werken er mede goedkooper is dan de exploitatie der baan en dat de resultaten spoediger te verkrijgen zijn. Bovendien maakt de verplaatsbaarheid van het toestel, dat ook op bestaande wegen desgewenscht proeven kunnen worden genomen, indien slechts daarvan een oppervlak van $\pm 2,60 \times 2,60$ m aan het verkeer kan worden onttrokken.

Gehoopt wordt, dat met behulp van deze machine de in het laboratorium verkregen resultaten in voldoende mate op hun praktische waarde zullen kunnen worden onderzocht. En tevens zal het mogelijk zijn dezen arbeid te laten dienen als voorlooper voor latere op de totale proefbaan met vrachtauto en grobak te verrichten onderzoekingen, opdat, als tot deze kostbaarder beproevingswijze wordt overgegaan, reeds vooraf oriënteerend werk is verricht en zodoende alleen de meest waardevolle proefverhardingen aan het grootere onderzoek behoeven te worden onderworpen.

Na voltooiing en in bedrijfstelling van de hier bedoelde slijtmachine zal hierover in een afzonderlijke publicatie nader worden bericht.

B. Publicaties.

In den loop van het verslagjaar ondervond de geregelde verschijsning der bekende K. O. V. - publicaties een stagnatie, die betreurd wordt, doch door de in verband met de afwezigheid van den secretaris-penningmeester verminderde arbeidscapaciteit van het bureau niet voorkomen kon worden. Ten einde den achterstand ten deze wederom in te halen, werden vanaf 1 October 1932 tijdelijk wederom drie dezer publicaties per maand uitgegeven in plaats van het gebruikelijke aantal van twee en zal hiermede worden voortgegaan, totdat bedoelde achterstand is ingeloopt.

Als publicatie 110 verscheen het jaarverslag over 1931. De sinds eenige jaren gebruikelijke werkwijze is, in deze verslagen, behalve het algemeene jaaroverzicht, ook te publiceeren verschillende speciale onderwerpen, die geen aanleiding gaven tot uitwerking daarvan in een afzonderlijke publicatie, maar waarvan kennisneming desalniettemin voor wegbeheerders van belang moet worden geacht; deze handelwijze werkt zeker mede tot verhooging der waarde van de jaarverslagen. Als zoodanig vonden in het verslag 1931 een plaats mededeelingen over:

- 1/ het wegverkeer in Indië;
- 2/ de provinciale wegenclassificatie;
- 3/ beladingsmaxima van vrachtauto's in verband met de verkeersveiligheid;
- 4/ verkeersregeling; en
- 5/ bestrijding van grasgroei op wegen. *)

In publicatie 111 is weergegeven de voordracht, welke door den hoofdingenieur der N. I. W. V. is gehouden op de algemeene jaarvergadering van 5 September 1932. De Heer Ortt gaf daarin

*) In verband met dit onderwerp moge er op gewezen worden dat in het jaarverslag 1931 op blz. 40 de chemische formule der aanbevolen stof foutief is vermeld als $K Cl O_4$. Ten rechte moet dit zijn $K Cl O_3$.

verschillende beschouwingen over hetgeen door hem t.a.v. weg en verkeer gedurende zijn verlof in Europa was opgemerkt. Met name werden behandeld: asphaltemortel-slijtlagen, cutback-asfalt, wegverlichting, en maatregelen t.o.v. het motorverkeer.

Publicatie 112 bracht de weergave van een gedeelte der prae-adviezen, welke zijn uitgebracht t.b.v. het internationale wegcongres te Washington. Hoewel het tijdstip van dit congres reeds geruimen tijd voorbij was, werd het wenschelijk geoordeeld de weergave dezer prae-adviezen niet in de N. I. W. V.-publicaties te doen ontbreken. Eendeels om deze op dit punt volledig te doen blijven; anderdeels omdat het o.m. behandelde onderwerp: „vervoer over den gewonen weg in verhouding tot andere transportwijzen” in Indië bijzonder actueel mocht heeten, in verband met de destijds in behandeling zijnde wegverkeers-ordonnantie.

In publicatie 113 ten slotte zijn de notulen der algemeene jaarvergadering van 5 September 1932 bekend gesteld.

C. Prijsvragen.

De termijn der tweede door de N. I. W. V. uitgeschreven prijsvraag sloot op 30 September 1932. Gevraagd werd, de algemeene richtlijnen aan te geven, welke door de met deze werken belaste diensten kunnen worden gevolgd, om in kampongcomplexen, gelegen in het gebied van stadsgemeenten, te komen tot een zoo goed en economisch mogelijk ingericht weggennet (gelet op de onderhoudskosten, welke de verschillende wegconstructies met zich brengen), beantwoordend aan het gebruik, dat er van gemaakt wordt of moet worden.

Voor het onderzoek der antwoorden werd door den Wegenraad een commissie benoemd, samengesteld uit de heeren:

Ir. A. H. J. Koreman	}	Leden
Ir. A. Poldervaart		
Jhr. ir. C. Ort		Secretaris.

Deze commissie bracht in den loop van Januari 1933 verslag van haar bevindingen uit. De Wegenraad vereenigde zich met de conclusie der commissie, t.w. dat geen der twee ingezonden antwoorden voor bekroning of eervolle vermelding in aanmerking kwam.

Oprecht betreurd wordt, dat zoowel kwantitatief als kwalitatief het resultaat der prijsvraag zoozeer bij dat der 1ste ten achter staat en de Indische technici niet meer gebruik hebben gemaakt van de hun hier geboden gelegenheid, hun ter zake verworven kennis ten algemeene nutte bekend te stellen.

D. Speciale onderwerpen.

1. Een rubberweg in Indië.

Het gebruik van rubber in wegverhardingen heeft in de laatste jaren veler belangstelling gewekt. De nood der rubbercultuur maakt het begrijpelijk, dat naar een afzetgebied voor dit product wordt uitgezien. En de — v.n. van Engelsche zijde komende — geruchten en berichten over steeds beter geslaagde toepassingen, verlevendigen de ten deze gekoesterde hoop.

