

SPOOR- EN TRAMWEGEN

14-DAAGSCH TIJDSCHRIFT VOOR HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN IN NEDERLAND EN INDIË

Opgericht door de Directies van:

de Nederlandsche Spoorwegen, de Staatsspoor- en Tramwegen in Ned.-Indië, de Ned.-Indische Spoorweg Maatschappij, de Deli-Spoorweg Maatschappij, de Samarang-Joana-, Semarang-Cheribon-, Oost Java- en Serajoedal Stoomtram Maatschappijen

Hoofdredacteur: S. A. REITSMA
Utrecht, Hoofdbureau Ned. Spoorwegen, Geb. 2, Kamer 63

Redacteur in Indië: E. FRANSSSEN HERDESCHEE
Bandoeng, Hoofdbureau Staatsspoor- en Tramwegen

Commissie van Redactie:

Ir. E. C. W. VAN DIJK, Chef van den Dienst der Expl. der Ned. Spoorwegen, Voorzitter, A. W. E. WEIJERMAN, Oud-Expl.-chef der Oosterlijnen van de Staatsspoorwegen op Java en Mr. B. H. A. VAN KREEL, Directeur der Deli-Spoorweg Maatschappij

Uitgave: N.V. MOORMAN'S PERIODIEKE PERS, Amalia van Solmsstraat 2-4, Den Haag, Telef. 71620, Postrekening 44715
ABONNEMENT PER JAAR, bij vooruitbetaling, voor personeel van spoor- en tramwegondernemingen: in Nederland f 4.—, in Ned.-Indië f 6.—; voor anderen: in Nederland f 8.—, in Ned.-Indië f 10.—, plus 20 cent incasso. Abonnementen in Ned.-Indië op te geven aan de firma G. KOLFF & Co., Weltevreden.

ADVERTENTIËN per brevier-regel (7 punten), 5 cm. breed, 40 cent. Handelsadvertentiën bij contract reductie. Losse nummers 40 cent.

INHOUD: Ir. E. C. W. van Dijk, De beteekenis van den Zomertijd voor de Dienstregeling der Ned. Spoorwegen. — Indië-Hollandtrein, (I) Rotterdamsche Lloyd Rapide. — Dr. K. H. Beyen, De Indische Spoor- en Tramwetgeving (II). — R., Eenige Historische Aanteekeningen. — Dr. Ir. de Gelder, Rijksbahnen en Electricificatie. — H. A. Bosschaart, Afschrijving bij Spoor- en Tramwegen (I). — Ir. N. J. van Veen, Voetgangerstunnel te Delft. — Bs., Nieuwe Voedingswatervoorwarmer en Pomp voor Locomotieven. — Bn., Nieuwe Canadeesche Slaaprijtuigen. — Tarievenstrijd op de Amerikaanse Spoorwegen. — Motorverkeer. L., Losse Gedachten over de Economie van het Bedrijf. — Het vraagstuk der Transporteconomie in Engeland. — De Spoorwegen in de Staten-Generaal. — De Indische Spoorwegen in den Volksraad. — Adviezen en Inlichtingen. — Nieuws uit Binnen- en Buitenland. — Personalia. — Bedrijfsuitkomsten. — Gehouden Aanbestedingen. — Inhoudsopgave van Tijdschriften.

De beteekenis van den Zomertijd voor de Dienstregeling der Ned. Spoorwegen

door Ir. E. C. W. VAN DIJK, Chef van den Dienst der Exploitatie der Nederl. Spoorwegen.

Wanneer men de politiek en de spoorwegen er buiten laat, is de zomertijd een heel eenvoudige zaak; om gedurende een zekere periode van het jaar voor het dagelijksche leven een uur aan daglicht te winnen, heeft men slechts de uurwerken in het begin van die periode een uur vooruit en bij het einde daarvan weder een uur achteruit te zetten. Door deze verandering in den nacht te doen plaats hebben, heeft de verschuiving der uren op onmerkbare wijze plaats.

