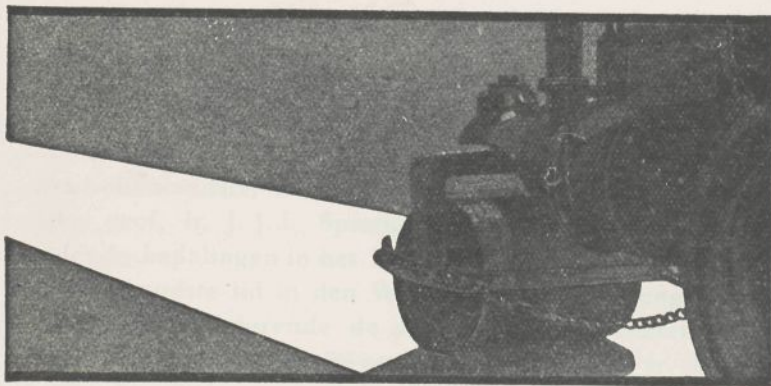


No. 167

3 - 6 - '38

PUBLICATIE
VAN DE
NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING
CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



VERGADERING VAN DEN
WEGENRAAD
No. 11

A.C. NIX & CO. BANDONG

PUBLICATIE

NEERLANDSCH-INDISCH
WISSENSVEREENIGING

VEREENIGING VAN DE
WISSENSVEREENIGING



VEREENIGING VAN DE
WISSENSVEREENIGING

NO. 11

SAMENVATTING VAN HET VERHANDEL- DE IN DE VERGADERING VAN DEN WEGENRAAD OP 8 APRIL 1938.

N. I. W. V.

Verschillende punten inzake het administratief en intern beheer der Vereeniging werden behandeld, n.l. de begrooting voor 1938, de verkiezing van leden van den Wegenraad, een wijziging in de Statuten en het Reglement van het Personeelsfonds, de benoeming der beheerders van dit Fonds, enz.

Voorts werd vastgesteld, dat gedurende de afwezigheid (met buitenlandsch verlof) in '38 en '39 van den ondervoorzitter, prof. ir. J. J. I. Sprenger, hij conform de daarvoor geldende bepalingen in het Reglement zal worden vervangen door het oudste lid in den Wegenraad te Bandoeng, G. van Galen Last. Gedurende de afwezigheid (met buitenlandsch verlof) van den secretaris-penningmeester, jhr. ir. C. Ortt, wordt deze vervangen door den ingenieur der N.I.W.V., ir. R. E. Kerkhoven.

De ontwikkeling van het wegennet op Java.

Daar het thans 25 jaar geleden is, dat het algemeen wegenplan van Java werd vastgesteld (in 1911-'13) en de verbindingen, welke volgens dit plan nog moesten worden aangelegd, in dat tijdsverloop verwezenlijkt zijn, achtte de Wegenraad eenstemmig den tijd gekomen om voor een volgende b.v. weer 25-jarige periode de richtlijnen te trekken, waarnaar de verbetering en uitbouw van het bestaande we-

gennet gestreefd zal moeten worden om dit ook op den duur te laten voldoen aan de eischen van het moderne verkeer.

Daar een vraagstuk van bovenbedoelde importantie en omvang boven het lokaal belang uitgaat, achtte de Wegenraad het wenschelijk, dat dit werk zou worden voorbereid door een commissie, waarin onder leiding van het Dept. van V. en W., de groote wegbeheerders op Java, het D.V.O., en zoo noodig andere belanghebbenden vertegenwoordigd zouden zijn. Tot den Dir. V. en W. is door den Wegenraad het verzoek gericht de tot standkoming van een dergelijke commissie voor dit doel wel te willen bevorderen.

De eigenschappen van cutback-asphalten.

Door den Wegenraad werden in beschouwing genomen de resultaten van onderzoeken in het N.I.W.V.-laboratorium naar de eigenschappen der hier te lande gebruikelijk verkrijgbare cutback-asphalten. Besloten werd deze resultaten te publiceeren, vergezeld van een handleiding omtrent de beteekenis der vermelde getallen en aanwijzingen, hoe daaruit voor het praktisch gebruik conclusies moeten worden getrokken.

