

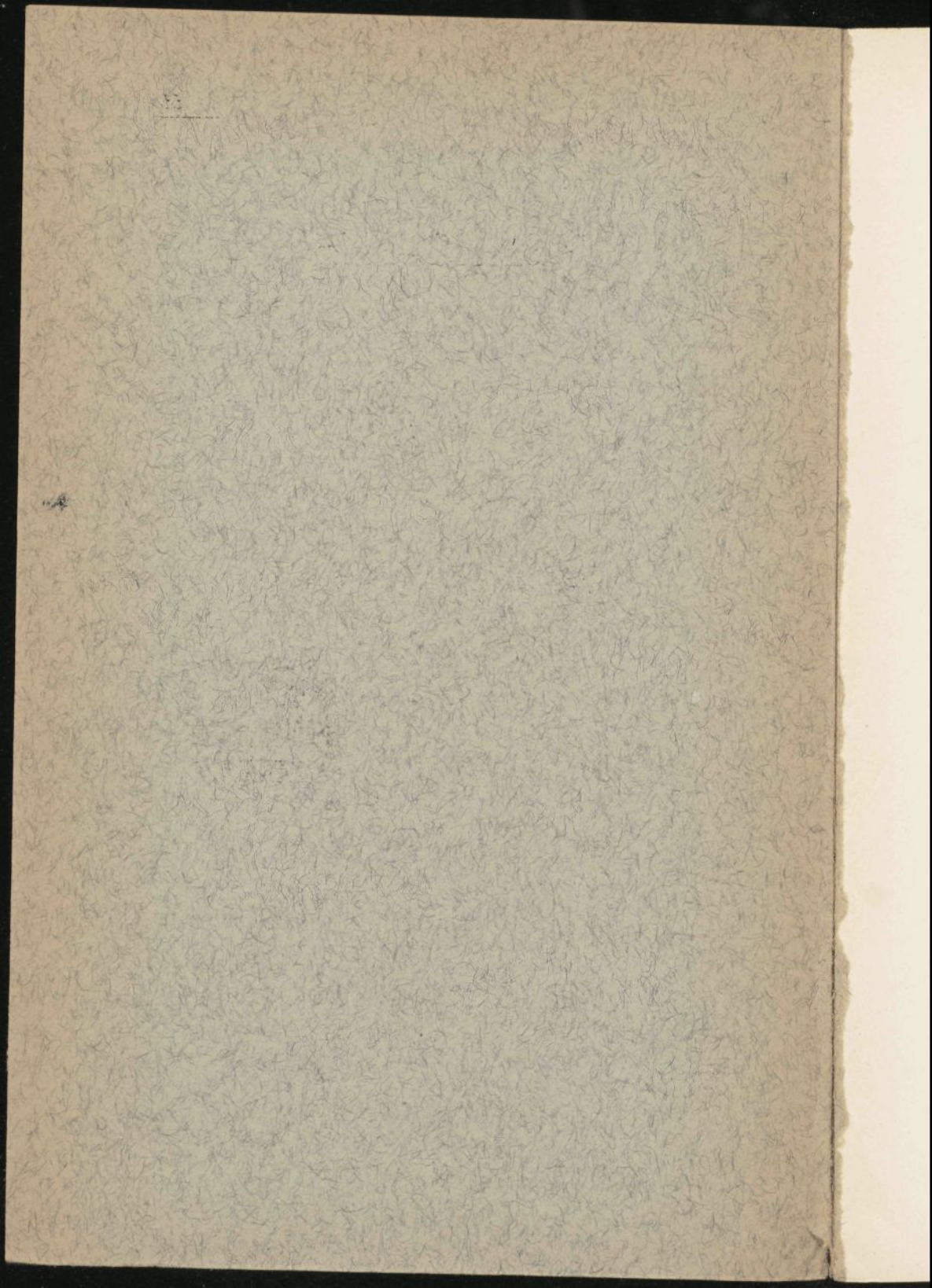
PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

VERSLAG OVER 1927.





NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

VERSLAG OVER 1927.



PUBLICATIES DER N.I.W.V.

TOT 1 JANUARI 1928.

In 1925 en '26.

In 1927.

Algemeene Vereenigingspublicaties.

- | | |
|---|--|
| 1. Samenstelling van den Wegenraad. | 31. Praktijkproeven: Verbetering van den weerstand tegen uit- en afspoeling van wegverhardingen. |
| 2. Werkplan „1925/1926.“ | 32. Motorvoertuigen-belastingen in Amerika. |
| 3. Internationaal wegencongres no. 1. | 33. Praktijkproeven: Verwerking van koud asphalt no. 1. |
| 4. Vakliteratuur no. 1. | 34. Vakliteratuur no. 2. |
| 5. Wegboomen no. 1. | 35. Verslag over 1925 en 1926. |
| 6. Oppervlakte-asphalteering van wegverhardingen. | 36. De Priokweg. |
| 7. Het zandbed en de onderlaag van een wegverharding. | 37. Laboratoriumproeven: Invloed van bindmiddelen op den weerstand van wegverhardingen tegen slijting en schokwerking no. 1. |
| 8. De dynamische verkeerslast no. 1. | 38. Indeeling der korte overzichten van de vakliteratuur. |
| 9. De grondslag eener wegverharding. | 39. Laboratoriumproeven: Vergelijking van onderzoekingsmethoden, betreffende de hardheid van gesteenten. |
| 10. Stand der werkzaamheden tegen het einde van 1925. | 40. Asphaltbeton-wegverhardingen. |
| 11. Aanleg, onderhoud en herstel van grind- en steenslagverhardingen. | 41. Vrachtauto- en autobusexploitatie in den vreemde no. 1. |
| 12. Internationaal wegencongres no. 2. | 42. Het wegvraagstuk in Ned.-Indië door ir. P. J. Ott de Vries. |
| 13. Gladheid van teer- en asphaltwegen. | 43. Wegen-hygiëne. |
| 14. Wegboomen no. 2. | 44. Tractie-weerstanden. |
| 15. Rapport van het Amerikaansch congres voor de verkeersveiligheid. | 45. Onderzoek van asphalt no. 1. |
| 16. Internationaal wegencongres no. 3. | 46. De dynamische verkeerslast no. 2. |
| 17. Werkplan „1927“. | 47. Critische beschouwing van het auto-transportbedrijf in den vreemde no. 1. |
| 18. Notulen van de 2de Algemeene Vergadering. | 48. Notulen van de 3de Algemeene Vergadering. |
| 19. Ontwerp eener inrichting tot onderzoek van den mechanischen invloed van voertuigen met wielen, voorzien van verschillende bandages, op slijtlagen van verschillende aard. | 49. Reiniging van wegen, door ir. A.H.J. Koreman. |
| 20. Financieel resultaat van oppervlakte asphalteering. | 50. Wegbebakening no. 1. Veiligheid op den weg. |
| 21. De grobak als wegvernieler. | 51. Financiële verhouding m.b.t. wegbeheer tusschen Centrale Regeering en Locale Ressorten in naburige landen. |
| 22. Generaal de Bruyn naar Holland. | 52. Vergelijkend onderzoek van Australisch en Inlandsch wegenteer. |
| 23. Internationaal wegencongres no. 4. | 53. Wegbebakening no. 2. Instandhouding en bruikbaarheid van den weg. |
| 24. Asphaltsteenslagslijtlagen. | 58. Verkeersonderzoek. |
| 25. Aan minerale stoffen voor wegverhardingen te stellen eischen. | 59. Normalisatie van wegmateriële no. 1. |
| 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 wegvernieler. | |

Korte Overzichten van de Vakliteratuur.

no. 1 t/m 29.

no. 30 t/m 65.

Vragen uit de praktijk.

- | | |
|---|---|
| 1. Stuijfras als vulmiddel. | 8. Afmetingen van groote steenen voor de onderlaag eener wegverharding. |
| 2. Am. rikaansche standaard-zeven. | 9. Bevordering der veiligheid van het verkeer door bochten in onoverzichtelijk terrein. |
| 3. Maatregelen tegen den hinder van schuinwerpers. | 10. Verbetering van den gang en stand van het grobakwiel. |
| 4. Asphalt of teer. | 11. Moeilijkheden met geasphalteerde wegen. |
| 5. Invloed van het verkeer op de weg-slijtage. | |
| 6. Waterglas in wegverhardingen. | |
| 7. Duur der tijdelijke indekking van nieuw geasphalteerde verkeersstrooken. | |

Opmerkingen uit de praktijk.

- | | |
|--|---|
| 1. Aanleg, onderhoud en herstel van grind- en steenslagverhardingen. | 3. Beoordeeling van bij praktijkproeven gebezigde materialen. |
| 2. Oppervlakte-asphalteering van wegverhardingen. | |

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.
-

EERELID.