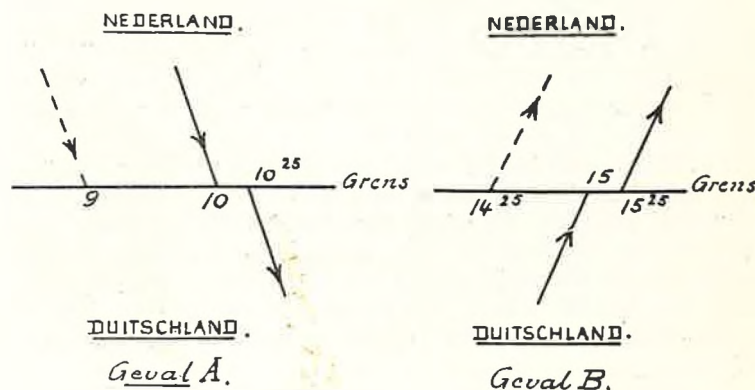
Waarom heeft nu zomertijd, die voor het dagelijksche leven zoo glad verloopt, voor de spoorwegen zooveel voeten in de aarde?

Dit zou inderdaad ook voor de spoorwegen niet het geval zijn, indien met Nederland ook de ons omringende landen den zomertijd invoerden en wel gedurende dezelfde periode. De Ned. Spoorwegen hebben zich dan ook ten aanzien van het al of niet wenschelijke van het invoeren van den zomertijd nooit partij gesteld, omdat het spoorwegverkeer op zichzelf daarbij geen belang heeft, behalve dan door de lichtbesparing.

Ons spoorwegverkeer krijgt dan pas belang bij den zomertijd, indien er geen overeenstemming bestaat tusschen hetgeen bij ons en in de aangrenzende landen geschiedt, m.a.w. wanneer de zomertijd in ons land wel en bij onze burens niet of gedurende een andere periode dan bij ons wordt ingevoerd, of wanneer omgekeerd in Nederland geen zomertijd zou heerschen en dit wel het geval zou zijn bij onze burens. Deze waarheid is maar al te dikwijls uit het oog verloren en daardoor is veel misverstand ontstaan.

In Nederland werd de zomertijd — tegelijk met Duitsland — voor het eerst ingevoerd van 1 Mei tot 30 September 1916; België deed zulks toen niet, hetgeen echter voor ons geen bezwaar opleverde, omdat in 1916 de verbindingen met België verbroken waren.

Later zijn ook de geallieerden er toe overgegaan om den zomertijd in te voeren, maar helaas is Duitsland daarmee niet voortgegaan, zoodat wij thans den toestand hebben, dat Nederland, België, Frankrijk en Engeland zomertijd kennen



en Duitsland niet. En juist door het feit, dat Duitsland niet meedoet, worden wij verplicht om bij de invoering van den zomertijd in Nederland en bij het einde daarvan onze dienstregeling ingrijpend te wijzigen.

Waarom is dit noodig?

Indien wij bij de invoering van den zomertijd in ons land, waarbij dus onze uurwerken een uur worden vooruitgezet, onze dienstregeling ongewijzigd lieten, zouden onze treinen naar Duitsland in werkelijkheid, dus t.o.v. den zomertijd, een uur vroeger dan anders aan de grens komen, terwijl de treinen die het verkeer van Duitsland naar Nederland bedienen t.o.v. den zomertijd een uur vroeger van de grens zouden vertrekken. Immers een naar Duitsland gaande trein (geval A), die vóór de invoering van den zomertijd, dus bij den normalen Amsterdamschen tijd (A.T.) om 10 uur aan de grens komt en om 10.25 A.T.¹⁾ weder vertrekt, komt daar, nadat de klok bij ons een uur is vooruitgezet, bij ongewijzigde dienstregeling aan om 10 uur Amsterdamsche zomertijd (A.Z.T.), d.i. echter 9 uur A.T., dus een uur vroeger.

¹⁾ Duidelijkheidshalve zijn de tijden aan de grens alle in Amsterdamschen tijd uitgedrukt.

Het gevolg is dus, dat de normale overgang van 25 minuten op het grensstation met een uur wordt vergroot.

