

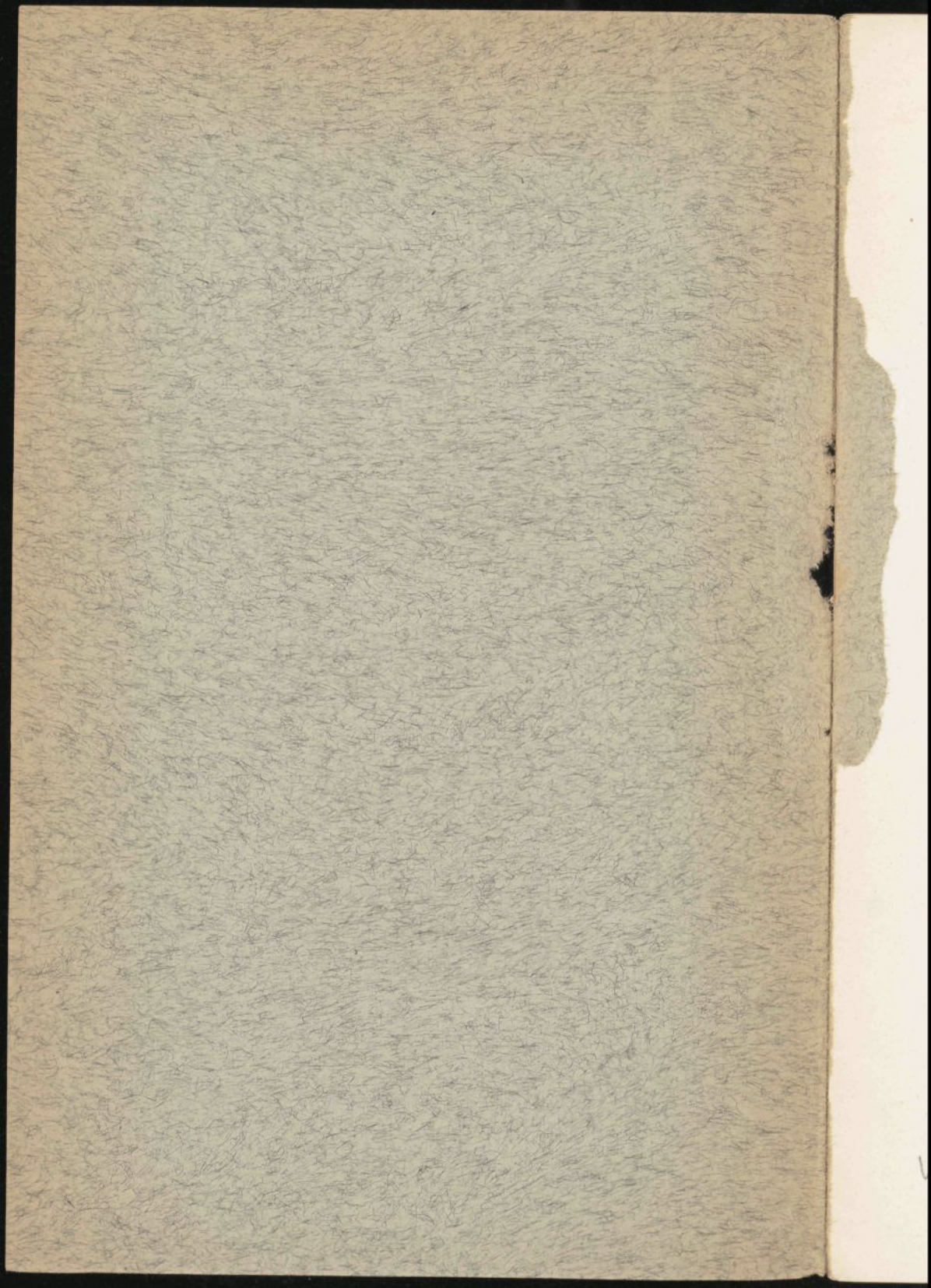
PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

VERSLAG OVER 1925 EN 1926.



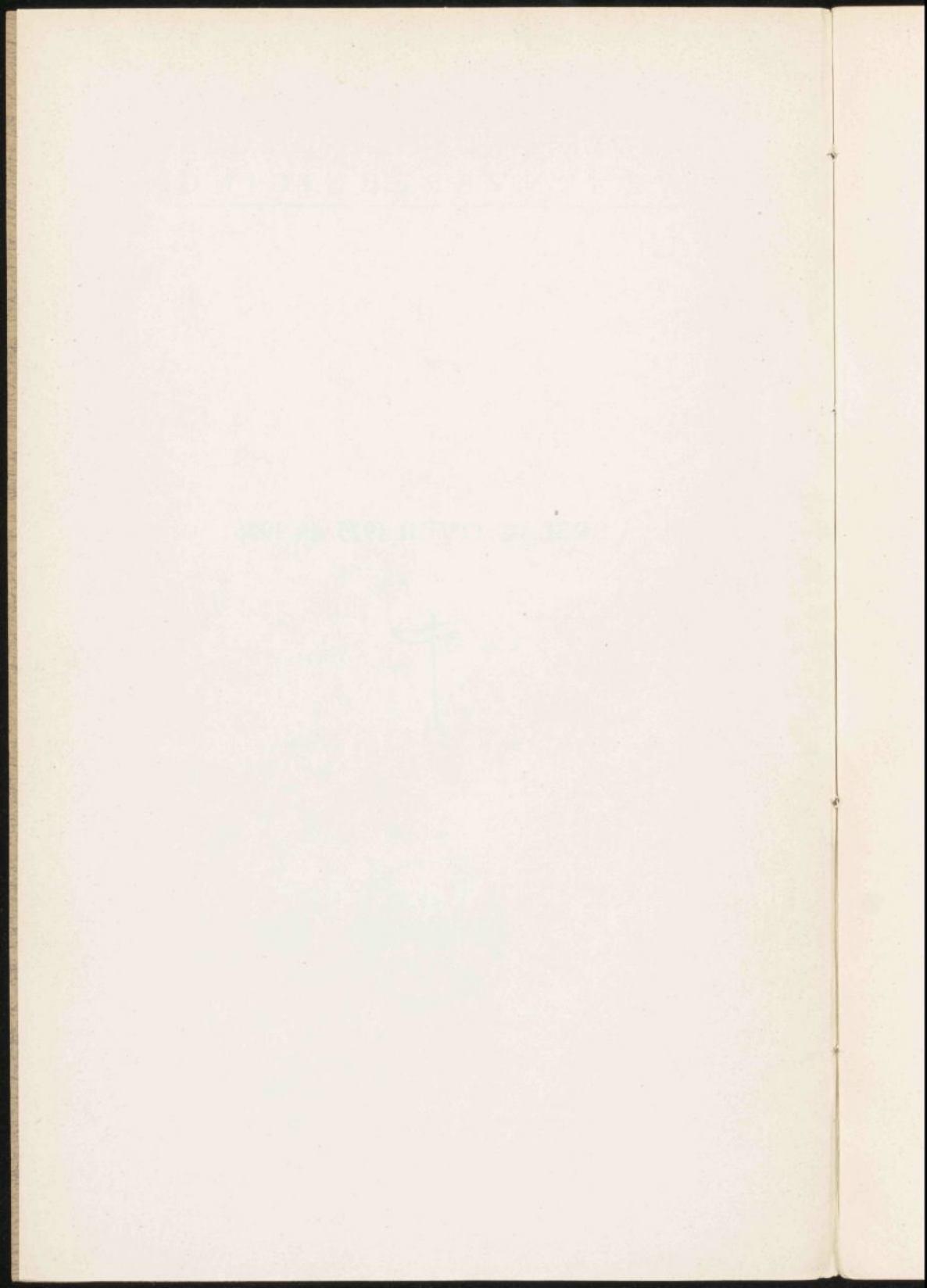


NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

VERSLAG OVER 1925 EN 1926



1005-837



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 (gewonen) weg en tot 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 huidige samenstelling van den Wegenraad is :

Prof. Ir. H. van Breen.	Voorzitter.	} Dag. Bestuur.
Kolonel P.A. van der Burg.	Inspecteur v/h Wapen der Genie.	
Jhr. Ir. C. Ortt.	Secretaris-penningm.	
Prof. Ir. W. H. A. van Alphen de Veer.	Hoofd v/h Laboratorium voor Materiaalonderzoek v/d B.O.W.	
Ir. J. T. Bethe.	Hoofdingenieur in Alg. Dienst der Gemeente Soerabaja.	
Ir. H. Cramer.	Hoofdingenieur. Hoofd v/d Afd. „Bruggen en Wegen” van de B. O. W.	
Ir. F. H. de Freytag.	Hoofdingenieur. Directeur van Gewestelijke Werken „Soera- baja”.	
Ir. A.R.W. Kerkhoven.	Voorzitter v/d Soekaboemische en Rubberplanters Vereeniging.	
Ir. A. H. J. Koreman.	Hoofdingenieur. Directeur van Gemeentewerken „Semarang”.	
J. A. Lagas.	Hoofd v/h Technisch Econo- misch Advies Bureau aan het Dept. van G. B.	
Ir. A. Poldervaart.	Hoofdingenieur-Directeur van Grond- en Woningzaken der Gemeente Bandoeng.	
Kolonel H. J. K. Schuitenvoerder.	Hoofd v/d Topografischen Dienst.	
Ir. H. Wirix.	Hoofdconsul v/d Kon. Vereen. „Java Motor Club”.	
Ir. M. de Wolff.	Hoofdingenieur b/d Provin- cialen Waterstaatsdienst van West-Java.	

