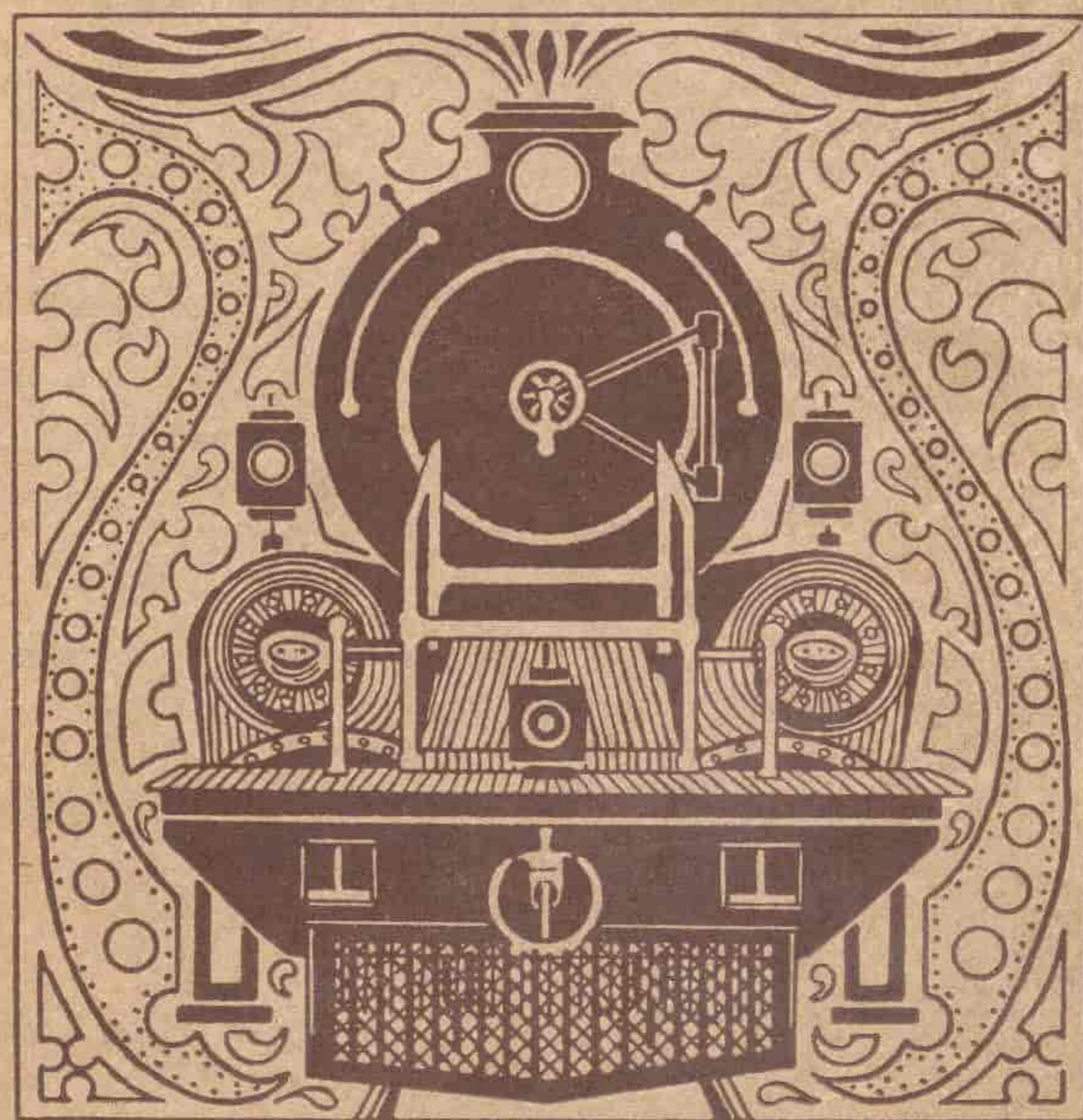


STAATSSPOOR
EN
TRAMWEGEN
IN
NEDERLANDSCH-
INDIË

1875 6 APRIL 1925



D.

R.

F Renssen

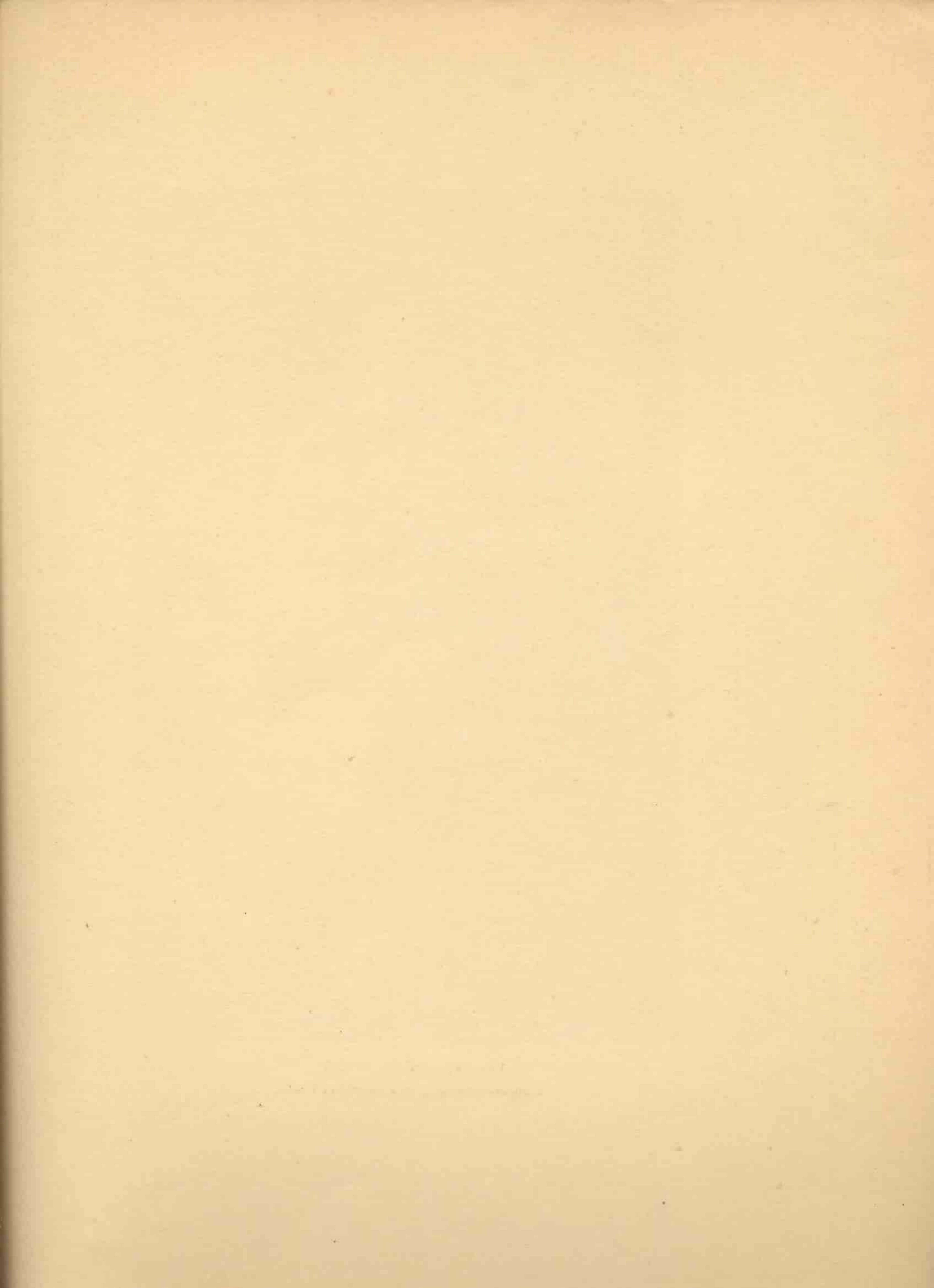
19-6-1943

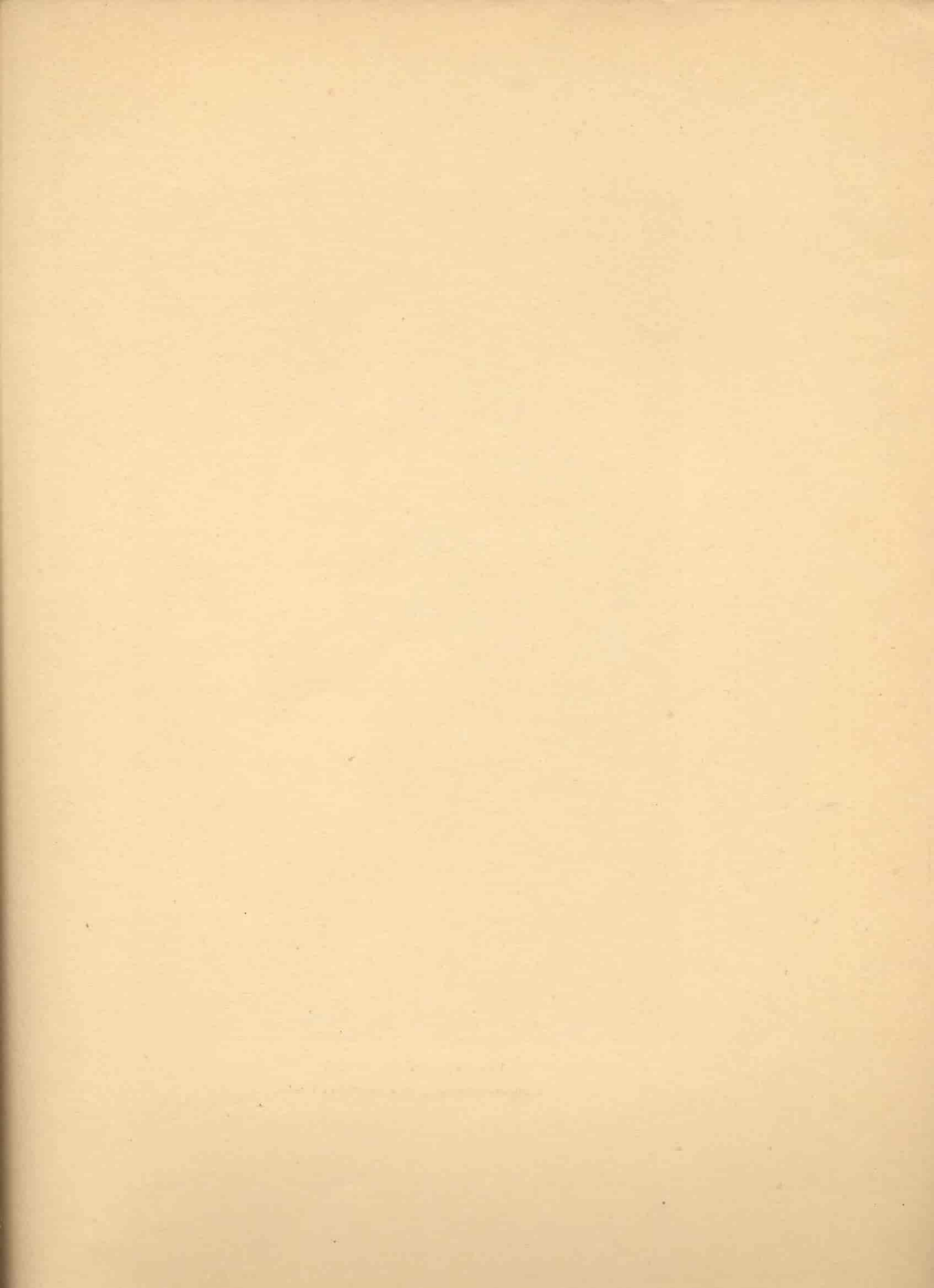
830 125-

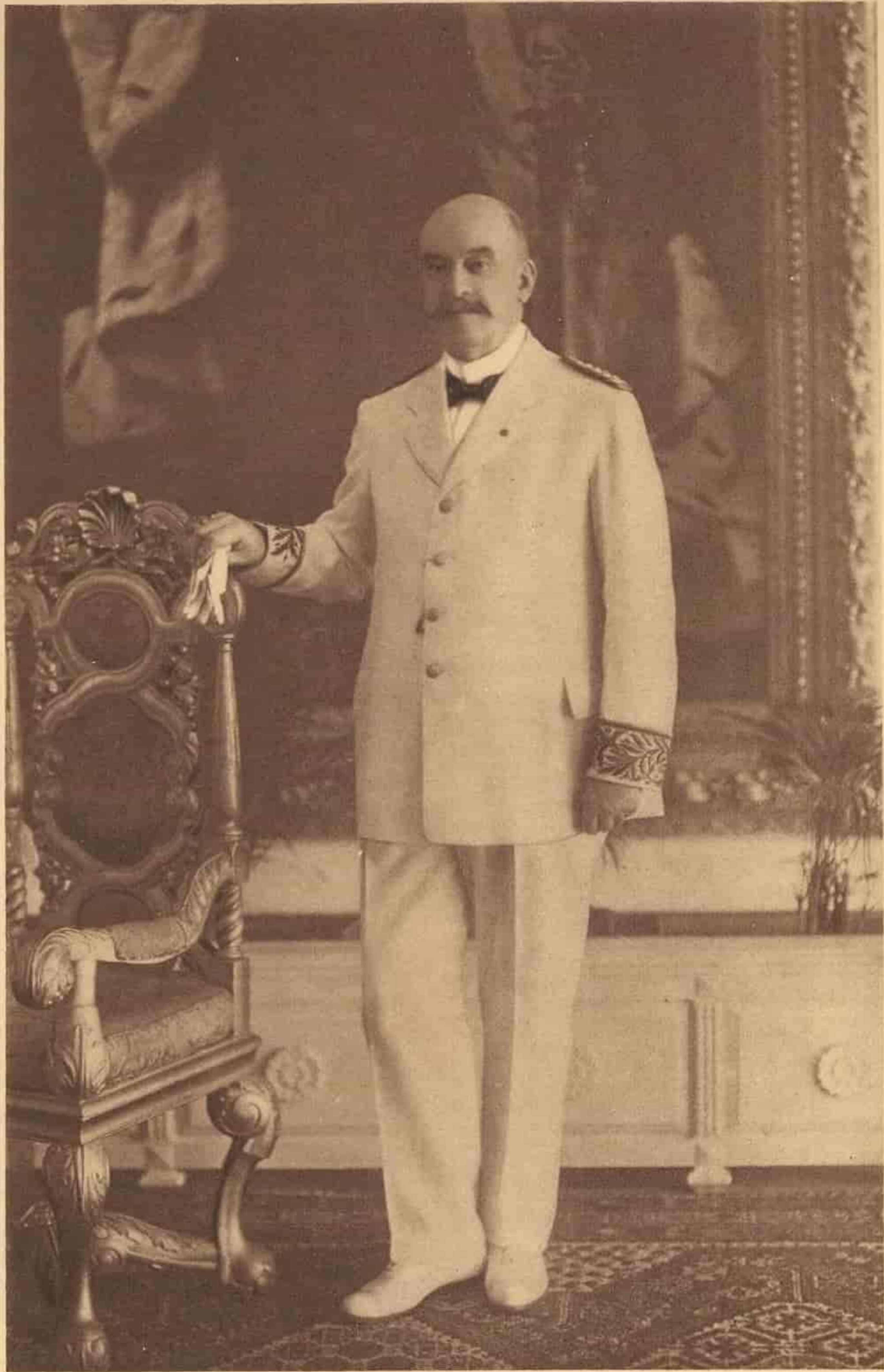
Gedenkboek
BOEKOE PERINGATAN

van
DARI

STAATSSPOOR-EN TRAMWEGEN
DI HINDIA - BELANDA 1875 - 1925.
van Nederlands - Indië







Zijne Excellentie Mr. D. FOCK.
Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

GEDENKBOEK BOEKOE PERINGETAN

DARI
VAN

STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN
DI HINDIA-BELANDA.
IN NEDERLANDS-INDIE

1875 — 1925.



TOPOGRAFISCHE INRICHTING
WELTEVREDEN ——— 1925

BOEKOE PERINGATAN
DARI
STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN
DI HINDIA-BELANDA 1875 — 1925.

I. Begimana asal-asal djadinja Staatsspoor- en Tramwegen, begimana djadinja besar dan dari hal pimpinannja.

Pada tanggal 6 April 1925 hendaklah 50 tahun lamanya, bahwa di Nederland moelai memoeatkan Staatsblad dari hal wet atas membikin perdjalanan spoor (spoorweg) oleh Gouvernement dari Soerabaja ka- Pasoeroean dan Malang, jang djaoehnja kira-kira 115 K.M.

Perdjalanan spoor ini boekankah jang pertama-tama, oleh karena didalam tahun 1864 oleh Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (N. I. S.) telah dimoelaikan membikin perdjalanan Spoor (spoorweg) dari Semarang ka-Solo dan Djogja, dimana pada tanggal 21 Mei 1873 soedah bérés sama sekali, sedang tiada seberapa lama sebelomnja perdjalanan spoor Semarang-Solo-Djogja itoe habis dikerdjakan. maka perdjalanan spoor Betawi-Bogor dari Maatschappij terseboet, soedah habis dikerdjakan djoega.

Pada pembikinnja perdjalanan spoor terseboet itoe, maka ada amat banjaklah kesoesahan jang tertampaknja, sehingga Maatschappij itoe beberapa kali hampir mendjadi failliet, sedang kesengsaraän dari natuur (jang boekan boeatan orang dan tiada dapat dikira) telah membikin lambatnja pekerdjaän.

Segala kesengsaraän jang didapatkan oleh N.I.S. itoe dan pendapatan kehasilan jang sedikit sekali didalam beberapa tahun permolaän sesoedahnja spoor itoe djadi, maka itoelah mendjadi sebab, bahwa dari pihak particulier tiada bisa dapat modal poela akan membikin perdjalanan spoor. Tiada seorangpoen jang soeka memasoekkan oeangnja didalam peroesahaän jang sedemikian itoe, dimana tiada dapat ditentoeakan penghasilannja pada hari kemoedian.

Maka sebetoelnja poelau Djawa itoe, jang pada zaman itoe dianggap seboeah poelau jang berhasil sendiri diantero Hindia Belanda, ada perloe sekali diperbaiki atas perhoeboengannja dari satoe ke-lain tempat. Pada waktue itoe maka hanja djalan-djalan biasa dan kali-kali sadja jang dapat menghoeboengkan dari satoe tempat ke-lainnja.

Djalan pos besar, jang terbikin oleh G.G. Daendels, itoelah mengadakan perhoeboengan ditanah Djawa dari Koelon mengetan, sehingga dapat menghoeboengkan

antaranja kota jang besar-besar, ialah Betawi, Semarang dan Soerabaja. Soedah itoe laloe diadakan beberapa tjabang-tjabang djalan jang besaran dan ketjilan, jang dapat djoega didjalani karéta d.l.l.

Oentoek orang jang bepergian djaoeh, itoelah selekas-lekasnja mesti memakai karéta jang ditarik oleh koeda-pos. Akan-tetapi oentoek orang-orang biasa sadja naeklah meréka seboeah tjikar pèr, dimana meréka-itoe dapat terlentang atau berbaring disitoe.

Angkoetan barang-barang itoelah hanja bisa terdjadi dengan grobag sapi, sedang ditampat-tampat jang amat banjak pengangkoetan barang-barang itoe, sering kali kedjadian kekoerangan sapi, oleh karena dari ketjapéan amat banjaklah sapi-sapi itoe jang mendjadi mati.

Dari itoe maka pembawanja barang-barang keloearan dari tanah Djawa ada amat soesahnja sedang beanja teramat banjaknja. Soedah sering kedjadian bahwa kapal-kapal jang akan membawa barang-barang dari tanah Djawa itoe sehingga beberapa boelan moesti menoenngoe moeatan dipelaboehan, sedang barang-barang itoe kalau disimpan didalam goedang djadi berdjamoeer.

Djoega didesa-desa pegoenoengan orang dapat merasakan dari hal soesahnja pengangkoetan ini. Pengangkoetan barang-barang dengan pedati, apa lagi kalau djaoeh, itoelah banjak sakali ongkosnja, lantaran mana orang tani sering tiada dapat mendjoeal barang-barang pengasilannja atau tiada dapat mendjoeal itoe dengan harga rendah, sedang sebaliknja, djika meréka-itoe perloe memakai barang jang berasal dari kota besar, lantaran dari besarnja ongkos itoe mendjadi teramat mahal harganja.

Dari pada itoe maka perloe sekali akan mengoebah keadaän jang demikian itoe, kalau orang ada niatan hendak menambah soeboernja dan kemoerahannja tanah Djawa. Membikin perdjalanan spoor itoelah ichtiar jang baik sendiri oentoek keperluan ini, akan tetapi dimana fihak particulier tiada soeka menoeoeng hal perkara oeang, maka Gouvernement terpaksa mesti berboeat sendiri.

Pada tatkala itoe maka di Nederland banjak dibitjarakan dan toelis-menoelis dari hal perkara terseboet, dimana kemoedian pada tanggal 6 April 1875 telah ditetapkan dengan wet, bahwa perdjalanan spoor akan dibikin dari Soerabaja ke Pasoeroean dan Malang, sedang oeang jang disediakan oentoek keperluan itoe ada 10 millioen.

Dengan sesigera-sigeranja orang telah mengerdjakan itoe. Seantero pekerdjaän itoe ada dibawah pimpinannja Kolonel-titulair der Genie, David Maarschalk jang telah pensioen, dimana pada kemoedian hari biliau itoe mendapat titel Inspecteur-Generaal.

Patoeng (borstbeeld) dari biliau itoe, jang terbikin dari marmer, sekarang tertaroh di station Bogor, sebagai tanda menghormati kepada biliau itoe, jang telah bekerdja dengan setia, tiada memandang soesah pajah.



ir. P. A. ROELOFSEN.
Directeur van Gouvernementsbedrijven in 1925.



H. DE BRUYN.
Directeur der Burgerlijke Openbare Werken in 1875.



ir. J. F. van WEELDEREN.
Hoofd van het Bedrijf der
Staatsspoor- en Tramwegen
op Java.



J. M. SLOOS.
Hoofd van het Bedrijf der
Staatsspoor- en Tramwegen
in de Buitengewesten.



ir. W. F. STAARGAARD.
Hoofdinspecteur der Staatsspoor- en
Tramwegen.



Prof. Dr. ir. J. H. A. HAARMAN.
Hoofd van den Algemeenen
Bouwdienst.