In omgekeerde richting (geval B) gaat de uit Duitschland komende trein, die b.v. om 15 uur A.T. op de grens aankomt en vandaar om 15.25 A.T. vertrekt, nadat bij ons de zomertijd is ingevoerd, bij ongewijzigde dienstregeling, om 15.25 A.Z.T. weg, d.i. echter 14.25 A.T., dus een uur vroeger. Dat zou dus heelemaal niet gaan.

Nu zijn er twee middelen om deze moeilijkheden te ontgaan.

Men kan in geval A den grooteren overgang gedurende de periode, dat bij ons zomertijd heerscht zonder meer aanvaarden (waardoor echter de reisduur met een uur vermeerderd wordt); in geval B kan men den Nederlandschen trein gedurende het *geheele* jaar een uur later leggen, d.w.z. vertrek van de grens niet om 15.25 A.T. maar om 16.25 A.T., zoodat deze trein dan bij ongewijzigde dienstregeling in den zomertijd om 16.25 A.Z.T., dus weder om 15.25 A.T. vertrekt. In geval B krijgen wij den toestand, dat er in de maanden dat er bij ons *geen* zomertijd is, onnoodig een zeer groote grensovergang bestaat, nl. van 15 tot 16.25 A.T. en dat die overgang alleen in de zomertijdmaanden weder tot de normale 25 minuten wordt teruggebracht.

Past men deze methode toe, dan kunnen de treinen het *geheele* jaar in *dezelfde* dienstregeling blijven liggen, hetgeen voor de Nederlandsche spoorwegen buitengewoon eenvoudig zou zijn en waarbij dan voor de dienstregeling alle bezwaren van den zomertijd vervallen zouden zijn. Maar het reizend publiek zou niet ten onrechte bezwaar maken tegen het feit, dat dan de treinen naar Duitschland gedurende de zomertijdperiode (15 Mei—begin October) en de treinen uit Duitschland buiten de zomertijdperiode (begin October—15 Mei) een uur aan de grens zouden verknoeien, hetgeen dus tevens zou inhouden, dat de reisduur met een uur wordt verlengd.

En toch gaat men, behoudens uitzonderingen, op deze wijze in Frankrijk te werk, hetgeen ook wel verklaart, dat men daar in April 1928 vlak voor de invoering van den zomertijd, die op 22 April zou geschieden, met het oog op de verkiezingen er toe over kan gaan om dezen datum een week te vervroegen.

Ook in België maakte men zich jaren lang op deze voor de spoorwegen gemakkelijke wijze van de zaak af, maar thans is men ook daar in het belang van het reizend publiek tot de opvatting gekomen, die wij in Nederland altijd gehuldigd hebben, nl. om de naar en van Duitschland loopende treinen gedurende de zomertijdperiode een uur *later* te leggen, waardoor dus bereikt wordt, dat gedurende het geheele jaar de aansluitingen aan de Deutsche grens op normale wijze behouden blijven.

Doordat wij in Nederland de naar en van Duitschland loopende treinen gedurende den zomertijd een uur later leggen, wordt de reis van Nederland naar Duitschland *schijnbaar* met een uur verkort en in omgekeerde richting met een uur verlengd. Niets is natuurlijk minder waar, maar toch doet het aangenaam aan, dat wij aldus in de zomertijdperiode naar Duitschland reizende, een uur later kunnen vertrekken om op denzelfden tijd op de plaats van bestemming aan te komen.

Nu lijkt het voor iemand, die niet in de dienstregeling thuis is, heel eenvoudig om de Deutsche treinen een uur later te stellen, maar in de werkelijkheid levert dit vele moeilijkheden op, omdat men natuurlijk niet kan volstaan met alleen deze treinen te verleggen, maar daarbij ook rekening moet houden met de gewone treinen, die met deze internationale treinen samenhangen. Het geheel moet weder zoo goed mogelijk in elkander passen. Bovendien kan de loop van verschillende binnenlandsche treinen ook al niet ongewijzigd blijven, omdat op de plaats waar deze liggen, de verlegde internationale treinen moeten komen.