In Augustus 1931 is in Zuid-Sumatra te Telokbetong een weggedeelte aangelegd, waarbij in de verharding tegels van hevea-latex met asfaltpoeder zijn verwerkt met de bedoeling, op deze wijze een veerkrachtige laag te verkrijgen. In het verslagjaar ontving de vereeniging hiervan bericht en werd zij in de gelegenheid gesteld dit weggedeelte te onderzoeken, waaromtrent hier het volgende moge worden medegedeeld.

Het weggedeelte is 116 m lang en 7 m breed. De daar ter plaatse bestaande steenslagverharding werd met een laag cement-zand-mortel aan de bovenzijde geëffend. Deze onderlaag werd bestreken met een dunne asfalt-kleeftlaag, waarvoor zoowel verwarmd, onverschraald Boetonasphalt als Boetonic werden gebezigd. Op deze kleeftlaag zijn de rubber-asfalt-tegels

($50 \times 15 \times 1$ à 1,5 cm) in verband gelegd, met hun lengterichting dwars op den weg. Deze tegels zijn aan de bovenzijde nogmaals met gesmolten, onverschraald Boetonasphalt aangestroken. Ten slotte is daaroverheen een normale Boetonaldslijtlaag van 3 cm gecomprimeerde dikte aangebracht.

De rubbertegels waren verkregen door menging van latex en Boetonaldpoeder en daaropvolgend coaguleeren, drogen en rooken.

Toen aan het vereenigingsbureau de constructie-wijze werd medegedeeld, werd dezerzijds aanstonds het volgende bezwaar daartegen gevoeld. De veerende laag is aangebracht tusschen een slijtlaag van enkele cm's dikte en de vaste onderlaag. Wil deze veerende tusschenlaag haar taak vervullen en onder wielbelastingen e.d. indrukken (hetgeen zij in werkelijkheid ook moet doen en doet), dan moet de slijtlaag deze vormveranderingen medemaken en is deze hiervoor niet buigzaam genoeg, dan zal zij barsten.

Bij onderzoek ter plaatse bleek dit vermoeden niet ongegrond. Op vele plaatsen was zulke slijtlaagdegradatie waar te nemen, terwijl ten slotte nog bleek, dat op die plaatsen, waar bijna geen barsten voorkwamen, de rubber-asphalt-tegels ook de minste veerkracht vertoonden. Hierdoor werd de reeds eerder ontstane meening bevestigd, dat men met de gevolgde constructie-wijze niet op het juiste spoor is. Wil men van de vervormbaarheid van rubber partij trekken om daardoor de wegverharding voor sterke schokken te sparen, dan zal de vervormbare rubberlaag aan de wegoppervlakte moeten liggen (zooals bij de rubberblok-bestrating, die ten deze van een juiste opvatting blijk geeft), of hoogstens met een dunne, als leder buigzame huid bekleed mogen zijn, doch in geen geval afgedekt mogen worden met een betrekkelijk dikke en min of meer stijve laag.

Al blijft de ondernemingsgeest, welke tot den aanleg van dit proefstuk deed besluiten, toe te juichen, zoo moet dus

toch betreurd worden, dat men zich niet vooraf een juist denkbeeld heeft gevormd van de werking van elk der in de wegverharding gebezigde constructieve elementen, hetgeen aan de proefneming zeker ten goede zou zijn gekomen.

2. Mengen van asphaltbitumen met minerale stof.

Van verschillende zijden werden tot de vereeniging vragen gericht omtrent de doelmatigheid voor wegbedekking van mengsels, bestaande uit asphaltbitumen en fijne minerale stoffen. Aan zulke mengsels werden veelal bijzondere eigenschappen toegeschreven; zij zouden n.l. op den duur een steenharde korst vormen, die de wegverharding voor alle aantasting beschermt, enz. Gemeend wordt, dat het nut kan hebben over dit onderwerp het volgende uiteen te zetten.

Een versteening als hier bedoeld zal slechts kunnen optreden, indien of de bijgemengde mineraaldeeltjes onderling zelf een zoodanige versteening vertoonen of zij met het asphaltbitumen te zamen een bijzonder verhardingsproces zouden aangaan. Het eerste is slechts mogelijk als deze, gewoonlijk hydraulisch verhardende, bindmiddelen met water in aanraking komen. Bij menging met zuiver asphaltbitumen is dit natuurlijk uitgesloten, daar dit bitumen juist elk der deeltjes met een waterdicht huidje zal omhullen. Alleen bij menging van zulke poeders met asphalt-emulsie is een dergelijk proces mogelijk, daar dan het water in de emulsie voor dit doel kan dienen. Zoo blijkt dan ook, dat vloeren met z.g. Flintkote-asphalt-emulsie iets eerder verstijven als daaraan portland-cement is toegevoegd. Wat betreft de tweede mogelijkheid, het aangaan van een chemische verbinding tusschen de mineraaldeelen en het asphaltbitumen, deze kan voorloopig worden uitgeschakeld, aangezien het asphaltbitumen zich chemisch zeer inert gedraagt en voor zoover bekend een dergelijke verbinding niet aangaat.

De bedoelde steenhardheid kan dus praktisch niet anders

worden beschouwd dan als de stijfheid, die mengsels van asphaltbitumen en minerale stof bij juiste samenstelling steeds kunnen vertoonen. Grootendeels is deze te danken aan de mechanische stabiliteit van het mineraal-skelet in het mengsel, terwijl het voorts mogelijk is, dat de fijnste minerale deelen tevens een bepaalde functie hebben als adsorptie-kernen in het asphaltbitumen zelf. Deze stijfheid kan dan in hoofdzaak worden vergeleken bij die, welke ook in andere asphaltmineraalmengsels, b.v. asphaltmortel, wordt verkregen.

Kan een mengsel als bovenbedoeld nu als wegbedekking voordeelen hebben?

