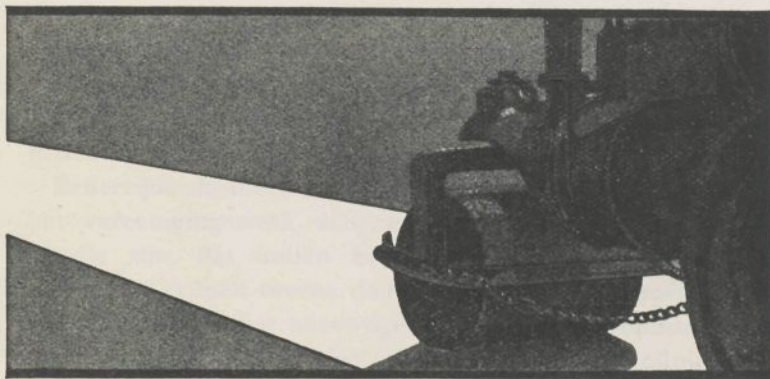


No. 136

7 - 12 - '34

PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



VERGADERINGEN VAN DEN
WEGENRAAD

No. 4.

A.G. NIX & CO. BANDOENG

PUBLIKATIE

NEDERLANDSCH-INDIË

WET EN VERKEER

VERGADERINGEN VAN DEN



VERGADERINGEN VAN DEN

WET EN VERKEER

No. 1

SAMENVATTING VAN HET VERHANDELDE IN DE VERGADERING VAN DEN WEGEN- RAAD OP 11 NOVEMBER 1934.

Voorloopig ontwerp der begrooting 1935.

De voorzitter gaf naar aanleiding van dit agendapunt een overzicht van den financieelen toestand der N.I.W.V., die den ernst van dit punt in het volle daglicht stelde. Hieruit bleek, dat bij de thans in het uitzicht zijnde bijdragen het vereenigingswerk in zijn huidigen vorm niet zal kunnen worden voortgezet. Naar aanleiding hiervan deden zich twee inzichten kennen:

Eenerzijds de meening, volgens welke alle onderdeelen van het vereenigingswerk voor een goed nuttig effect ervan zoo noodig zijn, dat indien men belangrijke onderdeelen zou moeten afkappen tevens de liquidatie van den geheelen arbeid zou moeten worden overwogen. Anderzijds de opinie, dat, om het belangrijkste van den arbeid te kunnen volhouden en lateren uitbouw weer mogelijk te doen blijven, men door de nood gedwongen tijdelijk tot afkappen van belangrijke werkonderdeelen zou dienen over te gaan, al beseft men daarbij, dat hierdoor niet alleen de totale werkcapaciteit, maar ook het nuttig effect van den verrichten arbeid daalt.

Deze beide standpunten werden uitvoerig besproken, waarbij allen het er over eens waren, dat de huidige financieele moeilijkheid der vereeniging v.n. het gevolg is van de onevenredig lage bijdragen van verschillende Overheidsorganen en het zich geheel afzijdig houden van anderen, die wèl mede van de werkzaamheid der vereeniging profiteren.

In verband met het nut, dat de vereeniging voor *alle* wegbeheerders afwerpt en met de *daardoor* ontstane mogelijkheid om op de uitgaven ten behoeve der wegen te bezuinigen, was men unaniem van oordeel, dat staking of belangrijke inperking van het werk der vereeniging aan de gezamenlijke Overheidsorganen méér zou kosten, dan aan bijdragen voor het in haar huidigen vorm doen voortbestaan der N. I. W. V. noodig is. Algemeen was men het er over eens, dat het voortbestaan van de vereeniging in haar huidigen vorm en omvang een bezuinigingsmaatregel genoemd kan worden: zoolang er nog wegen te onderhouden zijn zal een centraal proefstation en studiebureau op wegengebied *meer* tot besparing op dat onderhoud bijdragen, dan het aan instandhouding kost.

Er werd op gewezen, dat het ontbreken van een centraal punt, waar nieuwe materialen en werkmethoden beoordeeld en v. z. v. noodig beproefd kunnen worden, moet leiden en reeds bij herhaling geleid heeft tot verspilling van energie en kosten, omdat dan de diverse wegbeheerders gedwongen zijn, onafhankelijk van elkaar het zelfde „leergeld” te betalen, nog afgescheiden van het feit, dat nimmer de afzonderlijke wegbeheerders daarbij zullen kunnen beschikken over de gegevens, de gelegenheid tot samengaan van laboratorium-onderzoek en praktijkproeven en de speciale kennis en ervaring, die „ausprobieren” van nieuwe zaken nu eenmaal eischt, welke de Wegenvereeniging ten dienste staan.