BUREAU DER N. I. W. V.

Het bureau der vereeniging is van 1 November, 1924, tot 1 April, 1926, gevestigd geweest ten huize van den secretaris-penningmeester.

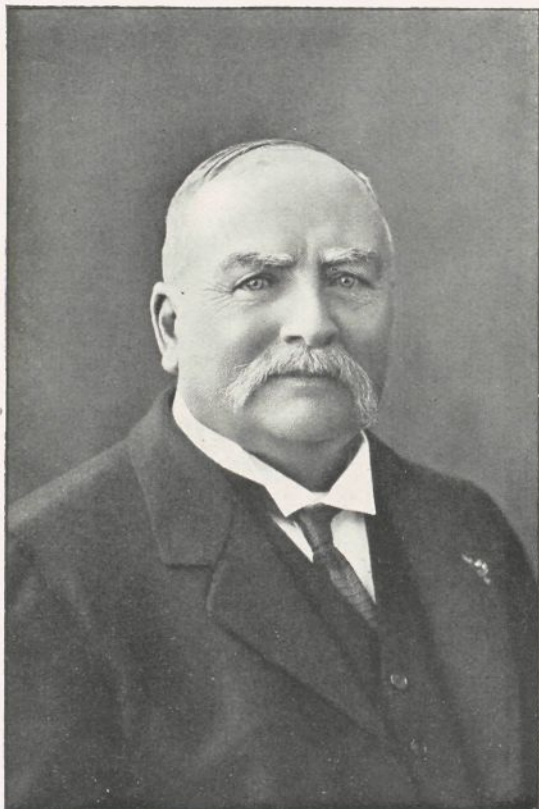
Op 1 April, 1926, is het voorloopig verplaatst naar één der localiteiten in de gebouwen der Technische Hoogeschool te Bandoeng, daartoe welwillend tijdelijk afgestaan.

Personeel in dienst der N. I. W. V.

Tijdelijk ingenieur: Ir. J. M. I. Reitsma.

Klerke-typiste: H. L. Rudolph.

EERELID DER N. I. W. V.



K. A. R. BOSSCHA.

President-Curator der Technische Hoogeschool.

INLEIDING.

In 1923 is door den Heer K. A. R. Bosscha, toenmaals Voorzitter van het College van Directeuren der Technische Hoogeschool, het initiatief genomen tot het houden van een wegencongres.



Dit Congres, gehouden te Bandoeng, van 23-25 Juni, 1924, heeft van alle zijden de warmste belangstelling genoten. Zoo- wel de Overheid als particulieren hebben door daadwerke- lijken steun het Congres ten volle doen slagen.

In de prae-adviezen, welke voor het Congres zijn uitge- bracht, is de wenschelijkheid betoogd, den door het congres aangevangen nuttigen arbeid op wegengebied niet met het beëindigen van het Congres te doen ophouden, maar een permanente organisatie te stichten, die bedoeld werk zoude kunnen voorzetten en uitbreiden, een blijvend contact zoude kunnen vormen tusschen wegbeheerders en weggebruikers onderling.

In zijn openingsrede sprak de Voorzitter van het Congres, Prof. Ir. H. van Breen, dienaangaande als volgt :

„Hier is evenals in het buitenland wel de stelling verkondigd, dat centralisatie den eenigen goeden grondslag vormt voor de oplossing van het veelzijdige wegvraagstuk. Deze stelling is niet aanvaardbaar, voor zoover de strekking er van tegen de werking van met bestaande bestuursvormen

samenhangende organisaties op wegengebied ingaat. Ongetwijfeld echter verdient ze verdediging, zoo die dan nog noodig is, waar de bedoeling er van wijst in de richting, waarlangs met erkenning van- en ondergeschiktmaking aan heerschende bestuursverhoudingen eenheid in het wegbeheer in zijn vollen omvang is te bevorderen en te bereiken. Onder wegbeheer in zijn vollen omvang dan te verstaan zoowel de zorg voor het verkeer over den weg, als voor den aanleg en het onderhoud van den weg”.

„Het buitenland geeft voorbeelden te zien van geslaagde organisaties, die werkzaam zijn in den zin als zoo juist bedoeld. In dien zin hoopt het Congres ook werkzaam te mogen en kunnen zijn. Het staat in dat opzicht aan het begin van een grootendeels nog ongebaanden weg, die geëffend moet worden en gelijktijdig met rassche schreden, hoewel zonder overhaasting, want nauwlettend, moet worden afgelegd.”

„Het congres houdt zoo de kiem in van wat wel genoemd wordt een Wegenraad, waartoe het zich van zelf zal ontplooien, indien het tot nu toe gedane werk in den geest wordt voortgezet en uitgebreid, waarin het is opgevat.”

Het voorstel tot het stichten van een blijvende organisatie werd op het Congres door de talrijke aanwezigen, op verschillende wijzen werkzaam op 't gebied van weg of verkeer, met enthousiasme ontvangen en aangenomen.

Op de sluitingsvergadering van het Congres voerde de Directeur van het Dept. van G.B., Ir. P. A. Roelofsen, het woord en gaf zijn meening ter zake als volgt weer :

„Door dit Congres is toch ongetwijfeld de richting aangegeven, waarin de oplossing van het wegvraagstuk in technisch en technisch-economisch opzicht te vinden is. Dit Congres moet dus worden beschouwd als een goed geslaagd begin van het werk, een eerste stap tot een verder liggend doel”. „Een nog belangrijker resultaat van dit congres dan ik zooeven reeds aanduidde, acht ik het, dat duidelijk tot uiting gekomen is, de wenschelijkheid van een blijvende organisatie tot voortzetting van het door dit congres begonnen werk”.

Ook de toenmalige Voorzitter van de Groep „Ned. Indië”

van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, Ir. M. H. Damme, toonde zijn instemming met wat ten deze bereikt was, door na afloop van het Congres het bestuur geluk te wenschen, mede namens genoemde Groep, „met het in vele opzichten belangrijke resultaat, hetwelk door dit zoo goed geleide congres was verkregen”.

STICHTING DER N.I.W.V.

Het Congresbestuur heeft de ontwerp-statuten der permanente organisatie, de Nederlandsch-Indische Wegenvereniging, opgemaakt. Op 31 October, 1924, is daarop te Bandoeng de oprichtingsvergadering der nieuwe vereniging gehouden, waarbij bedoeld ontwerp werd behandeld en de statuten ten slotte werden vastgesteld. Deze zijn daarna ter goedkeuring aan de Regeering aangeboden, welke hieraan 27 Januari, 1925, bij Gouvernementsbesluit No. 32, haar goedkeuring hechtte.

Na de oprichting heeft het voorloopig bestuur der N.I.W.V., samengesteld uit :

Prof. Ir. H. van Breen, Voorzitter,

Prof. Ir. W. H. A. van Alphen de Veer, lid, en

Jhr. Ir. C. Ortt, Secretaris-Penningm.,

zich tot de Regeering, alsmede tot belanghebbende Overheids-organen en particuliere lichamen gewend met verzoek, om door een jaarlijksche bijdrage van instemming met de nieuw gestichte vereniging te doen blijken en haar arbeid mogelijk te maken. In het betreffende rondschrijven is daarbij uiteengezet, hoe bedoelde financieele steun voor wegbeheerders en -gebruikers geen vermeerdering van lasten zal behoeven te beteekenen, daar het vereenigingswerk kan en zal leiden tot bezuiniging op de uitgaven voor wegaanleg, -onderhoud, -beheer en -gebruik.

Van de Regeering, van verreweg de meeste Locale Ressorten en van verschillende particuliere lichamen mochten toezeggingen van steun worden ontvangen.

Daarop kon het vereenigingswerk worden aangevangen. Het bedoelt voor alles, ondergeschikt blijvende aan en zich richtende naar bestaande en nog te scheppen bestuursverhoudingen : centralisatie en coördinatie van wetenschappelijke studie en proefondervindelijk onderzoek ten dienste van het werk der door de „Decentralisatie” gescheiden organen op wegen- en verkeersgebied.

Zoo, als centrale organisatie, staat de N.I.W.V. met uit het buitenland verkregen en hier te lande verzamelde gegevens, alle belanghebbenden ten dienste.