Toepassing er van in lagen van beteekenende dikte (als b.v. asphaltmortel) schijnt vooralsnog minder veelbelovend. Het hiervoor thans gebruikelijke mengsel, dat behalve asphalt en poeder ook zand bevat, behoeft percentsgewijze minder asphalt en is door de grovere mineraaldeelen minder kritisch t.o.v. stabiliteitsmoeilijkheden. Het is echter niet onmogelijk, dat mengsels als eerst bedoeld voor z.g. oppervlakte-behandeling een rol zouden kunnen spelen. Hier heeft men reeds als voorbeeld het z.g. Boetonic, dat ook uit rond 50 % asphaltbitumen en 50 % fijne minerale stof bestaat. En de normale oppervlakte-behandeling met petroleumasphalt (100 % asphaltbitumen) wordt immers dadelijk na het leggen verschaald met zij het grover indekmateriaal.

Of een dergelijke werkwijze ook aanbeveling zal verdienen wegens economisch voordeel, is thans nog een open vraag. Een nadeel er van zal zijn, dat de gelijkmatige en grondige menging van het asphaltbitumen en het minerale poeder behoorlijke zorg zal vergen, misschien mechanisch zal moeten geschieden, in elk geval kosten zal medebrengen. Daartegenover is het mogelijk, dat een op deze wijze zeer gelijkmatig in het asphaltbitumen verdeeld verschrallingsmiddel betere resultaten geeft dan de ongelijkmatige verschralling, die een gewone petroleumasphalthuid in de praktijk verkrijgt. Ten slotte is nog niet te

zeggen hoe groot de hoeveelheid zal zijn, die men van een dergelijk mengsel per m² weg zal dienen te bezigen om een duurzame huid te verkrijgen. Pas na afdoend onderzoek in het N.I.W.V.-laboratorium zal het voor de vereeniging mogelijk zijn aangaande deze vragen positievere mededeelingen te doen.

SAMENWERKING MET BUITENLANDSCHE ORGANISATIES.

Organisaties op het gebied van weg en verkeer, waarmede de N. I. W. V. relaties onderhoudt.

1. de „Association Internationale Permanente des
Congrès de la Route” in Frankrijk;
2. de „Studiengesellschaft für Automobilstras-
senbau” in Duitschland
3. de „Asphalt Association” in Amerika;
4. het „Bureau of Public Roads” in Amerika;
5. de „National Automobile Chamber of Com-
merce” in Amerika; en
6. het „Washington State College” in Amerika.

Salari

Onko

Hono

Res

de

boe

Public

Ver

Res

in t

wel

1932

vers

Ide

'32

Onko

Kar

Reis

Inve

Lab. p

Lab

Sala

Lab

Spe

Prakti

Uitd

(slij

Sala

Exp

dere

Alge

ond

Resc

slij

Pensio

Nor

Extr

FINANCIEELE TOESTAND DER N.I.W.V.

De financieele toestand der vereeniging moge blijken uit on-
dervolgende, in verband met elkaar te beschouwen gegevens.

BEDRIJFSREKENING 1932.

Salarissen	f 16.640	92	Overheidssubsidies				
Onkosten best. en verg. . .	" 127	—	in '32	f 35.860	24		
Honoraria :			oninb. subs. over				
Reserve bestemd voor			1931	" 55	—		
de uitwerking der weg-						f 35.805	24
boekhouding	" 1.250	—	Part. subsidies			" 1.200	—
Publicaties :			Contributies			" 345	—
Verschenen in 1932	" 1.800	53	Advertenties			" 1.200	—
Reserve voor in 1933			Rente e.a. baten				
in te halen KOV-publ.			a) rente.	" 273	54		
welke contractueel in			b) batig saldo cre-				
1932 hadden moeten			diteurenrek. over				
verschijnen	" 825	—	'31.	" 864	37		
Idem voor jaarverslag			c) publ. verkoop .	" 58	—		
'32	" 350	—				" 1.195	91
Onkosten :			Nadeelig saldo				
Kantoorbeh e. d. . .	" 1.415	30	ten laste alg. reser-			" 2.571	60
Reiskosten	" 732	17	vefonds				
Inventaris uitbr. . .	" 372	10					
Lab. proeven.							
Lab. gebouw en invent.	" 2.489	19					
Salarissen	" 3.185	—					
Lab. expl.	" 478	76					
Speciale lab. proeven.	" 230	10					
Praktijkproeven.							
Uitbreiding installatie							
(slijtmachine)	" 2.250	—					
Salarissen	" 2.629	60					
Expl. proefbaan en an-							
dere proeven	" 406	88					
Algemeene kosten en							
onderhoud	" 435	20					
Reserve voor golf- en							
slijtproeven	" 1.750	—					
Pensioen- en Verloffonds.							
Normale storting . .	" 4.500	—					
Extra "	" 450	—					
	f 42.317	75				f 42.317	75

Toelichting op de bedrijfsrekening.

Aangaande de posten, welke eenige toelichting vereischen, zijn hieronder nadere uiteenzettingen gegeven.

Uitgaven.

Salarissen.

Per 1 Januari werden, in navolging van het Gouvernement, de normale salarissen van het personeel met 10 % gekort.

Het totaal van den post „salarissen” vertoont over 1932 een relatief te laag bedrag, aangezien hieronder alleen zijn opgenomen de werkelijk voor dit doel bestede bedragen. Gedurende de eerste zeven maanden van het jaar is nl. aan den secretaris-penningmeester (hoofdingenieur) slechts verlofssalaris uitgekeerd in stede van activiteitstractement. Bij het weinige personeel dat de N. I. W. V. bezit, heeft dit verschil een vrij grooten invloed.

In de nominale grootte der salarissen vond in het verslagjaar geen wijziging plaats, zij bedroegen :

secr.-penningm.-hoofdingenieur	f 1000,—	p. m.
ingenieur	„ 500,—	„
klerke-typiste	„ 150,—	„
(plus f 25 toelage voor bezit stenografie-diploma)		
kantoor-oppasser	„ 20,—	„

Ter assistentie in de boekhouding werd gedurende de afwezigheid van den secretaris-penningmeester van een buiten de Vereeniging staande kracht gebruik gemaakt, tegen een vergoeding van f 75,— per maand.