K. A. R. Bosscha,

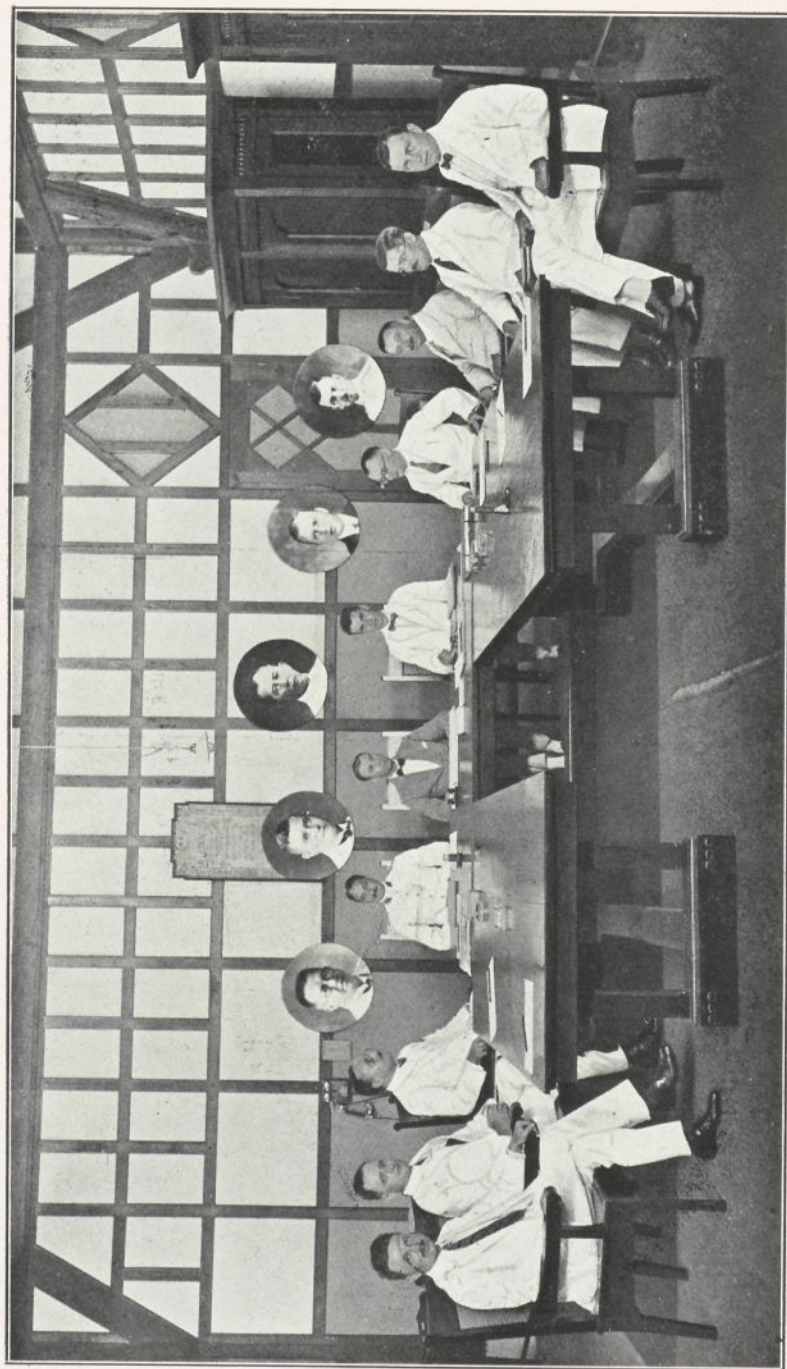
President-Curator van de
Technische Hoogeschool.

BESTUUR DER N. I. W. V.

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

De samenstelling van den Wegenraad was :

Prof. ir. H. van Breen.	Voorzitter.	} Dag. Bestuur.
Generaal 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. Bethé.	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. (met verlof).	Hoofdingenieur, Directeur van Gewestelijke Werken „Soera- baja” – tijdelijk vervangen door ir. W. Meyer.	
Ir. A. R. W. Kerkhoven.	Vertegenwoordiger u/d Cul- tures.	
Ir. A. H. J. Koreman.	Hoofdingenieur in Alg. Dienst der Gemeente 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. Schuitemvoerder. (met verlof).	Hoofd v/d Topografischen Dienst.	
Ir. H. Wirix.	Vertegenwoordiger v/d Kon. Ver. „Java Motor Club”.	
Ir. M. de Wolff.	Hoofdingenieur b/d Provin- cialen Waterstaatsdienst van West-Java.	



Ir. A. Poldervaart.

Ir. W. Meijer.
Inzetter: Ir. H. Cramer.

Ir. A. Lagas.

Gen. P. A. v/d Burg.
Ir. H. Salomonsen.

Prof. ir. H. v. Breen.
Ihr. ir. C. Ortt.

Prof. ir. W. H. A. v.
Alphen de Veer.

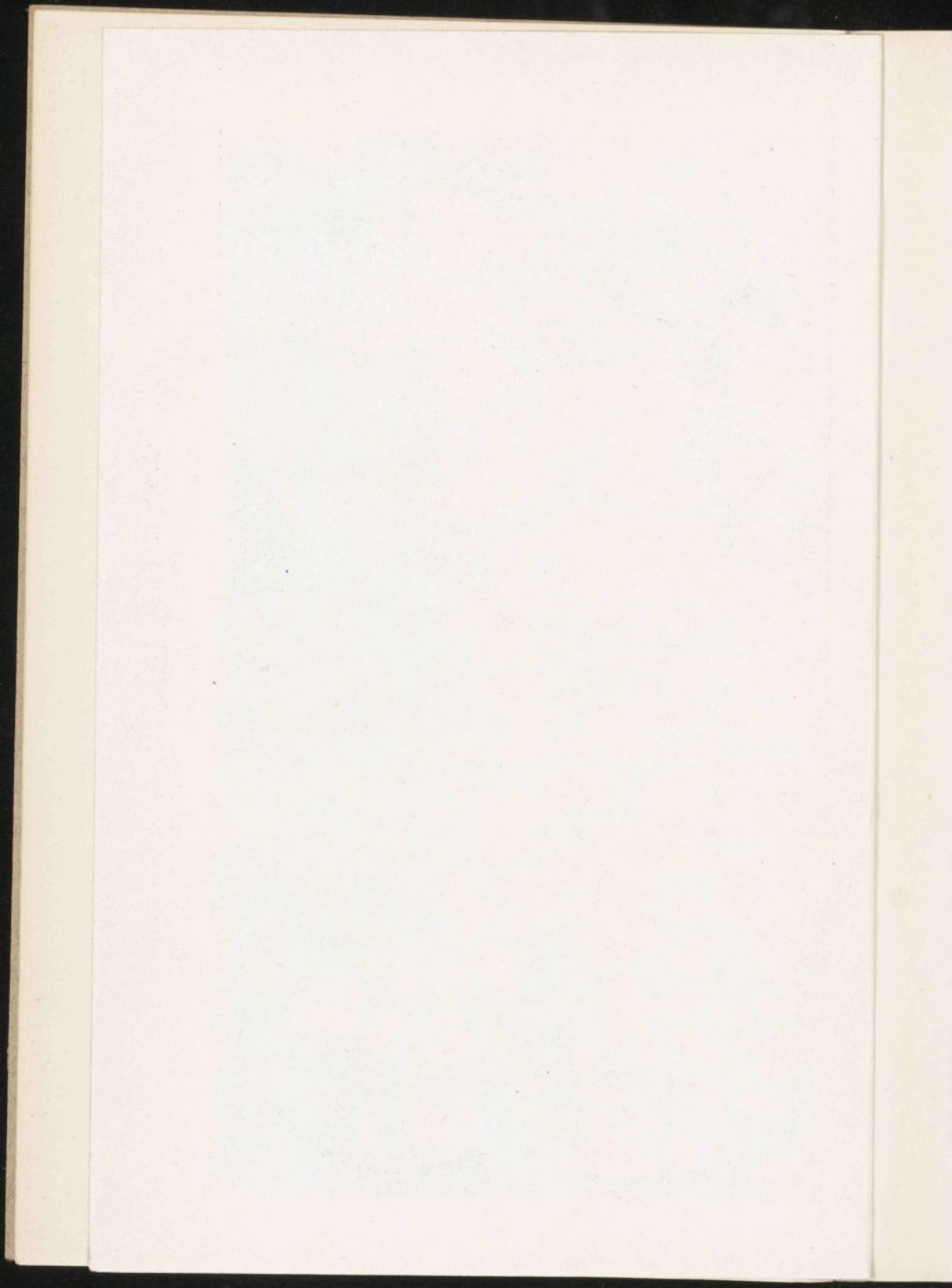
Ir. A. H. J. Koreman.

Kol. H. J. K. Schuitenvoerder.

Ir. H. Wrix.

Ir. J. T. Bethle.

Ir. M. de Wolff.



BUREAU DER N.I.W.V.

Het bureau der Vereeniging bleef gevestigd in één der localiteiten van de gebouwen der Technische Hoogeschool te Bandoeng, daartoe tijdelijk afgestaan.

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

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

Klerke-typiste : H. L. Rudolph.

Praktijk-laboratorium van de N.I.W.V.