Ze verspreidt sinds bijna één jaar driemaal per maand „Korte overzichten van de vakliteratuur”, waardoor wegbeheerders en -gebruikers in staat zijn gesteld om op gemakkelijke wijze, met belangrijke kosten- en tijdsbesparing, kennis te nemen van wat op hun gebied wordt gepubliceerd, van de voorde- ringen der techniek op hun gebied. En ze geeft wegbeheer- ders en -gebruikers voortdurend adviezen op grond van praktische ervaring en diepgaande studie. De samenstelling van den Wegenraad, waarin zitting hebben: ambtenaren zoowel als particulieren, vertegenwoordigers van het Gou- vernement naast die van Locale Ressorten, vooraanstaande personen op technisch en economisch gebied, is een waarborg, dat bij de Vereeniging aanhangig gemaakte vraagstukken veelzijdig gezien worden. Daarbij maakt de outilleering van het N. I. W. V.- bureau en de samenwerking met het in de onmiddellijke nabijheid gevestigde „Laboratorium voor Ma- teriaalonderzoek” het mogelijk de te behandelen stof grondig te onderzoeken. Ter zake zij verwezen naar de onderschei- dene, later in dit verslag te noemen, publicaties der N. I. W. V.

.

Niet onopgemerkt blijve hier, dat voren in 't kort aange- geven, omvangrijke en verantwoordelijke arbeid door het bestuur geheel belangeloos wordt verricht, gedragen door de overtuiging, dat het daarmee een groot algemeen belang dient.

BESTUURSWISSELINGEN.

In Maart, 1926, zag Kolonel L. F. van Gent zich door vertrek naar Holland gedwongen zijn lidmaatschap van den Wegenraad neder te leggen, en in Mei, 1926, moest Ir. A. de Mooy om dezelfde reden zich uit het bestuur terugtrekken. In de daardoor opengevallen plaatsen werden gekozen: Kolonel H. J. K. Schuitenvoerder en de Heer J. A. Lagas.

In October, 1926, trad Generaal-Majoor C. J. de Bruyn uit het bestuur, eveneens wegens vertrek naar het moederland. Het is een voorrecht te kunnen vermelden, dat hierdoor echter de N. I. W. V. den steun van Generaal de Bruyn niet geheel heeft behoeven te missen, maar dat hij zich op verzoek van den Wegenraad beschikbaar heeft gesteld om als vertegenwoordiger der vereeniging in Nederland op te treden om aldus den band met belangstellenden in het moederland en in het bijzonder met de Nederlandsche zuster-vereeniging nauwer aan te halen.

In de plaats van Generaal de Bruyn nam Kolonel P. A. van der Burg zitting in den Wegenraad en in het Dag. Bestuur der Vereeniging.

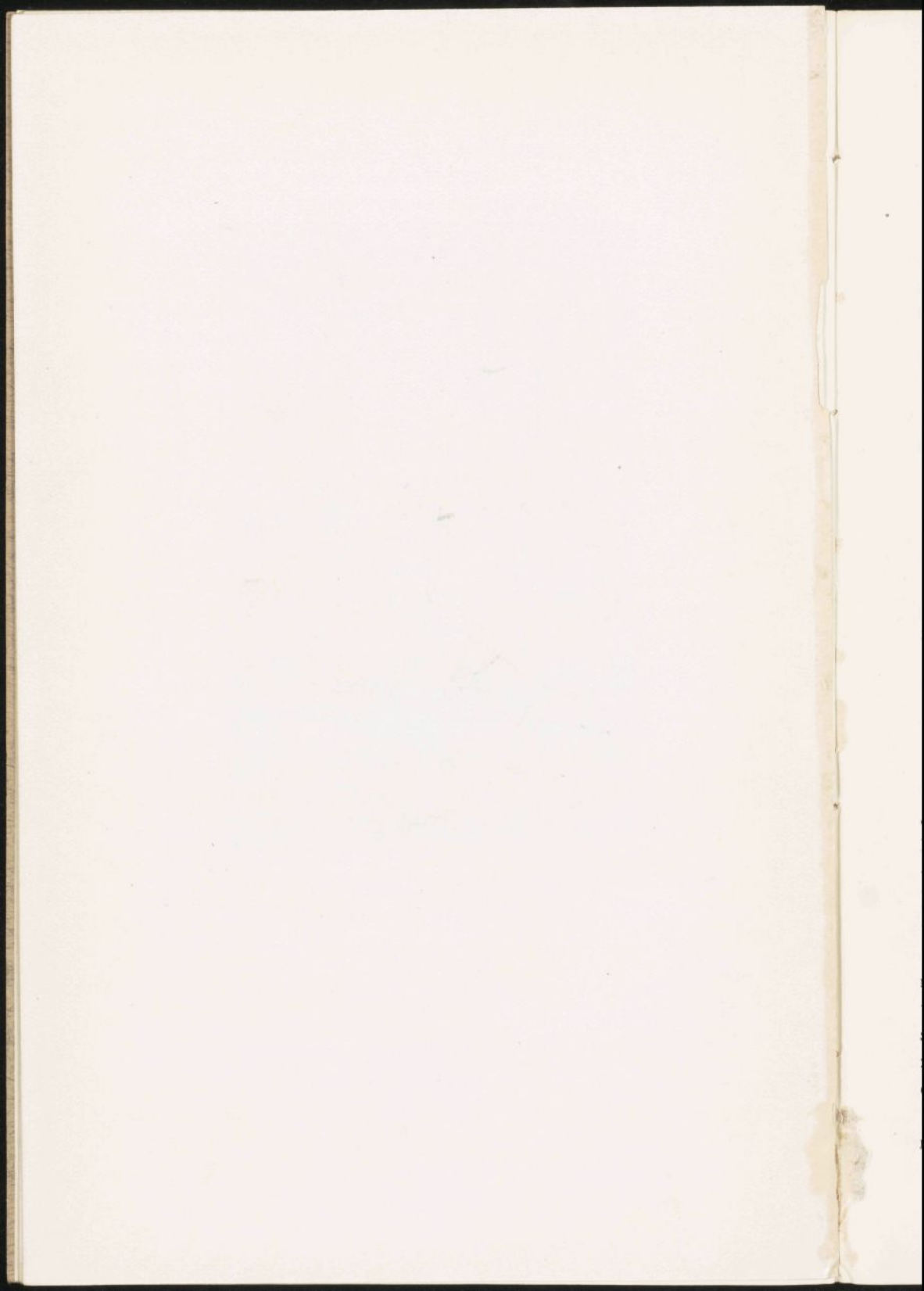
VERTEGENWOORDIGER IN HOLLAND
DER N. I. W. V.



Foto H. Bodom.

Generaal-Majoor C. J. DE BRUYN.

Oud-ondervoorzitter der N. I. W. V.



VERGADERINGEN.

De eerste algemeene vergadering der N. I. W. V., gehouden 15 Juni, 1925, te Bandoeng, heeft het huishoudelijk reglement der Vereeniging vastgesteld, de leden van den Wegenraad gekozen en het eerste werkplan der Vereeniging opgemaakt.

Daar reeds een aanzienlijk deel van 1925 verstreken was, achtte de vergadering het gewenscht een werkplan op te maken voor de jaren 1925 en 1926 gezamenlijk, eensdeels, omdat eenige van de op het werkplan gebrachte punten een langdurig onderzoek vereischten, anderdeels, omdat het in den aanvang met oprichtingswerkzaamheden belaste Bureau der N. I. W. V., dat naast den secretaris nog over geen hulpkrachten beschikte, in den gedurende 1925 resterenden tijd het aangegeven werk niet grondig zoude kunnen verrichten.

Dit is de reden, dat thans voor het eerst een verslag verschijnt over het vereenigingswerk.

.

Op de tweede algemeene vergadering, gehouden op 11 Mei, 1926, te Bandoeng, kon de Voorzitter met vreugde constateeren, dat het N. I. W. V.-werk, het vorige jaar zeer bescheiden aangevangen, duidelijke teekenen van vooruitgang vertoonde. Een en ander was te danken aan den steun der Regeering, van de Locale Ressorten en van belangstellende particuliere maatschappijen, waarvoor oprechte dank paste. De Voorzitter waarschuwde echter, dat deze dankbaarheid niet mocht leiden tot tevredenheid met den bereikten omvang van het vereenigingswerk. Hij hoopte, dat dit integendeel spoedig zoude kunnen worden uitgebreid tot buiten de grenzen, waarbinnen het Wegencongres zich had moeten beperken en de Wegenvereeniging zich nog had moeten terughouden. De vergadering behandelde het door den Wegenraad opgemaakte ontwerp-werkplan voor 1927 (en volgende jaren) en

keurde dit goed. Daarna hield Ir. J. T. Bethe een voordracht over : „asphaltbeton“, welke door de aanwezigen met belangstelling gevolgd werd en naar aanleiding waarvan den spreker velerlei vragen uit de vergadering werden gedaan, die hem aanleiding gaven op verschillende punten nog nader in te gaan. Na afloop van deze voordracht bezichtigde de vergadering de in het „laboratorium voor Materiaalonderzoek“ voor de Vereeniging ondernomen proeven onder leiding van Prof. Ir. W.H.A. van Alphen de Veer, die na een kort inleidend woord, een gedetailleerden uitleg van zaken gaf.