L. R. MIDDELBERG. c. i.
Secretaris tevens Hoofd van
het Centraal Kantoor.

Dengan perteloengannja pegawai jang faham dan tjerdik, meski jang berpangkat tinggi, maoepoen jang berpangkat rendah, maka toean Maarschalk dapat mengerdjakan perdjalananan spoor itoe dengan sekoeat-koeatnja, sehingga pada hari Kemis tanggal 16 Mei 1878 perdjalananan keréta-api Soerabaja (kota)—Pasoeroean dapat diboeka dengan oepatjara (keramean) oleh Gouverneur-Generaal Mr. J. W. van Lansberge, jang pada tatkala itoe telah tiba di Soerabaja dengan *soewami* dan pengiringnja.

Pada tanggal 20 Juli 1879 maka lijn Bangil—Malang telah diboeka djoega dan sekarang antéro perdjalananan keréta-api itoe telah selesai sama sekali. Adapoen ongkos boeat membikin antero lijn itoe (aanlegkosten) sedjoemlah ada 9½ millioen roepiah, mendjadi ada koerangan ½ millioen dari pada begrootingnja.

Setelah lijn itoe moelai didjalankan exploitatie, maka orang dapat memakai sebagian pegawai dari aanleg itoe boeat mendjalankan dienst dari weg en werken dan dari tractie. Adapoen boeat administratieven dienst dan vervoersdienst tiada dapat pegawai jang faham atas pekerdjaän itoe. Lantaran dari itoe maka dari Nederland telah dikirim seorang contrôle-chef, seorang stationschef 1e klas dan 2 orang stationschef 3e klas, sedang oentoek pegawai selainnja telah mengambil dan mengadjar orang-orang dari tanah Djawa sadja.

Begimana baiknja pengadjaran (opleiding) itoe, maka orang jang toea-toea didalam dienst akan dapat menjaksikan itoe. Begimana djoega, maka opleiding itoe dibikin banjak dan orang dapat memoetoeskan bahwa oentoek pegawai rendah dan tengahan dari Staatsspoorwegen ditanah Djawa boleh ambil pegawai dari sini sadja, ketjoeali dari satoe-doea orang.

Setelah itoe orang tiada lantas tinggal diam sadja. Lambat laoen orang lantas mendapat kepertjajaän oentoek hari kemoedian atas keréta—api itoe, baik dari fihak pembesar, baik dari fihak particulier. Begitoe poela oentoek fihak particulier, apa lagi setelah ongkos pembikinnja djalananan *tram* dan exploitatienja dibelakang hari bisa djadi lebih moerah, itoelah tambah mendjadikan inginnja fihak particulier oentoek membikin djalananan *tram*. Lantaran dari pada itoe maka *tram-tram* jang sekarang ada, itoelah hampir semoea pembikinnja pada tatkala itoe djoega.

Begitoe djoega oentoek S.S. orang djadi terlebih soeka mengerdjakan itoe. Sekarang orang dapat memandang, bahwa Gouvernement djoega dapat membikin Spoorweg, dan boleh dipastikan bahwa pekerdjaännja itoe tiada lebih mahal dari pada pekerdjaännja Maatschappij particulier.

Teroetama poela kalau memandang Spoorweg dari N.I.S., jang lebih lama lebih banjak pendapatannja pengasilan, dan djoega kalau memandang Spoorwegnja sendiri, jang ternjata telah membikin kemadjoemannja tempat dan membikin *mahmoernja*



D. MAARSCHALK
(1875-1880).



H. G. DERX
(1880-1889).



J. K. KEMPEES
(1889-1893).



J. W. Th. VAN SCHAIK
(1893-1895, 1896).



ir. D. R. J. BARON VAN
LIJNDEN (1895-1896).



ir. R. H. J. SPANJAARD
(1896-1898).



ir. Th. A. M. RUIJS
(1898-1901).



S. A. SCHAAFSMA
(1901-1906).

Pemimpin-pemimpin S. S. dan Tr. jang doeloe (tahoen 1875-1906).

Directie S.S. en Tr. van vroeger (tydvak 1875-1906)



ir. H. F. VAN STIPRIAAN
LUISCIUS (1906-1912, 1913).



J. RADERSMA
(1912-1913).



ir. M. H. DAMME
(1913-1919).



ir. W. F. STAARGAARD
(hoofdinspecteur sinds 1924).



ir. F. E. VAN HENNEKELER
(voorzitter).



ir. F. B. H. ASSELBERGS.

Driehoofdig Bestuur der S.S. en Tr. (1919-1921).



ir. J. C. F. VAN SANDICK
(1921-1922-1924).

Pemimpin-pemimpin S.S. dan Tr. jang doeloe (tahoen 1906-1924).

Directie S.S. en Tr. van vroeger (tydvak 1906-1924)



ir. W. TH. VAN SCHAİK
 Chef Exploïtatïe der Westerlijnen.



W. A. VAN OORSCHOT
 Chef Exploïtatïe der Oosterlijnen.



E. P. C. SCHEFFER
 Hoofd van den Dienst van
 Beweging en Handelszaken.



ir. A. M. HUBREGTSE
 Hoofd van den Dienst van
 Tractie en Materieel.



J. H. A. DE VOOGT
 Hoofd van den Administratieven
 Dienst.



ir. H. P. E. DE VOGEL
 Hoofd van den Dienst van
 Opname en Aanleg.

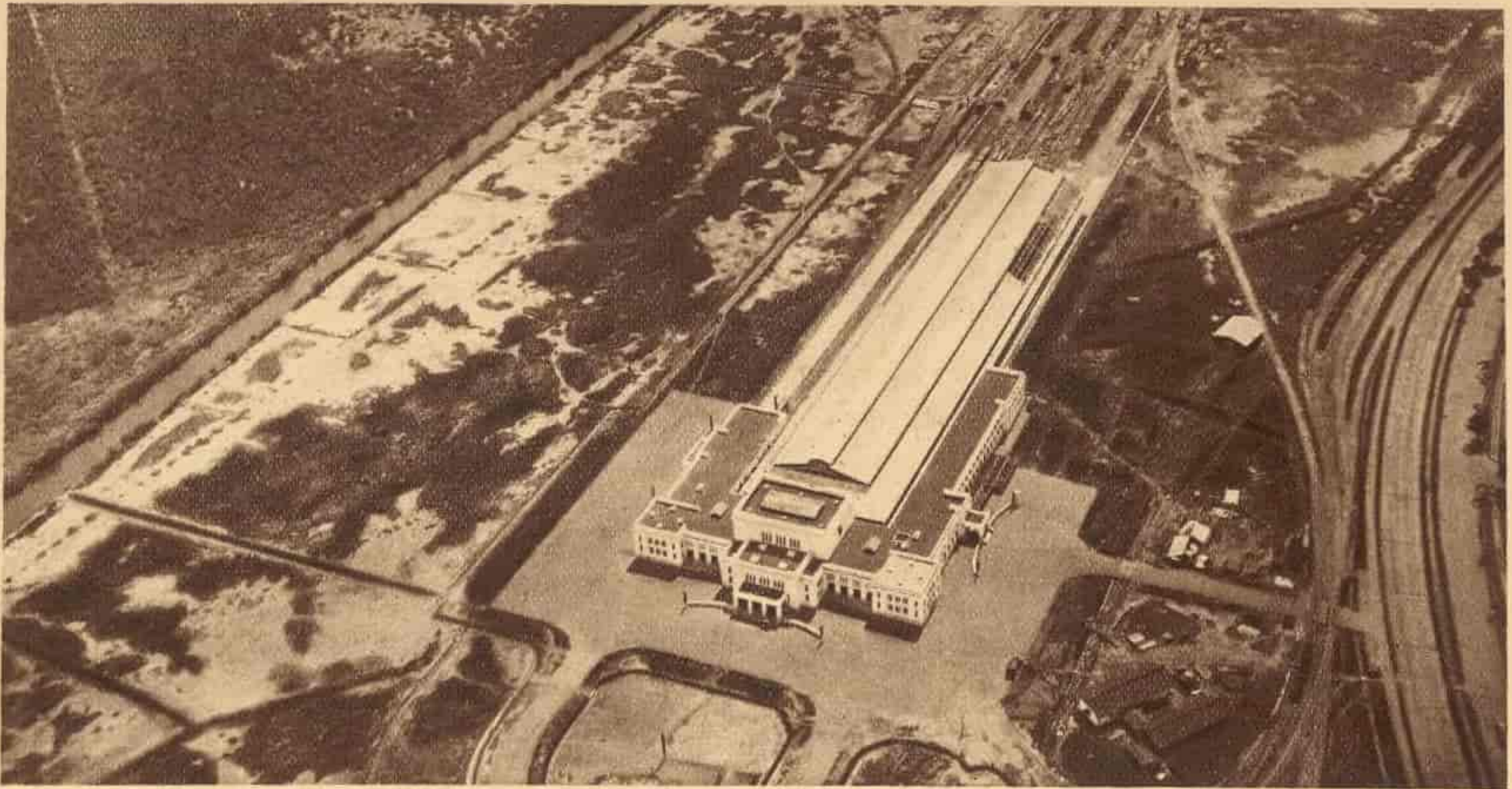


Prof. ir. P. N. MAX
 Hoofd van den Dienst van
 Weg en Werken.



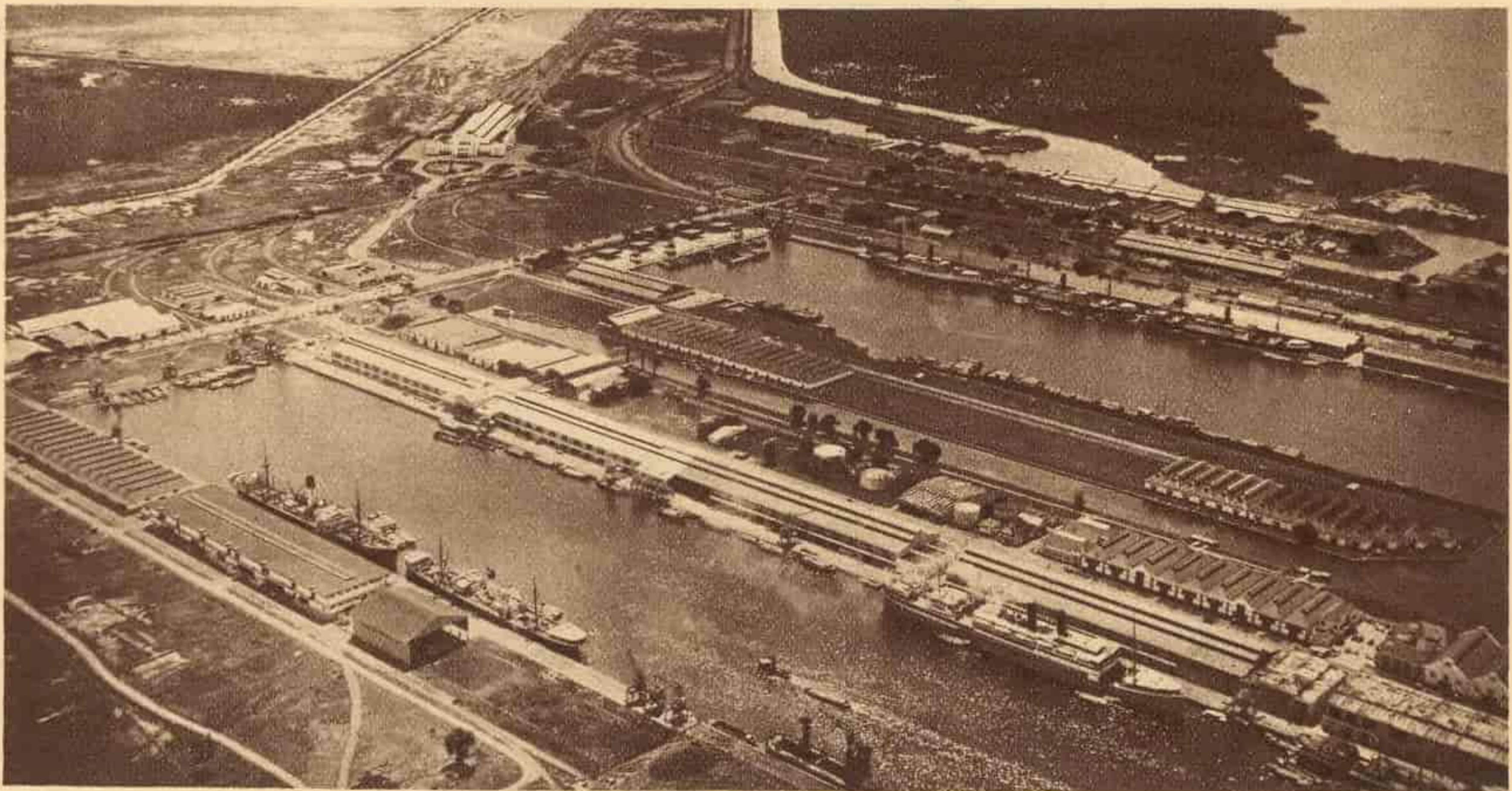
Bandoeng di gambar dari kapal oedara. Sebelah kanan dari djalanan kereta-api ada terletak Hoofdbureau S. S. Magazijnen dan Hoofdwerkplaats. Sebelah kiri dari djalanan kereta api kelihatan station, kantor Contrôle dan station barang-barang di Tjirojom.

Luchtfoto van Bandoeng. Rechts naast de spoorweg is het Hoofdbureau SS Magazijnen en Hoofdwerkplaats. Links naast de spoorweg ligt het station, de controle kantoor en het goederen station van Tjirojom.



Station baroe di Tandjoeng Priok.

Het nieuwe station van Tandjoeng Priok



Pelaboean di Tandjoeng Priok sebelah kiri di atas kelihatan station baroe dan sebelah kanan diatas station lama.

Haven van Tandjoeng Priok naast links zichtbaar is het nieuwe station en rechts er naast het oude station

negeri, itoelah lantas menimboelkan keinginan akan membikin Staatslijnen (Spoorweg Gouvernement) jang baroe.

Moela-moela Gouvernement telah mentjoba pembikinan Spoorweg itoe dilelangkan sadja kepada kaoem particulier. Akan-tetapi ternjata bahwa lelangan-lelangan itoe tiada ada jang terdjadi, lantaran mana Gouvernement lantas mengadakan aanlegdienst sendiri jang diatoer begitoe bagoes, sehingga antero pekerdjaän itoe dapat dipegang sendiri; tetapi dari hal bahagian jang ketjil-ketjil, seperti bikin baan sepotong-sepotong, kunstwerk, gedong-gedong dan pembelinja perkakas-perkakas (levering van materialen) jang 'oemoem dan grondverzet, itoelah diborongkan dengan perdjandjian dibawah tangan kepada bangsa Boemipoetera, Tionghoa atau bangsa Europa. Pekerdjaän jang sedemikian ini boleh terhitoeng didjalankan selamanja. Djikalau soeatoe lijnvak telah selesai, maka kebanyakan dari „aannemer” itoe lantas toeroet pindah kabaanvak jang dikerdjakan baroe, dimana meréka-itoe mengerdjakan poela. Begitoeelah lambat-laoen meréka-itoe mendjadi aannemer jang tetap, sehingga lama-kelamaän meréka-itoe dapat dipertjaja akan mengerdjakan pekerdjaän jang penting-penting.

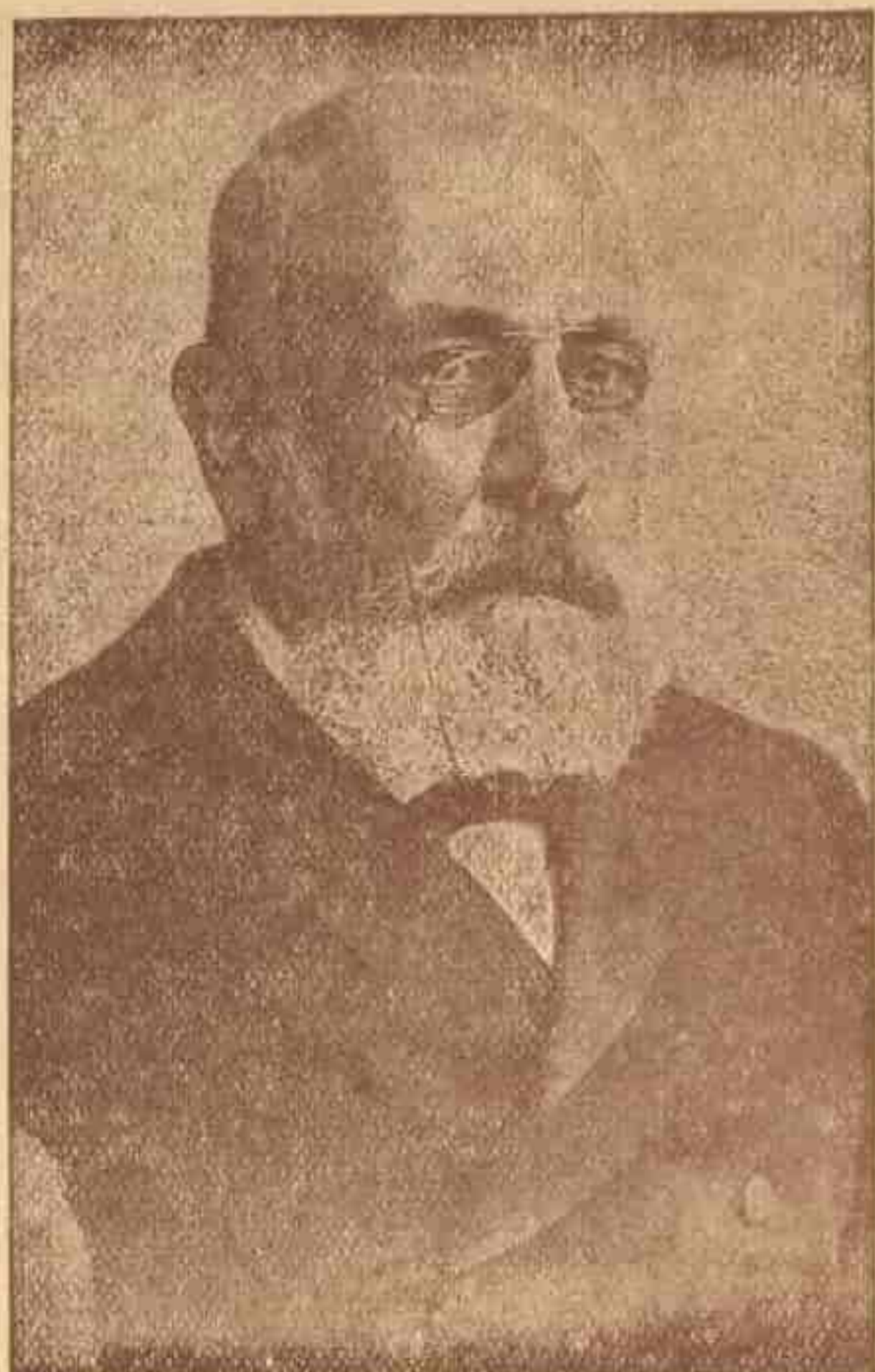
Jang namanja amat terkenal, ja-itoe toean-toean S i j n j a, jang telah membikin trowongan-trowongan (tunnels) dan baan jang penting-penting dari lijn Bandjar-Tjidjoelang dan lijn Moeara Kalaban-Moearo (di Soematera).

Setelah orang masih mengerdjakan lijn Soerabaja-Pasoeroean-Malang, maka di Djawa-Koelon telah dikerdjakan mengoekoer (opname) dari lijn Bogor melintas Tjiandjoer ke Bandoeng dan Tjitjalengka, jang sehabisnja itoe lantas moelai mengerdjakan aanleg, dan moelai mengoekoer lagi boeat lijn jang ke Madioen serta mengerdjakan pekerdjaän lain-lainnja, seperti jang akan diterangkan dibawah ini.

Didalam tahoen 1880 (boelan November) maka toean Maarschalk minta lepas dari djabatannja jang lantas diganti oleh toean Derx, jang selamanja senantiasa djadi tangan kanannja toean Maarschalk itoe.

Waktoe berangkatnja toean Maarschalk, maka seanteronja lijn dari Soerabaja sampai Pasoeroean dan Malang telah didjalankan exploitatie, sedang lijnvak dari Sidhoardjo ke Modjokerto sebeloenja biliau itoe berangkat (tanggal 16 October 1880) telah diboeka oentoek pengangkoetan 'oemoem. Itoe waktoe maka lijn dari Modjokerto sampai Kertosono dan doea baanvak Kertosono-Blitar dan Kertosono-Madioen-Solo lagi iboek dibikin aanleg, begitoe djoega lijn Bogor-Tjitjalengka. Tatkala itoe maka lijn Tjitjalengka-Tjilatjap lagi dioekoer, sedang pada saät itoe orang telah sedia boeat menjamboeng lijn Bangil-Pasoeroean ke Probolinggo.

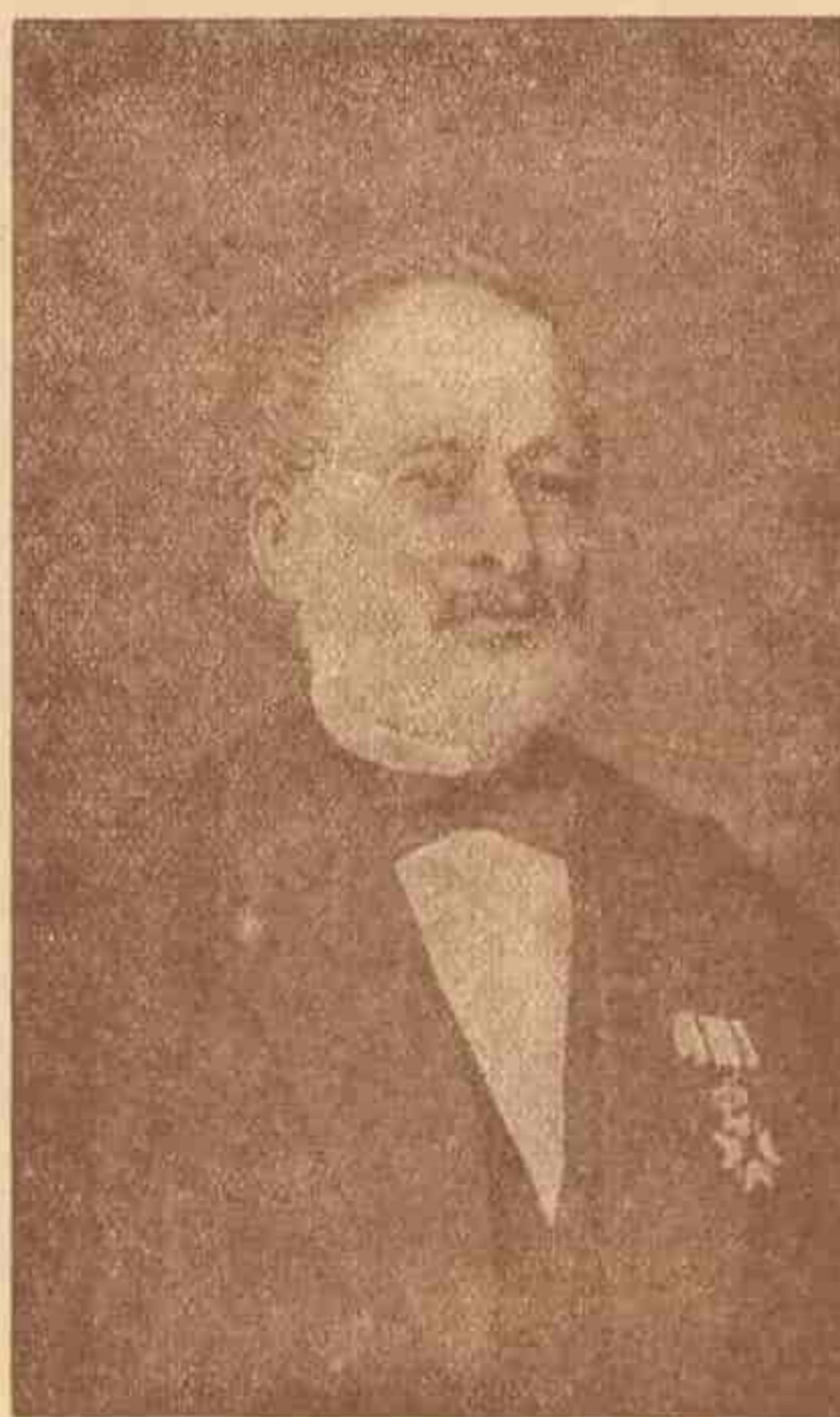
Kalau dipikir dengan betoel, bahwa pekerdjaän itoe semoea dikerdjakan dalam 5 tahoen lamanja, maka orang tentoe dapat oempamakan begimana tjepatnja peker-



Mr. W. BARON VAN GOLTSTEIN.