Onkosten bestuur en vergaderingen.

Dit bedrag betreft uitsluitend de voor de algemeene en bestuursvergaderingen gemaakte onkosten.

Honoraria.

De resultaten der door de vereeniging uitgeschreven prijsvraag over wegboekhouding geven, ofschoon op zich zelf waardevol, geen zoodanig uitgewerkt en afgerond schema, dat dit voor algeheele navolging (b. v. ten behoeve der kleinere wegbeheerders) reeds kan worden aanbevolen. Het bestuur heeft, mede ter ontlasting van het reeds zeer in beslag genomen bureau-personeel, gemeend voor de verdere uitwerking van een dergelijken opzet, gebruik te moeten maken van een buiten de vereeniging staande kracht. Een der naar het oordeel van het bestuur in aanmerking komende kracht verkeerde echter gedurende het grootste deel van 1932 in het buitenland. Onder deze omstandigheden zijn de voor dit werk bestemde middelen, die alleen door bijzondere omstandigheden niet in 1932 verwerkt zijn, op de bedrijfsrekening gebracht als reserve, speciaal voor dit doel bestemd, in de verwachting, dat dit werk in 1933 zijn beslag kan krijgen en alsdan uit het daartoe afgezonderde bedrag kan worden betaald.

Publicaties.

Hieronder zijn vermeld de kosten van drukken en illustreeren der publicaties, benevens de vergoeding van eventueele hulp bij de samenstelling ervan.

Door de afwezigheid van den secretaris-penningmeester was de werkkraft van het vereenigingsbureau dusdanig gekortwiekt, dat gedurende verschillende maanden van 1932 de normale publicaties niet konden verschijnen. Daar voor een deel dezer publicaties (de z.g. K.O.V.'s) contracten met adverteerders zijn afgesloten, waarbij een bepaald aantal advertentiepagina's per jaar is gegarandeerd, worden deze achterstallige no's ingehaald. Voor een deel geschiedde zulks reeds in 1932. Het resteerende aantal zal in 1933 verschijnen, waartoe op de bedrijfsrekening een speciale reserve is opgebracht ter bestrijding van de kosten hiervan.

Wat betreft het jaarverslag, is het bij de vereeniging steeds usantie geweest de kosten hiervan te doen drukken op het jaar, waarover het verslag loopt, zoodat hiervoor een bedrag van f 350,— is bestemd (zie begrooting in het verslag over 1931).

Onkosten.

De post kantoorbehoefden, enz. omvat alle uitgaven voor: porti, telegrammen, telefoon, papier, enz.

Onder de reiskosten zijn samengevat zoowel de kosten van dienstreizen hier te lande, als die van eenige door den secretarispenningsmeester in overleg met het dag. bestuur gedurende zijn verlof in Europa ondernomen studiereizen. Aan reiskosten in Holland, Duitschland en Frankrijk is daarvoor een bedrag besteed van f 401,02.

Laboratorium-proeven.

Bij de werkelijke in-bedrijf-stelling van het (asphalt)laboratorium zijn, zooals voorzien was, nog verschillende aanvullingen en verbeteringen in de inventaris noodig geweest. Het bestuur meent echter thans gegronde reden te hebben voor de overtuiging, dat daarmede dan ook een inrichting is verkregen, waarmede zeer waardevol werk zal kunnen worden geleverd. De nadruk moge erop gelegd worden, dat dit (voor zoover dezerzijds bekend) het eenige onafhankelijke laboratorium op dit gebied is in tropische landen. Juist dit feit is voor de N. I. W. V. een aansporing geweest dezen arbeid door te zetten, daar bijna alle te harer beschikking komende laboratorium-gegevens afstammen van inrichtingen in Europa of Amerika, waar met de bijzondere toestanden en behoeften van tropische gebieden niet voldoende rekening kan worden gehouden.

Het salaris van het laboratorium-personeel bedraagt:

hoofd van het lab.	f 250,—	p.m.
1ste laborant	„ 50,—	„
2de „	„ 25,—	„

Het salaris van het hoofd van het laboratorium, dat in crisistijd werd vastgesteld, wordt door het dag. bestuur zelf als (te) laag beschouwd. De financiën veroorloofden echter geen grooter bedrag daarvoor te bestemmen. Bij dit salaris is dan ook echter geen korting toegepast, aangezien hiervoor geen logische reden bestaat. Op de salarissen der beide laboranten (die reeds langer in dienst waren) is de normale korting van 10 % toegepast.

De post voor laboratorium-exploitatie is zeer laag, daar pas in de laatste maanden van het jaar tot eigenlijke geregelde exploitatie kon worden overgegaan.

De speciale laboratorium-proeven betreffen onderzoeken, waartoe de outillage van het N. I. W. V.-lab. niet toereikend was en die voor de vereeniging zijn verricht in het Laboratorium voor Materiaalonderzoek van de B. O. W.

Praktijkproeven.

Door de zeer verminderde inkomsten der vereeniging is het noodzakelijk geweest de exploitatie der proefbaan te staken. Daar voor vruchtdragend werk het echter noodzakelijk is te beschikken over een middel, dat veroorlooft om in het laboratorium uitgewerkte verbeteringen op hun practische waarde te onderzoeken, dus een verbindingschakel te hebben tusschen zuiveren laboratorium-arbeid en praktijk, is op het vereenigingsbureau een kleine slijtmachine ontworpen, voor de levering waarvan aan een hier te lande gevestigde firma de opdracht is verstrekt tegen den in de bedrijfsrekening aangegeven prijs.

De salarissen omvatten die van den opzichter-machinist en van het onder hem werkende personeel en wel resp.

opzichter-machinist f 200,— p.m.

monteur „ 47,— „

waarop de normale korting van 10 % is toegepast. In verband met de staking der exploitatie van de proefbaan, is dit personeel per ult. 1932 van de normale formatie afgevoerd en zal in het volgende jaar slechts gebruik gemaakt worden van los personeel, voor zoover als dit in verband met het werk (b.v. slijtmachine) noodig zal blijken.