Ook het praktijk-laboratorium der N.I.W.V. werd bezichtigd, waarbij door Jhr. Ir. C. Ortt een en ander werd medegedeeld over de aldaar onder zijn leiding genomen proeven.

Ten slotte hield Ir. A. Poldervaart een voordracht over : „het normaal dwarsprofiel van wegen“, welke door de vergadering opmerksaam werd aangehoord en waarna zich een levendige gedachtenwisseling ontwikkelde, die den inleider er toe bewoog, nog op verschillende punten zijn meening nader toe te lichten en te preciseeren.

.

De derde algemeene vergadering zal gehouden worden ten tijde van de Bandoengsche Jaarbeurs en Hygiëne-tentoonstelling in Juni, 1927.

VEREENIGINGSWERK.

A. Proeven.

De door de N.I.W.V. ondernomen proeven worden onderscheiden in laboratorium- en praktijkproeven.

De laboratoriumproeven worden voor de Vereeniging verricht door het „Laboratorium voor Materiaalonderzoek van de B.O.W.”

De praktijkproeven worden verricht door eigen personeel der Vereeniging in een daartoe ingericht praktijklaboratorium, of wordt daarvoor de medewerking ingeroepen van eenigen technischen dienst, om zoo in staat te zijn de proef in kwestie op den openbaren verkeersweg te nemen.

Voor het eenvoudige praktijklaboratorium, metende 4×12 m., is voorloopig plaatsruimte gevonden bij de Technische Hoogeschool.

1/ *Laboratoriumproeven.*

Bij het werkplan 1925/1926 werden de volgende laboratoriumproeven in uitzicht gesteld:

„Onderzoekingen naar de vergrooting van den weerstand tegen stootwerking en afslijting van steenachtig wegverhardingsmateriaal door afdekking en binding met verschillende bitumineuze stoffen, bitumina, silicaten, enz.”

De bedoeling was na te gaan in hoeverre wegverhardingen, samengesteld uit minerale stoffen, welke een betrekkelijk geringe taaiheid en hardheid bezitten—z.g. zwakke, niet-monolitische verhardingen—door teer, asphalt, waterglas, enz. te verbeteren zijn, voor wat betreft den weerstand tegen daarop onder het verkeer uitgeoefende krachten.

„Ten einde toevallige omstandigheden, welke de resultaten der proeven zouden kunnen beïnvloeden, zooveel mogelijk te vermijden, werd besloten van de bij het onderzoek te bezigen minerale stoffen vrij groote hoeveelheden aan te schaffen en op het laboratorium passend verhardingsmateriaal hiervan te vervaardigen.

De eigenschappen van vorenbedoelde minerale stoffen werden vooraf nauwkeurig onderzocht als ook die van de te gebruiken

bindmiddelen. De uit deze materialen samengestelde verhardingsproefstukken zijn onderworpen aan :

- a/ drukproeven in een cylinder ;
- b/ afslijtproeven volgens Bauschinger ; en
- c/ val- of schokproeven.

De resultaten van de onderzoeken in kwestie, welke ultimo 1926 zijn beëindigd, zullen binnenkort in een N.I.W.V.-publicatie volledig worden weergegeven.

Daarop vooruitlopende, kan hier reeds worden medegedeeld, dat dit wetenschappelijk pionierswerk zeer belangrijke, voor de praktijk waardevolle, positieve resultaten heeft opgeleverd.

2/ *Praktijkproeven.*

Ten einde naast de door toepassing van speciale dek- en bindmiddelen te verkrijgen verbetering t.o.v. mechanische (verkeers-)invloeden, ook te kunnen bepalen die t.o.v. klimatologische invloeden, was als eerste praktijkproef in het werkplan 1925/1926 opgenomen:

„Onderzoeken naar de verbetering van den weerstand tegen uit- en afspoeling van wegverhardingen, samengesteld uit verschillende minerale stoffen, door afdekking met verschillende bitumineuze stoffen, bitumina, silicaten enz.”

Voor deze proeven werden in het praktijklaboratorium 17 proefvakken aangelegd, waarvan de verharding met verschillende dek- en bindmiddelen werd behandeld. De proefvakken werden zoo gedurende geruimen tijd aan een kunstmatigen, sterken „regen” blootgesteld en de hierdoor veroorzaakte degradatie onderling en met die van een niet behandeld proefvak vergeleken.

De volledige resultaten der onderwerpelijke proeven zijn in de N.I.W.V.-publicatie No. 31 weergegeven.

De conclusies, welke op grond hiervan konden worden opgesteld, luiden :

- a/ Uitspoeling tast een niet-monolitische verharding ernstig aan—na een tropischen slagregen van beteekenis ligt deze los, met een min of meer oneffen rijvlak, om dan verder onder het verkeer uiteengewerkt te worden, waarmede de algeheele degradatie is ingezet.

e verhar-

e, welke
I.W.V.-

egedeeld,
ke, voor
geleverd.

dek- en
hanische
klimato-
et werk-

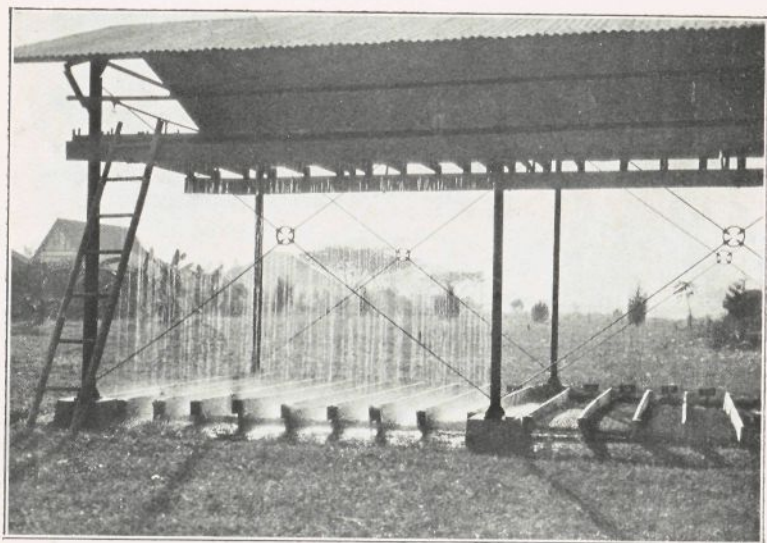
eerstand
ngesteld
het ver-

rium 17
verschil-
fvakken
natigen,
orzaakte
handeld

en zijn

en op-

ernstig
gt deze
verder
ede de



De „regen-installatie” in werking.

b/ Aan afspoeling kan door een niet-monolitische verharding vrij goed weerstand worden geboden, indien de stroomsnelheid van het water binnen redelijke grenzen blijft, m.a.w. de helling der verharding niet groot is.

c/ Door binding van een kalksteen-slijtlaag met waterglas kan afspoeling daarvan geheel en uitspoeling grootendeels voorkomen worden.

d/ Een teer- of asfalthuid beschermt een daarvan voorziene niet-monolitische verharding afdoende, *praktisch voorgoed*, tegen uit- en afspoeling en zoo tegen verdere uiteenwerking onder het verkeer, dat dan durend een dicht en min of meer effen rijvlak treft.

e/ Met het oog op het gevaar van tot colloïdale fijnheid geraken van het indek-materiaal op geasphalteerde verhardingen, — hetgeen bij weinig begane wegen tot beschadiging van de asfalthuid kan leiden, — is het geboden als indek-materiaal harde en niet te fijne minerale stof te bezigen, wat te doen trouwens onder alle omstandigheden aanbeveling verdient.

Bijgaande foto geeft een beeld van de in werking zijnde „regen-installatie”.

.
Verder werden gedaan :

„Proefnemingen met niet op temperatuur gehouden teer- en asfaltbeton (z.g. koud asphalt) voor slijtlagen van wegverhardingen”.

Deze proeven zijn in samenwerking met den Dienst van Gemeentewerken van Soerabaja en onder leiding van Ir.J.T. Bethe ondernomen, hebben echter nog niet tot voor de praktijk bruikbare resultaten geleid, als de vereenigingspublicatie No. 33 vermeldt.

.
Ten slotte heeft nog een onderzoek plaats gehad ter voorbereiding van de in het werkplan voor 1927 opgenomen praktijkproeven No. 1 en 2: „Bepaling van de noodige dikte van (onderlagen van) verhardingen op goeden grondslag, welke onder verkeerslasten van verschillende grootten moeten stand

houden" en „Onderzoek naar de drukoverbrenging door verschillend begrensde verhardingen”.

De bedoeling van de voorloopige proef was na te gaan:
a/ of met een eenvoudige, weinig kostbare installatie voldoende drukproeven op verhardingsvakken kunnen worden genomen;

b/ welke behoorlijk te verifiëren metingen (aflezingen) bij bedoelde proeven te verrichten zijn, om daaruit de gewenschte gegevens te kunnen berekenen; en

c/ welke de aan de gebezigde, voorloopige beproevingsmethode en proefinstallatie aan te brengen wijzigingen en verbeteringen zijn.