Mr. J. W. VAN LANSBERGE.



Mr. L. OLDENHUIS GRATAMA.



djaännja toean Maarschalk dan penoeloeng-penoeloengnja itoe dengan mamakai ingatan jang tertadjam.

Didalam pimpinannja toean Derx, penggantinja toean Maarschalk, maka lantaran dari roepa-roepa sebab, uitbreiding dari spoorweg S.S. hanja sedikit jang terdjadi. Tjoema lijn Pasoeroean-Probolinggo dan lijn Soerabaja-Kalimas, jang teramat perloenja oentoek mengangkoet barang-barang jang akan dimoeat ke-kapal, soepaja dapat dibawa sehingga dekat sekali pada pelaboehan, itoelah jang didjadikan lebih dahoeloe. Adapoen pembibikinnja lijnvak Bogor-Tjitjalengka diteroeskan.

Lambat-laoen ada kemadjoennja hal ini; lijn Kertosono sampai Madioen dan teroesannja ke Solo jang dapat berhoeboengan dengan N.I.S. djadi djoega (24 Mei 1884). Adapoen disebelahnja poela, ja-itoe lijn ketjil Betawi-Priok dan lijn Djogja-Tjilatjap djadi selesai (20 Juli 1887). Kemoedian dimoelaikan mengerdjakan aanleg dari baanvak Tjitjalengka-Tjilatjap (jang mana aanleg Tjitjalengka-Tjibatoe-Garoet didahoeloekan).

Pada tanggal 1 November 1894 maka lijn Tjitjalengka-Tjilatjap djoega bisa selesai sama sekali, sehingga dari Priok orang dapat naek keréta-api teroes sampai ke Soerabaja.

Bermoela orang naik keréta-api S.S. dari Priok ke Betawi, lantas pindah keréta-api N.I.S. sampai di Bogor, laloe pindah keréta-api S.S. lagi sampai di Djogja.

Di Djogja mesti ganti kereta-api poela, karena lijn Semarang-Solo-Djogja spoornja (antaranja kedoea rail itoe) ada lebih lebar dari pada spoor S.S. dan spoor N.I.S. lijn Betawi-Bogor. Sehabisnja naik keréta-api N.I.S. sehingga 60 KM. djaoehnja, sampailah di Solo, dimana orang mesti pindah lagi di keréta-api S.S. teroes ke Soerabaja atau lebih djaoeh.

Djikalau orang bepergian dari Soerabaja ke Betawi atau sebaliknja, maka tempatnja penginepan (bermalam) ada di Maos, ja-itoelah seboeah tempat ketjil, tetapi setelah djadi tempat bermalam lantas djadi ramé dan terdirilah beberapa roemah penginepan (hotel) boeat segala bangsa, tetapi setelah Maos itoe tiada mendjadi tempat bermalam poela, lantas kombali djadi soenji lagi.

Djoega boeat barang-barang maka breedspoor Solo-Djogja itoe soesah sekali. Baik di Solo, maoepoen di Djogja barang-barang itoe mesti dipindahkan keréta.

Datangnja perbaikan dari hal itoe, ja-itoe pada tanggal 15 Juli 1899, waktoe diantaranja kedoea rail dari N.I.S. jang begitoe lebarnja itoe ditaroh rail jang ketiga, sehingga keréta naekan orang dan keréta barang-barang dari S.S. dapat didjalankan teroes dari Solo ke Djogja, sehingga orang dan barang-barang tiada oesah pindah keréta lagi.

Pada masa itoe orang lagi iboek mengerdjakan aanleg dari lijn Probolinggo-

Djember-Panaroekan dengan simpangan ke Pasirian, sedang aanleg dari lijn Kalisat-Banjoewangi lagi digambar.

Pèndèknja pada penghabisan tahoen 1901 baanvak-baanvak jang diterangkan dibawah ini soedah djalan exploitatie semoeanja. (Oosterlijnen djoemlah 812 K.M. dan Westerlijnen 841 K.M., terbanding dengan tahoen 1894 Oosterlijnen 485 $\frac{1}{2}$ K.M. dan Westerlijnen 604 K.M.). Inilah dengan mengingat djoega aanleg dari Bantamlijnen ke Anjer dan lijn Doeri-Tangerang. Dengan aanleg Bantamlijn itoe, maka Bantam jang ada begitoe ketinggalan, sekarang telah dapat perhoeboengan djoega sehingga dapat kelonggaran akan memadjoekan peroesahaän dan perniagaänja. Soedah itoe maka ditentoeakan hal pembelian baanvak jang dinamakan Batavia Oosterspoorweg (B.O.S.), jang berdjalan sampai Krawang.

W e s t e r l i j n e n .

Bogor-Djogja	pandjang	543 K.M.
Simpangan Tjibatoe-Garoet	"	20 "
" Maos-Tjilatjaphaven	"	24 "
" Koetoardjo-Poerworedjo	"	12 "
Batavia-Anjerkidoel	"	151 "
Simpangan Doeri-Tangerang	"	19 "
Priok-Batavia-Krawang	"	72 "
		<hr/>
Penghabisan tahoen 1901 soedah djalan exploitatie		841 K.M.

O o s t e r l i j n e n .

Soerabaja-Wonokromo-Tarik-Solo	pandjang	253 K.M.
Wonokromo-Sidhoardjo-Bangil-Probolinggo	"	94 "
Sidhoardjo-Tarik	"	23 "
Probolinggo-Klakah-Kalisat-Panaroekan	"	185 "
Klakah-Pasirian	"	36 "
Bangil-Malang-Blitar-Kertosono	"	216 "
Soerabaja-Kalimas	"	5 "
		<hr/>
Penghabisan tahoen 1901 soedah djalan exploitatie		812 K.M.

Setelah B. O. S. soedah dibeli, sehingga lijn itoe soedah sampai di Krawang, maka orang laloe mendapat ingatan akan meneroeskan djoeroesan itoe ke Padalarang melintas Tjikampek. Trowongan (tunnel) di Sasaksaät jang besar itoe, pandjangnja 950 M., pada tanggal 29 Juni 1903 telah djadi lobangnja dan pada tanggal 2 Mei 1906 lijn Krawang-Padalarang telah dapat diboeka.

Berselang beberapa minggu poela, maka lijn simpangan Rangkasbetoeng-Laboean dari Bamtamlijn diboeka djoega.

Pada Oosterlijnen, maka didalam tahoen 1903 lijn simpangan Kalisat-Banjoewangi soedah selesai pembikinnja, lantaran mana dapat memboeka djalanan keréta-api melintas ditanah jang amat ma'moernja, sedang dalam tahoen 1901 lijn pelaboehan Soerabaja-Prins Hendrik telah diboeka.

Pada masa itoe maka Staatsspoorwegen, jang sekarang dinamakan Staatsspoor- en Tramwegen, mengerdjakan djoega aanleg dari *tramwegen*. Aanleg dari djalanan *tram* jang pertama itoe, ialah dari Madioen ke Ponorogo dan dimoelaikan didalam tahoen 1905. Lijn ini dibikin dengan spoor normal dari 1.067 M.

Sehabis itoe lantas membikin beberapa tramlijnen, seperti Krian-Gempolkerep, Krian-Ploso, tram-tram di Bandoeng, d. l. l. Bersama dengan itoe, maka dibikin aanleg, djoega djalanan tram jang ketjil-ketjil jang lebarnja (spoorwijdte) 60 c.M., seperti tram-tram di Krawang dan lijn Rambipoedji-Poeger.

Hal jang teramat penting oentoek Dienst der Staatsspoor- en Tramwegen itoe, ja-itoe dari hal membeli lijn Betawi-Bogor dari N. I. S. jang terdjadi didalam tahoen 1913, dengan harga 8½ millioen roepiah. Lantaran itoe maka semoeanja lijnen diantero Djawa-Koelon laloe djadi kepoenjaännja S. S., dan S. S. lantas dapat memperbaiki keadaännja spoorweg didalam dan disekoelilingnja Betawi. Moelai dari saät itoe, maka sebagian besar dari perbaikan itoe telah dikerdjakan, maskipoen perang doenia dan malaise pada waktoe itoe telah membikin lambatnja orang bekerdja.

Satoe dari pada perbaikan-perbaikan itoe akan diboeka pada tanggal 6 April 1925. Pada tanggal itoe hendaklah didjalankan trein listrik jang pertama-tama dari Meester-Cornelis ke Priok.

Lain hal jang terpenting itoe, ja-itoe aanleg dari lijn Tjikampek-Cheribon, jang diboeka oleh G.G. Idenburg pada tanggal 3 Juni 1912. Lijn ini dapat perhoeboengan dengan tram Semarang-Cheribon, teroes berhoeboeng poela dengan tram Goendih-Soerabaja melintas tram Semarang-Djoeana, sehingga perhoeboengan Betawi-Soerabaja melintas pesisir Oetara terdapat djoega.

Pada tatkala itoe maka ditetapkan djoega dari hal pembikinan aanleg dari lijn Cheribon-Kroja, lantaran mana perdjalanan Betawi-Djogja djadi lebih dekat dan orang tiada oesah melintas tanah-tanah pegoenoen poela, seperti djalanan via Padalarang-Tjitjalengka. Dengan soesah pajah maka lijn Cheribon-Kroja itoe disahkan dan pada tanggal 1 Januari 1917 lijn itoe diboeka.

Didalam tahoen 1916 maka tram Babat-Djombang dibeli, jang lantas dibeli djoega lijn ketjil Djombang-Djombang kota dari K.S.M., lantaran mana terdapat perhoeboengan Babat-Soerabaja melintas S.S.

Pada tanggal 1 Juli 1921 maka béréslah lijn Bandjar-Parigi-Tjidjoelang, sesoedahnja menampak soesah pajah jang boekan boeatan. Soedah itoe maka aanleg ditanah Djawa diberentikan doeloe.

Sekarang ini baroe ditimbang akan membikin aanleg dari lijn Garoet-Tjikadjang, ja-itoe meneroeskan tramlijn Bandoeng-Bandjaran ke-djoeroesan Pangalengan jang mana barang-kali akan dimoelaikan pada tahoen 1926, begitoe djoega lijn Bogor-Penjawoengan, lijn Loemadjang-Kentjong-Poeger dan satoe lijn di Zuid-Sumatra. Aanleg dari tramlijn di Cheribon Oetara (Djatibarang-Karangampel), telah dimoelaikan didalam boelan Januari jang laloe.

Pada tanggal 6 April 1925 maka keadaän perhoeboengan spoor dan tram ditanah Djawa adalah 2740 K.M. normaalspoor (1.067 M.) dan 120 K.M. smalspoor (60 c.M.)

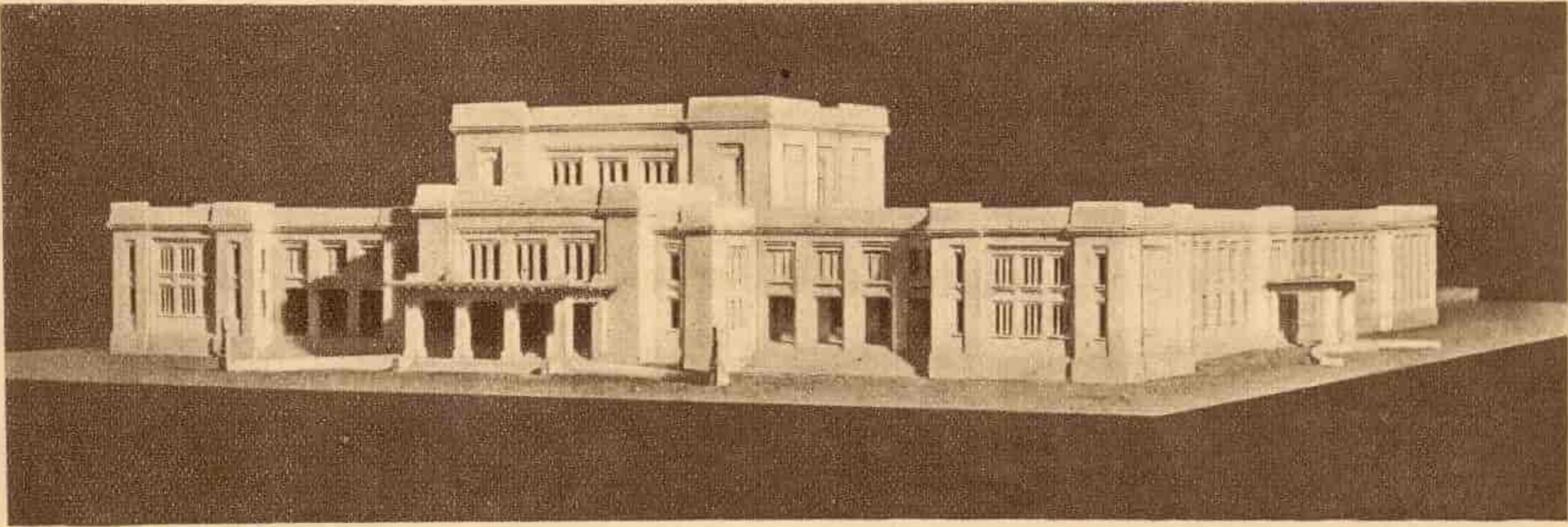
Adapoen di Soematera, pada bahagian Westkust, telah ada lijnen:

Pada tanggal 1 Januari 1894 telah diboeka oentoe publik, perdjalanen dari lijn Emmahaven-Sawahloentoe, dan pada tanggal 15 September 1896 lijn Fort de Kock-Pajacombo. Soedah itoe laloe dikerdjakan aanleg dari lijnen Loeboek Aloeng-Priaman dan Priaman-Soengai Limau, jang masing-masing diboeka didalam boelan December 1908 dan 1 Januari 1911, sedang didalam boelan Juni 1921 lijn Pajacombo-Limbanang dan pada permoelaän tahoen 1924 lijn Moeara Kalaban-Moearo telah selesai.

Selandjoetnja maka didalam bahagian Oostkust ada lijn Delispoorweg, jang didalam boelan Juli 1886 memboeka lijn jang pertama dari Raboean ke Medan. Uitbreiding jang dibikin oentoe spoorweg ini, ja-itoe djoeroesan ke-Besitang, dimana dapat perhoeboengan dengan Atjeh-tram, jang perloe sendiri.

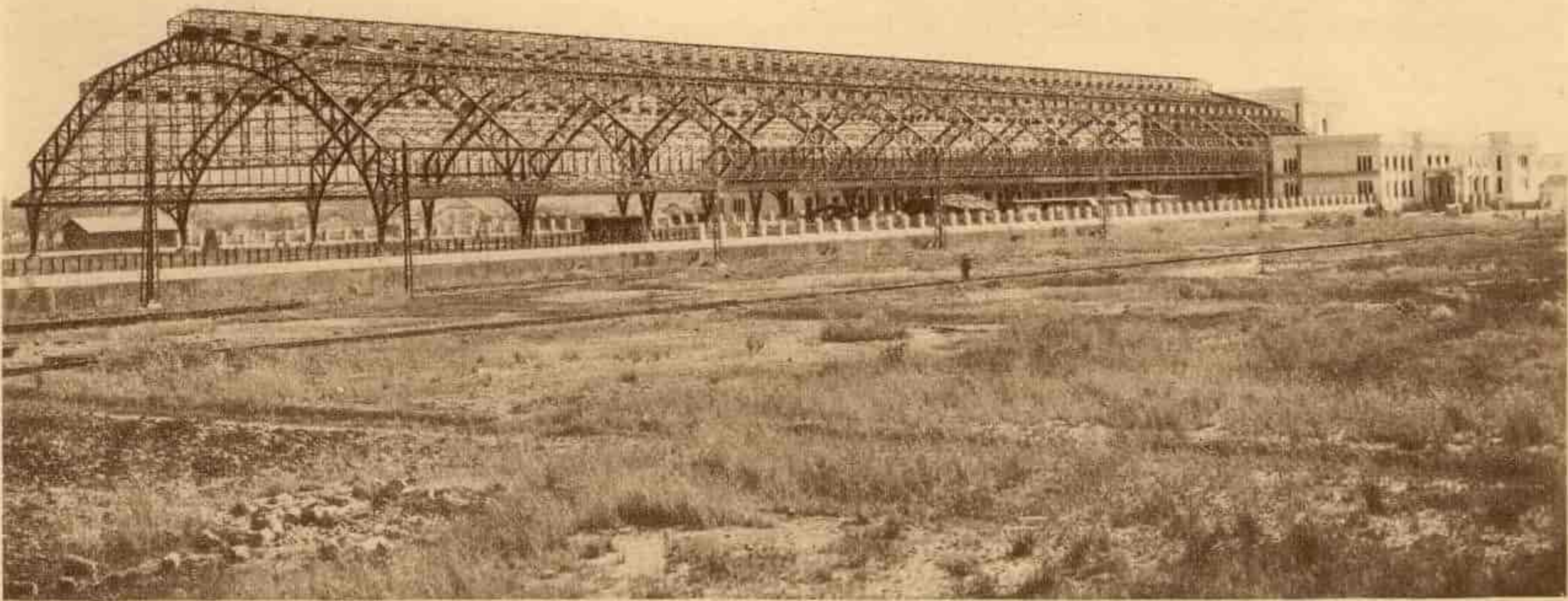
Di Sumatra's Noordkust pada penghabisan tahoen 1876 diboeka oentoe keperluan militair, lijn Oelee Lheue-Kotaradja, baan mana disempitkan sehingga 0.75 M. spoorwijdte ka Lambaroe dan didalam tahoen 1885 diteroeskan poela lijn itoe sehingga didalam tahoen 1898 sampai di Seulimeum. Pada permoelaän tahoen 1908, sebèrèsnja baanvak Seulimeum-Gedeh Breueh, maka lijn itoe terboeka boeat publik sampai di Langsabaai melintas Segli dan Lho Seumaweh. Didalam tahoen 1910 telah ditetapkan akan meneroeskan djoeroesan Atjeh-tram itoe dari Langsabaai ka Koeala Simpang dan didalam tahoen 1912 dari Koeala Simpang ka Pangkalan Soesoeh. Pada penghabisan tahoen 1919 maka djadilah perhoeboengan itoe dengan Deli Spoorweg Maatschappij di Besitang.

Di Zuid Sumatra maka didalam tahoen 1912 dimoelaikan aanleg dari lijn Teloek Betoeng-Prabamoelih di Lampoeng dan lijn Palembang-Moeara Enim di Palembang, dengan niatan soepaja lambat laoen spoorweg-spoorweg itoe bisa berhoeboengan satoe dengan lain. Akan-tetapi perhoeboengan itoe beloem bisa kedjadian, tjoema baroe dapat memandjangkan lijn itoe pada tiga tempat, ja-itoe dari Moeara Enim



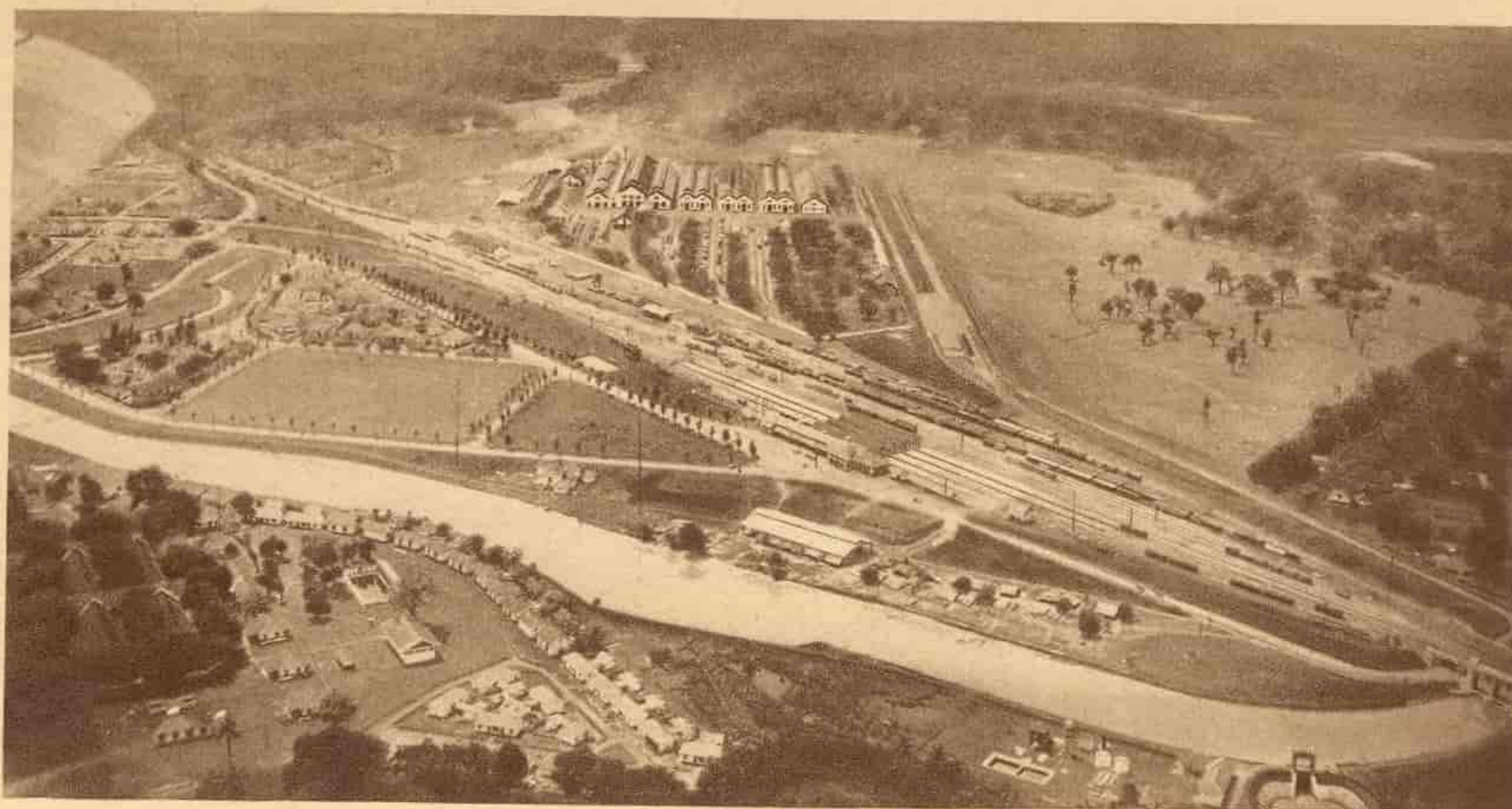
Tjonto station Tandjong Priok (1915), diperboeat dari gips (sabangsa kapoer)
(terbikin oleh hoofdingenieur C. W. KOCH).