In 1932 zijn opgezet proefnemingen naar de oorzaak en mogelijkheid van verbetering in de golfvorming in wegverhardingen, waarvan in de praktijk op verschillende punten groot nadeel wordt ondervonden. Door de meergenoemde afwezigheid van den hoofd-ingenieur en voorts ook door ziekte in het (zeer kleine) personeels-corps, konden deze proefnemingen na een aanvankelijk succes, niet worden voortgezet. Daar deze kwestie van veel belang schijnt, heeft het bestuur gemeend de voor dit doel bestemde gelden daarvoor te moeten reserveeren, daar slechts de speciale omstandigheden van het afgelopen jaar oorzaak waren, dat deze bedragen nog niet zijn besteed.

Op de bedrijfsrekening is daartoe een desbetreffende post opgenomen.

Pensioen- en verloffonds.

Naast de ook in vorige jaren gebruikelijke storting is in het pensioenfonds een extra storting gedaan van f 450,—. De tegenwoordige voorwaarden toch, waarop de N. I. W. V. pensioen en buitenlandsch verlof verleent, staan aanmerkelijk ten achter bij die voor burgerlijke landsdienaren. Wegens de financieele consequenties kon aanvankelijk niet meer worden toegezegd, maar bij de instelling van het pensioenfonds is in het vooruitzicht gesteld, dat men zou trachten te komen tot gelijke voorwaarden, als de Overheid geeft, en daartoe middelen zou afzonderen. Tevens zal er rekening mede moeten worden gehouden, dat in de toekomst de dan te kiezen a.s. vervanger van den secretaris-penningmeester, in vast dienstverband wordt opgenomen. Daarvoor moeten in het pensioen- en verloffonds tijdig middelen worden gereserveerd. In de begrooting voor 1932 is het voornemen te kennen gegeven hiervoor te bestemmen het voor de N. I. W. V. voordeelige verschil tusschen het activiteits- en verlofssalaris van den secretaris-penningmeester. In verband met de ongunstige tijdsomstandigheden is gemeend niet dit geheele verschil (rond f 2200.—), doch slechts een gedeelte daarvan voor dit doel te mogen bestemmen.

Inkomsten.

De creditposten der bedrijfsrekening: Overheidssubsidies, particuliere subsidies, contributies, advertenties, renten en publicatieverkoop vereischen weinig nadere toelichting.

Van het bedrag aan Overheidssubsidies wordt onderstaand een specificatie gegeven.

Regeering.	f	12.000.—
Provincies:		
West-Java	f	2500.—
Midden-Java.	„	2000.—
Oost-Java	„	<u>7500.—</u>
	„	12.000.—
Groote ressorten (zelfbestuursgebieden, landschappen, enz.)	„	2.968.—
Gemeenten.	„	7.298.—
Regentschappen	„	<u>1.594.24</u>
	f	35.860.24
Afgeschreven werd voor verwachte, doch niet verleende subsidies over '31.	„	<u>55.—</u>
	f	35.805.24

Hierbij dient aangeteekend, dat in dit bedrag zijn opgenomen subsidies over het jaar 1931 (doch uitgekeerd in 1932) tot een bedrag van f 875.—.

Het batig saldo der crediteuren-rekening over '31 is ontstaan, doordat aan het einde van dat jaar op de balans onder het hoofd crediteuren bedragen waren opgenomen, voor de betaling van uit Washington bestelde films (van het intern. wegencongres aldaar), voor aanschaffing van een band voor den proefbaan-vrachtauto, e.d. Deze uitgaven zijn niet verricht. Over de filmbestelling is na herhaalde aanmaning geen bericht ontvangen, de staking der proefbaan-exploitatie maakte bedoelden band onnoodig, enz. Het

batig saldo der crediteuren-rekening is thans onder de inkomsten van 1932 opgenomen.

Het nadeelig saldo der geheele bedrijfsrekening is ten slotte gebracht ten laste van het algemeen reservefonds.

BALANS PER 31-12-'32.

<i>Kassa</i>		<i>Congresfonds</i>	
aan saldo f	425,15	per saldo f	14.538,34
<i>Ned. Handel Mij</i>		<i>Div. Crediteuren</i>	
giro-rek. "	12.148,90	per saldo "	4.081,91
dep. rek. "	23.500,—	<i>Reserve speciale</i>	
<i>Pens. en Verl. fonds</i>		<i>doeleinden</i>	
<i>in R/C</i>		per saldo "	4.175,—
aan saldo "	316,07	<i>Alg. Reservefonds</i>	
<i>Div. Debiteuren</i>		ult. '31 f	18.354,97
aan saldo "	2.188,50	nadeelig	
		saldo '32 f	2.571,60
			„ 15.783,37
	f 38.578,62		f 38.578,62

Toelichting op de balans.

Pensioen- en verloffonds R/C.

Ten einde voor dit fonds geen afzonderlijke kas te behoeven te voeren, treedt de vereeniging op als zijn kassier en voert t. b. daarvan doorlopend een rekening-courant met het fonds.

Div. Debiteuren.

De vorderingen van het dienstjaar 1932 betreffen :

Voorschotten personeel	f	1519,80
Vorderingen wegens uitgebr. adviezen	„	118,70
„ „ gepl. advertenties	„	500,—
„ „ toegezegde bijdrage '32.	„	50,—
	f	2188,50

Div. Crediteuren.

De schulden van het dienstjaar 1932 betreffen :	
vooruit betaalde contributies 1933	f 100,—
verplichtingen, wegens geleverde artikelen voor voltooiing laboratorium.	„ 228,19
idem wegens ten deele geleverde en ten deele reeds bestelde, doch nog te leveren instrumenten en chemicaliën.	„ 948,25
idem wegens slijtmachine	„ 2250,—
idem „ geleverd drukwerk	„ 555,47
	f 4081,91

0,—
 8,19
 8,25
 0,—
 5,47
 1,91

BEGROOTING 1933.