De resultaten der N.I.W.V.-proefvakken 1936.

Uitvoerig werden besproken de ervaringen met de proefvakken, die in 1936 door verschillende wegbeheerders in overleg met de N.I.W.V. werden gelegd; hierbij bleek het volgende.

Van de eerste onderzochte werkwijze, spaarzame asphalteering met cutback-asphalten ($1-1\frac{1}{2}$ l/m²) van steenslagwegen ondermatig verkeer, was het aantal proefvakken te klein om daaruit gefundeerde gevolgtrekkingen te maken, terwijl door bijkomstige omstandigheden bovendien op een der proefvakken het resultaat beïnvloed werd. Daar deze werkwijze door verschillende wegbeheerders reeds in niet onbelangrijke mate

is toegepast, werd derhalve besloten om door middel van een door de N.I.W.V. ter zake te houden enquête nadere gegevens hierover te verzamelen.

Van de 2de en 3de werkwijze, t.w. steenslagslijtlagen met mortelvulling, waarbij de vulling resp. bestaat uit kalk-tras (of kalk-roode cement)-specie dan wel soil-stabilizer-mortel werden zorgvuldig de resultaten vergeleken, speciaal met 't oog op de duurzame aanhechting van een asphalthuid aan zulke steenslaglagen. Ten slotte kwam de Wegenraad echter tot de meening, dat de verkregen resultaten voorloopig nog geen openlijke uitspraak van een voorkeur voor een dezer methoden rechtvaardigen, daar hiervoor het aantal proefvakken nog te gering werd geoordeeld. De verkregen resultaten zullen door de leden van den Wegenraad aan de hand van de ervaring ter zake in hun ressorten nader worden beschouwd.

Het aandeel van het motorverkeer in de wegenkosten.

Op verzoek van den voorzitter der Wegverkeers-commissie behandelde de Wegenraad de vraag, welk deel van de totale wegenkosten normaliter voor rekening van het motorverkeer zou moeten komen. De Wegenraad beoordeelde deze vraag uitsluitend van een algemeen technisch-economisch standpunt, zoodat daarbij vanzelfsprekend buiten beschouwing bleef de niet tot de competentie van den Wegenraad vallende beoordeeling, in hoeverre bijzondere omstandigheden het voor de Overheid wenschelijk maken om van den gemeenen technisch-economischen norm af te wijken.

Na langdurige besprekingen werden de volgende conclusies ter zake aangenomen:

- a. De eerste aanlegkosten van wegen, welke nog niet meer dan een zekere minimale verbindingsmogelijkheid scheppen, behooren ten laste van de algemeene middelen te komen.

- b. De wegverbeteringskosten, waaronder mede te verstaan de aanlegkosten van eventueele wegen voor speciaal verkeer, behooren ten laste van het motorverkeer te komen.
- c. Van de totale onderhoudskosten der wegen komt het minimum, dat ook noodig zou zijn om de wegen in bruikbaren toestand te houden als er praktisch geen verkeer over was, ten laste van de algemeene middelen. Dit minimum, waarvan de grootte nader zal worden onderzocht, zou voorloopig op rond f 100 p. km gesteld kunnen worden. Van de rest der onderhoudskosten dient bij de huidige omstandigheden maximum 80-85 % — als globaal algemeen gemiddelde voor geheel Ned.-Indië — door het motorverkeer te worden gedragen.
- d. De kosten van wegverkeerstoezicht en- regeling dienen ten laste van het motorverkeer te komen. Bij den over het algemeen nog weinig ontwikkelden toestand der wegverlichting hier te lande kan deze thans nog niet worden aangemerkt als t.b.v. het snelverkeer dienend en mogen de kosten daarvan dus nog niet ten laste van het motorverkeer worden gebracht.

Aangeteekend zij hierbij dat deze conclusies slechts als voorloopig mogen worden beschouwd, aangezien deze aangelegenheid een bestudeering op breedere basis verdient, dan voorshands daar aan gegeven kan worden.