Op grond van de resultaten van dit onderzoek is de gang van werkzaamheden, te volgen bij de definitieve proef, uitgestippeld kunnen worden. Hiervoor wordt verwezen naar de vereenigingspublicatie No. 27, waarin een en ander uitvoerig is toegelicht.

De gereproduceerde foto geeft een afbeelding der bij het voorloopig onderzoek gebezigde drukinstallatie.

B. Publicaties.

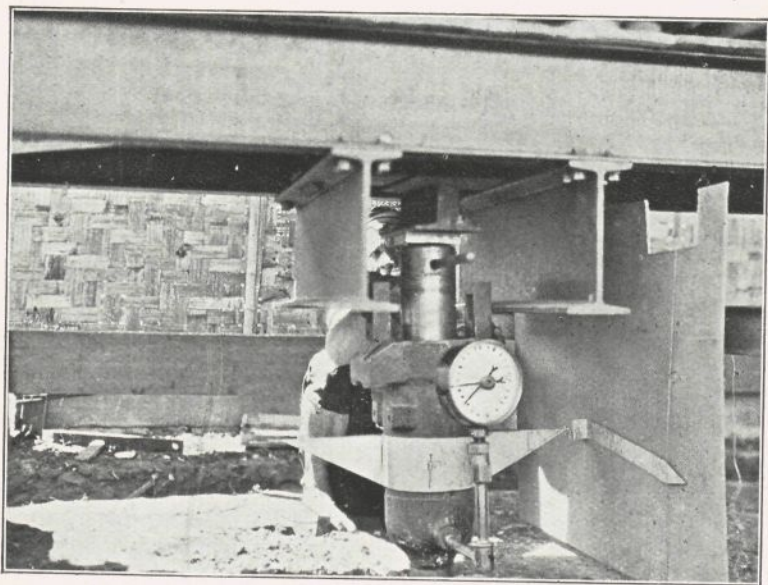
Door de N. I. W. V. werden gedurende 1925 en 1926 een groot aantal publicaties verspreid.

Alvorens deze nader te noemen, moge hier het een en ander worden medegedeeld over de aanleiding tot en de samenstelling van deze publicaties.

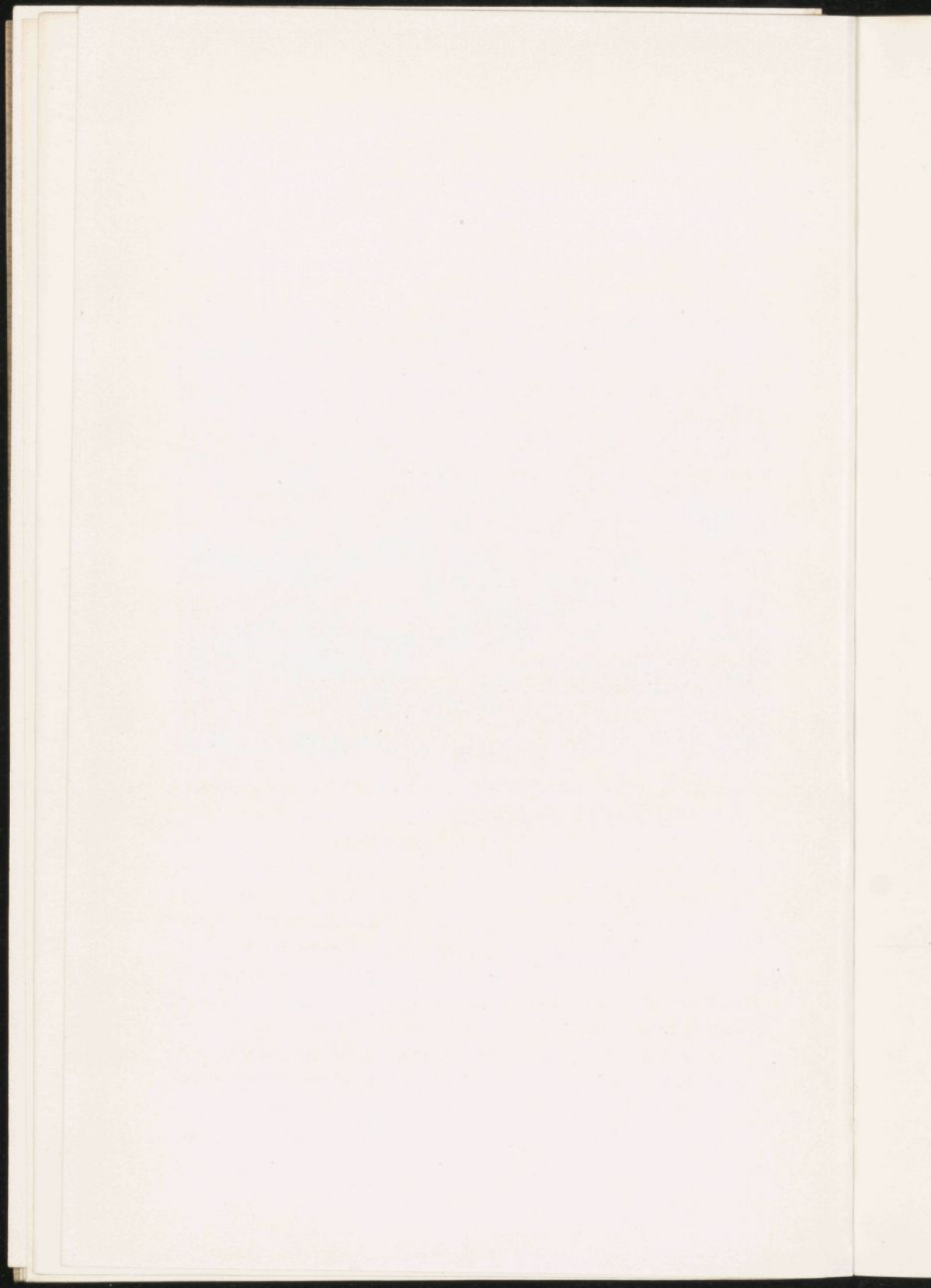
Sinds het bestaan der N. I. W. V. ontving het Dag. Bestuur vele vragen op wegengebied.

Vragen van eenvoudigen aard werden aanstonds door het Dag. Bestuur beantwoord, vragen van meer beteekenis eerst na raadpleging van den Wegenraad.

Daar verscheidene gestelde vragen, daarop gegeven antwoorden en naar aanleiding daarvan gemaakte opmerkingen van algemeen belang waren te achten, meende het Dag. Bestuur over te moeten gaan tot bekendstelling daarvan in ruimen kring, zoo dus de aandacht vestigende op zich in de praktijk voordoende vraagstukken, welker veelzijdige bestudeering



Drukinstallatie in gebruik.



alleen tot een goede oplossing kan leiden, en aan de resultaten van den arbeid der vereeniging meerdere bekendheid gevende.

Aldus ontstonden de N. I. W. V.-publicaties, getiteld „Vragen en opmerkingen uit de Praktijk”.

Van bedoelde publicaties bevat, voor zoover het op „Vragen” gegeven antwoorden betreft:

No. 1: mededeelingen over het verwerken van stuiftras in asfaltbeton; en

No. 2: gegevens over Amerikaansche standaard-zeven voor de mechanische analyse van minerale stoffen;

No. 3: inzichten over de doeltreffendheid van maatregelen tegen den hinder van (auto)schijnwerpers;

No. 4: overwegingen, geldend bij de keuze tusschen teer en asfalt voor de vastlegging van slijtlagen;

No. 5: opmerkingen over den invloed van het verkeer op de wegslijtage;

No. 6: een overzicht van hetgeen bekend is over de verwerking van waterglas in wegverhardingen, met 't oog op de mogelijkheid van toepassing van dit materiaal hier te lande; en

No. 7: aanwijzingen met betrekking tot den tijd, gedurende welken indekmateriaal op een nieuw aangebrachte asfalthuid moet worden gelaten.

De „Opmerkingen” betreffen in:

No. 1: het gebruik van baksteen voor onderlagen van grind- of steenslagverhardingen; en

No. 2: de minimum temperatuurgrens voor het smeltpunt van asfalt.

Bij de beschrijving der stichting van de N. I. W. V. hierboven is reeds gewezen op het groote voordeel der „Korte Overzichten van de Vakliteratuur”, welke de Vereeniging uitgeeft. Deze publicaties verschijnen driemaal per maand en geven elk in een tiental korte verhandelingen het belangrijkste uit de vakpers weer.

Ten einde het nut van deze publicaties te vergrooten, zijn zij zóódanig ingericht, dat de één blad beslaande artikelen gemakkelijk uit den omslag kunnen worden losgenomen en naar de onderscheiden hoofden en onderhoofden kunnen worden

gerangschikt om een steeds volledig blijvend, losbladig register te vormen, hetwelk den bezitter met een oogopslag doet overzien, wat over een bepaald onderwerp in den afgelopen tijd is gepubliceerd.