Raming der inkomsten.

	1932	1933
	Ontvangen	Raming
<i>Regeering</i>	f 12.000,—	f 8.000,—
<i>Provincies :</i>		
West-Java.	„ 2.500,—	„ 3.600,—
Midden-Java.	„ 2.000,—	„ 2.000,—
Oost-Java.	„ 7.500,—	„ 7.500,—
<i>Groote ressorten</i>	„ 2.805,—	„ 1.680,—
<i>Gemeenten</i>	„ 7.248,—	„ 6.050,—
<i>Regentschappen</i>	„ 1.619,50	„ 1.447,—
<i>Part. subsidies</i>	„ 1.150,—	„ 950,—
<i>Diverse baten</i>	„ 1.770,—	„ 1.890,—
	f 38.592,50	f 33.117,—
<i>Nadeelig saldo ten laste v/h alg. reservefonds</i>		„ 2.383,—
Totaal		f 35.500,—

1	<i>Salarissen</i>		
	a. Secr. penningm. hing.	$12 \times (1000 - 170)$	f 10.80
	b. Ingenieur	$6 \times (500 - 85) + 6 \times (550 - 93,50)$	" 5.40
	c. Assistentie boekhouding		" —
	d. Klerke-typiste	$12 \times (150 - 25,50) + 12 \times 25$	" 1.92
	e. Oppasser	$12 \times (20 - 3)$	" 21
2	<i>Vertegenwoordiging in Holland</i>		
3	<i>Onkosten bestuur en vergadering</i>		
4	<i>Honoraria</i>		
5	<i>Publicaties :</i>		
	a. K. O. V. — publ.	24×65	f 1.80
	b. Alg. publ.		" 1.80
	c. Jaarverslag		" 35
6	<i>Bureau-kosten :</i>		
	a. Kantoorbeh. enz	12×120	f 1.80
	b. Reiskosten personeel		" 25
	c. Inventaris-uitbr.		" —
	d. Bekroning prijsvraag		" —
7	<i>Laboratorium-proeven</i>		
	a. Gebouw en inventaris		f 50
	b ₁ . Hoofd lab.	12×250	" 3.00
	1e laborant	$12 \times (50 - 8,50)$	" 54
	2e „	$12 \times (25 - 3,75)$	" 27
	b ₂ . Expl. lab.	12×125	" 1.20
	c. Speciale lab.-proeven		" 50
8	<i>Praktijkproeven</i>		
	a. Beproeving opp.-asphalteering cut-backasphal-		
	ten, road oils e. d.		
	b. Onderhoud terrein, gebouwen en machines		
	c. Speciale onderzoeken		
9	<i>Verkeers- econ. onderzoek</i>		
10	<i>Congresfonds</i>		
11	<i>Pensioen- en verloffonds</i>		
12	<i>Onvoorzien</i>		
		TOTAAL	

NG DER UITGAVEN.

	1932		1933		In 1933 meer minder dan in 1932	
1000 - 170)	f	10.800,—	f	9.960,—		
50 - 93,50)	"	5.400,—	"	5.529,—		
"	"	—	"	—		
+ 12 × 25	"	1.920,—	"	1.794,—		
× (20 - 3)	"	216,—	"	204,—		
	f	18.336,—	f	17.487,—	f	849,—
	p.m.		p.m.			
	"	250,—	"	175,—	"	75,—
	p.m.		"	450,—	f	450,—
24 × 65	f	1.800,—	f	1560,—		
"	"	1.800,—	"	750,—		
"	"	350,—	"	280,—		
	"	3.950,—	"	2.590,—	"	1.360,—
12 × 120	f	1.800,—	f	1440,—		
"	"	250,—	"	600,—		
"	"	—	"	—		
"	"	—	p. m.			
	"	2.050,—	"	2.040,—	"	10,—
12 × 250	f	500,—	f	—		
(50 - 8,50)	"	3.000,—	"	3.000,—		
(25 - 3,75)	"	540,—	"	498,—		
12 × 125	"	270,—	"	255,—		
"	"	1.200,—	"	1.500,—		
"	"	500,—	"	250,—		
	"	6.010,—	"	5.503,—	"	507,—
			f	1.650,—		
			"	420,—		
			"	—		
	"	5.014,—	"	2.070,—	"	2.944,—
	"	500,—	p.m.		"	500,—
	p.m.		p.m.			
	"	4.500,—	"	4.050,—	"	450,—
	"	1.390,—	"	1.135,—	"	255,—
TOTAAL	f	42.000,—	f	35.500,—	f	6 950,—

Toelichting op de begrooting der Uitgaven.

1. Salarissen.

Als korting op de nominale salarissen is in rekening gebracht 17 %, hetwelk overeenstemt met de Gouvernementskorting.

Waar de bestaans-zekerheid van het personeel der N.I.W.V. kleiner moet worden geacht dan die in Overheidsdienst en b.v. een wachtgeldregeling niet bestaat, komt het zeker ongewenscht voor een grootere korting dan 17 % toe te passen. Tot een minder sterke korting kon echter bij de beperktheid der vereenigingsfinanciën geen vrijheid worden gevonden. Op de salarissen van f 25,— en lager is 15 % korting toegepast.

De ingenieur, wiens salaris voorloopig gelijk is gehouden aan dat van de ingenieurs in Gouvernementsdienst volgens de B.B.L. schaal C 20 kolom I, komt per 1-7-'33 in aanmerking voor een periodieke verhooging van nominaal f 50,—, waarmede rekening is gehouden.

De klerke-typiste ontvangt naast haar nominale salaris een toelage wegens het door haar behaalde stenografie-diploma, welke toelage vrij is van korting.

4. Honoraria.

Het uittrekken van dit bedrag is geschied met de bedoeling aldus het vaste bureau-personeel van eenige werkzaamheid te ontlasten door deze elders te kunnen uitbesteden.