Gelegenheid tot het nemen van proeven op praktijk-schaal werd geschapen door de inrichting van een open-lucht-laboratorium, gelegen op een gedeelte der terreinen van de Technische Hoogeschool in de onmiddellijke nabijheid van het Laboratorium voor Materiaalonderzoek van de B.O.W., waarover de Vereeniging voor dit doel eveneens tijdelijk de beschikking verkreeg.

DE N.I.W.V. IN 1927.

Aan het slot van het verslag over 1925 en 1926 werd de wensch geuit, dat de Vereeniging in staat zoude zijn haar arbeid in het algemeen belang voort te zetten en uit te breiden.

Bij den aanvang van het verslag over 1927 is het een voldoening te kunnen vermelden, dat dit inderdaad het geval is geweest, zij het ook, voor wat betreft de gedachte-uitbreiding, slechts in zeer bescheiden mate. De middelen, waarover de Vereeniging beschikte, stelden helaas scherpe grenzen aan de nagestreefde ontwikkeling.

Binnen deze grenzen kon echter met vrucht gearbeid worden. In het volgende hoofdstuk zal van bedoelden arbeid een gedetailleerd beeld worden gegeven. Het is hier de plaats al dadelijk op bepaalde punten de aandacht te vestigen.

De resultaten van den vereenigingsarbeid werden op de gebruikelijke wijze gepubliceerd.

Blijkens van verschillende zijden ontvangen mededeelingen, worden bedoelde publicaties zeer op prijs gesteld, 't geen bovendien is gebleken uit de vele vragen om extra-toezending hiervan.

Van deze appreciatie getuigt ook naar buiten het jaarverslag van de K.V. „Java Motor Club” over 1927, waarin o.a. het volgende staat te lezen.

„Wie de publicaties, door de Ned.-Ind. Wegenvereeniging in 1927 uitgegeven, gelezen heeft, zal moeten erkennen, dat deze Vereeniging in het afgelopen jaar weder veel nuttig werk afleverde. Moge alle Locale Raden in 1928 tot het inzicht komen, dat hier zeer nuttig werk verricht wordt en dat de Wegenvereeniging alleen dan blijvend zal kunnen medewerken aan het zoo spoedig mogelijk tot stand komen van een afgerond net van sterke wegen over Java en de Buitengewesten, wanneer zij door flinke subsidies daartoe in staat gesteld wordt.”

Een belangrijk deel van haar arbeid kon en mocht de N. I. W. V. wijden aan de nieuwe regeling van het motorwegverkeer, welke hier te lande voorbereid werd door de z. g. Commissie voor motorverkeer.

Over verschillende punten terzake zijn door den Wegenraad uitvoerige studiën gemaakt, welke door vorenbedoelde Commissie zijn aanvaard kunnen worden. En zoo is bereikt, dat in de adviezen, welke der Regeering over, voor het motorwegverkeer uiterst belangrijke aangelegenheden zullen worden aangeboden, ook de meening van den Wegenraad terdege tot uiting komt.

Geconstateerd kan voorts worden, dat in meerdere mate dan vorige jaren het geval was, wegbeheerders en met wegbeheer belaste Colleges zich in bijzondere gevallen tot den Wegenraad wendden om advies inzake economische zoowel als technische problemen.

Verder kan met voldoening melding worden gemaakt van de gelegenheid, waarvoor de N. I. W. V. kwam te staan, om buitenlandsche autoriteiten, die zich daartoe tot de Regeering hier te lande hadden gewend, op weggebied voor te lichten.

Het aantal nieuwe proefnemingen moest in het afgeloopen jaar streng worden beperkt, daar de financiering van den ondernomen bouw der N. I. W. V.-proefbaan veel van de middelen der Vereeniging vergde, terwijl mede rekening moest worden gehouden met het in bedrijf stellen der proefbaan, hetgeen belangrijke, geregelde lasten tengevolge zal hebben.

Een enkel woord zij hier ook gewijd aan de personeelsbezetting van het bureau der N. I. W. V.

Een geregelde, vlotte afwerking van den op den weg der N. I. W. V. gelegten arbeid was niet dan met groote inspanning mogelijk, veelal alleen met bijzondere hulp van het zoo vaak overbelaste Dagelijksch Bestuur.

Voor buitengewone, min of meer op zich zelve staande werkzaamheden was het zoo ook enkele malen noodzakelijk de hulp in te roepen van buiten de Vereeniging staande personen. B. v. is het materiaal, dat de stof leverde voor publicatie No. 32 verwerkt door mr. ir. J. F. Janssen van Raay; bij de samenstelling van publicatie No. 41 was mr.

ir. H. J. Kiewiet de Jonge der Vereeniging behulpzaam, terwijl het in publicatie No. 50 gegeven overzicht door den Heer L. Beukers, ambtenaar van het Bureau voor Technisch Economische Adviezen bij het Departement van G. B. bearbeid is; een en ander naar door het Dag. Bestuur verzamelde gegevens.

Verdere uitbreiding van het N. I. W. V.-werk zal dan ook zonder schade voor het gehalte van den te leveren arbeid niet mogelijk zijn, zonder evenredige uitbreiding van vorenbedoeld personeel, hetgeen echter de vaste lasten der organisatie in niet onbelangrijke mate zal verhoogen.

De arbeid wordt der N. I. W. V. mogelijk gemaakt door den zeer op prijs gestelden steun, welke zij ondervindt van de Regeering, de Provincie West-Java, de Locale Ressornten en andere Openbare Lichamen of belanghebbende dan wel belangstellende particulieren.

Gedetailleerde gegevens over de financiën der Vereeniging worden in het achterstaande, desbetreffende hoofdstuk gegeven. Opgemerkt kan hier gelukkig worden, dat de in 1927 verkregen middelen totaal een grooter bedrag uitwijzen dan in vorige jaren ter beschikking stond. In hoofdzaak is dit te danken aan verruiming der steunverleening door Openbare Lichamen, in het bijzonder aan verhooging van verschillende subsidies, welke de Vereeniging van den aanvang af geregeld genoot. Van deze feiten wordt hier met dankbaarheid melding gemaakt. Wijst het eerste toch op een voortschrijdenden groei van den kring der wegbeheerders, die het vereenigingswerk op prijs stellen, in het tweede mag de waardeering gezien worden van het geleverde werk door die wegbeheerende Colleges, welke daarmede reeds geruimen tijd bekend zijn. Het behoeft geen betoog, dat inzonderheid dit laatste een groote voldoening voor het Bestuur is en een aansporing om op den ingeslagen weg met onverstoorden ijver en vertrouwen voort te gaan.

BESTUURSWISSELINGEN.

In 1927 ging het lid van den Wegenraad ir. F. H. de Freytag, Hoofdingenieur-Directeur van Gewestelijke Werken „Soerabaja“, met buitenlandsch verlof. Zijn plaats in den Wegenraad werd waargenomen door zijn vervanger bij den dienst voornoemd, ir. W. Meyer.

Daar door terugkeer van Generaal-Majoor C.J. de Bruyn naar Ned.-Indië de N.I.W.V. zonder vertegenwoordiging in Holland was, heeft de Wegenraad in Mei 1927 daartoe aangezocht ir. P. J. Ott de Vries, oud-Directeur van de B.O.W. hier te lande. Ir. Ott de Vries heeft zich welwillend bereid verklaard de behartiging der N.I.W.V.-belangen in het Moederland op zich te nemen.

In December 1927 moest kolonel H. J. K. Schuitenvoerder, Hoofd van den Topografischen Dienst, wegens buitenlandsch verlof tijdelijk zijn lidmaatschap van den Wegenraad neerleggen.

VERGADERINGEN.

De derde algemeene vergadering der N. I. W. V. vond plaats op 30 Juni, 1927, in de Technische Hoogeschool te Bandoeng.

Deze vergadering werd, bij afwezigheid van den Voorzitter, gepraesideerd door Generaal P. A. van der Burg.

De plv. Voorzitter gaf, aan de hand van het verslag over 1925 en 1926, een overzicht van hetgeen verricht was en van den stand van het werk.

De secretaris-penningmeester bracht daarna verslag uit over het geldelijk beheer, waarop door de vergadering de Heeren B. Coops, Burgemeester van Bandoeng, en G. van Galen Last, Hoofdingenieur, Directeur van Gemeentewerken van Bandoeng, benoemd werden tot leden der commissie voor de verificatie van het beheer der vereenigingsfinanciën in de verstreken verslag-periode.

Inzake het vereenigingswerk hechtte de vergadering haar goedkeuring aan het bestuursvoorstel om voorloopig geen nieuwe (veelomvattende) punten aan het werkplan toe te voegen, maar in 1928 voort te gaan met de afwerking van het bestaande programma van werkzaamheden.

Vervolgens hield het lid van den Wegenraad ir. A. H. J. Koreman een belangwekkende voordracht over: „Het reinigen en sproeien van wegen”, een onderwerp, dat, mede in verband met de tijdens de vergadering geopend zijnde „Eerste hygiëne-tentoonstelling in Ned.-Indië” aller aandacht trok. Deze voordracht is opgenomen in publicatie No. 49.

Ten slotte werden door het lid A. Steevensz enkele voorstellen gedaan tot wijziging van de „Indische teer- en asphalteischen”, waarvan de nadere bestudeering door den plv. Voorzitter werd toegezegd.