Bij de bespreking van de verwachtingen voor het jaar 1935 bleek wel zeer duidelijk dat, indien geen verandering kwam in de bijdragen van meerdere der van het werk profiteerende ressorten, dit voor de vereeniging de ernstigste gevolgen zou hebben: voortwerken op een basis, waarbij jaarlijks een aanzienlijk bedrag aan het reservefonds moet worden onttrokken, is door het opraken van dat fonds nog slechts een enkel jaar mogelijk, terwijl een vermindering van het uitgaven-budget

tot het peil der alsdan nog te verwachten inkomsten een zoodanige inperking der werkzaamheden zou beteekenen, dat nader overwogen zou moeten worden, of van het resteerende deel nog voldoende efficiency is te verwachten, om de dáárvoor noodige uitgaven te wettigen, daar alsdan, v. z. v. het zich thans laat aanzien, vrij zeker tot opheffing van een geheel onderdeel van den vereenigingsarbeid zou moeten worden besloten.

Dat zou dan beteekenen of sluiten van het laboratorium, waardoor alle onderzoek van materiaal, op welk gebied toch nog zoo enorm veel te doen valt, zou moeten achterwege blijven, of vrijwel geheel afzien van praktijkproeven en sterke inkrimping van het contact met de wegbeheerders. Verdere versobering is niet meer mogelijk; moeten de uitgaven nog verder omlaag, dan impliceert dat: ontslag van één der drie in dienst van de vereeniging zijnde ingenieurs, die elk hun min of meer zelfstandig onderdeel van het werk beheeren, dus, zooals hiervóór reeds gezegd: opheffen van een geheel onderdeel van het werk. De efficiency van het resteerende werk zal dan zeker 40 tot 50 % minder zijn dan thans.

Algemeen was men daarom van oordeel, dat versterking der inkomsten in het belang van het wegbeheer in deze gewesten dringend noodig was. Het betreuenswaardige resultaat zou anders zijn, dat *tegen* het advies der technische diensten van *alle* belangrijke wegbeheerders en *tegen* het verlangen van *verreweg de meeste* der belangrijkste Overheidsressorten men toch zou moeten overgaan tot een zéér belangrijke beperking, misschien zelfs wel tot liquidatie van het vereenigingswerk, omdat enkele ressorten in dit gezamenlijke werk hun evenredig aandeel niet wenschen bij te dragen, hoewel zij daarvan wel profiteeren.

Aan het dagelijksch bestuur werd daarom verzocht, deze aangelegenheid nogmaals ernstig onder het oog te zien en tegenover de leden uiteen te zetten en daarbij te trachten

hen, v.z.v. nog noodig, tot een juistere financieele waardeering van het toch ook in hun belang verrichte werk te bewegen.

Algemeene vergadering 1935.

Besloten werd de e.v. algemeene vergadering der N.I.W.V. in de tweede helft van Maart '35 te doen plaats vinden.

Aanvulling Wegenraad.

In de periode sinds de jongste algemeene vergadering nam als lid in den Wegenraad zitting de heer ir. R. Heida, directeur van gemeentewerken te Soerabaja, ter vervanging van het afgetreden lid ir. J. T. Bethe, terwijl ter vervanging van het aftredende lid ir. E. Fels de heer ir. H. J. L. M. van de Meerendonk, a.s. hoofd van de afdeeling Landsgebouwen, Bruggen en Wegen van het dept. van V. en W. werd gekozen.

De voorzitter bracht den heer Fels bijzonderen dank voor het zeer vele wat hij voor den weg in Indië in het algemeen en voor de N. I. W. V. in het bijzonder heeft verricht.

Onbewaakte overwegen.

Ten vervolge van het over dit onderwerp reeds op de vorige vergadering van den Wegenraad behandelde, werd dit punt uitvoerig besproken aan de hand van een daartoe door het vereenigingsbureau opgestelde nota. Hierbij bleek op verschillende punten aanmerkelijk onderscheid in het door de leden gehuldigde inzicht te bestaan, zoodat het niet wenschelijk werd geoordeeld over de ter vergadering gebrachte voorstellen reeds een definitieve uitspraak van den Wegenraad te doen.

Men was vrij algemeen van gevoelen, dat onder den drang der bezuinigingsnoodzaak een verder gaande opheffing van bewakingen niet te vermijden zou zijn en achtte dat, al naar de diverse inzichten binnen enger of wijder grenzen, in 't algemeen ook niet ontoelaatbaar.