*Modelle van het station Tandjong Priok (1905) gebouwd van gips
(enig in zijn soort) (vervaardigd door hoofdingenieur C.W. Koch)*

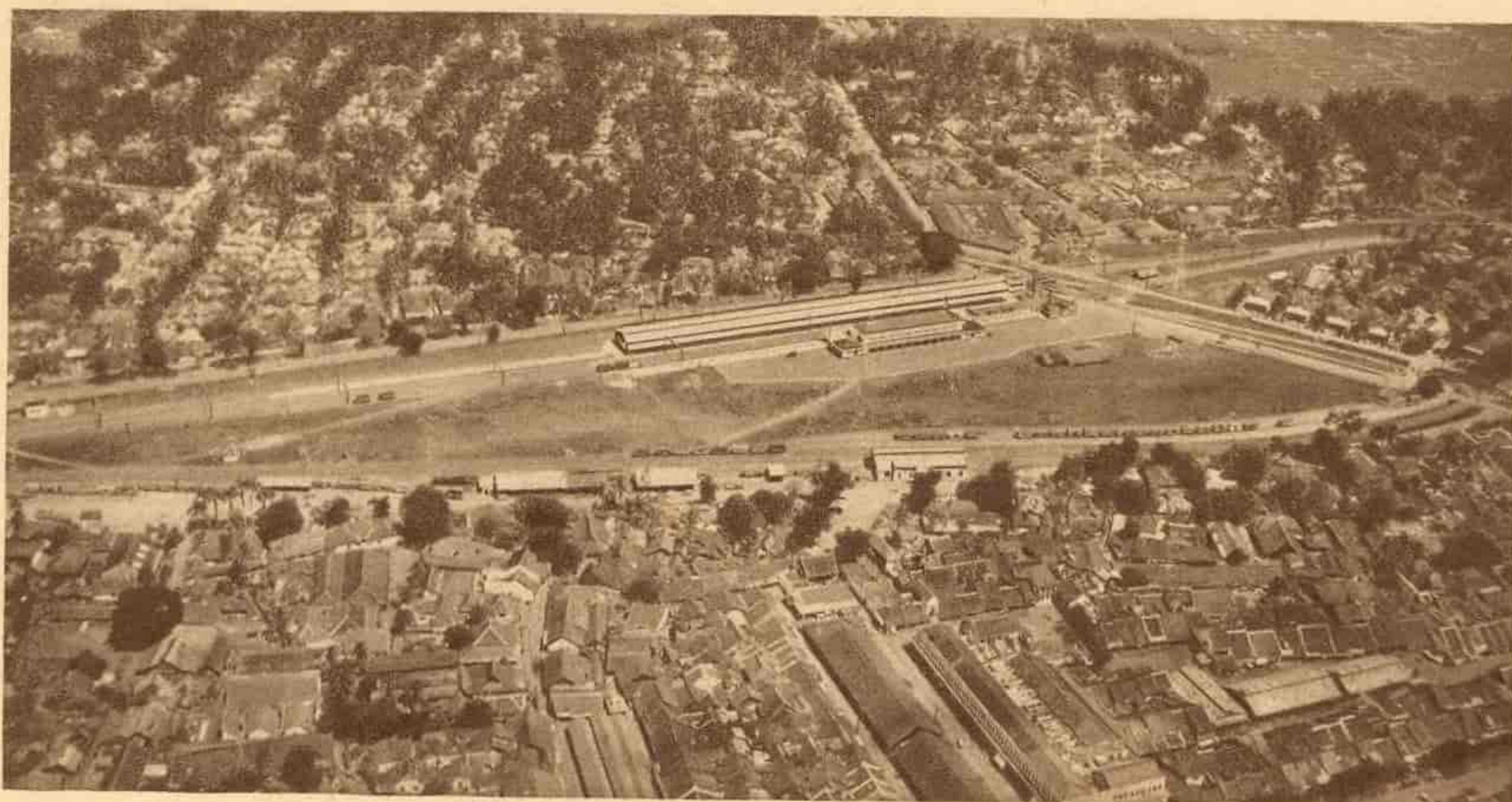


Serambat didepan station baroe di Tandjoeng-Priok.

De bouw van het nieuwe station van Tandjoeng-Priok



Station dan Hoofdwerkplaats di Manggarai (antaranja Meester Cornelis dan Weltevreden) (foto oedara).
Station en Hoofdwerkplaats van Manggarai (tussen Mr. Cornelis en Weltevreden)



Station jang lama dan jang baroe di Pasar Senen (Weltevreden 1925) (foto oedara).

Het oude station en het nieuwe te Pasar Senen (Weltevreden 1925)

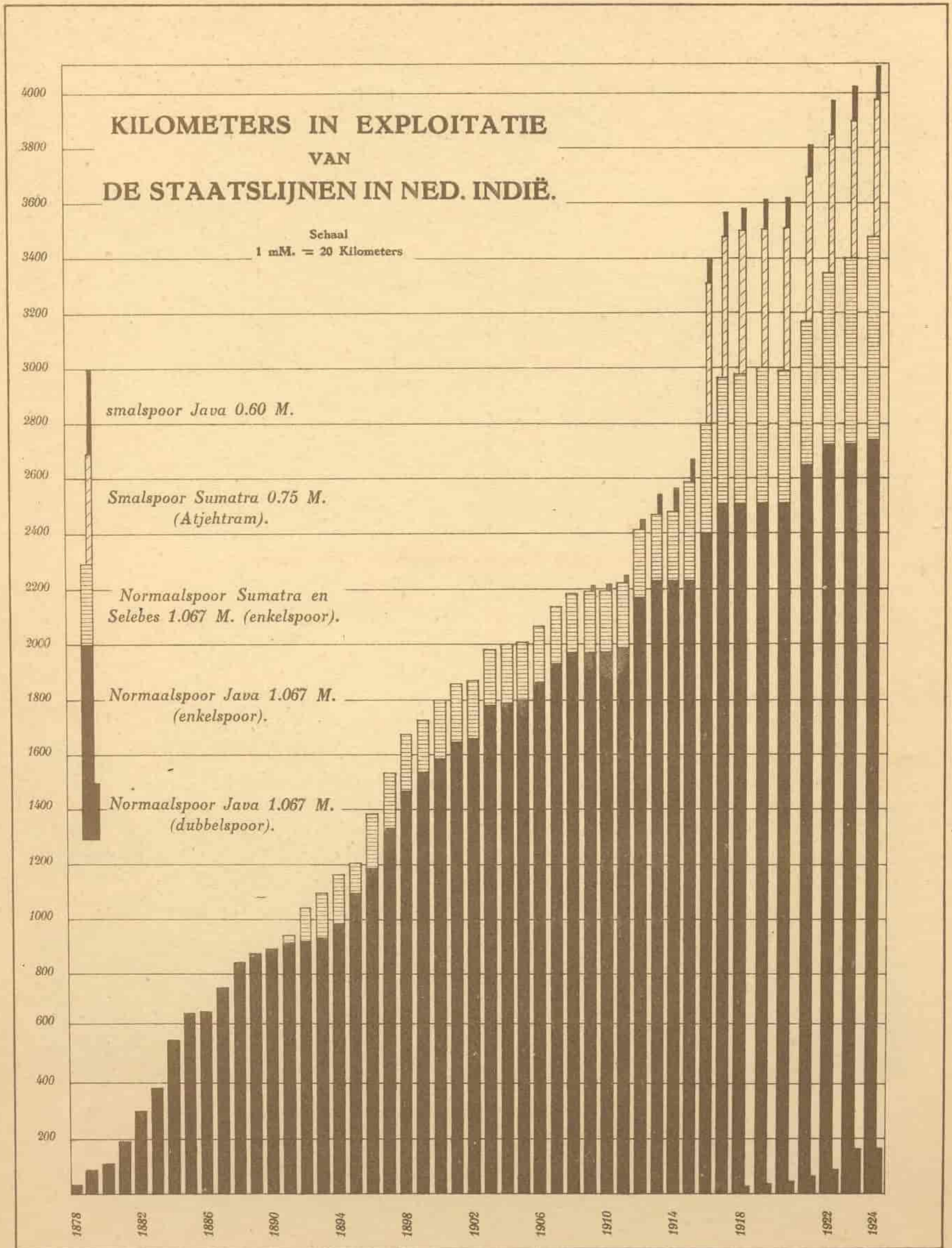


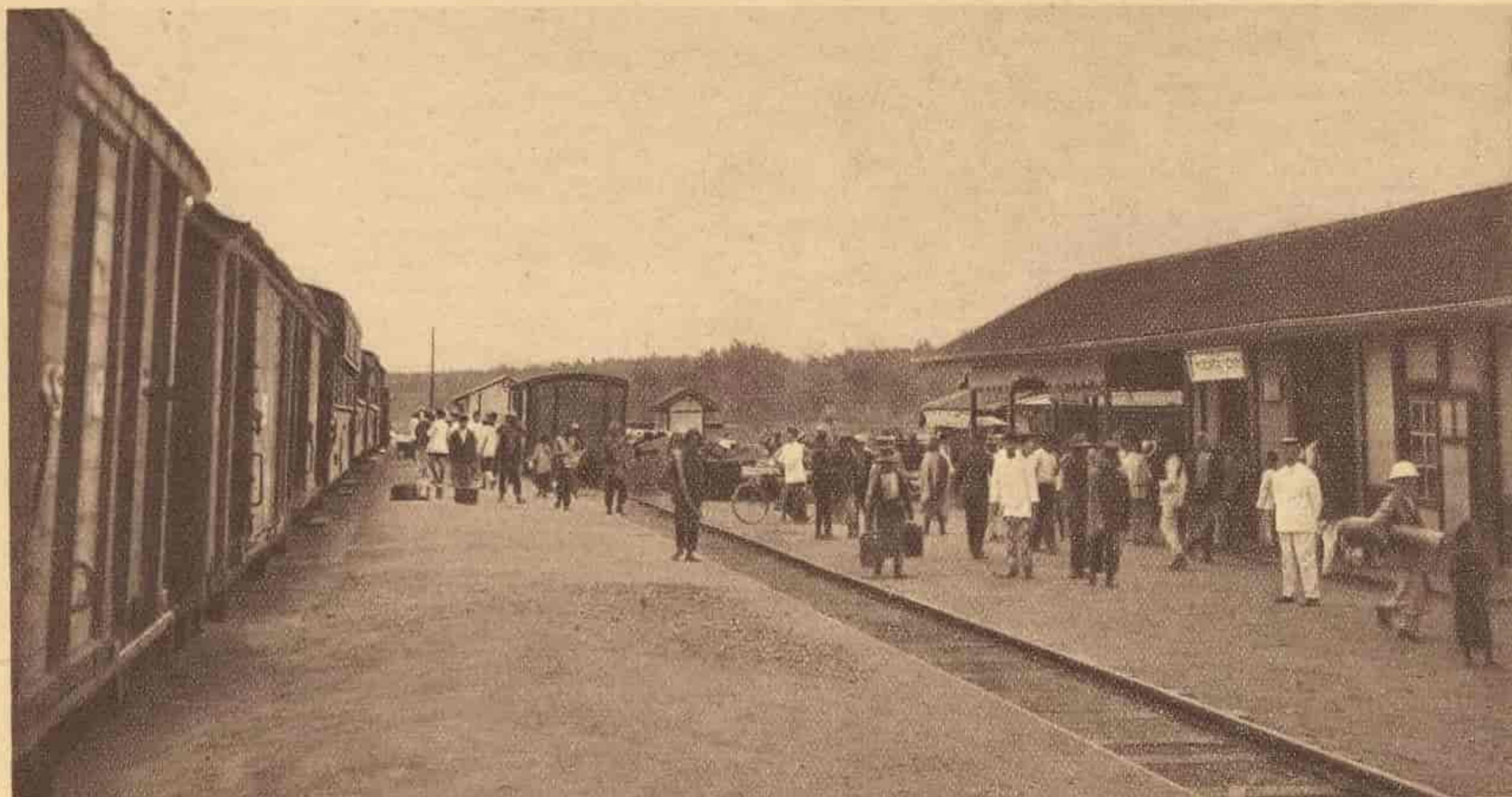
25

Station S. S. di Cheribon.
Station S.S. van Cheribon



Loket perdjoealan kartjis dalem station Cheribon.
Het loket om kaartjes te kopen van het station Cheribon





Station di Moeara Enim dan Palembanglijn (Zuid-Sumatra).
Het Station van Moeara Enim van de Palembanglijn



Station di Tandjong Karang dari Lampongljn (Zuid-Sumatra).
Het Station van Tandjong Karang van de Lamponglijn



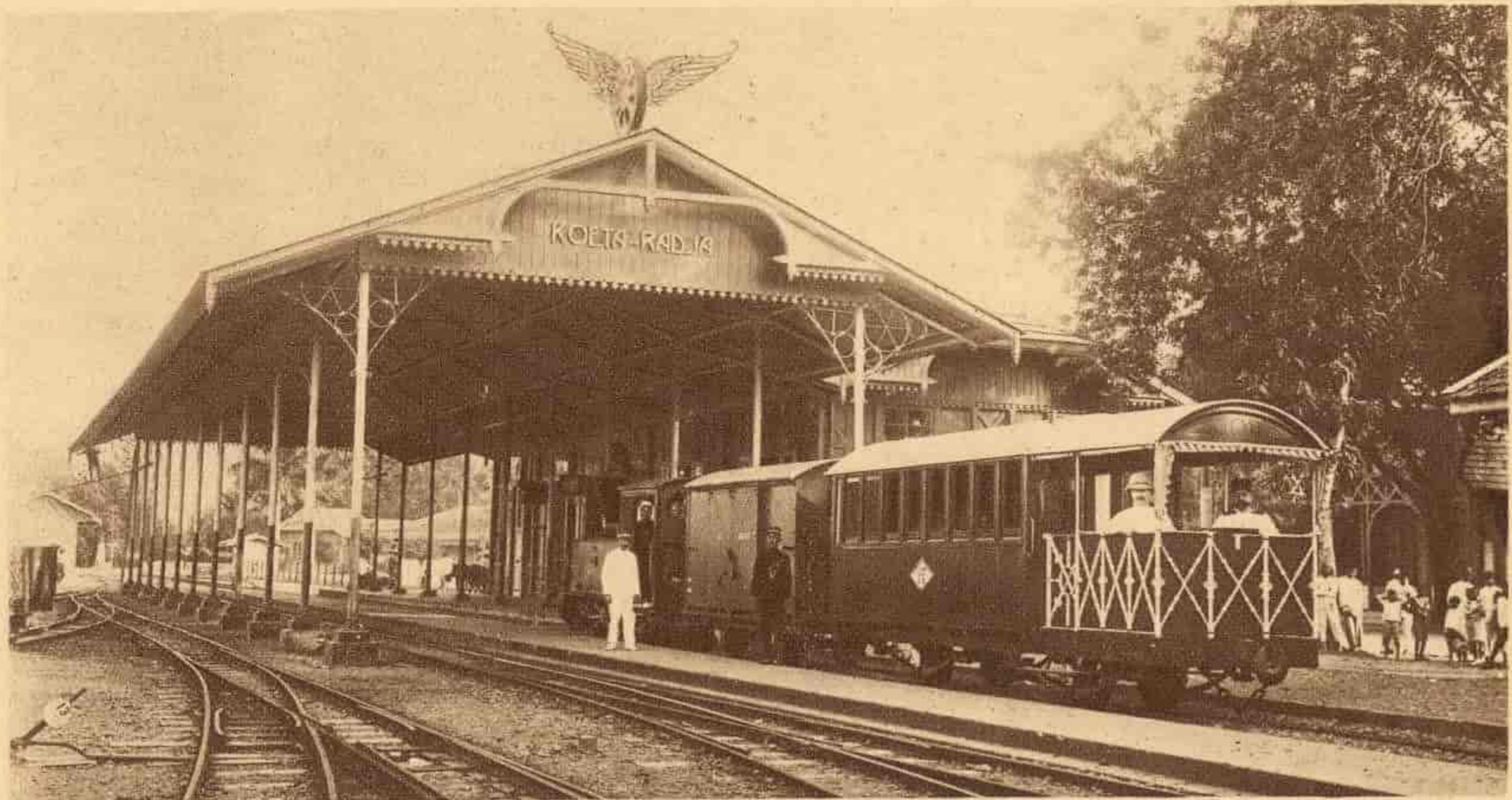
Djalan kereta-api dengan tandstaaf di Aneikloof (Sumatra's Westkust).
De spoorrails en tandstaaf route in de Aneikloof



Boogbrug besar melintas soengai Anei (Sumatra's Westkust).
De grote boogbrug boven de Anei rivier



Bahagian berglijn dan Atjehtram.
Een stuk van de berglijn van de Atjehtram



Station dari Atjehtram di Kota-Radja.
 Het Station van de Atjehtram te Kota-Radja



Bahagian djalan kereta-api jang dibongkar oleh moesoeh bangsa Atjeh.
 Een stuk van spoorrails die opgebroken door de volkeryand Atjeh



Pemboekaän djalanan tram Makassar-Takalar (Selebes).
Opening van de tramweg Makassar-Takalar

Batavia 25 November 1800

Binnen wemmer men Java zullen
 te verlaten, heb ik de eer Wonsel
 gelyk: beleefde te verzoeken, om het
 personeel van den dienst der staats-
 spouwen op Java nog wel meine
 hartelike afscheid waeten te maken aan,
 "vreden, met mynen afscheid dant
 van de steds aan den d'og' vrees
 gies en ^{den mij} vreden vreden medewerking by
 het valken van de bus den de de,
 "gemy op gestroge toete, Lovende van
 het mij by de overgave van den dienst
 den Mits met wou van dat perse,
 "het aangeboden wenselijke, dat de
 op begenen troge was stel en gaame
 aansen.

Wonsel.

den
 den Inspecteur Generaal, chef
 van den dienst der staats-spouwen
 op Java H. Dery.
 J. B. B. B.

Haermit en nog in de gelegenheid
 zal zijn van Uwer Persoonlijke afwezigheid
 te kennen nemen, maar de van daar
 getrouwde toen gebruikt, Uwer in
 het bijzonder waren dan te beklagen
 van uwe afwezigheid en wellichtige missie
 werking en te beklagen dat het
 mij, by het verlaten van den dienst,
 het aangenaamste was, mijn betrek-
 king in uwe waarschijnlijkheid te kennen,
 "mijn verlaten"

De officieel Inspecteur Gene-
 raal, chef van den dienst der
 Staat-Opzichten op Java

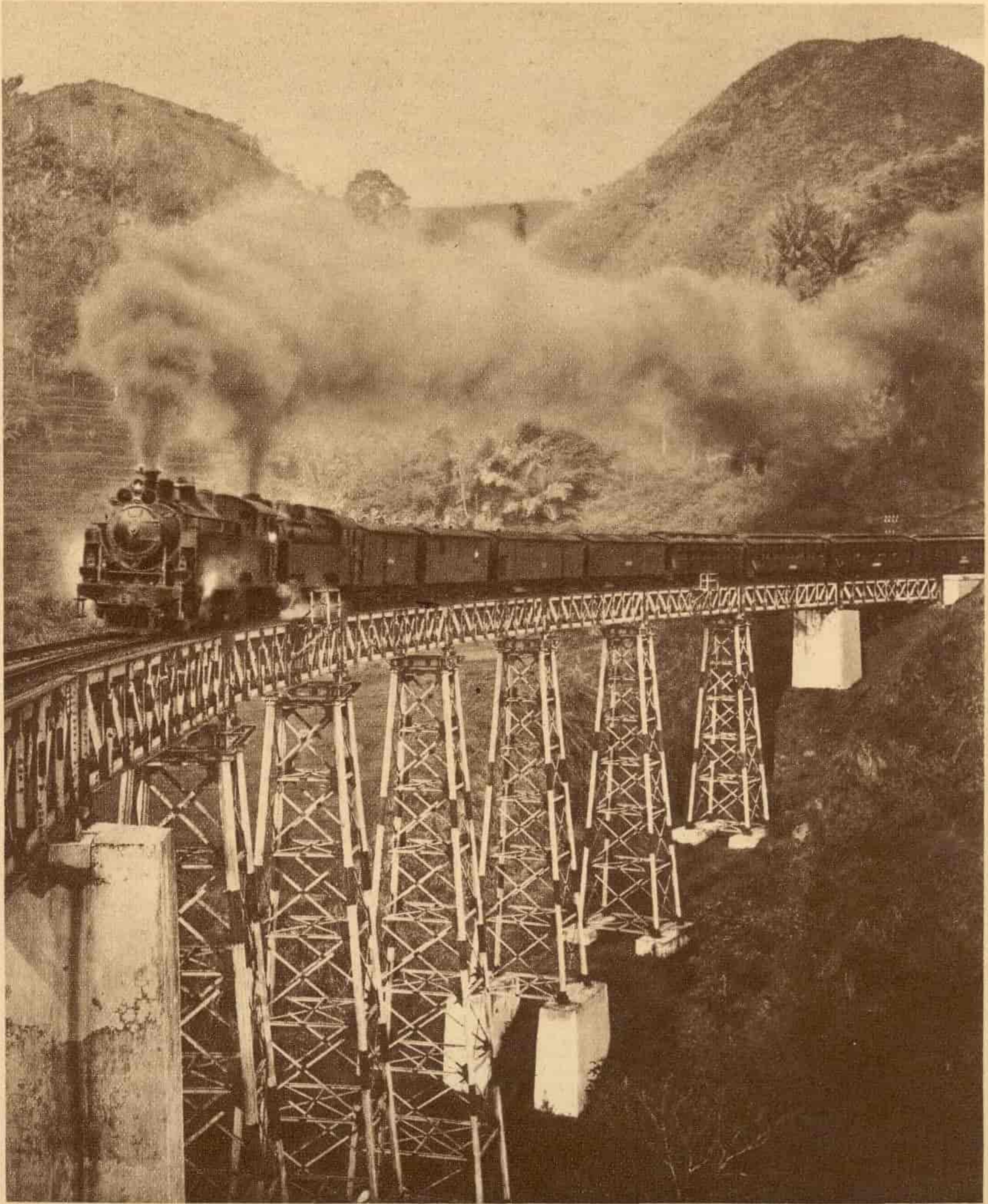
D. Maarschalk

Facsimilé

Soerat dari Inspecteur-Generaal D. MAARSCHALK jang soedah berenti, kapada jang akan menggantikannya.

leef onde

he reeds ^{afgetreden was} dan diens opvolger



Exprestrein di dekat Melangbong.
Exprestrein dichtbij Melangbong



Djalanan kereta-api dengan tandstaaf diantaranja kedoea tunnel (Sumatra's Westkust).
de spoorwiel met tandstaaf tussen 2 tunnels

foto Nieuwenhuts.