De notulen van de derde algemeene vergadering zijn afgedrukt in de publicatie No. 48.

Na afloop van de vergadering werd door vele der aanwezigen een daartoe tentoongesteld model der in aanbouw zijnde vereenigingsproefbaan bezichtigd.

VERSLAG VAN DE VERIFICATIE-COMMISSIE.

De ondergeteekenden : B. Coops, Burgemeester van Bandoeng, en G. van Galen Last, Directeur van Publieke Werken aldaar, uitmakende de commissie ter verificatie van het door den secretaris-penningmeester gevoerde geldelijke beheer en als zoodanig benoemd op de 3de Algemeene Vergadering, van 30 Juni 1927, verklaren de betrokken verantwoording over de jaren 1925 en 1926 te hebben nagezien en met de desbetreffende bewijsstukken te hebben vergeleken.

Het geldelijk beheer werd goed gevoerd en de commissie stelt dan ook voor den secretaris-penningmeester décharge te verleenen van het door hem in genoemde jaren gevoerde financiëele beheer.

De verificatie-commissie :

(w. g.) B. COOPS.

(w. g.) van GALEN LAST.

VEREENIGINGSWERK.

A. Proeven.

Allereerst dient melding te worden gemaakt van het nieuwe praktijklaboratorium der N.I.W.V., waarvan de inrichting in den loop van het jaar 1927 is ter hand genomen.

Over een terrein van voldoende grootte voor uitvoering der voorgenomen praktijkproeven kon ter plaatse, waar het in het vorige verslag genoemde, kleine ijzeren gebouwtje der N.I.W.V. was opgesteld, niet de beschikking worden verkregen.

Echter is voor tijdelijk gebruik t.b.v. het vereenigingswerk door de Regeering welwillend beschikbaar gesteld een gedeelte van de terreinen der Technische Hoogeschool, gelegen achter het Laboratorium voor Materiaalonderzoek van de B.O.W., metende ongeveer 40×100 m. Deze oppervlakte is voldoende zoowel voor den aanleg der vereenigingsproefbaan (waarover nadere gegevens hierachter volgen) als voor de daarnaast uit te voeren praktijkproeven van geringeren omvang. Op het terrein zal worden opgericht een klein (steen) gebouwtje voor onderbrenging van de noodige electrische apparaten en schakelborden, meetinstrumenten, enz., terwijl deze ruimte tevens zal kunnen dienen tot onderdak van het bij de proeven aanwezige personeel.

Het vorengenoemde (demontabele) kleine, ijzeren gebouwtje is uiteengenomen en zal op het nieuwe N.I.W.V.-terrein wederom gebruikt worden.

1/ *Laboratoriumproeven.*

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

In aansluiting op- en ter vervollediging van hetgeen omtrent dit onderzoek reeds is opgemerkt in het verslag over 1925 en 1926 zij hier meegedeeld, dat de verkregen resultaten zijn bekend gesteld in de publicatie No. 37. Achtereenvolgens

zijn daarin behandeld: het beproefde materiaal, de inrichting der proeven, de resultaten en de te trekken conclusies, terwijl in een aantal bijlagen de analyses der gebezigde materialen zijn gegeven.

Proeven op dit gebied waren nog niet bekend en omtrent de wijze, waarop door het Laboratorium voor Materiaal-onderzoek een dergelijk onderzoek moest worden aangevat, bestonden dus geen gegevens. Bij den aanvang van het onderzoek had men dus geen absolute zekerheid, dat de ontworpen beproevingsmethode ook werkelijk praktische resultaten zoude opleveren. Te grooter is daarom de vol-doening nu geconstateerd kan worden, dat dit wel het geval is geweest.

Zonder in details te treden, waarvoor toch naar bovengenoemde publicatie mag worden verwezen, zij hier in 't kort vermeld, dat gebleken is, hoe de gunstige invloed van asphalt of teer relatief sterker is bij zwak dan bij sterk gesteente, en dat de vermindering der degradatie 't grootst is bij aantasting van het materiaal onder dynamische werkingen. Daar de dynamische verkeerslasten voor den verkeersinvloed op een verharding maatgevend zijn — omdat ze grooter zijn dan de eraanten grondslag liggende statische verkeerslasten — kan meestal met vorenbedoelde (grootte) degradatie-vermindering worden gerekend. Ten aanzien van de steenvergruizing kon deze vermindering worden vastgesteld op rond 75 0/0, welk resultaat in aanmerking is te nemen bij het beoordeelen van de aan steenmateriaal voor asphalt- of teerwegen te stellen eischen.

b/ „Onderzoek naar de hoedanigheid van asphalt en teer, afkomstig uit wegverhardingen, welke langen tijd aan klimatologische en verkeersinvloeden zijn blootgesteld geweest.”

Het is de bedoeling der bovenaangeduide proef om van asphalt en teer, welke reeds gedurende langen tijd zich op of in een wegverharding bevinden, de voor wegenbouw belangrijke eigenschappen (als penetratie, ductiliteit, enz.) te bepalen en na te gaan, of de grootte daarvan gewijzigd is, vergeleken bij den toestand van het materiaal ten tijde der verwerking in de betrokken verharding. Mochten terzake

groote verschillen worden geconstateerd, dan zou zulks aanwijzingen geven, in hoeverre daarmee bij de beoordeeling van versch materiaal reeds rekening moet worden gehouden.

Daar de normaal-proeven gedaan moeten worden op het zuivere asphalt (bitumen dus), dat zich in de verharding bevindt, moet dit worden gezuiverd van de er mede vermengd zijnde minerale deeltjes. Gewoonlijk geschiedt zulks door extraheeren van het verhardingsmonster met zwavelkoolstof en terugwinning van het bitumen uit de verkregen oplossing. Nu is echter bij het voorbereiden van de hier bedoelde proeven gebleken, dat door deze „modus operandi” het verkregen bitumen in een anderen toestand kan verkeeren dan vóór de behandeling het geval was. De resultaten van onderzoek kunnen dus niet zonder meer voor het oorspronkelijke bitumen (zooals dit zich in de wegverharding bevindt) gelden. Een en ander is in de publicatie No. 45 uiteengezet.

Hierdoor zijn niet alleen aan de onderwerpelijke proef groote moeilijkheden in den weg gelegd, maar zijn ook de resultaten van alle asphalt-onderzoekingen, waarbij vooraf het bitumen van minerale stoffen gezuiverd moet worden — d. i. bij natuurasphalt vaak het geval — op losse schroeven komen te staan.

Wegens het groote belang, dat hiermede gemoeid is, werd besloten een nauwkeurig onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid om een werkwijze te volgen, waarbij bovenbedoelde veranderingen worden voorkomen, dan wel waarbij de grootte der veranderingen bepaald zal kunnen worden, zoodat deze bij 't beoordeelen der resultaten in rekening kunnen worden gebracht.

Hoewel zulk een werkwijze nog niet geheel is vastgesteld kunnen worden, is toch reeds te vermelden, dat in de goede richting belangrijke vorderingen zijn gemaakt. Het is te hopen, dat een voor de praktijk voldoende nauwkeurige oplossing van het onderwerpelijke vraagstuk zal worden gevonden, waarna voortzetting der hier behandelde proef mogelijk zal zijn.

c/ „Vergelijking van Inlandsch en Australisch teer t. d. v. wegdoeleinden.”

Voor dit onderzoek werden bij importeurs van Australisch-zoowel als bij fabrikanten van Inlandsch wegenteer monsters aangevraagd. Daarnaast is aan wegbeheerders, in wier ambtsgebied vorenbedoelde materialen op wegen zijn toegepast, verzocht van hun ervaringen ter zake mededeeling te willen doen. De ontvangen monsters zijn onderzocht in het Laboratorium voor Materiaalonderzoek en daar de verkregen resultaten aangevuld en vergeleken met de ontvangen inlichtingen uit de praktijk.

Gebleken is, dat hier te lande wegenteer wordt vervaardigd, dat geheel voldoet aan de daarvoor bestaande N. I. W. V.-eischen en dat met dit materiaal praktisch zeer goede resultaten zijn verkregen. Tevens kwam aan 't licht, dat sterk aan de N. I. W. V.-voorschriften afwijkend teer bij de verwerking ernstige moeilijkheden met zich bracht. De betrouwbaarheid der bestaande „I. T. A. E.” als leidraad bij materiaalkeuring is zoo ongezoekt nog eens aangetoond.

Een en ander is in de publicatie No. 52 uitvoerig vermeld. d/ Bij het voren onder a behandelde onderzoek naar den invloed van asphalt of teer op wegverhardingen, bleek de wenschelijkheid van betrouwbare vergelijking tusschen verschillende onderzoekingsmethoden, betreffende de hardheid van gesteenten.

Daartoe zijn laboratoriumproeven genomen, welker resultaten zijn bekend gesteld in de publicatie No. 39.

In hoofdzaak ging het hier om vergelijking der resultaten, welke verkregen worden bij de in de U.S.A. gebruikelijke Dorry-slijpproeven, met die, welke men verkrijgt op de Bauschinger slijpschijf, het instrument, dat als regel hier te lande gebezigd wordt.