5. Publicaties.

Gerekend is op een verschijning der K.O.V.-publicaties van 2 maal per maand. Alleen gedurende de eerste maanden van 1933 zullen deze gedrukten 3 maal per maand verschijnen om zoo-doende in te halen het achterstallige aantal dezer publicaties, dat contractueel (met onze adverteerders) in 1932 had moeten verschijnen. De voor deze extra no's noodige middelen zijn ten laste der rekening 1932 gebracht (zie bedrijfsrekening 1932).

Wat betreft de algemeene publicaties, welke naar de aanwezigheid van te behandelen stof verschijnen, is gerekend op een minder groot aantal dan in vorige jaren. Behalve door de noodzakelijke bezuiniging wordt hiertoe ook geleid door de praktijk, die heeft uitgewezen, dat meer dan vroeger speciale punten en vraagstukken aan de N. I. W. V. ter advies en behandeling worden voorgelegd. Om deze gevraagde hulp te kunnen verleen, zal daartegenover de publicatie-arbeid dienen te worden ingekrompen.

6. Bureau-kosten.

Voor reiskosten is een hooger bedrag opgebracht dan in '32. Het wordt n.l. door het bestuur een eerste noodzaak geacht te trachten het contact tusschen het centrale proefstation en de praktisch uitvoerende diensten zooveel mogelijk te bevorderen. Naast schriftelijke aanraking is n.h.v. hiertoe mondelinge gedachtenwisseling en eigen aanschouwing van de zijde van het bureau-personeel onmisbaar en hiervoor is het uitgetrokken bedrag nog bescheiden te noemen.

7. Laboratorium-proeven.

Op het salaris van het hoofd van het laboratorium is geen korting voorgesteld, daar dit salaris reeds op depressie-peil is ingesteld en verdere korting ongewenscht voorkomt.

Omtrent de geregelde expl. kosten van het laboratorium wordt nog eenigszins in het duister getast, aangezien dit laboratorium nog pas kort geregeld gearbeid heeft.

Het werkprogramma van het N. I. W. V.-laboratorium is niet geheel nauwkeurig te omschrijven, daar zulks in zekere mate afhangt zoowel van de op verschillend gebied te verkrijgen resultaten als van de zich in den loop van het jaar voordoende nieuwe vragen op technisch gebied.

In groote lijnen kan echter worden aangegeven, dat de onderzoekingen in 3 groepen zullen zijn in te deelen.

a/ Inventaris-onderzoek van slijtlaagmonsters, uit alle nieuwe en de daarvoor in aanmerking komende bestaande asfalt-slijtlagen.

Hierbij sluit zich aan het stabiliteits-onderzoek voor asfaltslijtlagen van beteekenende dikte.

b Onderzoek van oppervlakte-asphalteering, met eenerzijds de bedoeling na te gaan op welke punten een inventaris-onderzoek, als onder *a* bedoeld voor oppervlakte-asphalteering nuttig en/of mogelijk zou zijn, en anderzijds tot het zoeken naar mogelijke verbeteringen, welk tot kostenbesparing of duurzaamheidsverhooging zouden kunnen leiden.

c Onderzoek van cut-back-asphalten en road-oils, zoowel ten einde omtrent het gebruik daarvan voorlichting te kunnen geven als ook ter verkrijging van gegevens, aan de hand waarvan later keuringseischen zullen kunnen worden vastgesteld.

Bij het afzonderen van een bedrag voor speciale proefnemingen is in het bijzonder gedacht aan proeven, die aan het Laboratorium voor Materiaalonderzoek van de B.O.W. zullen worden aangevraagd, als het instrumentarium van het N.I.W.V.-laboratorium voor het beoogde doel niet voldoende is.

8. *Praktijkproeven.*

Wegens de noodzakelijke bezuinigingen is de exploitatie van de proefbaan voorloopig gestaakt moeten worden, aangezien proefnemingen hierop vrij kostbaar zijn. Indien het geheele baanoppervlak gebezigd wordt, zijn naast de zuivere bedrijfskosten de voor elke nieuwe proef noodzakelijke vernieuwingskosten van het baanoppervlak hoog. Hierop kan bezuinigd worden door slechts een klein gedeelte der baan als proefvak te bezigen doch dan worden de daarop drukkende rijdkosten onevenredig zwaar.

Daar evenwel laboratorium-onderzoek zonder eenige toetssteen der praktische bruikbaarheid van eventueel te behalen resultaten minder vruchtdragend is, is reeds in 1932 een kleine slijtmachine besteld. Het is de bedoeling deze te bezigen parallel aan het laboratoriumwerk. Het uitgetrokken bedrag zal moeten dienen voor het aan dit werk te besteden werkloonen, materiaal-uitgaven, machinekosten, enz.

11. *Pensioen- en verloffonds.*

De storting in dit fonds is omlaag gebracht tot het volgens den opzet vereischte minimum. Zoodoende zal wel is waar vertraagd worden de vorming van een speciale reserve, waaruit t.z.t. o.a. zullen moeten worden bestreden de kosten, bij het alsdan in vasten dienst nemen van een eventueelen opvolger voor het hoofd van het N.I.W.V.-bureau. De thans ter beschikking staande beperkte mid-delen noopten echter tot deze vermindering.

FONDSEN.

Ondervolgend is een overzicht gegeven van den financieelen toestand van het „Congresfonds” en het „Pensioen- en verloffonds”.

Congresfonds.

Saldo 1-1-'32	f 13.979,18
4% rente over 1932	„ 559,16
Saldo 31-12-'32	f 14.538,34

Pensioen- en Verloffonds.

Rekening over 1932			
Aan adm. en bel. kosten	f 54,59	Per stortingen in '32	f 5061,47
Aan Pensioensreserve		Per interest	„ 422,06
regl. storting	„ 3111,47	Per koerswinst effecten	„ 20,79
rente bijschrijving	„ 409,53	Per winst door uitlo-	
Aan Verlofsreserve		ting	f 120,97
regl. storting	„ 720,—	onk. herbe-	
Aan Risico- en uitbr. res.		legging	„ 45,50
(als sluitpost)	„ 1284,20		„ 75,47
	f 5579,79		f 5579,79

Stand der Reserven.