Voorts zijn in de tweede helft van 1926 advertenties hierin opgenomen, waardoor de belangstelling in de literatuuroverzichten, waarvan hier sprake is, nog meer is gestegen, terwijl zoo voor fabrikanten en handelaren in wegmateriaal en -materieel een waardevolle gelegenheid is geschapen om hun producten onder de aandacht van alle belanghebbenden te brengen.

„Last not least” zijn en worden er door den Wegenraad tal van onderwerpen, den weg en het verkeer betreffende, in studie genomen, waarvan de vruchten in even zoovele publicaties zijn neergelegd.

Belangstelling voor materiaalkeuring en -verwerking in verschillende soorten wegverhardingen, o.a. gebleken uit de vele desbetreffende vragen, gericht tot het Dag. Bestuur, brachten den Wegenraad er toe op dit gebied voorschriften samen te stellen en te verspreiden. Genoemd worden in dit verband :

Publ. No. 25 : „Aan minerale stoffen voor wegverhardingen te stellen eischen”.

In deze publicatie wordt eerst een overzicht gegeven der betrokken standaard-beproevingsmethoden. Daarna wordt voor elk der drie hoofdgroepen van materialen, t.w. steen, zand, en klei nagegaan, welke resultaten, onderzoeken, als beschreven, moeten opleveren, willen die materialen geschikt zijn voor gebruik in onderlagen, slijtlagen en bestratingen. *Publ. No. 28* : „Aan teer en asphalt voor wegverhardingen te stellen eischen” (I.T.A.E. 1926).

Hierin worden eischen genoemd, welke de N. I. W. V., na overleg met laboratorium en producent, aan asphalt en teer voor wegdoeleinden meent te moeten stellen.

Zoo is tot een norm gekomen, welke door gebruikers en leveranciers van teer en asphalt met gerustheid kan worden aanvaard bij de beoordeeling van geleverd c.q. te leveren materiaal. *Publ. No. 11* : „Aanleg, onderhoud en herstel van grind- en steenslagverhardingen”.

Aangezien nog vele wegen in Indië zijn of worden voorzien van eenvoudige grind- of steenslagverhardingen, niet 't minst in afgelegen streken, waar deskundige voorlichting op wegengebied schaarsch is, bestond er aan deze handleiding groote behoefte.

Op eenvoudige wijze zijn hierin de bij dergelijke verhardingen uit te voeren werkzaamheden beschreven met vermelding van menig detail, waaraan speciaal hier te lande aandacht moet worden geschonken.

Publ. No. 6: „Oppervlakte-asphalteering van wegverhardingen”.

Deze leidraad is door de N.I.W.V. samengesteld ter voldoening aan veler verlangen, tegenover het Dag. Bestuur geuit.

Waar men zich bij de verbetering van het uitgestrekte net van wegen in Indië, althans voorloopig, zal moeten bepalen tot afdekking der verharding met een weinig kostbare huid, was algemeene voorlichting over de bij asphalteering te volgen werkwijze en te nemen voorzorgen, als de publicatie in kwestie geeft, stellig alleszins van belang.

Publ. No. 24: „Asphaltsteenslag-slijtlagen”.

Met het doel ook kennis te verspreiden, aangaande de meer duurzame asphalt-slijtlagen, tot het leggen waarvan meer en meer wordt overgegaan bij verbetering der verharding van drukbegane wegen, zag deze publicatie het licht. Ze is te beschouwen als de eerste van een reeks mededeelingen over vorengenoemde wegconstructies.

Een rijke bron van materiaal voor publicaties leverde verder de verwerking der resultaten van door de N.I.W.V. in Indië zoowel als in het buitenland gehouden enquêtes.

Hieraan zijn te danken:

Publ. No. 7: „Het zandbed en de onderlaag van een wegverharding”.

In deze brochure zijn nader uitgewerkt de tevoren door het Wegencongres in verschillende conclusies neergelegde meeningen, betreffende de doelmatigheid van verschillende materialen voor onderlagen van verhardingen.

En hierin zijn de omstandigheden kunnen worden gewezen, waaronder veelal met voordeel onder de verharding een zandbed is toe te passen.

Publ. No. 8: „De dynamische verkeerslast”.

Reeds het Wegencongres gaf in één zijner conclusies aan, dat voor het beoordeelen van de door voertuigen op verhardingen uitgeoefende maximum drukkrachten het gewicht van voertuig met lading behoort te worden vermenigvuldigd met een passenden schokcoëfficiënt, daar de dynamische werking van het voertuig (in beweging) op een verharding grooter, soms vele malen grooter is dan de statische druk daarvan (in rust) op den weg — de dynamische last bedraagt gemiddeld 2 tot 3, in uitzonderingsgevallen wel 7 tot 8 maal zoo veel als de statische.

Ten einde meer bekendheid aan dit zoo belangrijke punt te geven, is hieraan een publicatie gewijd, waarin de gevolgde werkwijzen bij en de belangrijkste resultaten van het onderzoek ter zake, ingesteld door het Amerikaansche „Bureau of Public Roads” beschreven zijn. Zooals bekend, staan de onderzoekingen van genoemd buitenlandsch bureau aan de spits van wat op dit gebied is verricht.

Publ. No. 9: „De grondslag eener wegverharding”.

Het was den Wegenraad bekend, dat in vele gevallen degradatie eener verharding aan overschatting van de draagkracht van den grondslag moest worden geweten en herstel dus niet uitsluitend gezocht mocht worden, wat wel gedaan werd, in het weder in den oorspronkelijken toestand brengen der verharding, doch in de eerste plaats gevonden moest worden in verbetering van den grondslag.

In de hier genoemde publicatie is deze kwestie belicht en zijn praktische aanwijzingen omtrent het vooraf in te stellen onderzoek naar de draagkracht van grond gegeven, ontleend aan door bovengenoemd Amerikaansch Wegenbureau te onzer beschikking gestelde gegevens.

Publ. No. 13: „Gladheid van teer- en asphaltwegen”.

Daar hier te lande het verkeer in fysieke tractie een belangrijk deel vormt en mogelijk zal blijven vormen van alle transport over den gewonen weg, stelt de N. I. W. V.

groot belang in den tegengang van het teer- en asphaltwegen aanklevende bezwaar van te groote gladheid, dat overigens ook een hinder voor het verkeer in mechanische tractie kan zijn. Zij heeft zich ter zake tot de toonaangevende organisaties op wegengebied in Nederland en in het buitenland gericht en de uit deze landen ontvangen mededeelingen en rapporten in haar publicatie No. 13 onverkort weergegeven.

Gemakshalve is hierbij het essentieele uit de ontvangen rapporten in het kort samengevat.

Publ. No. 20: „Financieel resultaat van oppervlakte-asphalteering”

Om een overzicht te verkrijgen van de financieele zijde van wegverbetering door asphalteering, heeft de N.I.W.V. bij wegbeheerders hier te lande een enquête ingesteld, waarvan de resultaten in publicatie No. 20 vermeld zijn.

Op grond van deze resultaten zijn enkele belangrijke voorloopige conclusies, betreffende de toepassing van oppervlakte-asphalteering, getrokken kunnen worden.

Publ. No. 21: „De grobak als wegvernieler”

Deze publicatie bevat de resultaten van een onder wegbeheerders hier te lande gehouden enquête naar de aan de wegen door het grobakverkeer toegebrachte schade, welke oorzaak is van vele klachten, aan het Dag. Bestuur der N.I.W.V. ter oore gekomen.

Op grond van het verzamelde konden verschillende aanbevelingen gedaan worden m.b.t. de aan het grobakverkeer te stellen (voertuig)eischen en de voor dit verkeer beschikbaar te stellen weggedeelten.

Publ. No. 30: „De vrachtauto als wegvernieler”

De met de ontwikkeling van het motorverkeer toenemende verzwaring van het wegenonderhoud, heeft de N.I.W.V. er toe geleid praktijkgegevens te verzamelen, aan de hand waarvan voorschriften waren te ontwerpen ter voorkoming c.q. tot tegengang van een overmatig weggebruik in mechanische tractie.

De antwoorden, welke op de hiervoor gestelde enquêtevragen ontvangen werden, zijn in bovenbedoelde publicatie verwerkt, eensdeels bestaande bepalingen aangevende en

daarnaast bevattende de door den Wegenraad wenschelijk geachte voorschriften op het gebruik van vrachtauto's.

Min of meer op zich zelve staan :

Publ. No. 5 en 14 : „Wegboomen No. 1” en „Wegboomen No. 2”.

Verschillende tot het Dag. Bestuur der N.I.W.V. gerichte vragen over wegbeplanting gaven aanleiding tot deze publicaties.