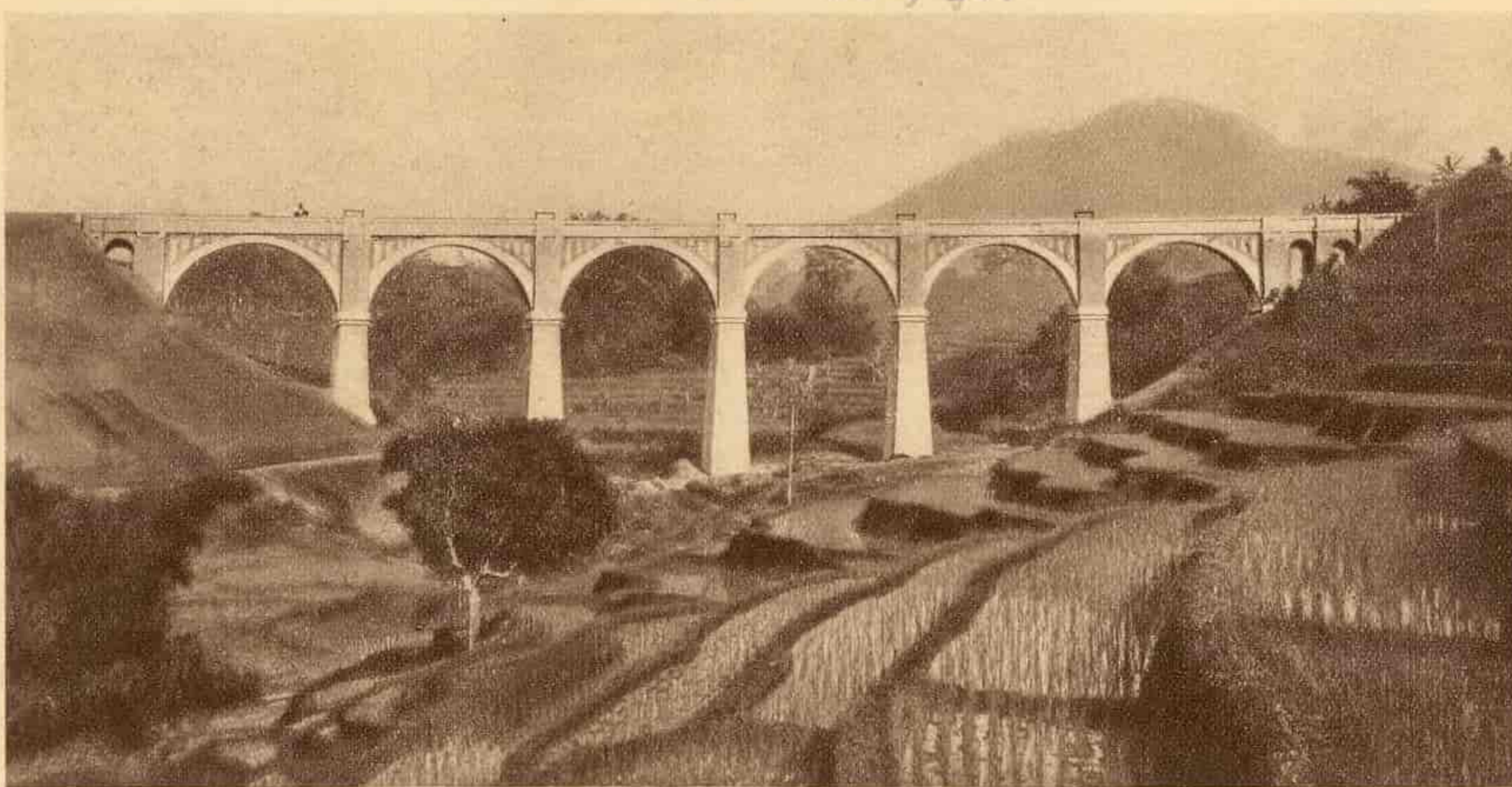


Bandoeng digambar dari kapal oedara (sebelah kiri dari djalanan kereta-api ada terletak Hoofdwerkplaats, sedang disabelah kanan kelihatan station Bandoeng dan station oentoeck barang-barang di Tjirojom).

Luchtfoto van Bandoeng (naast links van spoorwag is de Hoofdwerkplaats gelegen terwijl er naast rechts zichtbaar is het station van Bandoeng en een deel van het goederstation van Tjirojom)



Djalanan kereta-api ditanah peganoengan di Priangan.
Spoorweg op hooftland van Priangan in bergland



Djembatan dikali Tjikoeda dari lijn Rantjaëkëk-Tjitali.
Brug over de rivier Tjikoeda van de lijn Rantjaëkëk-Tjitali



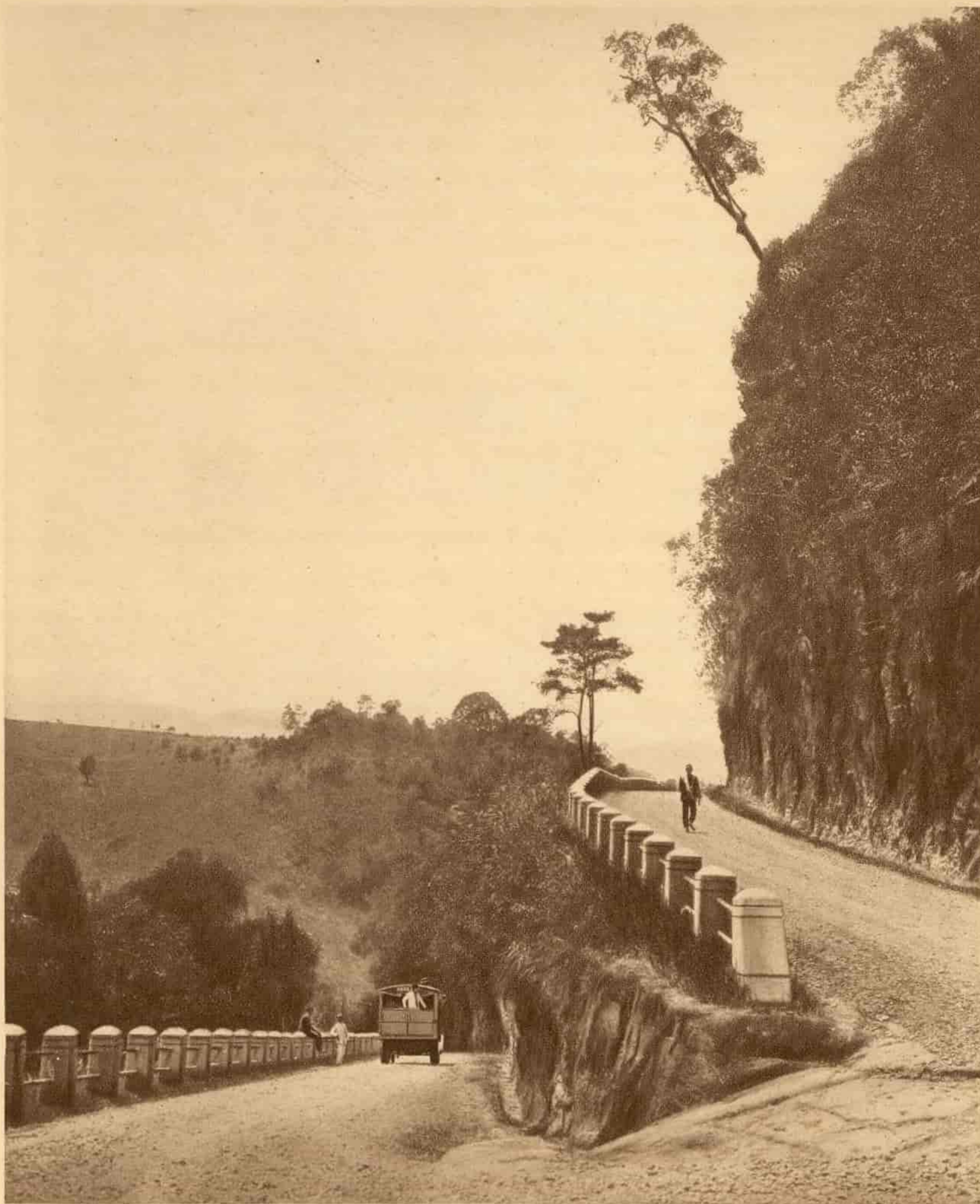
Djalan jang berbélok-bélok dekat K.M. 97 pada djalan diantaranja Sibolga dan Baligé.

Weg wending op de weg tussen Sibolga en Baligé van ± 97 km



Membawa seboeah ketel dengan Landautodienst di Bengkoelen.

Vervoer van een dampketel door middel van de landautodienst van Bengkoelen



Djalan melintas djoerang Endikat di Soematera.
De kronkelige weg op de bergpas van Endikat op Sumatra

ke Tandjoeng (Boekit Asemjinen), dari Moeara Enim ke Lahat dan dari Teloek Betoeng ke Garoetang.

Di Selébes telah ditentokan membikin aanleg dari lijn Takalar-Makasar-Maros, Pada tanggal 1 Juli 1923 maka bagian Makasar-Takalar diboeka. Dari aanleg lainnja pada masa ini tida boleh diharap, lantaran dari adanja penghimatan (bezuiniging).

Haroes ditjeriterakan djoega dari adanja Lands-automobiel-diensten, jang berselang beberapa tahoen ini ditambahkan kepada S.S.

Sekarang soedah ada automobiel-dienst di Bengkoelen, Palembang, Sumatra's Westkust, Midden Preanger dan Cheribon.

Pada tanggal 6 April 1925 adalah sedjoemlah lijn di Sumatra's Westkust pandjangnja 284 K. M., Atjehtram pandjangnja 511 K. M., lijn di Palembang 296 K.M. dan lijn di Lampoeng 110 K.M.

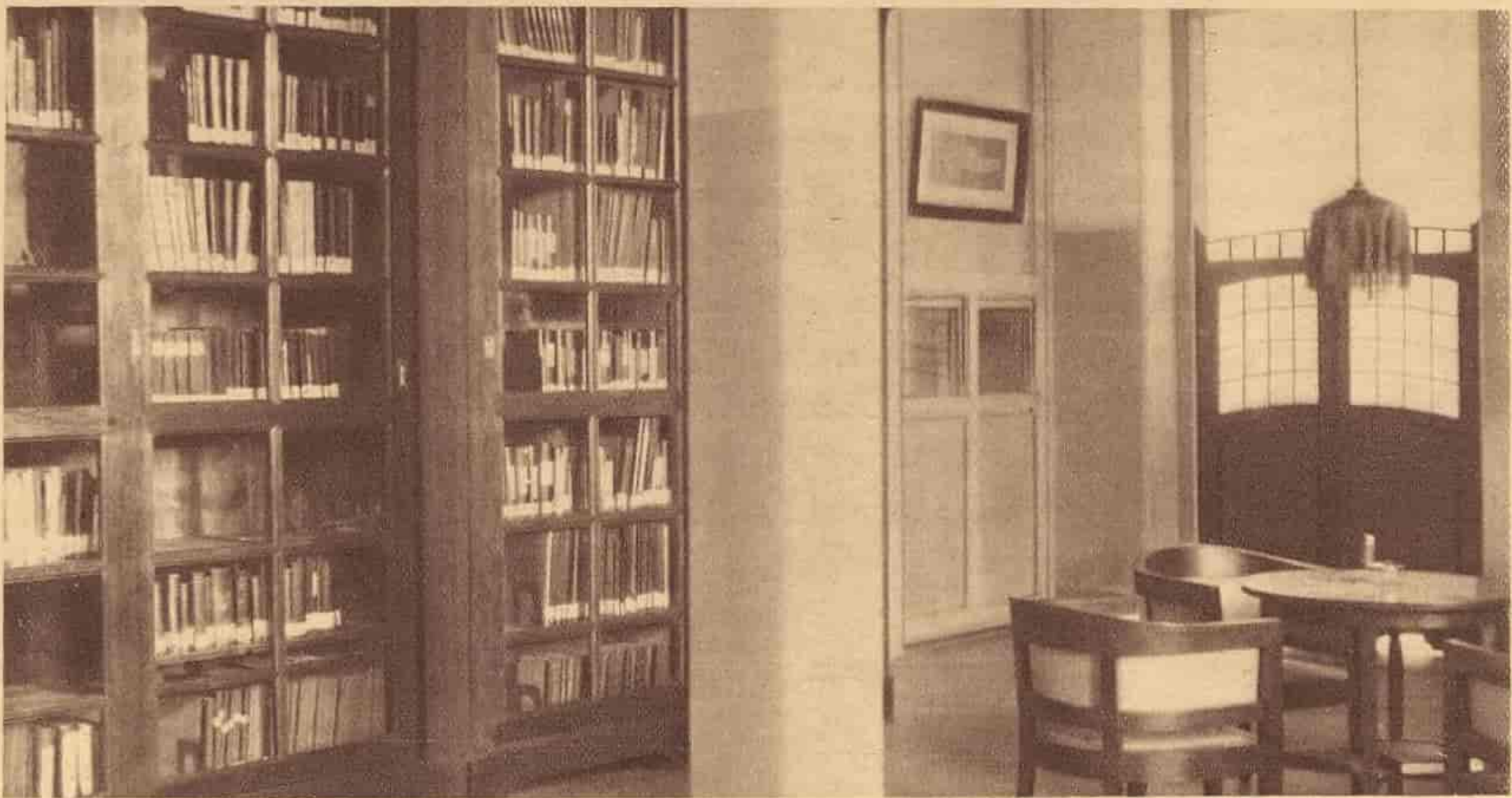
Lijn dari Selebes-tram pandjangnja 47 K.M., sedang automobiel-dienst berdjalan djaoehnja sedjoemlah 2032 K.M.

Diatas telah ditjeriterakan, bahwa toean Maarschalk diganti oleh toean Derx sebagai Inspecteur-Generaal, Didalam pimpinannja toean Derx maka spoorwegen itoe termasoekkan dibawah peperintahannja Departement der Burgerlijke Openbare Werken dan diatoer sehingga Chef dari Exploitatie (C. E.) dari Oosterlijnen dan Westerlijnen langsoeng ada dibawah printahnja Directeur B. O. W, dan Inspecteur-Generaal, sekarang Hoofdinspecteur, hanja djadi adviseur sadja.

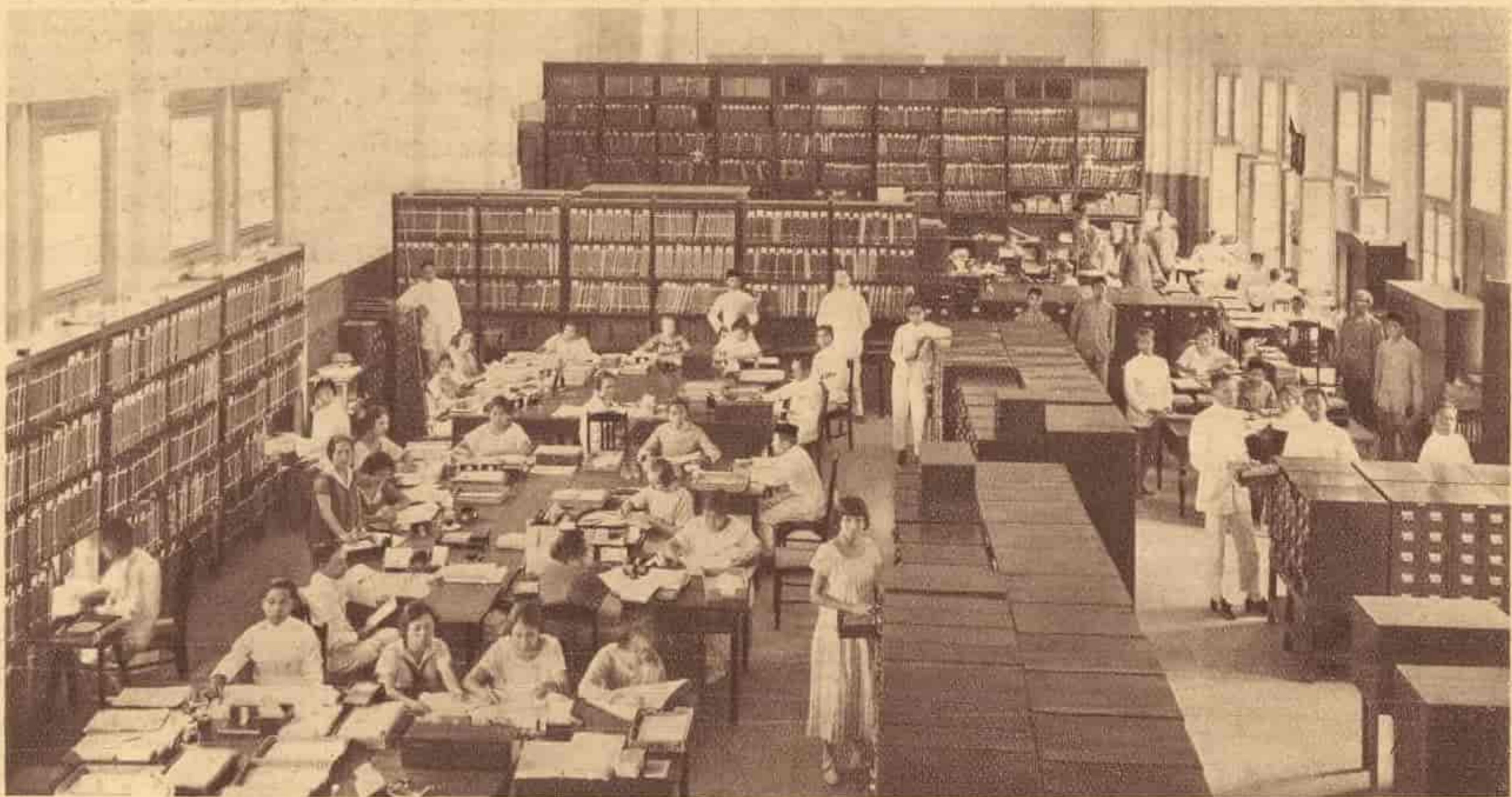
Didalam tahoen 1906 maka toean H. F. van Stipriaan Luiscius tetap djadi Hoofdinspecteur jang lantas diadakan peroebahan atas peperintahan S.S., dimana Staats-spoorwegen dipisahkan djadi satoe dienst sendiri lagi dan Hoofdinspecteur itoe jang mendjadi Pambesarnja (Chef).

Didalam tahoen 1913 maka toean van Stipriaan Luiscius diganti oleh toean Damme. Dibawah peperintahannja biliau itoe maka Ooster dan Westerlijnen dikoempoelkan djadi satoe dengan dikepalai oleh Hoofdinspecteur. Dibawahnja ada terdiri beberapa hoofd dari dienstvak, ja-itoe Hoofd dari Administratieven dienst, Hoofd dari dienst van Weg en Werken, Hoofd dari dienst van Tractie dan Hoofd dari dienst van Beweging en Handelszaken.

Sekalian dienstvakhoofden ini ada membawahkan 7 inspectie, jang dikepalai oleh seorang Eerstaanwezend Ingenieur (Inspecteur voor den dienst van Beweging en Handelszaken). Begitoe djoega Hoofdinspecteur membawahkan Hoofd van het Constructie- en Bruggenbouwbureau, Hoofd van de Uitbreidingswerken dan Hoofd van Opname en Lijnaanleg.



Een deel van de grote bibliotheek van het Hoofdbureau van S.S. en Tr., dat op 't ogenblik nog
 Sebagian dari gedong boekoe-boekoe (bibliotheek) dari Hoofdbureau S. S. en Tr. op het Molenvliet Oost ho
 waktoe masih ada di Molenvliet Oost No. 3 (Weltevreden). (W)



Registratuur dari Centraalkantoor dari S. S. en Tr. dan dari Hoofdkantoor ditanah
 Djawa jang berada di kota Bandoeng.

Registratie van het Centraal kantoor van S.S. en Tr.
 en van het Hoofdkantoor van 't land op Java, dat zetelt
 in de stad Bandoeng



Padoeka Toean ir. W. F. Staargaard. Hoofdinspecteur S. S. den Tr., doedoek didalam kantornja, pada Hoofdbureau S. S.

Ir. W. F. Staargaard Hoofdinspecteur S.S. en Tr., gezeten in zijn privé kantoor op 1 Hoofdbureau S.S.

Pada waktoe itoe maka pekerdjaännja Hoofdinspecteur djadi bertambah-tambah banjaknja, sehingga koetika pada tahoen 1919 toean Damme itoe meletakkan djabatannja, pimpinannja dipegang oleh Bestuur jang terdiri dari 3 orang, ja-itoe toean-toean Fr. E. van Hennekeler, F. B. H. Asselbergs dan W. F. Staargaard.