Terwijl echter eenerzijds betoogd werd, dat men diende te trachten op grond van kansrekening gepaard met statistische gegevens uit andere landen te komen tot normen, waaruit de toelaatbaarheid van opheffing van bewaking zou zijn na te gaan, werd van andere zijde aangevoerd, dat het vraagstuk zich niet voor mathematische berekening kon leenen, daar te veel factoren van psychologischen aard mede van invloed waren, terwijl statistische gegevens van andere landen nog vrij onvolledig en bovendien voor Indië van weinig waarde en Indische ongelukkenstatistieken niet of nauwelijks beschikbaar waren. Men zou dan ook liever experimenteel te werk willen gaan door allereerst de bewaking op te heffen bij de minst drukke der thans nog wel bewaakte overwegen, om eerst als daarvan geen bezwaren waren gebleken, geleidelijk aan verder te gaan.

Enkele leden hadden evenwel den indruk, dat de opheffing van bewaking tegenwoordig vrij willekeurig en zonder vaste lijn geschiedde, waarbij dan voorts weinig rekening zou worden gehouden met de adviezen der betrokken ressorten. Van andere zijde werd echter betoogd, dat nagenoeg nooit een bewaking werd opgeheven tegen het advies van het betrokken ressort in, welke bewering dan ook niet met eenig voorbeeld (behoudens één, dat echter een zeer speciaal geval betrof) kon worden ontzenuwd.

Een der leden zag in het vraagstuk minder een gevaarskwestie dan wel een zaak van verkeersbelemmering en achtte bewaking slechts dan noodig, indien geen voldoende vrije uitzichtstrooken aanwezig waren, dan wel het verkeer zóó intensief, dat de autobestuurders hun aandacht doorlopend op den weg zelf geconcentreerd moesten houden. Een bepaalde verkeersintensiteit beneden vorenbedoelde maat (die z.i. in Indië slechts bij enkele overwegen zou worden bereikt) zou „an sich” geen reden tot bewaking behoeven te vormen. Bovendien achtte dit lid het gevaarlijk, indien op één zelfden

doorgaanden verkeersweg zoowel bewaakte als onbewaakte overwegen zouden voorkomen, afhankelijk van de verkeersintensiteit op onderscheiden weggedeelten. De overige leden waren echter van andere meening en achtten de verkeersintensiteit op zich zelf wel degelijk een factor, waarmede terdege rekening moest worden gehouden.

Aan het bureau der vereeniging werd verzocht dit punt nogmaals ter behandeling te willen voorbereiden, waarbij als richtsnoer werd aangegeven, dat bij de beoordeeling van de gevaarlijkheid van een overweg zoowel de frequentie van het weg- als van het spoorwegverkeer in aanmerking moet worden genomen, terwijl de kleinst mogelijke meerderheid der vergadering onbewaakte overwegen op hoofdverbindingswegen niet à priori ontoelaatbaar achtte.

Ten aanzien van de maten der vrije uitzichtstrooken was men algemeen van oordeel, dat die dienen te worden bepaald met aanhouden van maximum snelheden, gelijk aan die, welke bij andere gevaarpunten op den weg worden voorgeschreven. Voor hoofdwegen zou daarbij in het algemeen op grootere maximum snelheden behooren te worden gerekend, dan men voor secundaire wegen noodig achtte. Worden de in de verkeerswetgeving aangenomen maximum snelheidsnormen algemeen verhoogd, dan zou dat óók voor overwegen moeten gelden.

Waar de omstandigheden voor het scheppen van vrij uitzicht gunstig zijn, verdient het voorts sterke aanbeveling al dadelijk met hogere rijsnelheden rekening te houden.

Als aan te nemen remvertraging werd $3\frac{1}{2}$ m/sec² aanbevolen, terwijl liefst op enkele seconden moet worden gerekend voor het beoordeelen van de veiligheid van den overweg en het reageeren op het zien van een aankomenden trein.

Aanbevolen werd voorts aan het wegoppervlak nabij overwegen bijzondere aandacht te besteden v.w.b. de stroefheid.

Ten slotte was de vergadering van oordeel, dat het overbodig moet worden geacht het vrije uitzichtsveld van *alle* zichtshelemmerende obstakels te bevrijden; de kosten van vrij maken worden aanzienlijk minder, indien op zich zelf staande, in feite niet hinderlijke kleine huisjes e.d. niet behoeven te worden opgeruimd.

Eén der leden had nog gewezen op de wenschelijkheid van het maken van uitwijkgelegenheden, afbuigend langs de spoorbaan, waarop, indien niet meer voldoende kon worden geremd, zou kunnen worden afgebogen. Wanneer geen gevaar bestaat, dat deze uitwijkplaatsen veelal gebezigd worden als standplaats voor voertuigen, warongs, enz. zouden ze wellicht nuttig kunnen zijn om ongelukken te voorkomen; ze zullen echter hun doel missen, als ze niet vrij gehouden kunnen worden.

Tjikaarverkeer.