Aanvankelijk werden hierin alleen verwerkt een door den Directeur van het Proefstation voor het Boschwezen uitgebracht advies ter zake en de mededeelingen, over dit onderwerp, in het tijdschrift „Teijsmannia” door den Hortulanus van 's Lands Plantentuin, den Heer H. J. Wigman, gedaan. Daar echter de behoefte bleek te bestaan aan meer volledige voorlichting op dit gebied, verzocht het Dag. Bestuur hiervoor de medewerking van den Heer H. J. Wigman.

Dank zij deze medewerking, is een geïllustreerde handleiding kunnen worden uitgegeven, die een schat van gegevens bevat t.b.v. het kweken, planten en verzorgen van wegboomen, en verder een beschrijving van de hier te lande voor wegbeplanting in aanmerking komende boomsoorten.

Nevenstaande reproductie geeft een denkbeeld van de wijze, waarop de illustratie der tweede publicatie is verzorgd.

In de ten slotte hier genoemde publicaties vestigde de N.I.W.V. de aandacht op verschillende belangrijke gebeurtenissen op wegen- (en verkeers-) gebied in het buitenland.

Publ. No. 3 : „Internationaal Wegencongres No. 1”, noemt de op het in 1926 te Milaan gehouden 5de Internationale Wegencongres behandelde onderwerpen.

Publ. No. 12 : „Internationaal Wegencongres No. 2”, verstrekt nadere, uit Europa ontvangen gedetailleerde inlichtingen over de tijdens het congres gehouden internationale wegententoonstelling.

Publ. No. 16 : „Internationaal Wegencongres No. 3”, stelt het volledige Congresprogramma bekend.

Publ. No. 23 en 26 : „Internationaal Wegencongres No. 4 en 5”, houden een resumé in van de volledige prae-adviezen, welke voor het Congres zijn uitgebracht.

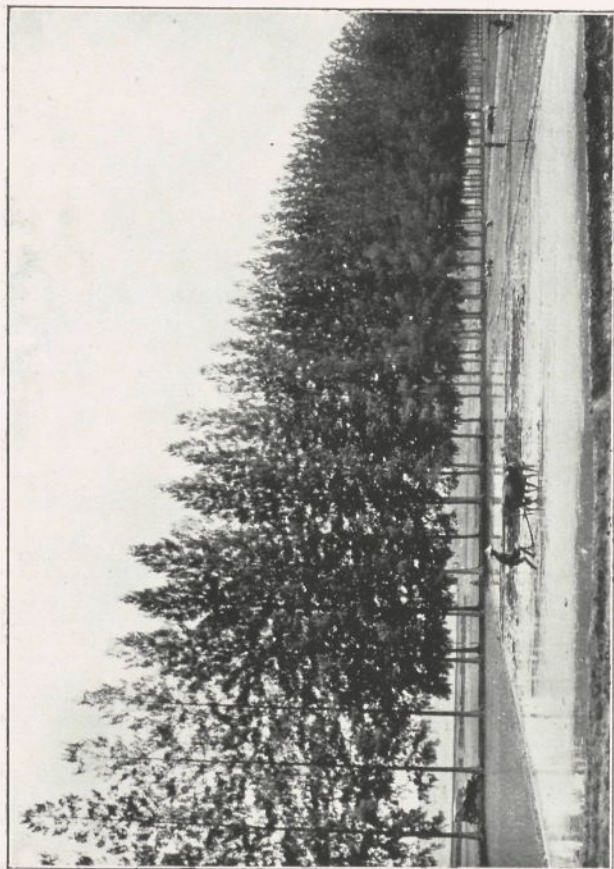
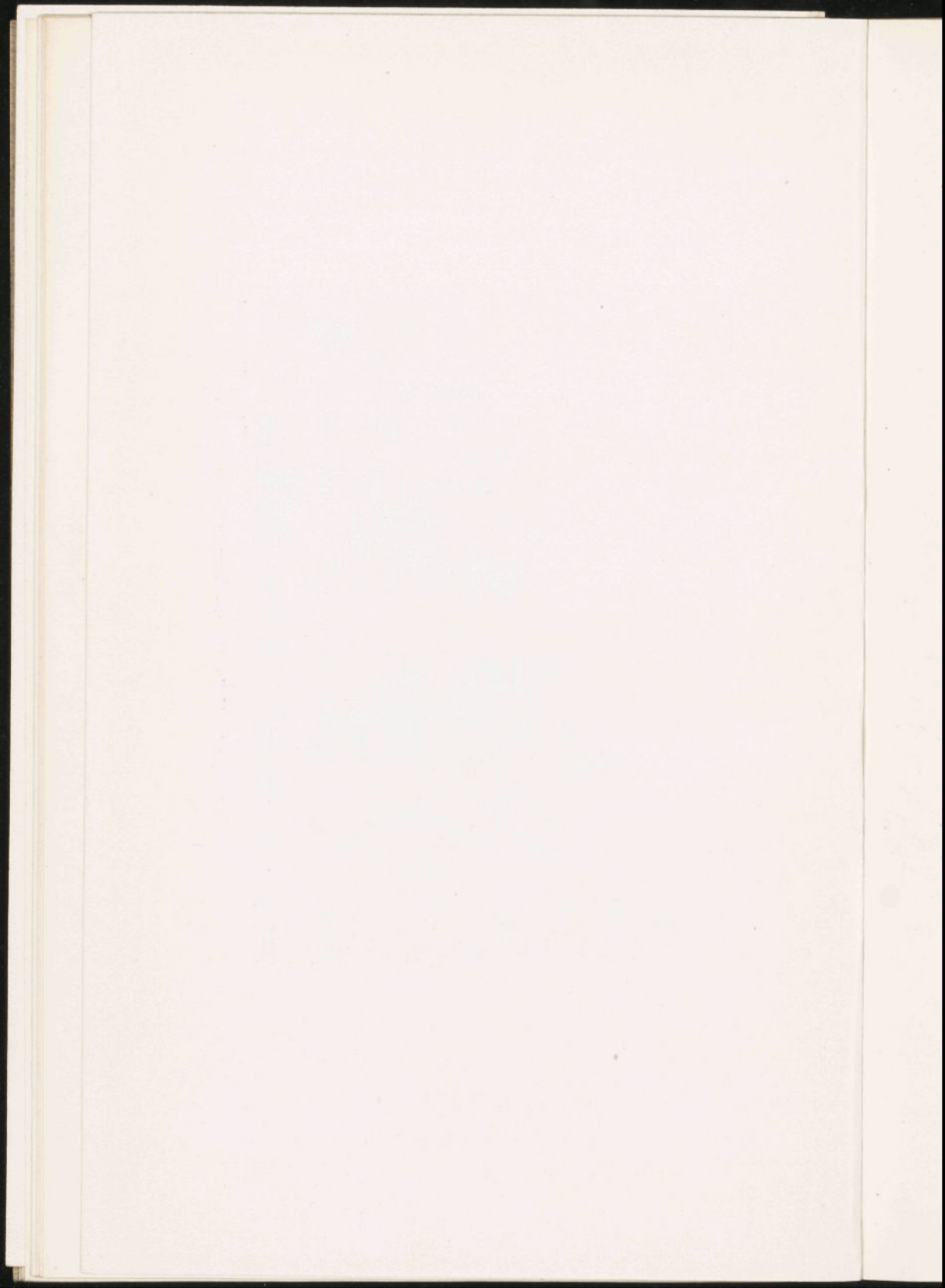


Foto A. d'Angremond.

Casuarina equisetifolia Forst. — Laan in het Klatensche.



Publ. No. 29: „Internationaal Wegencongres No. 6", geeft de door het Congres aangenomen conclusies weer.

Publ. No. 15: „Rapport van het Amerikaansche Congres voor de Verkeersveiligheid", eindelijk leert, wat in de „Nieuwe Wereld" voor de veiligheid van den gewonen weg wordt voorgestaan.

SAMENWERKING MET BUITENLANDSCHE ORGANISATIES.

Vanaf den aanvang van haar bestaan heeft de N.I.W.V. gestreefd naar samenwerking met elders zich op gelijk terrein bewegende organisaties.

Als eerste stap hiertoe sloot zij zich aan bij de te Parijs gevestigde : „Association Internationale Permanente des Congrès de la Route”, de internationale organisatie op wegengebied. Voorts werd aanraking gezocht en verkregen met het Amerikaansche „Bureau of Public Roads”, dat de vereeniging steeds met de grootste voorkomendheid ter zijde staat. Door haar arbeid verkreeg de N. I. W. V. verder nog voeling met : de vereeniging „Het Nederlandsche Wegencongres”; het Engelsche „Ministry of Transport”; en het Duitsche „Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau”.

FINANCIEELE TOESTAND DER N. I. W. V.

De financieele toestand der Vereeniging moge blijken uit de volgende bijlagen van dit verslag, met elkander in verband beschouwd :

Bedrijfsrekening 1925 en 1926.