Het thans gepubliceerde onderzoek en de resultaten ervan maken op het onderwerpelijke punt een vergelijking mogelijk van in Amerika beproefde materialen met hier te lande voorkomende gesteenten, zoodat de in genoemd werelddeel verkregen ervaring hier van meer nut zal kunnen zijn.

2/ *Praktijkproeven.*

a/ „Bepalingen van de noodige dikte van (onderlagen van) verhardingen op goeden grondslag, welke onder verkeerslasten van verschillende grootte moeten stand houden.”

„Onderzoek naar de drukoverbrenging door verschillend begrensdde verhardingen.”

De in het verslag over 1925 en 1926 behandelde publicatie No. 27 bevat mededeelingen over voorbereidende proeven inzake de beide hier aan de orde zijnde onderwerpen. Aan het slot van die publicatie zijn de lijnen uitgestippeld, waarlangs, naar verwacht kon worden, het onderzoek zou moeten worden voortgezet om praktische resultaten te kunnen bereiken. Daartoe is wenschelijk geacht het bezigen van z.g. drukcellen — apparaten om op bepaalde punten in een verharding, of in den grondslag eener verharding, den daar heerschenden druk te meten.

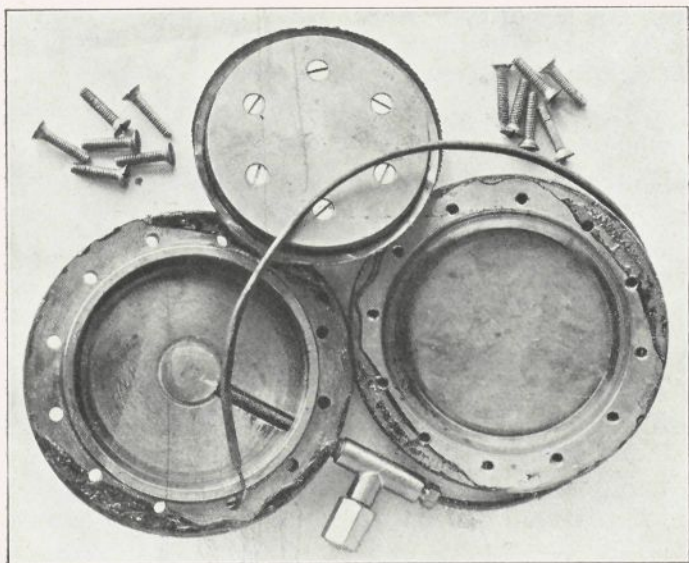
Deze drukcellen zijn met welwillende medewerking van het „U.S. Bureau of Public Roads” voor de N.I.W.V. in Washington vervaardigd en in de tweede helft van 1927 hier ontvangen. Ze zijn daarna bij het Laboratorium voor Materiaalonderzoek onderzocht op de nauwkeurigheid en aldus tevens geijkt.

Spoedig zal nu op een deel van het nieuwe N.I.W.V.-terrein het in publicatie No. 27 uitgestippelde onderzoek kunnen worden voortgezet. De daarbij noodige pneumatisch-electrische installatie zal in het tevens voor de slijtproeven noodzakelijke schakelhuis worden ondergebracht. Nevenstaande reproductie geeft een afbeelding van een (gedemonteerde) drukcel.

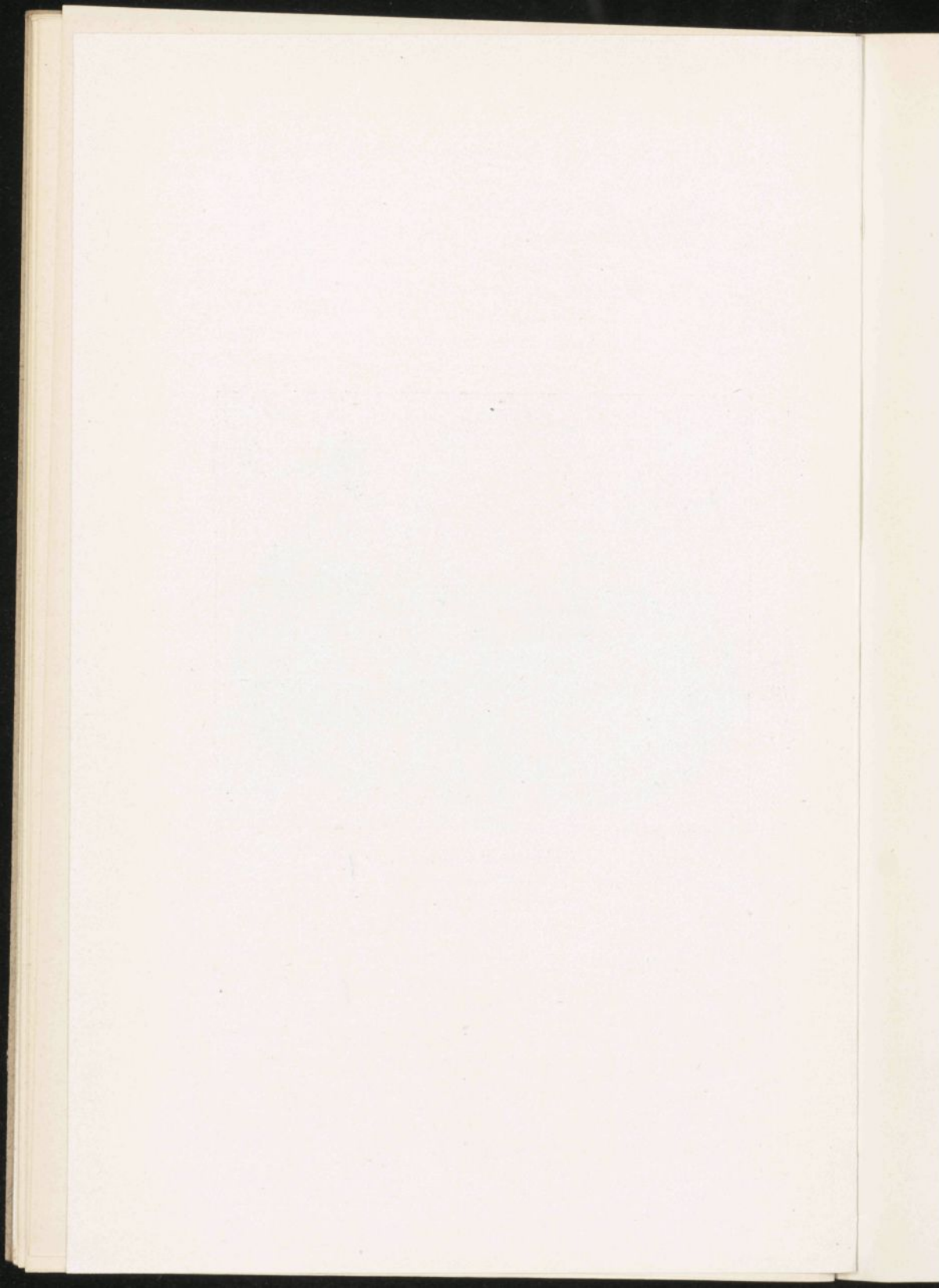
b/ „Bepaling van den mechanischen invloed van voertuigen, voorzien van verschillende bandages, op (slijtlagen van) wegverhardingen.”

Naar aanleiding van dit op het werkplan voor 1927 voorkomende punt, werd reeds in 1926 het ontwerp gemaakt voor een ter zake voldoende onderzoekinrichting. Dit ontwerp is in de publicatie No. 19 (in de tweede helft van 1926 verschenen) bekend gesteld. Met van verschillende zijden daarop ontvangen, opbouwende critiek is bij het uitwerken van de definitieve plannen rekening gehouden, en einde 1926 kon tot den bouw der installatie worden besloten.

Het onderzoek in kwestie geschiedt op een proefbaan, waarop de verschillende te onderzoeken verhardingen een plaats vinden. De nog in aanbouw zijnde baan bestaat uit



Gedemonteerde drukcel.



twee rechte gedeelten, ter lengte van 40 m., en twee half-cirkelvormige gedeelten van 15 m. straal. Zoo is een gesloten baan verkregen.

Op de baan komen twee proefwagens rond te rijden. De daartoe vereischte electriche energie zal aan elken wagen worden toegevoerd van af boven de verharding gespannen rijdraden (als bij een electriche tram). De besturing geschiedt, doordat het stuurwiel met behulp van een stuurarm (met loopkat) verbonden is aan een naast de verharding gemonteerde leirail. De lengte van den stuurarm wordt automatisch (voortdurend) gewijzigd, waardoor vermeden wordt, dat de wielen op de verharding een enkel vast spoorvormen. Eén der wagens is ingericht ter nabootsing van het grobak- en de ander tot imitatie van het vrachtauto-verkeer. Zij zijn uitgevoerd als driewielers met één voorwiel (stuurwiel) en twee achterwielen (de eigenlijke proefwielen). Op de achterwielen zijn verschillende banden gemonteerd, zoodat de slijtage-resultaten van de betrokken bandtypen met elkaar vergeleken kunnen worden.