Didalam tahoen 1921 maka 3 toean-toean ini berenti mendjadi Bestuur dan diganti poela oleh 3 toean-toean jang lain. Soedah itoe maka didalam tahoen 1923 toean J. C. F. van Sandick ditetapkan djadi Hoofdinspecteur. Setelah didalam boelan Januari 1924 biliau itoe sekoenjoeng-koenjoeng meninggal doenia, maka jang djadi Hoofdinspecteur ja-itoe salah satoe lid dari Bestuur jang pertama, toean W. F. Staargaard. Hoofdinspecteur jang baroe ini lantas mengadakan pengatoeran baroe.

Ada dibawah perintahnja Hoofdinspecteur, sekarang terdiri : Hoofd van het Bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen op Java (dengan pëndèk : H. B. J.), ja-itoe toean J. F. van Weelderen ; Hoofd van het Bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen op de Buitengewesten (dengan pëndèk ; H. B. B.), ja-itoe toean J. M. Sloos dan Hoofd van het Algemeen Bouwkundig Bureau (dengan pëndèk : H. A. B.), ja-itoe toean Haarman.

Dibawah perintah H. B. J. terdiri Chefs van Exploitatie der Ooster-dan Westerslijnen, ja-itoe toean-toean Van Oorschot dan van Schaik, jang masing-masing mempoenjai adviseurs, ja-itoe Chefs dari 1e, 2e, 3e dan 4e afdeeling (Ca. 1,2,3 dan 4) dan mempoenjai 3 dan 4 inspecteurs (Ingenieurs) dari afdeelingen.

II. Dari hal pagawai.

Pada permoelaän adanja Staatsspoorwegen ini hanja mempoenjai pegawai sedikit, sedang pada tanggal 6 April 1925 pegawainja djadi bertambah-tambah sehingga ± 40.000 orang.

Bahwa oentoek pegawai jang begitoe banjaknja itoe lantas perloe diadakan roepa-roepa atoeran dan perbaikan, itoelah orang tiada akan heran lagi. Dibawah ini akan ditjeritakan peratoeran jang perloe-perloe, jang dirasa dapat memperbaiki goena nasibnja pegawai-pegawai itoe.

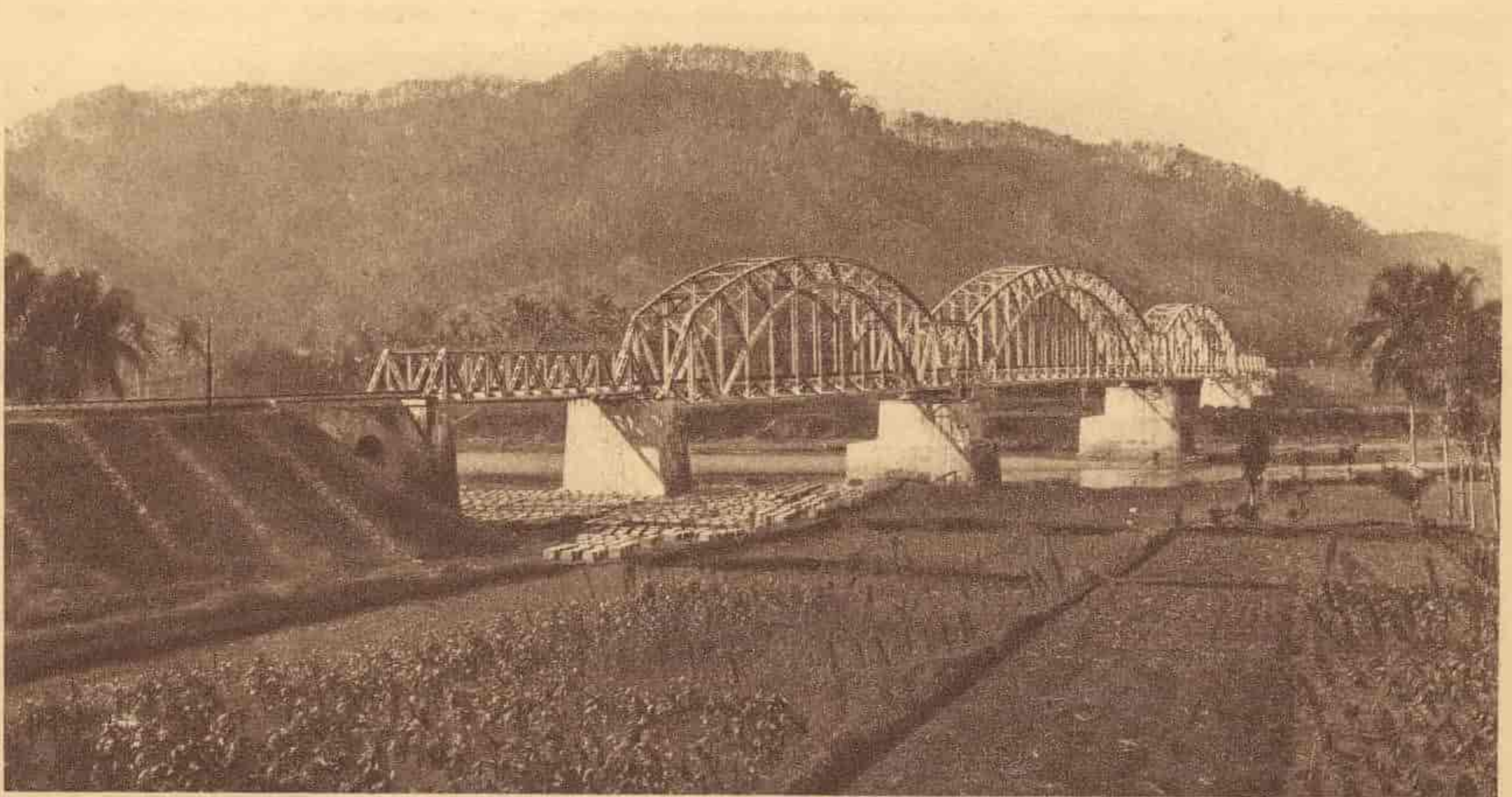
Waktoe ada dibawah perintahnja Hoofdinspecteur Damme, telah diadakan matjam-matjam peratoeran oentoek pegawai.

Didalam tahoen 1912 diadakan Groepsvertegenwoordiging, ja-itoe dangan kehendaknja toean Damme, sebeloem biliau itoe djadi Hoofdinspecteur. Groepsvertegenwoordiging ini telah membikin djalan boeat vakvereenigingen jang timboel dibelakangan.

Sebagai Hoofdinspecteur maka toean Damme telah mengadakan Commissie's van Onderzoek en Advies, boeat memeriksa perkaranja pegawai, kalau ada jang koerang terima.



Djambatan-djambatan kereta-api dikali Tjitaroem pada perdjalanen Meester-Cornelis-Tjikampek.
Spoorbruggen over de rivier Tjitaroem op 't traject Mr. Cornelis-



Djambatan kereta-api dikali Serajoe pada perdjalanen Cheribon-Kroja.
Spoorbrug over de Kali Serajoe op 't traject Cheribon-K.



Exprestrein dengan dubbele tractie melintas djembatan didekat Tjirahong (Perdjalanan kereta-api di Priangan, dekat Tjiamis).

Exprestrein met dubbele tractie ^{hronnelana op de} brug naby Tjirahong (op 4 spoor traject van Priangan ^{na} Tji



Djembatan kereta-api dari gewapend beton di kali Tjiliwoeng dekat Meester-Cornelis.

Spoorbrug van gewapend beton over de rivier Tjiliwoeng naby Meester-Cornelis

Selandjoetnja pada Hoofdbureau diadakan soeatoe kantor statistiek oentoek Personeele Zaken, kantor mana pada tahoen 1922 dihapoeskan lantaran dari penghimatan (bezuiniging). Djoega diadakan peratoeran jang lebih baik tentang tempo bekerdja dan tempo mengaso (dienst- en rusttijden), sedang kesoesahannja pegawai dari hal kekoerangan roemah itoelah telah dihapoeskan dengan soeroeh membikin beberapa roemah-roemah oentoek pegawainja. Dari hal ini orang boleh menjatakan di Manggarai dan Patjarkeling. Djoega dari hal vlijtpremie boeat sekalian pegawai, ja-itoe barang siapa tiada pernah atau tiada sering meninggalkan kewadjabannja (absent), tentoe akan membilang terima kasih kepada biliau itoe.

Didalam pimpinannja Bestuur jang pertama, jang mengganti toean Damme, maka waktoe harganja beras ada terlaloe amat tingginja, kepada pegawai bangsa Boemi-poetera telah diberikan „rijsttoeslag” boeat sementara tempo. Soedah itoe maka semoea gadjihnja pegawai jang tiada gegradueerd (ongegradueerd personeel) ditambah dengan 15%, sedang diadakan djoega peratoeran „dienst- en rusttijden” jang baroe.

Dibawah pimpinannja Hoofdinspecteur van Sandick, maka semoea pengatoeran itoe seboleh-boleh diteroeskan, malahan jang boleh lantas diperbaiki lagi.

Didalam boelan Mei 1923 tertjaboetlah pemogokan diantaranja pegawai Boemi-poetera, lantaran mana jang kebanyakan lantas mendapat sengsara. Amat banjak sekali antaranja pemogok-pemogok itoe jang dilepas dari djabatannja, sehingga ra'jat roemahnja djatoh didalam kemelaratan, pada hal diantaranja pemogok-pemogok ini jang kebanyakan tjoema toeroet sadja pada pemimpinna. Lambat laoen maka pemogok-pemogok itoe diambil kombali didalam dienst, sehingga dapat mengoe-rangkan pada kesengsaraännja orang jang sebanjak itoe.

Dari Hoofdinspecteur Staargaard kami dapet mentjatet, bahwa biliau itoe telah mengadakan bedrijfspremie, jang boleh dibilang mengganti sebagian pada vlijtpremie.

Pertjobaän akan mengadakan „Georganiseerd overleg” itoelah sampai pada sekarang ini belom mendapat kepoetoesan jang tetap, akan tetapi boleh diharap djadinja itoe pada waktoe jang akan datang.

Diatas telah ditjeriterakan dengan pendek dari hal mengadakan „Commissie van Onderzoek en Advies” itoe dari hal perkara hoekoeman, sedang keperloeannja itoe, orang soedah dapat mengerti sendiri dari namanja. C. O. A. ini kalau bisa akan dioebah atau ditambah, soepaja poetoesannja dapat menetapkan, tetapi keadaännja itoe masih dipeladjarkan.

Dengan mengambil werkplaats-dokter dan spoorweg-dokter didalam dienst, maka orang dapat kelonggaran banjak boeat mengobatan dirinja.

Dari hal mendirikan Coöperatieve Verbruiksvereniging oleh pegawai-pegawai, maka dari fihak dienst telah mandapat banjak pertoeoengan.

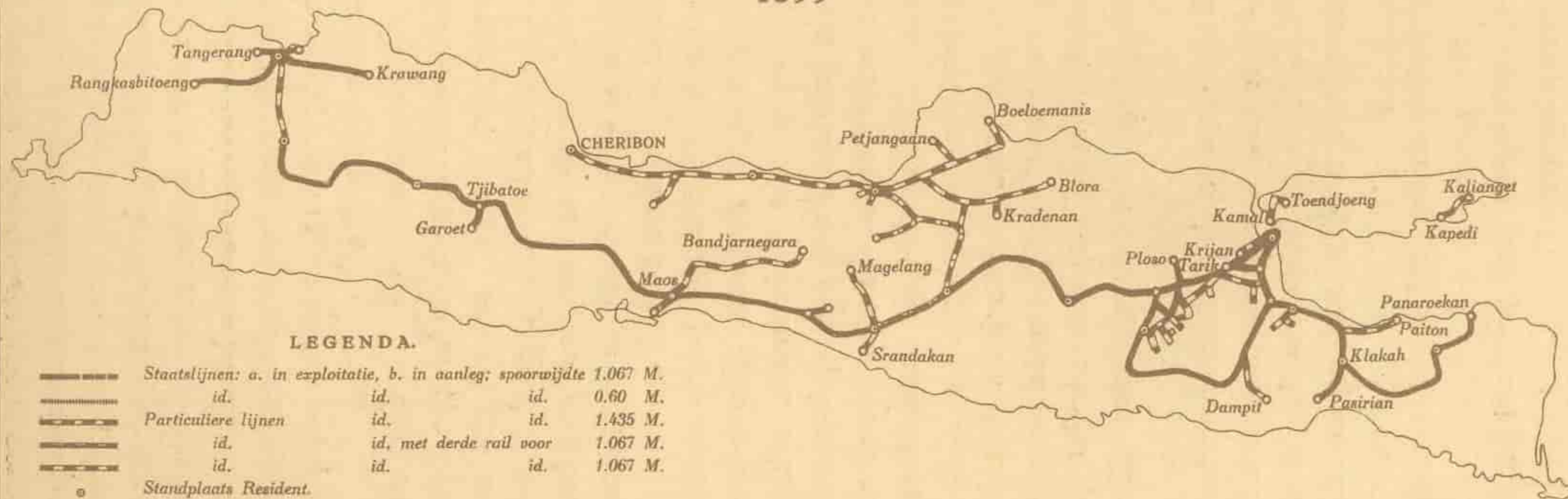
JAVA EN MADOERA

Schaal 1:5 000 000.

1888



1899



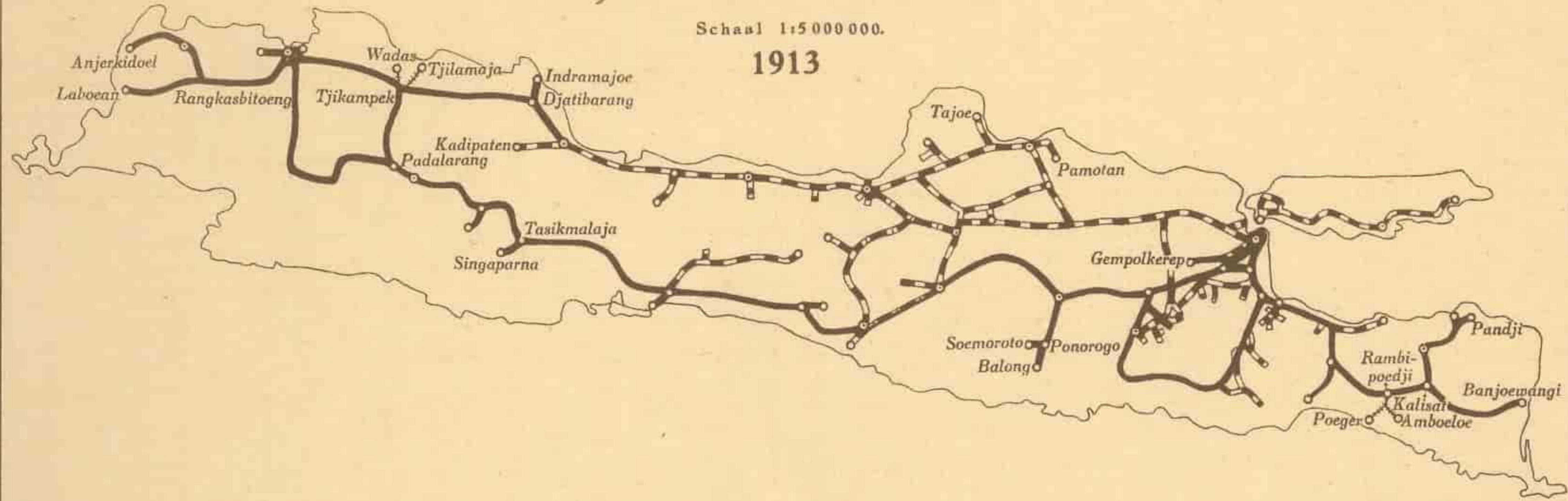
LEGENDA.

	Staatslijnen: a. in exploitatie, b. in aanleg; spoorwijdte 1.067 M.
	id. id. id. 0.60 M.
	Particuliere lijnen id. id. 1.435 M.
	id. id. met derde rail voor 1.067 M.
	id. id. id. 1.067 M.
	Standplaats Resident.
	Voornaamste plaatsen.

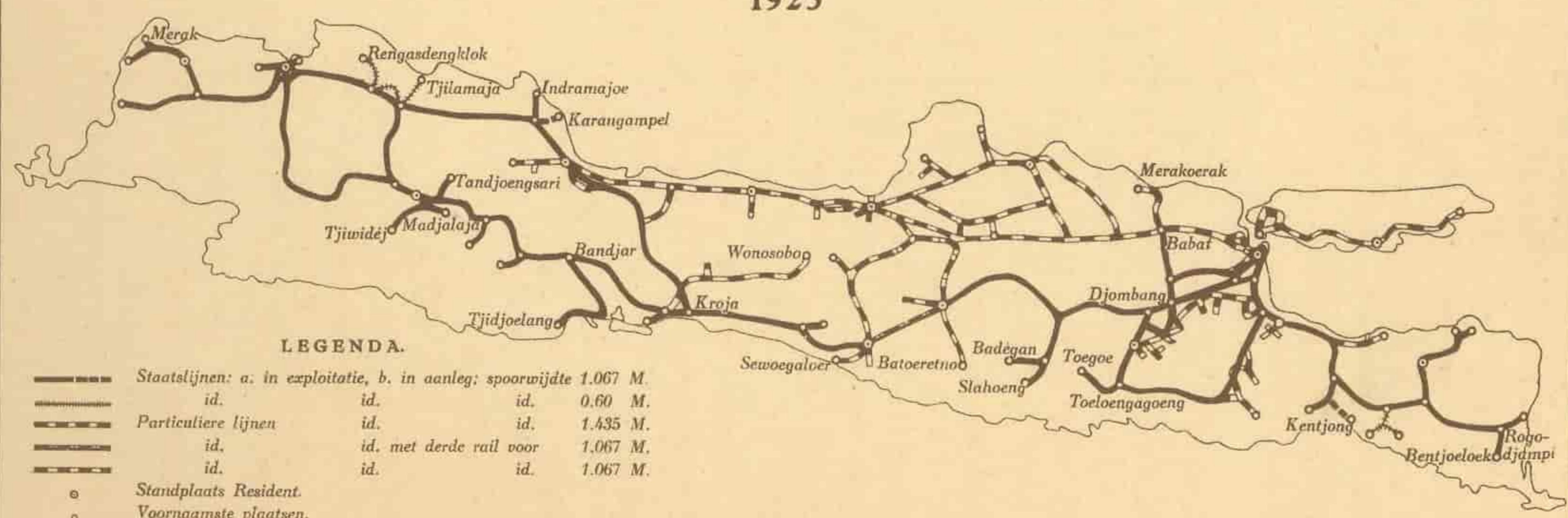
JAVA EN MADOERA

Schaal 1:5 000 000.

1913



1925



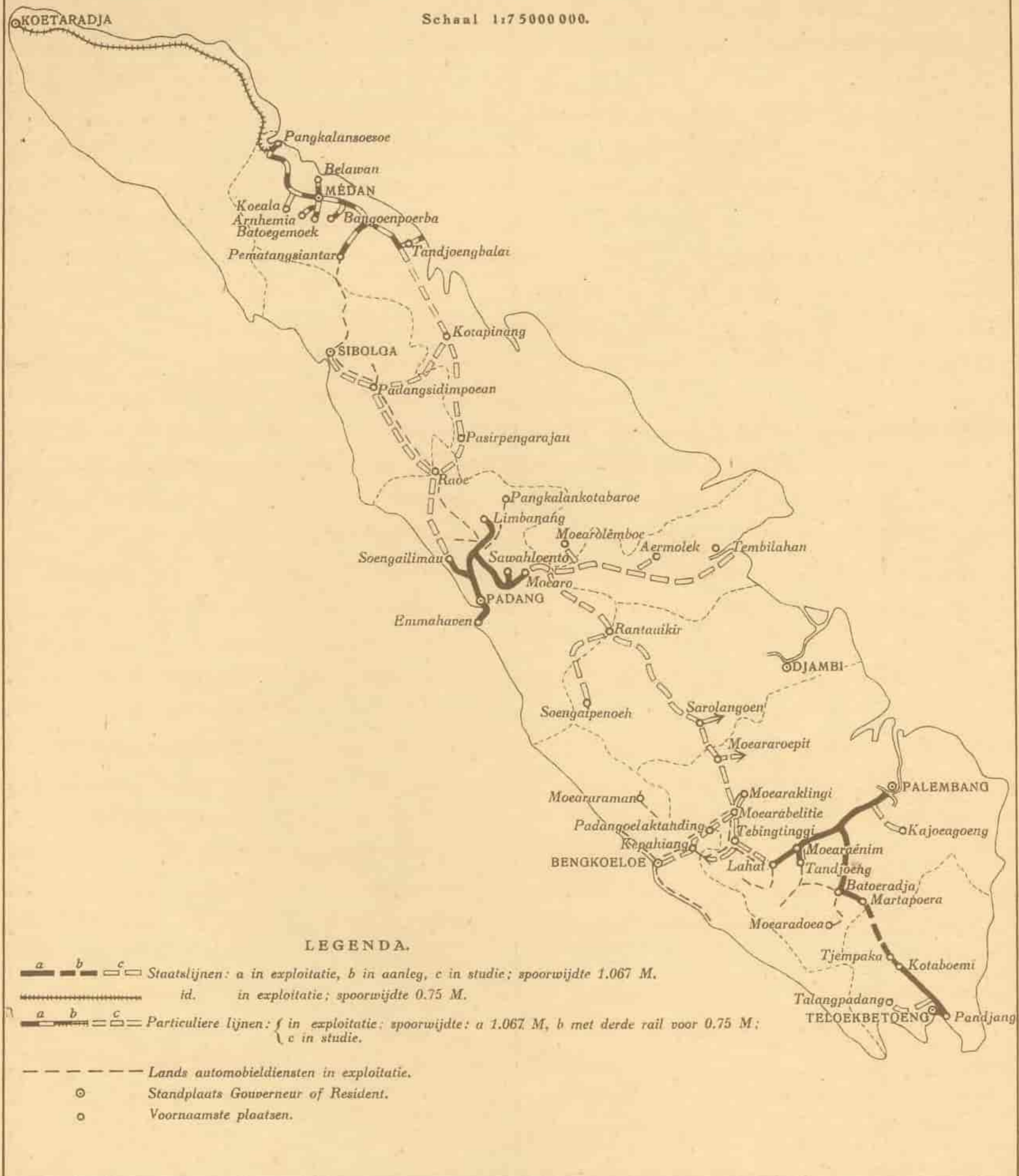
LEGENDA.