Naar aanleiding van door de Dunlop Rubber Co. Ltd. daarmede in Britsch Indië genomen proeven, werd besproken het gebruik van wielen met luchtbanden voor tjikars, waarmede ook reeds door verschillende gemeentendiensten in Ned. Indië min of meer uitgebreide proefnemingen genomen werden. De aandacht werd er op gevestigd, dat bij gebruik dezer bandensoort met ongeveer de helft aan trekkracht kan worden volstaan, van wat voorheen noodzakelijk was. Mede in verband met het groote belang, dat een geleidelijke verdringing van ijzeren wielbanden voor het wegonderhoud heeft, wordt een verder gaan op den ingeslagen weg warm aanbevolen.

Cutback-asphalten.

Ervaringen werden uitgewisseld omtrent de met cutback-asphalten verkregen resultaten, waarbij bleek, dat in verschillende gevallen met het zelfde materiaal zeer wisselende ondervindingen werden opgedaan.

In het bijzonder werd het feit naar voren gebracht, dat nog geen voorschriften bestaan omtrent de voor Indië meest gunstige samenstelling van deze materialen. Zulke voorschriften zullen slechts op den duur, na nauwe samenwerking van laboratorium met praktijk-ervaring kunnen worden opgemaakt, terwijl tevens de aandacht er op werd gevestigd, dat de resultaten in hooge mate afhankelijk zijn van den aard van de daarbij gebezigde minerale stoffen. In verband hiermede werd besproken, hoe de door de leden van den Wegenraad in hun praktijk als wegbeheerder genomen proeven, in samenwerking met het N.I.W.V.-bureau aan dit doel zouden kunnen worden dienstbaar gemaakt, n.l. door naast eigen nauwkeurige registratie dezer proeven, van de daarbij gebezigde materialen een monster aan de N. I. W. V. in te zenden, om op den duur te kunnen na-gaan de eventueele correlatie tusschen proefvak-resultaten en materiaal-samenstelling.

Het bestuur verzoekt daarom aan alle wegbeheerders van de door hen met deze nog nieuwe materialen aangelegde proefvakken niet alleen voor zich zelf de noodige gegevens te bewaren, maar hiervan aan de N. I. W. V. een afschrift te willen verstrekken, vergezeld van een monster der gebezigde materialen. Wordt op verschillende proefvakken bitumineus materiaal verwerkt, dat afkomstig is van één partij, dan kan voor dat materiaal natuurlijk met één monster worden volstaan (voor bitumineuze materialen is als monster een hoeveelheid van 1 liter voldoende — de verzending behoort echter in een luchtdicht gesloten blik te geschieden, ten einde verdamping der vluchtige bestanddeelen te voorkomen).

Behalve bij den aanleg van speciale proefvakken zal een dergelijke monsterzending zeer op prijs worden gesteld, waar het betreft asphalteering van noemenswaardige strekkingen op hoofdverkeerswegen, daar deze veelal een doeltreffend studie-object vormen.

Regeneratie van oude asfaltlagen.

Door het N. I. W. V. -bureau werden mededeelingen gedaan over voorloopige proefnemingen in deze richting, die ver-richt werden. Hoewel de duur dezer proeven nog te kort is voor definitieve beoordeeling, bleek toch onder bepaalde omstandigheden (nog goed liggend asfaltdek, dat echter door bros worden barst en scheurt — overwegend autoverkeer) met minimale uitgaven (2-3 ct/m²) door regeneratie een op-merkelijke verbetering van het wegdek bereikbaar te zijn. In voorkomende gevallen kan het bureau der vereeniging ten aanzien van het al dan niet aanbeveling verdienen van deze methode desgewenscht van advies dienen.

Rubberwegen.

Over den stand van het rubberwegen-vraagstuk werd e.e.a. medegedeeld, waaruit bleek, dat dit zich nog niet in een stadium bevindt, waarin beproeving hier te lande op eenigszins ruime schaal gerechtvaardigd voorkomt.

Regeneratie van oude asphaltlagen

Door het N.I.W.V. bureau werden mededeelingen gedaan over voorlopige proefnemen in deze richting die verspreid werden. Hoewel de duur der proeven nog te kort is voor een definitieve beoordeling, bleef toch onder bepaalde omstandigheden (nog goed liggend oppervlak, dat echter niet meer worden kan en reuk - overwegend autoverkeer) met minimale uitgaven (2-3 cent) door toegenomen een opmerkelijke verbetering van het wegdek bereikt te zijn. In voorgaande gevallen kan het bureau der verenging ten aanzien van het al dan niet aanbeveling verdienen van deze methode het gewinst van advies dienen.

Rubberwegen

Over den stand van het rubberwegen-waagen werd een mededeeling, waarin bleek, dat dit nog niet in een aanzienlijk beval, waarin bevestiging hier te lande op eenige plaatsen reeds aanvaardigd voorkomt.