Voor de levering der mechanisch-electriche installatie werd een contract aangegaan met de N.V. Electro- en autotechnisch Bureau Ullrich & Co. te Bandoeng.

In de eerste helft van het verslagjaar werd het N.I.W.V.-terrein ingericht. Door de terrasvormige gesteldheid van den bodem was veel grondverzet noodzakelijk, daar het niet raadzaam werd geoordeeld een gedeelte van de baan in ophooging aan te leggen. Tevens moest, mede door de diepte der afgravingen, bijzondere aandacht worden gewijd aan de dreinerings van den grondslag der aan te leggen verharding. Waar het n.l. de bedoeling is aan te vangen met het onderzoek naar den weerstand van verschillende slijtlagen, kan een juiste vergelijking ten deze slechts worden getroffen, indien over de geheele baanlengte onder de verschillende slijtlagen een voldoende sterke en draagkrachtige onderlaag aanwezig is.

In de tweede helft van 1927 werd de onderlaag gelegd. Voor dezen arbeid is de welwillende medewerking verkregen van den Dienst van Publieke Werken der Gemeente Bandoeng,

welke er bijzonder voor gezorgd heeft, dat de onderlaag overal even sterk werd.

Na afloop van het walswerk voor de onderlaag zijn terzijde van de verharding de noodige betonfundeeringen gemaakt voor het dragen van de lei-rails en de masten, waaraan de electrische luchtdraden zijn bevestigd.

De firma Ullrich ving daarna met de montage der rails en electrische geleidingen aan, welke arbeid aan het einde van het verslagjaar in vollen gang was. Nevenstaande reproducties brengen enkele momenten van het bovenbeschreven werk in beeld.

c/ „Onderzoek naar de mogelijkheid en meest voordeelige wijze van asphalteering van grindwegen.”

Voor de uitvoering van dit onderzoek is de gewaardeerde medewerking verkregen van den Dienst van Gewestelijke Werken van Semarang. Van een hiervoor in aanmerking komende grindweg werd een gedeelte als proefvak ingericht. De resultaten van deze onder leiding van de leden van den Wegenraad, ir. H. Wirix en ir. A. H. J. Koreman, genomen proef zullen te zijner tijd in een vereenigingspublicatie worden bekend gemaakt.

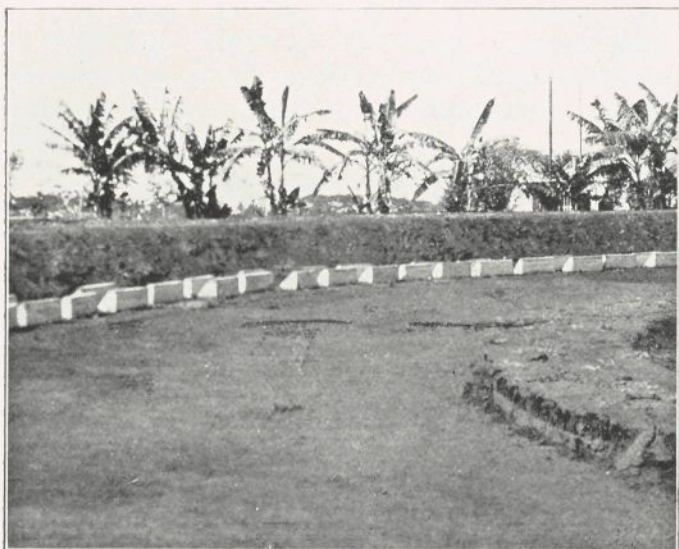
d/ „Proefnemingen met niet op temperatuur gehouden teer- en asfaltbeton voor slijtlagen van wegverhardingen.”

De resultaten van de eerste ter zake genomen proeven zijn opgenomen in de publicatie No. 33.

In afwachting van verder laboratorium-onderzoek, dat over de samenstelling van voor koude verwerking geschikt asfaltbeton meerder licht zal moeten verspreiden, kwam het gewenscht voor het koud verwerken van asfalt ook van andere zijde te beproeven. Daartoe is gebruik gemaakt van een der thans onder verschillende benamingen in den handel gebrachte asfalt-emulsies.

Op verzoek van de N.I.W.V. is door den Dienst van Publieke Werken te Bandoeng met een dergelijk materiaal in Februari 1927 een proefvak behandeld, gelegen op één der druk bereden wegen. De resultaten van deze proefneming zullen binnenkort kunnen worden bekend gemaakt.

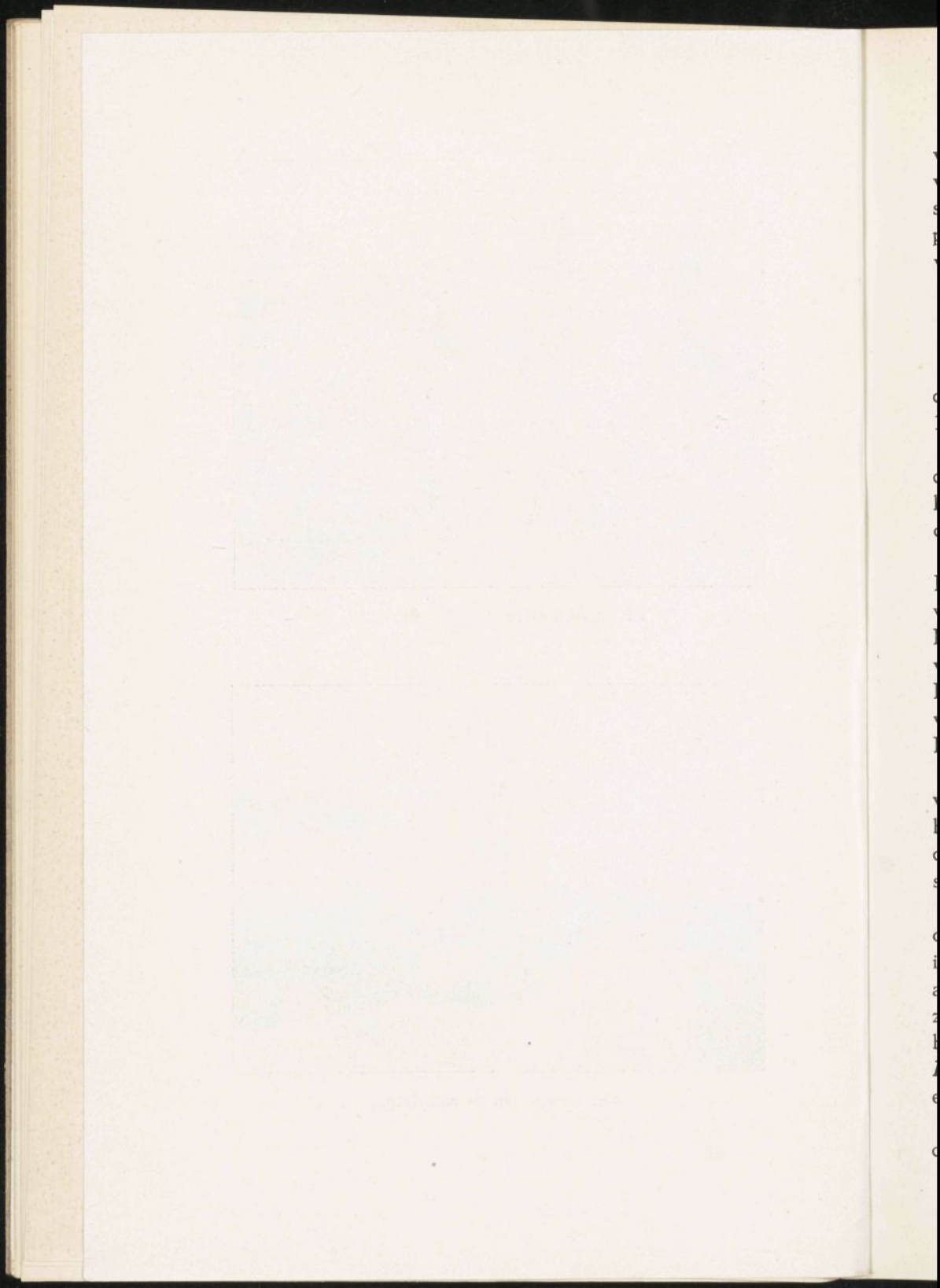
Daarop vooruitlopende kan hier vast worden aangestipt, dat, hoewel bruikbare resultaten zijn verkregen, de kosten



De grondslag der verharding gereed.



Het walsen van de onderlaag.



van het op deze wijze asphalteeren ver uitgaan boven die van een normale asphalthuid. Toepassing van asphalt-emulsies schijnt dan ook slechts verantwoord, indien er bijzondere prijs op wordt gesteld om dergelijk materiaal op natte wegverhardingen op te brengen.

B. Publicaties.

Bij de behandeling der publicaties worde hier dezelfde indeeling gevolgd, als daarvoor in het verslag over 1925 en 1926 is gebezigd.