Naarmate nu de internationale treinen, die verlegd moeten worden, in ons land over langere en meer belangrijke baanvakken loopen, wordt het aantal wijzigingen van de daarmee samenhangende binnenlandsche treinen grooter en juist de

Deutsche treinen zijn voor ons in dit opzicht zoo ongunstig, omdat deze in verschillende richtingen over groote afstanden en op zeer belangrijke baanvakken loopen, zooals van Amsterdam, den Haag, Rotterdam, Hoek van Holland en Vlissingen tot Oldenzaal, Zevenaar, Cranenburg en Venlo. (De treinen, die meer het grensverkeer bedienen, leveren in dit opzicht uit den aard der zaak minder bezwaren op.)

De laterstelling van de naar en van Duitschland rijdende treinen bij invoering van den zomertijd en het weder in de normale dienstregeling terugbrengen van deze treinen bij het einde van den zomertijd, heeft voor de binnenlandsche treinen, voorzover deze mede gewijzigd moeten worden, het ongewenschte gevolg, dat zij niet het geheele jaar in dezelfde dienstregeling kunnen blijven liggen; door het verleggen van de treinen ontstaat op verschillende baanvakken gedurende een gedeelte van het jaar een minder goede verdeling van de treinen dan wenschelijk is en kunnen goede aansluitingen niet gedurende het geheele jaar gehandhaafd worden.

De wijzigingen, die bij de invoering van den zomertijd in de dienstregeling moeten worden aangebracht, doordat Duitschland geen zomertijd kent, zijn zoo omvangrijk, dat niet volstaan kan worden met deze aan het reizend publiek bekend te maken door middel van een aanvulling op den reisgids, maar dat tot het samenstellen en uitgeven van een nieuwen reisgids moet worden overgegaan. Het eenige middel om een dergelijk nieuw tusschentijdsch spoorboekje te vermijden, is het invoeren van den zomertijd op den datum waarop de nieuwe jaardienstregeling ingaat (ingevolge besluit van de Internationale Dienstregeling Conferentie geschiedt dit op 15 Mei), omdat hiervoor toch een nieuwe gids noodig is.

Er is meermalen aangedrongen op het invoeren van den zomertijd gelijktijdig met België, Frankrijk en Engeland, dus eenige weken voordat de nieuwe jaardienstregeling ingaat.

Als dit geschiedde, zouden wij dus eenige weken vóór 15 Mei een tusschentijdsche dienstregeling gereed moeten hebben, die slechts korten tijd geldig zou zijn. Dit kan, maar het is technisch niet mogelijk om zoo kort voor het verschijnen van den reisgids van 15 Mei, nog een tusschentijdschen gids uit te geven. Men zou dus moeten volstaan met het zeer groote aantal wijzigingen aan het publiek bekend te maken door middel van een aanvulling op den reisgids van October, het reizend publiek zou daarvan de dupe zijn, want het zou bijna ondoenlijk zijn om dan uit de dienstregeling goed wijs te worden.

Het is daarom van zeer groote waarde, dat in Nederland de data van de invoering van den zomertijd en van de nieuwe jaardienstregeling samenvallen.

Wat is nu de consequentie van het feit, dat daardoor bij ons de zomertijd niet gelijktijdig met België, Frankrijk en Engeland wordt ingevoerd?

Engeland is het eenige land, waar de data van het begin en van het einde van den zomertijd bij de wet zijn vastgesteld, de zomertijd begint daar op den dag volgende op den 3en Zaterdag in April (of indien deze dag met Paschen samenvalt, op den dag volgende op den 2en Zaterdag in April) en eindigt op den dag volgende op den 1sten Zaterdag in October. België en Frankrijk hebben zich bij Engeland aangesloten.⁴⁾

Wat Frankrijk doet, kan ons feitelijk koud laten, omdat België ons van Frankrijk scheidt.