Pensioensreserve

Saldo 1-1-'32	f 7238,26
regl. stortingen in '32	f 3111,47
renten 4 %	„ 409,53
	„ 3521,00
Saldo 31-12-'32	f 10759,26

Verlofsreserve.

Saldo 1-1-'32.	f	2977,15
betaalde reiskosten in '32	f	1964,93
regl. storting in '32	"	720,—
	"	1244,93
Saldo 31-12-'32.	f	1732,22

Risico- en uitbr. reserve.

Saldo 1-1-'32.	f	2713,34
storting in '32	"	1284,20
Saldo 31-12-'32	f	3997,54

BALANS PER 31-12-'32.

<i>Javaasche Bank</i>			<i>N. I. W. V.</i>		
giro-rek.	f	615 71	per. rek. courant	f	316 07
<i>Ned. Handel Mij.</i>			<i>Pensioensres.</i>		
dep. rek.	"	500 —	per saldo . . .	"	10.759 26
<i>Effectenbezit</i>			<i>Verlofsreserve</i>		
koers ult. 1932	"	15.689 38	per saldo . .	"	1.732 22
			<i>Risico- en uitbr. res.</i>		
			per saldo . .	"	3.997 54
	f	16.805 09		f	16.805 09

EFFECTENBEZIT.

Soort	Rente %	Aantal	Nom. waarde	Koers ult. Dec.	Reële waarde
Ind. L. 1923 E f 1000,—	4½	5	f 5000,—	95 %	f 4750,—
" " 1926 " 1000,—	4½	6	" 6000,—	95⅛%	" 5707,50
" " 1926 " 500,—	4½	9	" 4500,—	95⅛%	" 4280,63
" " 1930 " 1000,—	4½	1	" 1000,—	95⅛%	" 951,25

Toelichting op de rekening van het „Pensioen- en verloffonds”.

Besloten is voortaan het effectenbezit van het fonds niet voor de aankoopwaarde op de balans te brengen maar rekening te houden met de reële beurswaarde per ult. December, hetgeen den toestand van het bezit beter weergeeft. Het eenige bezwaar zou kunnen zijn, dat dan aan het einde van eenig jaar een min of meer fictieve winst wordt gemaakt of verlies blijkt te zijn geleden. Gemeend wordt echter, dat dit bezwaar echter niet zoo overwegend is, dat daarom van de voordeelen eener noteering tegen beurswaarde behoeft te worden afgezien. Onderstaand moge omtrent de voorgenomen boekingswijze het volgende worden medegedeeld.

De bezittingen van het fonds worden verdeeld over een 3-tal reserves: die voor pensioenen, die voor verloven en die voor risico en uitbreiding. De stortingen, die in de eerste twee reserves per jaar moeten geschieden en de rentebijschrijving op de pensioensreserve zijn door berekening vastgesteld. De grootte der storting in de risico- en uitbreidingsreserve kan naar believen bepaald worden.

Van de totale ontvangsten van het fonds aan: stortingen, rente en koerswinst (of -verlies) op effecten worden nu de rekeningen der pensioens- en verlofsreserve gecrediteerd voor de noodige bedragen. Hetgeen daarna overschiet kan aan de risico- en uitbreidingsreserve ten goede komen. Mochten in eenig jaar de inkomsten niet voldoende zijn voor de noodige crediteeringen van pensioens- en verlofsreserve dan wordt de risico- en uitbreidingsreserve aangesproken voor het ontbrekende bedrag. Deze laatste reserve dient dus min of meer als buffer om alle schokken in inkomsten en kapitaalsbezit van het fonds op te vangen en voorkomt zoodoende, dat bij matige wisselingen in effectenkoers reeds tekorten in de „reserven met vaststaande grootten” zouden optreden. Slechts indien de koersen dusdanig mochten dalen, dat de risico- en uitbreidingsreserve tot dekking van het geleden verlies niet meer

toereikend zoude zijn, zal het fonds in zijn balans een ongedekt tekort uitwijzen.

Waar echter de verplichting tot pensioensuitkeeringen pas in een verwijderd tijdstip zal aanvangen meent het Dag. Bestuur, dat het in zoo'n geval nog niet wenschelijk zou zijn om dit verlies aanstonds te dekken door een extra storting. De vereeniging kan n.l. ten allen tijde geld in het fonds storten, doch eenmaal aan het fonds toebehoorende middelen mogen alleen aangewend worden voor de statuaire doeleinden: pensioens- en verlofskosten-betalingen. Gemeend wordt, dat een dergelijk zich eventueel voordoend ongedekt tekort voorloopig voor rekening van het fonds zou moeten worden gelaten, in afwachting of dit door wijzigingen in de effectenmarkt weder zal verdwijnen. Slechts als men met gegronde reden zou mogen aannemen, dat het geleden verlies tegen den tijd, dat uitbetalingen zullen moeten aanvangen, niet zal zijn ingehaald, zal de N.I.W.V. hebben te overwegen hoe zij het pensioensfonds in staat zal stellen aan zijn verplichtingen te voldoen.

SLOT.

Het slotwoord aan het einde van dit verslag moge kort zijn.

De vereeniging heeft haar eerste ernstige jaar van depressie doorgemaakt. Ongetwijfeld staat zij voor nog moeilijker jaren. De aanvang van 1933 leverde hiervan reeds het bewijs.

Ondanks deze bezwaren ziet de Wegenraad de toekomst nog met vertrouwen tegemoet. Zoo het werk al ernstig besnoeid moet worden en dan ook besnoeid is, de kern der organisatie is daarmede niet aangetast.

En met den ook in dezen depressietijd mogelijken en noodzakelijken steun der Indische wegbeheerders zal het bestuur trachten die kern der organisatie te behouden voor verderen uitgroei in betere toekomstjaren.

e
e
g
et
r-
e-
n
n