Salarissen :	f 11727 00	Batig saldoWegen-		
Honoraria :	„ 1100 00	congres . . 1924 :	f 391 07	
Publicaties :	„ 5625 65	Overheidssubsi-		
Proefnemingen :	„ 13333 85	dies . . . 1925 :	„ 15325 00	
Onkosten :	„ 2713 02	idem 1926 :	„ 24830 00	
Congresfonds :	„ 4000 00	Particuliere subsi-		
Studie- en prijsvragen-		dies . . . 1925 :	„ 2970 00	
fonds :	„ 2000 00	idem 1926 :	„ 3320 00	
Reservefonds :	„ 7500 00	Contributies :	„ 780 15	
Batig saldo (t. b v. het		Renten :	„ 591 45	
reservefonds) :	„ 455 32	Diverse baten :	„ 247 17	
	f 48454 84		f 48454 84	

Toelichting op de bedrijfsrekening.

Salarissen.

Het salaris van den secretaris-penningmeester bedroeg over 1925 : f 250,— en over 1926 : f 400,— per maand.

Voorts waren in dienst der vereeniging :

één tijdelijk ingenieur (van af 1 Juni, 1926), op een aanvangssalaris van f 400,— per maand ;

één klerke-typiste (van af medio Februari, 1926), op een aanvangssalaris van f 75,— per maand ; en

één mandoer (van af medio November, 1925), op een salaris van f 25,— per maand.

Honoraria.

Medewerking van buiten de Vereeniging staande deskundigen werd gehonoreerd (publicaties gedeeltelijk nog ter perse) met : f 450,— + f 150,— + f 500,— = f 1100,—

Publicaties.

Deze post omvat de uitgaven voor het drukken, binden, enz. der vereenigings publicaties en die voor den aanmaak der bijbehorende cliché's.

Proefnemingen.

Hieronder volgt een specificatie der ten behoeve van proefnemingen gedane uitgaven.

Praktijklaboratorium :	f 550,00
Laboratorium-proeven :	„ 1412,00
Uit- en afspoelingsproeven :	„ 1715,01
Koud-asfaltproeven :	„ 239,49
Drukverdeelingsproeven (incl. meetapparaten) :	„ 1667,35
Slijtproeven (1e termijn proefwagens) :	„ 7750,00
	f 13333,85

Onkosten.

Deze post omvat de uitgaven voor kantoorbehoeften, porti (o.a. frankering der publicaties), telefoon, enz., zoowel als die voor aanschaffing van den permanenten inventaris van het bureau (schrijf- en adresseermachine, meubilair, enz.), benevens die voor reizen.

Congresfonds.

Op de eerste algemeene vergadering werd besloten, tot bestrijding van een deel der kosten van het eerstvolgend Wegencongres voorloopig een bedrag van f 2000,— per jaar te reserveeren.

Studie- en prijsvragenfonds.

Ten einde gelden beschikbaar te kunnen stellen voor buiten de Vereeniging op te vatten, speciale studiën en/of voor prijsvragen over bijzondere onderwerpen, werd op de eerste algemeene vergadering besloten voor dit doel voorloopig f 1000,— per jaar te reserveeren.

Reservefonds.

In de eerste plaats ter voorkoming van inkrimping der ondernomen werkzaamheden bij eventueele (tijdelijke) inhouding van subsidies door donateurs, als, naar de praktijk heeft uitgewezen, kan voorkomen bij bestuurshervorming en wijziging in de samenstelling van Locale Raden, werd door den Wegenraad besloten aanstonds een flink reservefonds te stichten, dat verder jaarlijks met het te verwachten bescheiden batig saldo is te stijven.

Bedoelde reserve moet straks tevens dienen voor de bestrijding der uitgaven, verbonden aan de vestiging van het bureau der N.I.W.V. (voorloopig in de Technische Hoogeschool ondergebracht) in eigen localiteiten, aan ziekteverloven van aan de N.I.W.V. verbonden personeel en aan onvoorziene risico bij de proefnemingen.

Uitdrukkelijk zij hierbij aangeteekend, dat geen flink reservefonds had kunnen worden gesticht, ware het niet, dat het Dag. Bestuur zich con amore met overmatig veel werk voor de Vereeniging belast had, dat onder normale omstandigheden aan te honoreeren werkkrachten zoude zijn opgedragen.

BALANS PER 31 DECEMBER 1926.

Kassa :	f	105 66	Schulden v/d dienst 1926 : . . .	f	11854 57
Ned. Handel Mij. . .			Congresfonds : . . .	"	4000 00
(giro)	"	19704 23	Studie- en prijs- vragen-fonds : . . .	"	2000 00
Ned. Handel Mij. . .			Reserve-fonds : . . .	"	7955 32
(deposito)	"	6000 00			
	f	25809 89		f	25809 89

Toelichting op de balans.

Schulden v/d dienst 1926.

Hieronder volgt een specificatie van de nagekomen uitgaven, welke laste der rekening 1925-1926 komen.

Publicaties :	f	1126,92
Laboratoriumproeven :	"	1412,00
Drukverdeelingsproeven (meetapparaten) : . . .	"	1500,00
Slijtproeven (1e termijn proefwagens) : . . .	"	7750,00
Onkosten (bureau-inventaris) :	"	65,65
	f	11854,57

BEGROOTING 1927.

Inkomsten.		Uitgaven.	
Overheids-subsidies : .	f 30055 00	Salarissen :	f 13070 00
Particuliere subsidies : .	„ 1270 00	Honoraria :	„ 1000 00
Contributies :	„ 600 00	Publicaties :	„ 4320 00
Advertenties :	„ 1350 00	Proefnemingen :	„ 9500 00
Diverse baten :	„ 300 00	Onkosten :	„ 1980 00
		Congres-fonds :	„ 2000 00
		Studie- en	
		prijsvragenfonds :	„ 1000 00
		Reserve-fonds	
		(batig saldo) „	705 00
	f 33575 00		f 33575 00

Toelichting op de begrooting.

Overheids-subsidies.

Met voldoening kan worden geconstateerd, dat de Regeering en nagenoeg alle Gewesten en Gemeenten den arbeid der N.I.W.V. financieel steunen. Nog niet echter wordt van alle subsidieerende Locale Ressoorten steun ondervonden, welke in een passende verhouding staat tot de grootte der belangen, welke betrokken wegbeheerders bij dien arbeid hebben.

Met leedwezen moet worden vermeld, dat de Gemeenten : Salatiga, Modjokerto, Blitar, Fort de Kock, Sawahloento, Tebingtinggi, Bindjai en Bandjermasin nog achtergebleven zijn in vorenbedoelde steunverleening.

Ook de meeste Regentschappen in West-Java, alsmede het meerendeel der landschappen, afdeelingen en onderafdeelingen in de buitengewesten konden nog niet besluiten tot zoodanige steunverleening.

Particuliere subsidies.

Sinds het openen van de gelegenheid tot adverteeren in de „Korte Overzichten van de Vakliteratuur” zijn verschillende fabrikanten en handelaren in wegmateriaal en -materieel, die aanvankelijk de Vereeniging met bepaalde bijdragen steunden, overgegaan tot adverteeren in plaats van subsidieeren.

Zoo zal, als voorzien, de N.I.W.V. voortaan verschillende particuliere subsidies moeten derven, maar verwacht mag worden, dat op den duur de baten der advertenties bedoeld verlies zullen overtreffen.

SLOT.

Aan het slot van dit eerste verslag der N.I.W.V. moge een blik geslagen worden in de toekomst.

Vast staat reeds, dat, na een werkzaamheid van nauw anderhalf jaar, de N.I.W.V. zich naam heeft weten te verwerven op wegengebied hier te lande.

De van de Regeering, Locale Ressorten en particuliere lichamen ondervonden steun hebben het haar mogelijk gemaakt al dadelijk een vooraanstaande plaats in te nemen.

Het door haar in zoo'n kort tijdsbestek tot stand gebrachte werk strekke ten bewijze, dat de N.I.W.V. de op haar rustende en aan de door haar ingenomen positie verbonden verplichtingen naar behooren nakomt.

De N.I.W.V. wil en moet haar werkzaamheden verder uitbreiden, want haar belangstelling gaat uit naar- en zij wenscht mede te werken aan de oplossing van alle vraagstukken, welke zich voordoen op het uitgestrekte verkeersgebied van den gewonen weg, waarop zij om financieele redenen nog slechts partieel kan arbeiden.

Het is daarom te hopen, dat de geldelijke steun, welke zij behoeft, evenredig aan het verlangen tot uitbreiding van haar werksfeer zal toenemen!

De economische belangen, welke door het gewone verkeer zijn te dienen, en de financieele consequenties van de daarvoor te treffen voorzieningen zijn zóó groot en stijgen in die mate, dat niet geschroomd mag worden om in verhouding uiterst geringe bedragen te bestemmen voor objectief wetenschappelijk en praktisch onderzoek van de een en ander beheerschende factoren. De kleinste verbetering, welke kan worden bereikt, of misvatting, welke kan worden voorkomen, hebben zoo besparingen tot gevolg, die vele malen grooter zijn dan de aan bedoeld onderzoek bestede bedragen.