Wanneer nu België in April den zomertijd invoert, krijgen wij tot 15 Mei een periode, gedurende welke België *wel* en Nederland *geen* zomertijd heeft. Indien wij in die periode onze dienstregeling ongewijzigd lieten, zouden de treinen uit België — doordat men daar de uurwerken een uur vooruitzet en de

⁴⁾ Welke waarde daaraan gehecht moet worden, is wel gebleken toen de Fransche regeering in 1928 op het laatste oogenblik den datum, waarop de zomertijd zou worden ingevoerd, een week vervroegde en van 22 April op 15 April bracht. België sloot zich *noodgedwongen* daarbij aan, Engeland kon dit niet doen. En zoo kwam er van de gemaakte afspraak niet veel terecht.

dienstregeling niet wijzigt — een uur vroeger aan de grens komen dan vóór den zomertijd het geval was, terwijl ook de treinen, die naar België rijden, een uur vroeger van de grens zouden vertrekken. In het eerstgenoemde geval zou een reiziger van Nederland naar België dus een uur langer op het grensstation moeten blijven, in het laatstgenoemde geval zou er geen aansluiting bestaan. Ofschoon de afspraak bestaat, dat het land dat zomertijd invoert ook de gevolgen daarvan moet dragen voor den treinenloop, hebben België en Frankrijk zich hieraan onttrokken en zijn wij wel verplicht de noodige maatregelen te nemen, welke hierin bestaan, dat in Nederland, gedurende de korte periode dat bij ons geen en in België wel zomertijd heerschte, de naar en van België loopende treinen een uur vroeger worden gelegd.

(Met het Engelsche verkeer hebben wij in de periode, gedurende welke Engeland wel en wij geen zomertijd hebben, weinig moeilijkheden, wij behoeven dan slechts den boottrein Amsterdam—Hoek van Holland vroeger te leggen.)

Het is een geluk, dat hierbij met een gering aantal wijzigingen in den treinenloop kan worden volstaan, zoodat het mogelijk was om deze wijzigingen door middel van vooraf in de dagbladen aangekondigde strooibiljetten, die kosteloos verkrijgbaar werden gesteld, ter kennis van het publiek te brengen.

Om deze wijze van aankondigen, die blijkens de ervaring niet tot allen doordringt, te vermijden, werden voor het eerst in het spoorboekje van 5 October 1927 de wijzigingen vermeld, die door de invoering van den zomertijd in België, Frankrijk en Engeland op 22 April 1928 zouden intreden. Eenvoudiger kon het niet en dat deze maatregel niet *ten volle* tot zijn recht kwam, moet geweten worden aan het feit, dat de Fransche regering met het oog op de verkiezingen den datum van invoering van den zomertijd een week vervroegde en België volgde.

Wij zullen nu in het spoorboekje, dat 7 October 1928 zal verschijnen, opnieuw de wijzigingen aangeven die in April 1929 het gevolg zullen zijn van de invoering van den zomertijd in België, Frankrijk en Engeland, maar voorzichtigheidshalve geen bepaalde datum noemen; deze zal dan nader bekend worden gemaakt.

Al is deze tusschentijdsche wijziging van den loop van een aantal treinen betrekkelijk eenvoudig, toch heeft zij natuurlijk voor het reizend publiek de onaangename zijde, dat de vertrekuren van de naar België en Frankrijk loopende treinen in ongunstigen zin gewijzigd worden, en dat aansluitingen op de treinen van en naar België en Frankrijk veranderen en gedeeltelijk vooral in en uit de richting Breda, minder goed worden. Zonder kleerscheuren kunnen wij er nu

eenmaal niet afkomen, dat zou, zooals reeds betoogd is, alleen het geval zijn, indien ook Duitschland den zomertijd kende en Duitschland, België, (Frankrijk) en Nederland den zomertijd gedurende een zelfde tijdvak invoerden.¹⁾

Dat zal voorloopig wel niet te bereiken zijn.

De Belgische spoorwegen hebben op de Internationale Dienstregeling Conferentie, gehouden te Praag in Oct. 1927, een voorstel gedaan om den zomertijd ook in België, Frankrijk en Engeland te doen beginnen op het tijdstip, waarop de nieuwe jaardienstregeling in werking treedt (hieruit blijkt wel, hoe juist wij in Nederland handelen), waarbij tevens aan Duitschland verzocht werd om ook tot het invoeren van den zomertijd over te gaan. Dit door Nederland ondersteunde voorstel had, zooals te verwachten was, niet het minste succes. De politiek!