Eenige der tot den Wegenraad gerichte vragen, waarvan de beantwoording kon verwacht worden ook in breedten kring belangstelling te wekken, werden wederom gepubliceerd onder het hoofd: „Vragen uit de praktijk.”

Het zijn:

No. 8: aanwijzingen over de afmetingen van groote steenen voor de onderlaag eener wegverharding;

No. 9: voorzieningen, ter bevordering der veiligheid van het verkeer door bochten in onoverzichtelijk terrein;

No. 10: maatregelen, ter verbetering van den gang en stand van het grobakwiel; en

No. 11: moeilijkheden met geasphalteerde wegen.

Verkeerde gevolgtrekkingen, welke gemaakt zouden kunnen worden bij de beoordeeling van in N. I. W. V.-publicaties behandelde materialen, waren oorzaak als „Opmerking uit de praktijk” No. 3 een daarmede verband houdende waarschuwing te publiceren.

De geregeld drie maal per maand verschijnende „Korte overzichten van de vakliteratuur” bleken ook in het verslagjaar in een werkelijke en alom gevoelde behoefte te voorzien. Het aantal tijdschriften, dat voor het samenstellen dezer overzichten wordt nagegaan is, vergeleken bij den aanvang, belangrijk uitgebreid.

Publicatie No. 34: „Vakliteratuur” no. 2 houdt dienaangaande een opgave in.

Hoewel de van den aanvang af gevolgde hoofd-indeeling der in de „overzichten” weergegeven stof goed voldeed,

bleek het wenschelijk in de onderverdeeling wijzigingen aan te brengen.

Publicatie No. 38 : „Indeeling der korte overzichten van de vakliteratuur” geeft de nieuwe indeeling naast de oude.

Normalisatie maakt voor de wegentechniek een onderwerp van groot belang uit. Ingevolge een daartoe strekkend besluit van het Vde Internationale Wegencongres zijn kleine, internationale commissies ingesteld, met het doel de internationale normalisatie bij het keuren van bitumineuze wegmaterialen en bij de inrichting van verkeersonderzoek voor te bereiden. Daar deze beide onderwerpen ook voor Indië van groot belang moeten worden geacht, werd daaraan een tweetal publicaties gewijd.

Publicatie No. 59 : „Normalisatie van wegmaterialen” no. 1 geeft een Nederlandsche vertaling van de voorloopige voorstellen, welke in het eerste rapport van vorenbedoelde commissie voor materiaalonderzoek zijn opgenomen.

Publicatie No. 58 : „Verkeersonderzoek” bevat een vertaling van de voorstellen, welke door de daartoe ingestelde internationale commissie reeds als definitieve aanbeveling konden worden opgesteld.

De in 't vorige verslag besproken publicatie No. 24 over asfaltsteenslag-slijtlagen werd vervolgd door een tweede bijdrage, aangaande duurzame asfaltverhardingen.

Publicatie No. 40 geeft n.l. uitvoerige mededeelingen, aangaande het vervaardigen en leggen van asfaltbeton en asfaltmortel.

Publicatie No. 36 „De Priokweg” verschaft een geïllustreerde beschrijving der kort geleden uitgevoerde vernieuwing van den Priokweg, met uitvoerige mededeelingen over de daar gebezigde asfaltbeton- en asfaltmortel-lagen.

Deze brochure geeft ook op treffende wijze weer de belangrijkheid der werken, welke hier te lande t. b. v. het motorwegverkeer noodzakelijk zijn.

In het verslagjaar leverden de verschillende door de N. I. W.V. ingestelde enquêtes zeer belangrijk studiemateriaal op, dat in een aantal publicaties is verwerkt.

Het steeds groeiende economische belang van het motorwegverkeer deed reeds in 1926 besluiten tot het houden van een enquête in het buitenland, aangaande verschillende belangrijke punten bij de beoordeeling der verhouding van het motorwegverkeer tot het railtransport. Op de ter zake tot Harer Majesteits Gezanten en tot Consuls Generaal der Nederlanden gerichte vragen mochten zeer belangwekkende antwoorden worden ontvangen.

Publicatie No. 41: „Vrachtauto- en autobusexploitatie in den vreemde” no. 1; en

Publicatie No. 47: „Critische beschouwing van het auto-transportbedrijf in den vreemde” no. 1, geven zoowel de eerste resultaten der enquête, als de daaruit te trekken conclusies weer, welke met 't oog op de a.s. regeling van het motorwegverkeer in Ned.-Indië bijzonder leerzaam zijn. (Een en ander wordt vervolgd).

Publicatie No. 32: „Motorvoertuigenbelastingen in Amerika” behandelt de financieel-economische zijde van wegbeheer, waarbij financieel-administratieve regelingen de hoofdplaats innemen. Hoewel de toestanden in de U.S.A. zeer veel van die hier te lande afwijken, kan toch ongetwijfeld een nadere studie van verschillende der daar ginds doelmatig gebleken regels Indië ten nutte komen.

Publicatie No. 51: „Financieele verhouding m.b.t. wegbeheer tusschen Centrale Regeering en Locale Ressorten in naburige landen” sluit de rij der in 1927 verspreide publicaties op dit gebied. Ook voor het samenstellen van deze brochure is een enquête ingesteld door tusschenkomst van Consuls Generaal der Nederlanden, die welwillend werd verleend.

Met 't oog op het hier te lande nog steeds hangende vraagstuk der onderwerpelijke verhouding is deze publicatie van actueel belang. Uitwerking van de in het werkplan 1927 onder het hoofd „Weggebruik” opgenomen studiepunten: „Kilometreering-stelsels” en „Inrichting, plaatsing en verlichting van wegwijzers en verkeersteekens” waren in 't bijzonder met 't oog op den arbeid der „Commissie voor Motorverkeer” urgent.

Daar de aard der te behandelen stof logischerwijze splitsing in een viertal afdeelingen medebracht, is deze door den Wegenraad verdeeld over vier publicaties.

Publicatie No. 50: „Wegbebakening no. 1 — Veiligheid op den weg”; en

Publicatie No. 53: „Wegbebakening no. 2 — Instandhouding en bruikbaarheid van den weg” zijn van bedoeld viertal de eerste twee.

Aangaande het belang van den in deze brochures neergelegden arbeid van den Wegenraad moge hier verwezen worden naar wat daarover in de inleiding van dit verslag reeds is in 't licht gesteld. Hier zij in aansluiting daarop nog aangestipt, dat op grond van deze publicaties definitieve aanbevelingen konden worden gedaan inzake snelheidsbeperking van voertuigen op de openbare wegen en aangaande de classificatie der wegen hier te lande met aanwijzing der in de onderscheiden klassen toe te laten maximum verkeerslasten.

Als een vervolg op de in het vorige verslag behandelde publicatie No. 8, zijn in 1927 uitgebreide gegevens gepubliceerd over de dynamische krachten, welke op wegverhardingen aangrijpen.

Publicatie No. 46: „De dynamische verkeerslast” no. 2 geeft ter zake de nieuwste resultaten van het onderzoek, op dit gebied verricht door het „U.S. Bureau of Public Roads”. In het bijzonder komt daarin tot uiting, op welke wijze de grootte van den dynamischen verkeerslast beïnvloed wordt door de inrichting van het betrokken voertuig, als b.v.: door de mate van belading, door de bandenmaat, door het bandtype, door rijsnelheid, enz.

Publicatie No. 44: „Tractie-weerstanden” geeft op ander gebied een inzicht in de krachtsoverbrenging tusschen voertuig en weg. In deze brochure zijn verwerkt de resultaten van het zeer groote aantal onderzoekingen, welke in den loop der jaren in verschillende landen naar den tractie-weerstand zijn ingesteld. Bedoelde resultaten zijn belangrijk voor de bestudeering van de economie van het wegtransport en van de verdeling der wegslijtage over dat transport.

De in laatstgenoemde twee publicaties vervatte gegevens konden op verscheidene punten ten grondslag strekken van

de in hoogergenoemde publicatie No. 53 vervatte beschouwingen over de instandhouding en bruikbaarheid van den weg.

De vertegenwoordiger der N.I.W.V. in het moederland, de oud-directeur van de B.O.W. ir. P.J. Ott de Vries, hield aldaar in een vergadering van het Indisch Genootschap een voordracht over Indische wegenproblemen.

Publicatie No. 42: „Het wegvraagstuk in Ned.-Indië” geeft deze belangrijke lezing in extenso weer en brengt zodoende een actueel overzicht over deze belangrijke kwestie van de hand van een bij uitstek daartoe bevoegd deskundige.

Kort voor den aanvang der te Bandoeng gehouden „Eerste hygiëne-tentoonstelling in Ned.-Indië”, is een met dit onderwerp verband houdende publicatie verspreid.

Publicatie No. 43: *Wegen-hygiëne*” is aan dit onderwerp gewijd. Op de tentoonstelling, gehouden in de gebouwen der Ned.-Indische Jaarbeurs te Bandoeng, zijn een groot aantal dezer brochures verspreid, waarvoor bij de talrijke bezoekers ook op deze zijde van den N.I.W.V.-arbeid de aandacht is gevestigd.