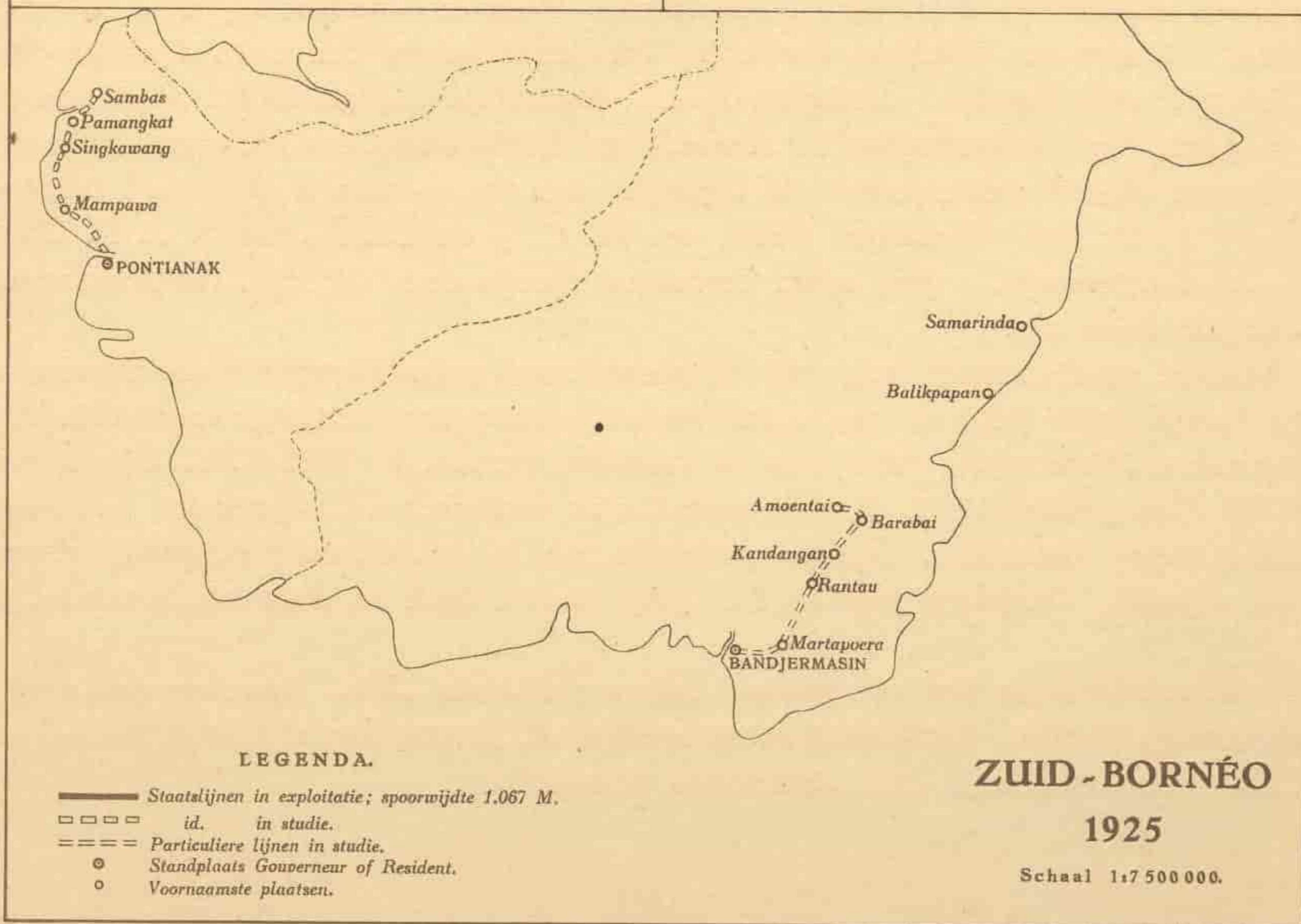
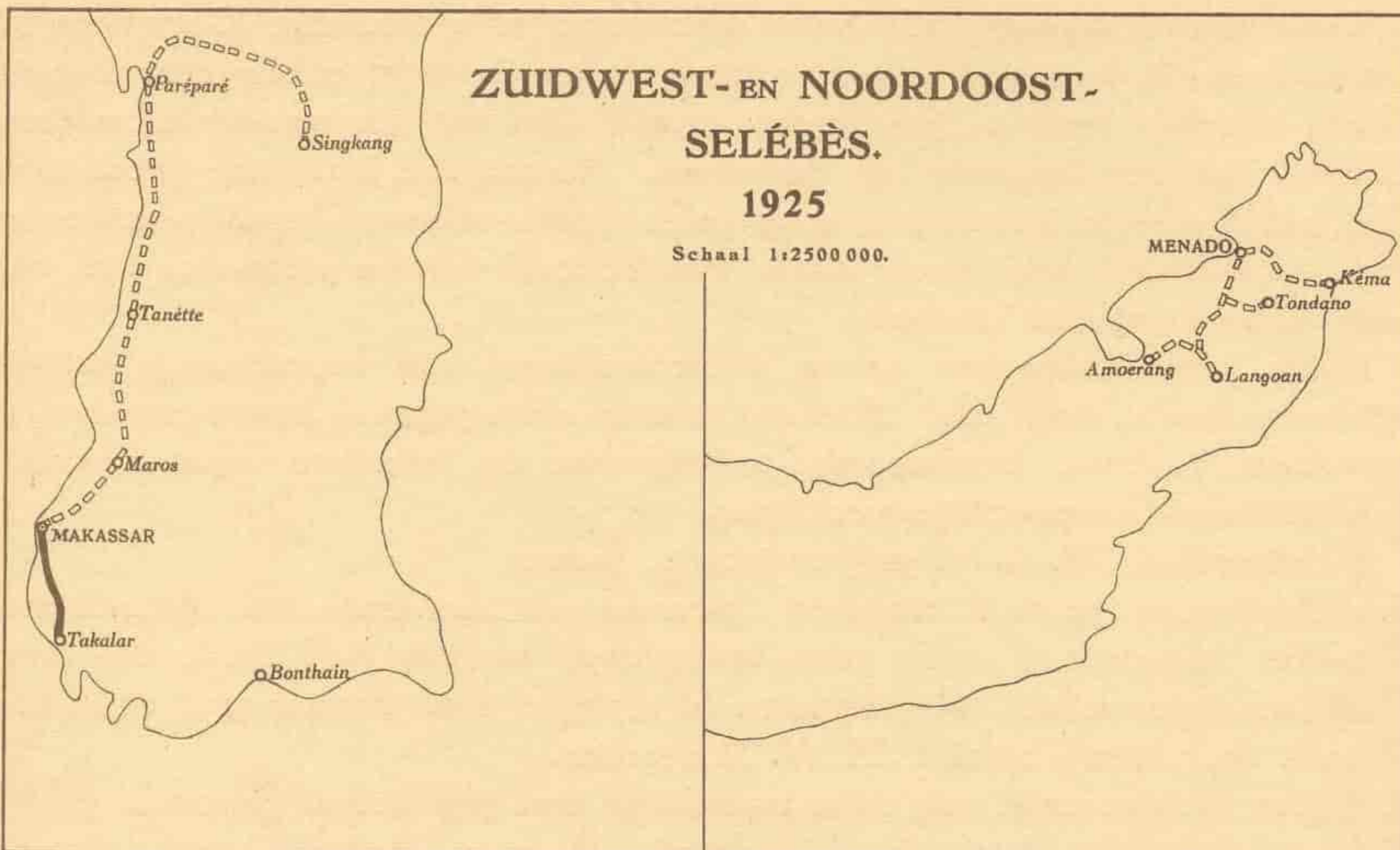
- | | |
|--|---|
| | Staatslijnen: a. in exploitatie, b. in aanleg; spoorwijdte 1.067 M. |
| | id. id. id. 0.60 M. |
| | Particuliere lijnen id. id. 1.435 M. |
| | id. id. met derde rail voor 1.067 M. |
| | id. id. id. 1.067 M. |
| | Standplaats Resident. |
| | Voornaamste plaatsen. |

SUMATRA

1925

Schaal 1:7 500 000.





Kemoedian kita-orang tiada boleh meloepakan pada berdirinja „Damme-fonds”, fonds mana diberi namanja jang mendirikan, ja-itoe bekas Hoofdinspecteur Damme. Oeang pokoknja fonds ini jang separo dapat hadiah dari jang memberdirikan (toean Damme) dan jang separonja lagi dari dienst. Boenga dari fonds itoe goena memberi hadiah seroepa barang jang tetap boleh dipakai selamanja kepada pegawai jang tiada gegradueerd, jang diloeur dienst telah berboeat soeatoe perboeatan jang berhasil oentoek pegawai 'oemoem.

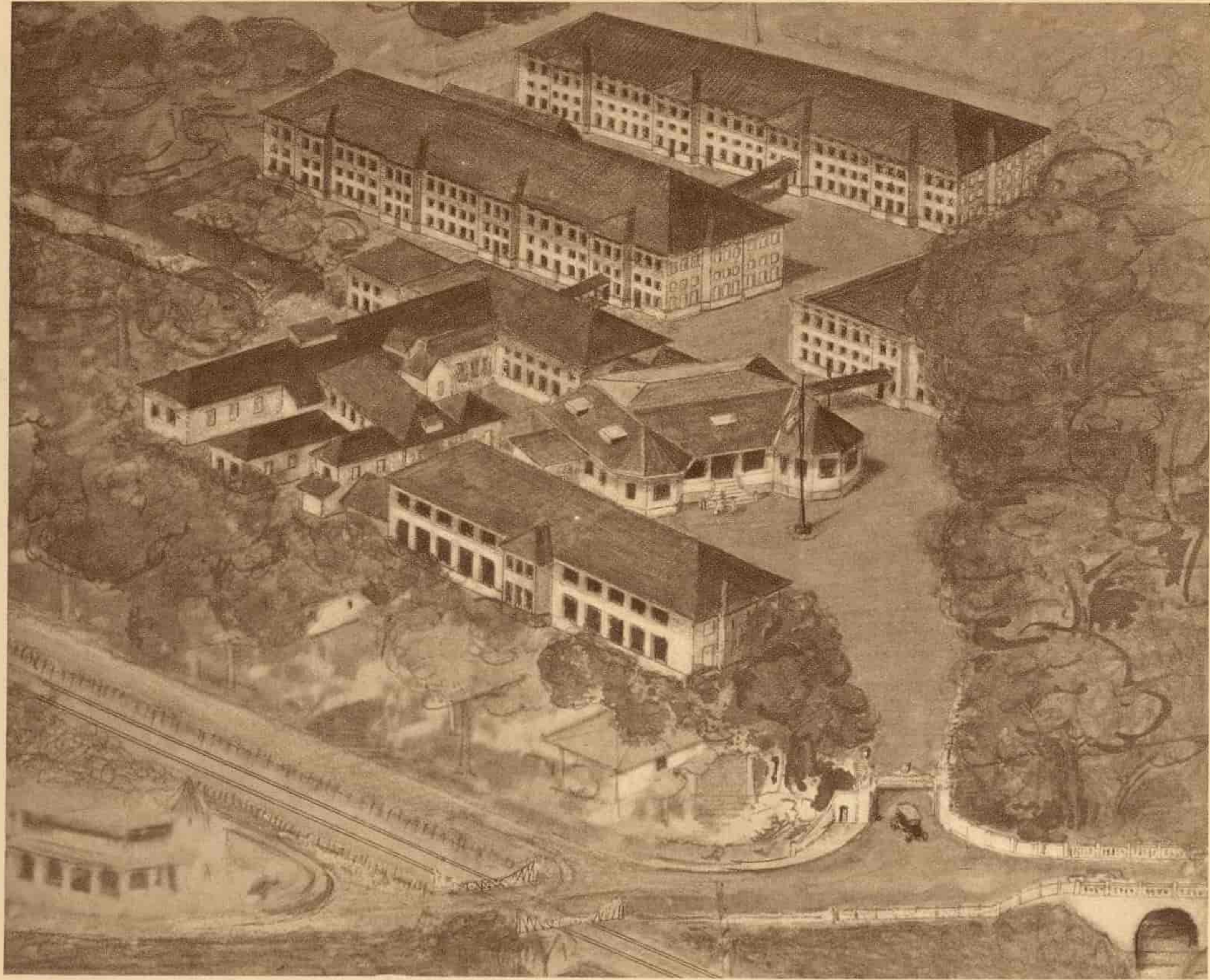
Diatas telah dibitjarakan bahwa vakvereenigingen atas keperloeannja pegawai spoorweg lambat laoen telah didirikan, lantaran mana pegawai dapat memperhatikan keperloeon nasibnja. Perhimpoean-perhimpoean ini lama-lama dapat mengambil kewadjabannja Groepsvertegenwoordiging.

Perhimpoean S.S. en T. jang sedjelasnja, ja-itoe:

1. Perhimpoean pegawai tengahan (pegawai 1e klas jang tiada gegradueerd), ja-itoe „Sporbond”, jang telah mempoenjai anggota (lid) 2400, dan boleh dibilang besar sendiri. Perhimpoean ini dipimpin oleh Bestuur jang digadjih, di mana voorzitternja toean F. H. W. Rooyackers.
2. Empat perhimpoean jang sama maksoednja dari gegradueerd personeel, (dibikin groep menoeroet dienstvak; Administratie, Weg en Werken, Opname, Aanleg, enz.; Tractie en Materiaal, Beweging en Handelszaken) dan tiada dipimpin oleh bestuur jang digadjih. Hampir sekalian pegawai jang gegradueerd telah masoek anggota dari perhimpoean ini dan sedjoemlah anggotanja ada 150 orang. Bestuur-bestuur dari 4 perhimpoean ini dipimpin oleh toean-toean ir. A. E. G. J. Kingma ir. J. E. A. von Wolzogen Kühr, ir. W. C. J. de Graaff dan J. F. F. Götz.
3. „Conducteursbond”, jang mana bestuurnja djoega tiada digadjih, tetapi sekarang soedah tiada ada.

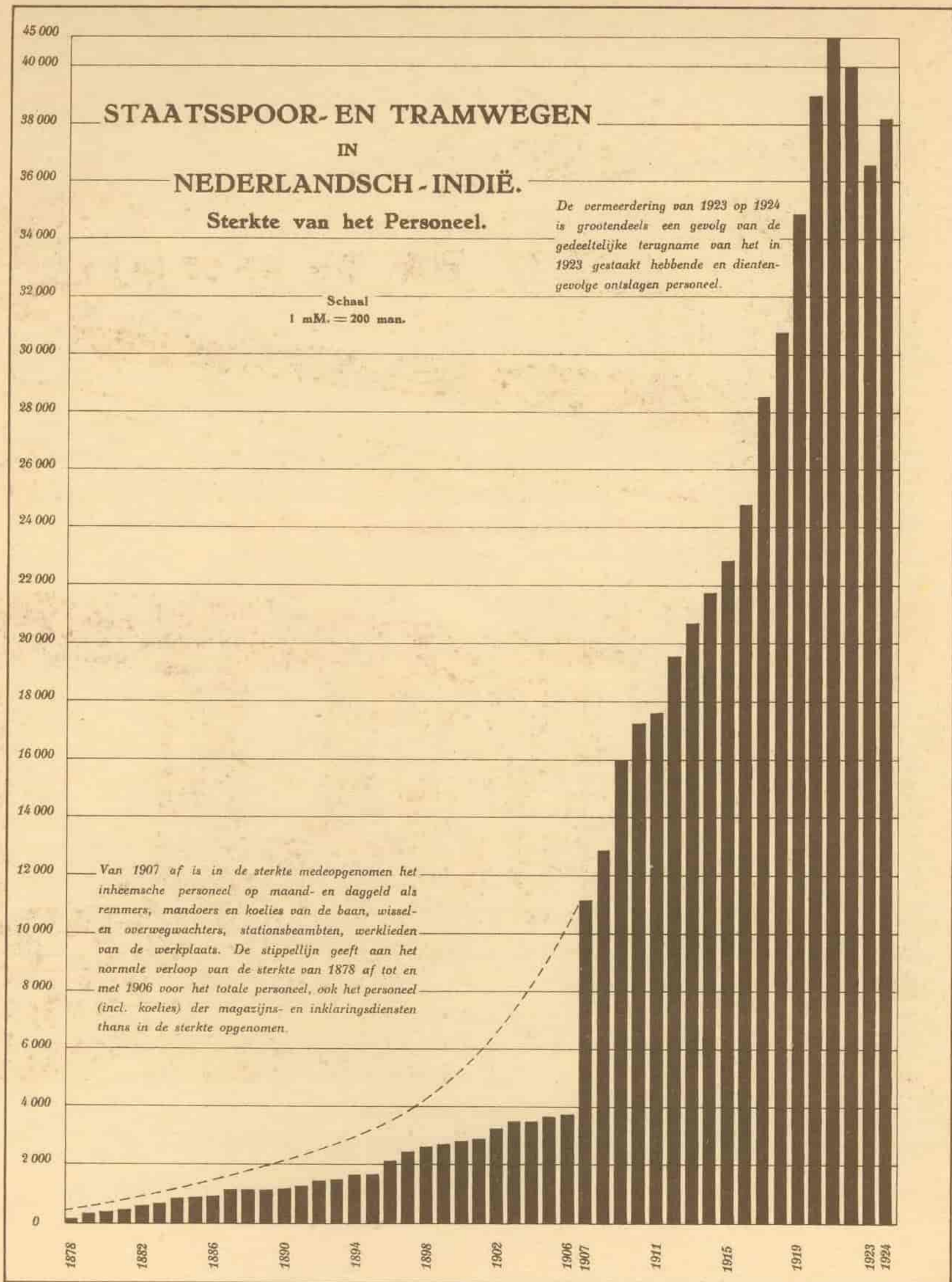
Soeatoe perhimpoean jang tiada melainkan boeat pegawai-pegawai dari Staat, arti-nja djoega boeat pegawai particulier, itoelah perhimpoean dari pegawai rendah, jang dinamakan „Vereeniging van Spoor- en Tramweg personeel”, (V.S.T.P.). Diantaranja lid-lid dari perhimpoean ini ada amat banjak beambten dari Spoor-dan Tramweg Maatschappij particulier. Djoega perhimpoean ini ada dibawah pimpinan bestuur jang digadjih. Banjaknja pegawai S.S. jang masoek djadi lid tiada ketahoean tetap.

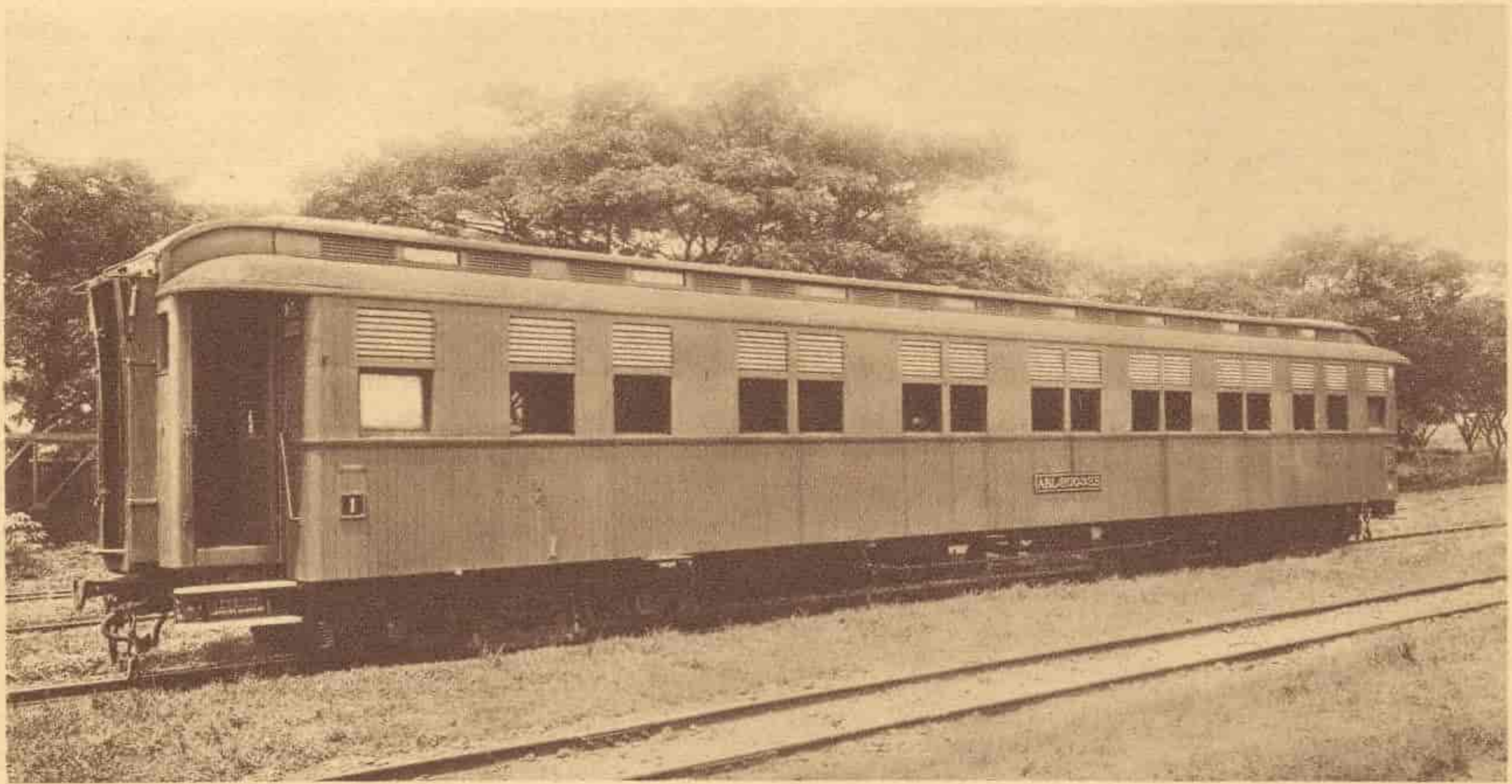
Loemrahnja ra'jat itoe mengatakan bahwa perkataan „S.S.” itoe mempoenjai arti: „Selamanja Soesah” Kita-orang harap soepaja dibelakang hari akan ternjata, bahwa „S.S.” itoe mempoenjai arti: „Selamanja Selamat.”—



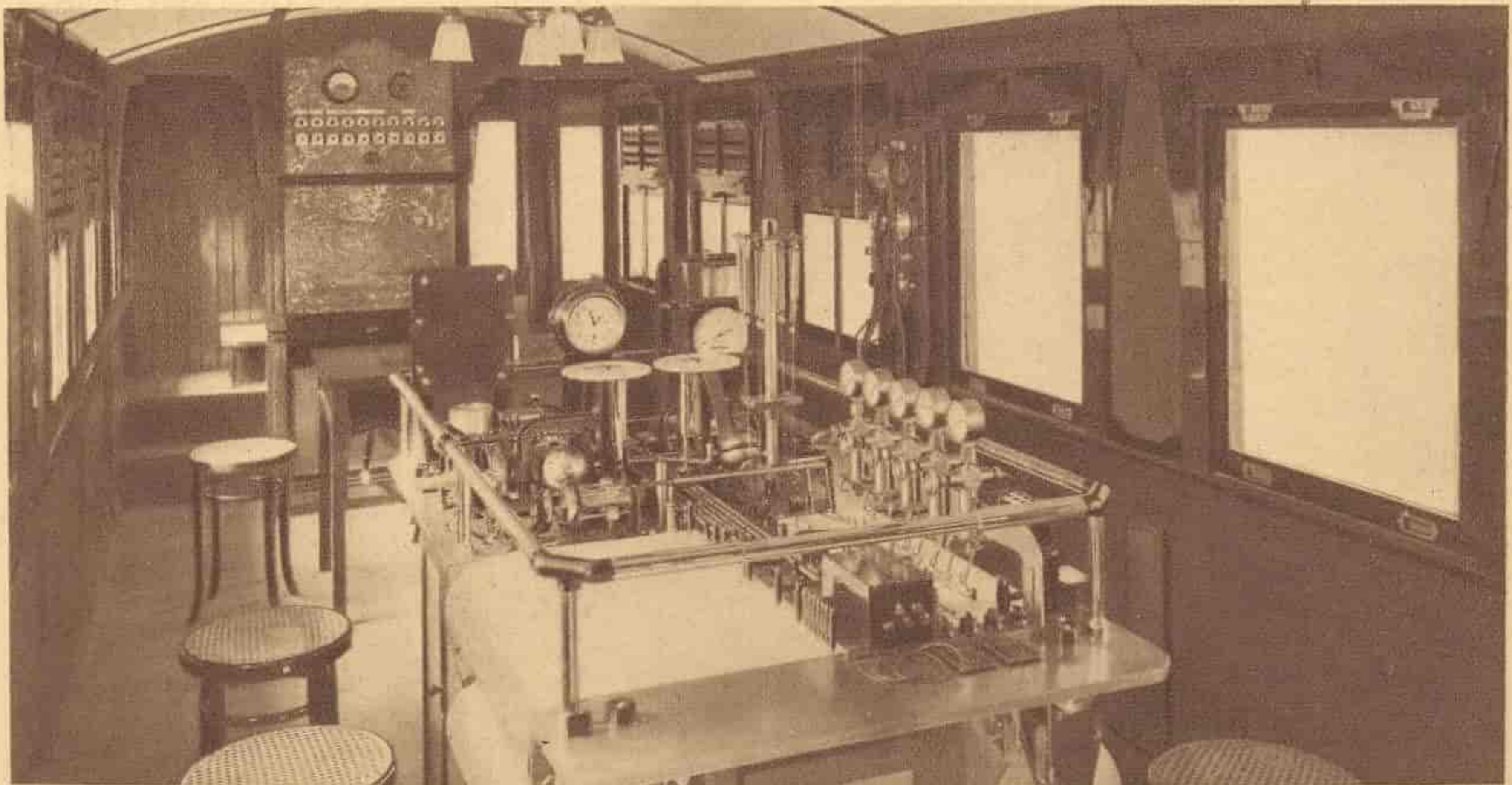
Hoofdbureau S. S. en Tr. di Bandoeng (gambaran tangan terambil dari foto udara).