Zooals reeds vermeld is, vindt het einde van den zomertijd in België, Frankrijk en Engeland plaats op den dag volgende op den 1sten Zaterdag in October, ook in Nederland wordt aldus gehandeld. In Nederland moeten dan alle naar en van Duitschland loopende treinen weder een uur *vervroegd* worden, waarbij ook de daarmede samenhangende treinen, die het binnenlandsche verkeer bedienen, wijziging ondergaan. Ook deze wijzigingen zijn zoo ingrijpend en talrijk, dat een nieuwe reisgids moet worden uitgegeven, die bekend is onder den naam van „gewijzigde dienstregeling van 15 Mei”, omdat wij niet meer zooals vroeger een zomerdienst en een winterdienst hebben, maar een jaardienst, die 15 Mei ingaat en in verband met het eindigen van den zomertijd in October gewijzigd wordt.

Het heeft in ons land niet aan pogingen ontbroken om den zomertijd eerder te doen eindigen, maar gelukkig zonder succes, want als wij in dit opzicht ons niet bij België, Frankrijk en Engeland aansloten, dan zouden wij bij het einde van den zomertijd weder groote moeilijkheden krijgen. Zouden wij b.v. den zomertijd doen eindigen op 1 September, dan zouden reeds op dezen datum de Deutsche treinen weder een uur vervroegd moeten worden, maar *bovendien* ook de Belgische treinen een uur vroeger gelegd moeten worden, om dan weder in het begin van October in de normale ligging gebracht te worden. Welk een verwarring zou hierdoor voor het reizend publiek ontstaan!

De hevige strijd, die in ons land gevoerd werd tusschen voor- en tegenstanders van den zomertijd, schijnt nu geluwd, beide partijen hebben zich blijkbaar neergelegd bij de thans gevolgde methode, waarbij inderdaad de belangen van het reizend publiek *het minst* geschaad worden.

¹⁾ Engeland beteekent voor ons in dit geval niet veel, omdat het slechts overzeesche verbindingen heeft.

Indië-Holland Trein.

I. Rotterdam—Lloyd Rapide.

Onze beide stoomvaartlijnen op Indië, de Maatschappij „Nederland” en de „Rotterdamsche Lloyd”, die zooveel als in haar vermogen ligt, de reis van en naar Indië voor de passagiers veraangenaamen en vergemakkelijken, beperken zich daarbij niet tot de zeereis, maar hebben haar bemoeiingen uitgestrekt tot de zgn. overlandreis tusschen Genua en Marseille eenerzijds en Nederland anderzijds (zie afl. 4 blz. 91 en 109).

In dit eerste artikel zal een en ander medegedeeld worden over de verbinding tusschen Marseille en Den Haag, het volgende zal de boottrein van Genua naar Den Haag behandelen.

Reeds voor Port Said geven de passagiers van de mailboot aan den administrateur van het schip op of zij van de Rapide zullen gebruik maken, waarna alles voor de treinen in orde gemaakt wordt. Waar de gezagvoerder van het schip reeds

pl. m. 24 uur van te voren weet hoe laat hij te Marseille zal aankomen bepaalt hij reeds dan welke Rapide zal rijden; hij heeft namelijk de keuze uit vier verschillende vertrektijden, te weten: 10.05 (Rapide A), 15.10 (Rapide B), 16.45 (Rapide C) of 21.00 (Rapide D). Aan het kantoor der Maatschappij te Marseille worden daarna radiotelegrafisch de noodige instructies gegeven, zoodat bij aankomst van het schip de Rapide gereed staat in de, in verband met de aan boord verkochte plaatsen, vereischte formatie en wel in de onmiddellijke nabijheid van de aanlegplaats. De reizigers behoeven zich dus niet door de stad naar het station te begeven, hierdoor worden de daaraan verbonden kosten en onaangenaamheden (men denke hierbij aan de vele bagage, die bootreizigers in den regel bij zich hebben) vermeden. De passagiers kunnen zich, zonder van