SAMENWERKING MET BUITENLANDSCHE ORGANISATIES.

De relaties van de N.I.W.V. met de elders zich op gelijksoortig terrein bewegende organisaties bleven van zeer vriendschappelijken aard.

Zonder in het minst te kort te willen doen aan de hulpvaardigheid van overigen, moge hier met bijzonderen dank vermeld worden de buitengewoon voorkomende medewerking, welke de N.I.W.V. ook weer het afgelopen jaar van het „U.S. Bureau of Public Roads” mocht ondervinden.

Sa
Ho
Pu
Pr
Or
Co
St
Ba
res

FINANCIEELE TOESTAND DER N. I. W. V.

Aangaande de financiën der vereeniging mogen de volgende, met elkander in verband te beschouwen bijlagen van dit verslag de gewenschte inlichtingen bevatten.

Bedrijfsrekening 1927.

Salarissen:	f	12650	00	Overheidssubsidies:	f	32655	00
Honoraria:	"	245	00	Particuliere subsi-			
Publicaties:	"	5110	87	dies:	"	1370	00
Proefnemingen:	"	12593	42 ⁵	Contributies:	"	1035	00
Onkosten:	"	2195	86 ⁵	Renten:	"	497	47
Congresfonds:	"	2000	00	Diverse baten:	"	2217	30
Studie- en prijsvragen-							
fonds:	"	1000	00				
Batig saldo (t. b. v. het							
reservefonds):	"	1979	61				
	f	37774	77		f	37774	77

Toelichting op de bedrijfsrekening.

Salarissen.

Het salaris van den secretaris-penningmeester bedroeg f 500,— per maand

Voorts waren in dienst der vereeniging:

één tijdelijk ingenieur, op een salaris van f 400,— per maand, hetwelk per 1 Juni verhoogd is tot f 450,— per maand;
één klerke-typiste, op een salaris van f 100,— per maand; en
één mandoer, op een salaris van f 25,— per maand.

Honoraria.

De honoraria van buiten de Vereeniging staande deskundigen bedroegen: $f\ 120 + 125 = f\ 245,—$

Publicaties.

Onder deze post zijn verzameld de uitgaven voor het drukken, binden, enz. der vereenigingspublicaties en die voor den aanmaak der bijbehorende cliché's.

Proefnemingen.

De specificatie van de ten behoeve der proefnemingen verrichte uitgaven volgt hieronder.

Praktijklaboratorium:	f 1344,19
Laboratoriumproeven:	„ 258,53
Drukverdeelingsproeven:	„ 198,94
Slijtproeven (proefbaan):	„ 10791,76 ⁵
	f 12593,42 ⁵

Onkosten.

Hieronder zijn begrepen de uitgaven voor kantoorbehoeften, porti (w. o. frankeering der publicaties), telefoon, reizen, enz., zoowel als die voor de noodige uitbreiding van den permanenten bureau-inventaris (meubilair).

Congresfonds.

Evenals in vorige jaren werd in het fonds tot bestrijding van een deel der kosten, verbonden aan het houden van het eerstvolgende Wegencongres, een bedrag van f 2000,— gestort.

Studie- en prijsvragenfonds.

Ook in het fonds, waaruit de kosten van door de Vereeniging uit te schrijven prijsvragen dan wel te entameeren studies zullen moeten worden bestreden, werd wederom f 1000,— gestort.

Reservefonds.

Hoewel door uitbreiding der werkzaamheden, zoowel als door onvoorziene vermeerdering der voor enkele posten benodigde bedragen het totaal der uitgaven het geraamde bedrag met f 2925,16 overschreed, kon daartegenover gelukkig een vermeerdering van inkomsten worden gesteld van f 4199,77 boven de begrooting 1927, zoodat per slot toch nog het reservefonds met een batig saldo kon worden gestijfd.

BALANS PER 31 DECEMBER 1927.

Kassa:	f	53 82	Schulden v/d		
Ned. Handel Mij.			dienst 1927:	f	2599 63
(giro):	"	11629 49	Congresfonds:	"	6000 00
Ned. Handel Mij.			Studie- en prijs-		
(deposito):	"	9000 00	vragenfonds:	"	3000 00
Vorderingen v/d			Reservefonds:	"	9934 93
dienst 1927:	"	851 25			
	f	21534 56		f	21534 56

Toelichting op de balans.

Vorderingen v/d dienst 1927.

Hieronder vallen de nog te innen bedragen voor:
op kosten van aanvragers verrichte onder-

zoekingen:	f	16,25
in 1927 geplaatste advertenties:	"	835,00
	f	851,25

Schulden v/d dienst 1927.

Hieronder zijn samengevat de nog te betalen bedragen voor:

Salarissen:	f	950,00
Honoraria:	"	125,00
Publicaties:	"	932,70
Laboratoriumproeven:	"	43,25
Praktijklaboratorium:	"	246,53
Drukverdeelingsproeven:	"	100,00
Slijtproeven:	"	2,00
Onkosten (kantoorbehoeften):	"	185,15
Contributie 1928:	"	15,00
	f	2599,63

BEGROOTING 1928.

Inkomsten.		Uitgaven.	
Overheids-subsidies:	f 33375 00	Salarissen:	f 16480 00
Particuliere subsidies:	" 1370 00	Vertegenwoordiging in	
Contributie:	" 900 00	Holland:	" 250 —
Advertenties:	" 1500 00	Honoraria:	" 750 00
Diverse baten:	" 500 00	Publicaties:	" 5320 00
		Proefnemingen:	" 8850 00
		Onkosten:	" 2520 00
		Congresfonds:	" 2000 00
		Studie- en prijsvragen-	
		fonds:	" 1000 00
		Reserve-fonds (batig	
		saldo):	" 475 00
	f 37645 00		f 37645 00

Toelichting op de begrooting.

Overheids-subsidies.

Moest bij de toelichting op de begrooting in het verslag over 1925 en 1926 worden opgemerkt, dat nog een achttal Gemeenten zich afzijdig hielden van het werk der N.I.W.V., thans kan worden medegedeeld, dat enkele hiervan nu ook bijdragen aan dezen in 't algemeen belang ondernomen arbeid. Alleen de Gemeenten: Bindjai, Blitar, Modjokerto, Salatiga en Sawahloento bleven ten deze nog achter.

Minder vooruitgang kon worden geboekt, wat betreft de enkele Gewesten en Gemeenten, wier bijdragen onevenredig klein zijn in vergelijking tot den omvang van hun belangen op dit gebied van weg en verkeer, dat door de N. I. W. V. wordt bestreken.

Van de Regentschappen in de Provincie West-Java kon het meerendeel ook nog niet besluiten de zeer kleine ge-

vraagde bijdrage te verleen, terwijl toch de jaarlijks aan de wegen te besteden bedragen in verschillende dezer Regentschappen belangrijk zijn.

Van verschillende der landschappen (o. a. op Sumatra) ontbreekt het der N.I.W.V. eveneens nog aan een passenden steun.

Salarissen.

Bij de raming van dezen post is rekening gehouden met de mogelijkheid in den loop van 1928 eventueel een 2den tijdelijk ingenieur aan te stellen en bij den aanvang der slijtproeven een mecaniciën in dienst te nemen.

Publicaties.

Bij de raming hiervan is gerekend op een vermeerdering van kosten, zoowel door grooteren omvang als door het opnemen van een grooter aantal cliché's, hetgeen beiden ongetwijfeld de waarde der publicaties verhoogt.

Proefnemingen.

Betreffende de slijtproeven moge hierbij worden aangetekend, dat naast de voltooiing der proefbaan ook is gerekend op het op bescheiden schaal in bedrijf zetten der geregelde proefneming.

SLOT.

Aan het einde van 1927 is het een genoeg te kunnen zien op het werk, dat de N.I.W.V. in dit jaar wederom heeft kunnen verrichten, en op de positie, waarin zij zich daardoor heeft kunnen handhaven en versterken.

Deze voldoening belet echter niet, dat goed voor oogen wordt gehouden de groote arbeid, welke der vereeniging nog te doen staat.

Want haar te verrichten arbeid groeit gestaag, naarmate de werkzaamheden der organisatie zich verder uitbreiden. Naast het aanvatten van nieuwe vraagstukken moeten de reeds bereikte resultaten in overeenstemming worden gehouden met de nieuwste ervaringen op het wisselende gebied van weg en verkeer.

Wat tot heden is bereikt, is dááaraan te danken, dat de Regeering, de Provincie West-Java, de Locale Ressorten en particuliere lichamen een open oog hebben voor de voordeelen, welke een centrale studie-organisatie op wegengebied ook hier te lande heeft. En de wijze, waarop de N.I.W.V. met de haar toevertrouwde middelen heeft gewerkt, rechtvaardigt het vertrouwen, dat van genoemde zijde ook de toekomstige instandhouding en den verderen uitgroei der Vereeniging zal worden bevorderd.

Zoo wil en zal de N.I.W.V. haar zich zelve gestelde taak blijven verrichten en, door zoowel wegbeheerders als weggebruikers hier te lande te dienen, medewerken aan de ontwikkeling van Ned.-Indië.