Hoofdbureau van S.S. en Tr. in Bandoeng (tekening naar een luchtfoto)

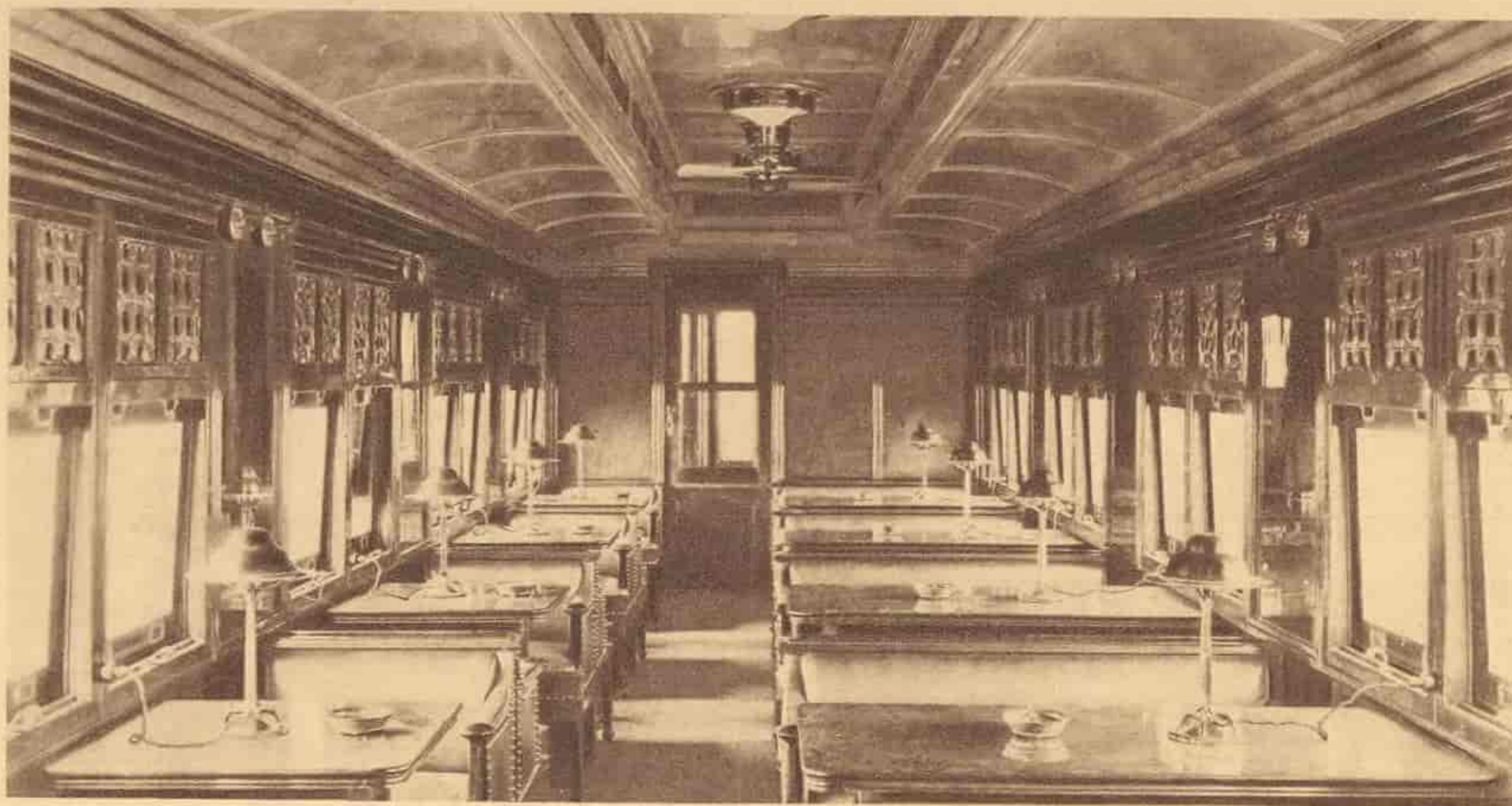




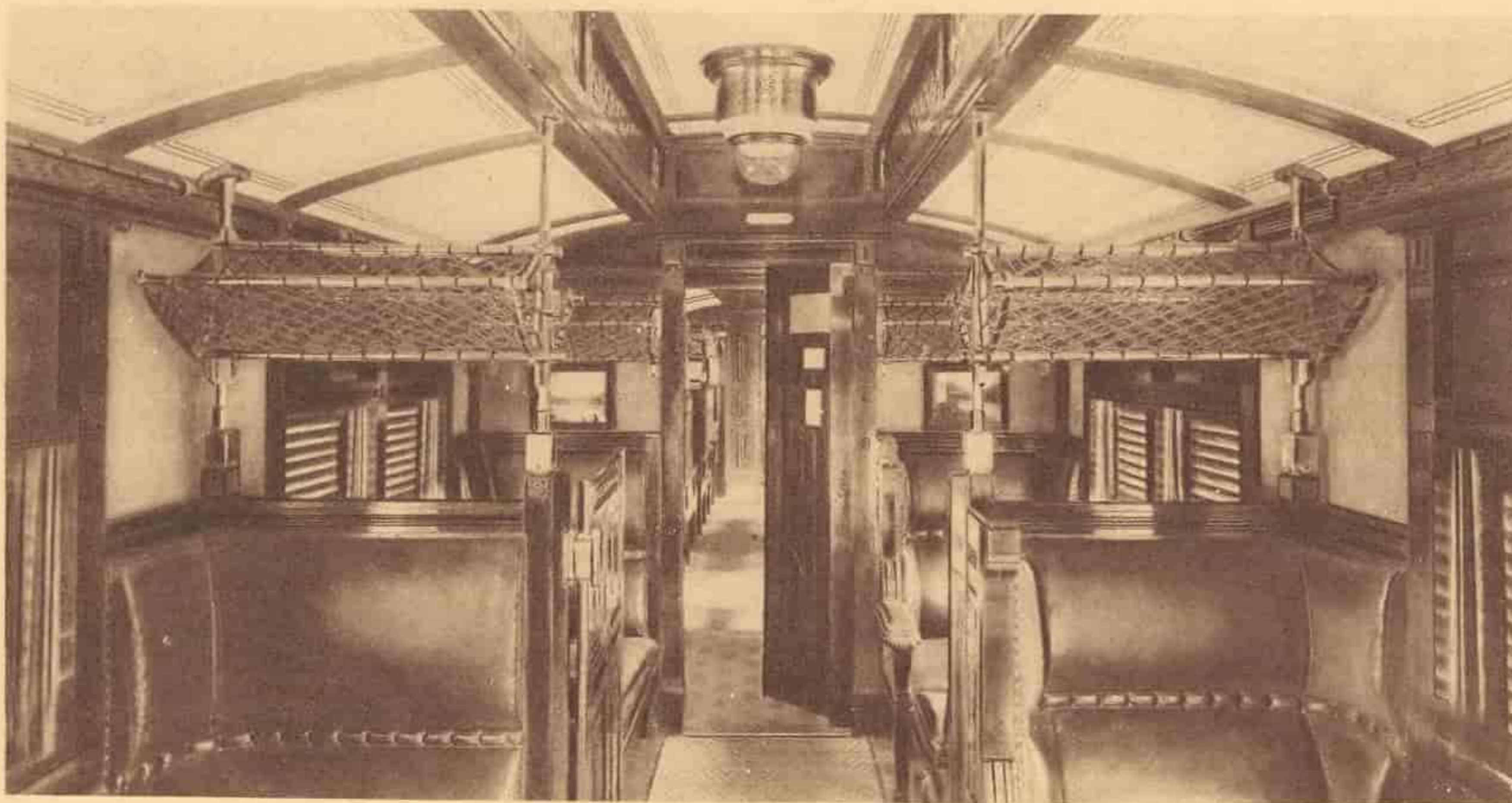
Kereta klas I dan klas II jang pandjangnja 18.5 Meter.
 Een I en II klas rytuig, dat 18½ m lang is



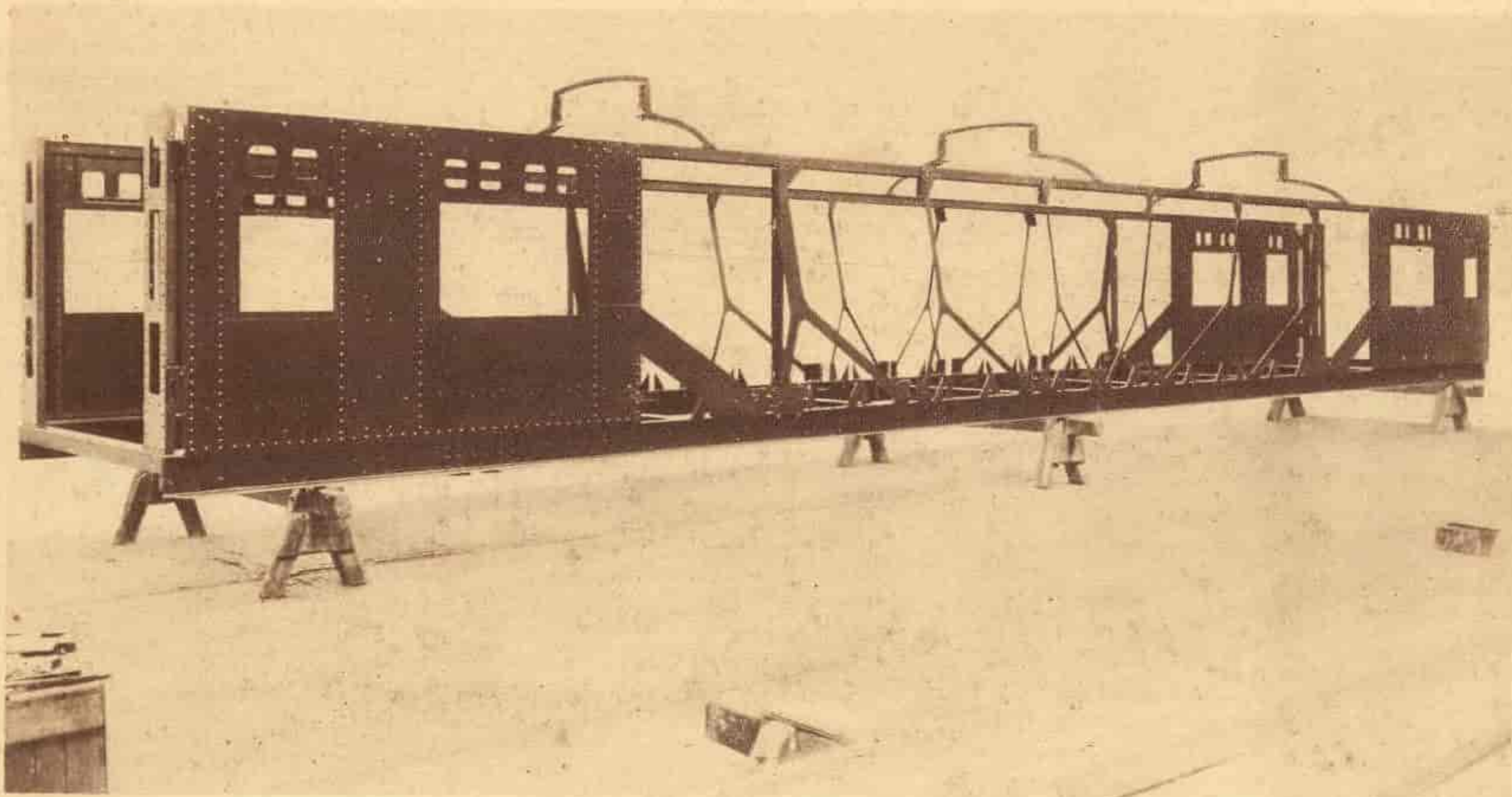
Gambar dynamometer didalem kereta.
 Afbeelding van een meetwagen



Dalemnja kereta restauratie.
Interieur van een restauratierijtuig

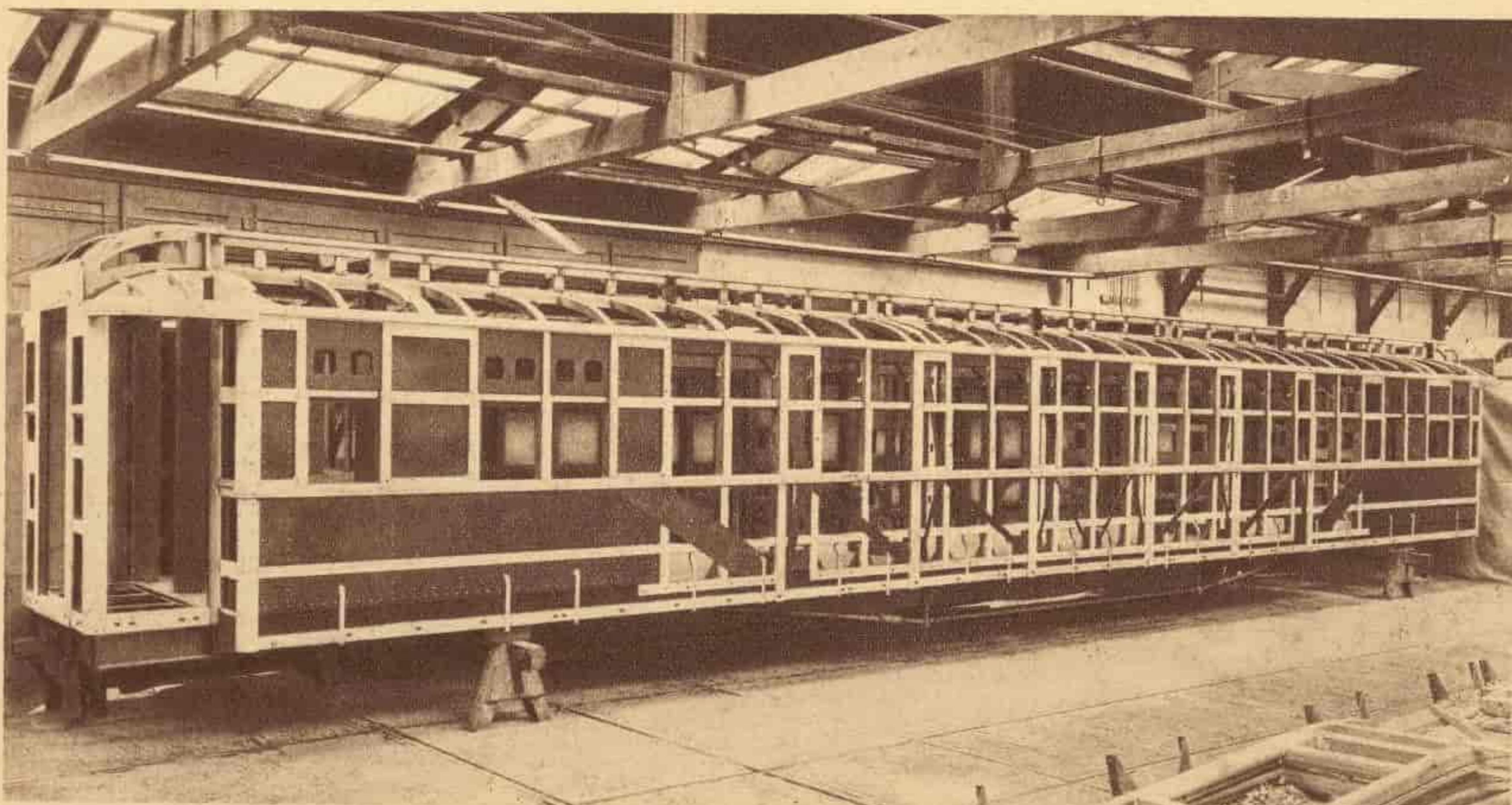


Dalemnja kereta klas satoe dan klas doea.
Interieur van een 1^e en 2^e klas rijtuig



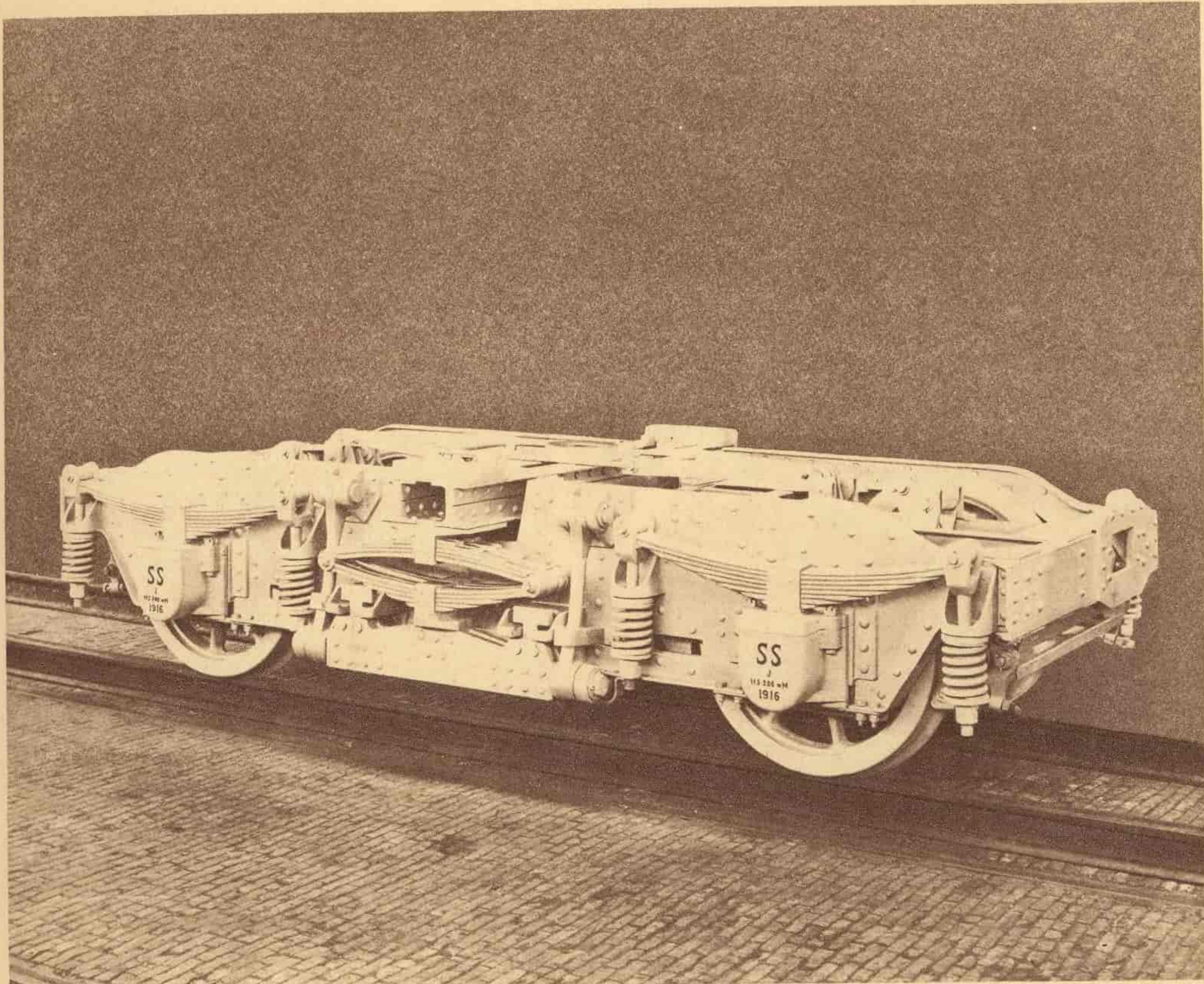
Toelang-toelang besi dari kereta jang pandjangnja $18\frac{1}{2}$ Meter.

Yzeren geraamte van een $18\frac{1}{2}$ m. lang rijtuig



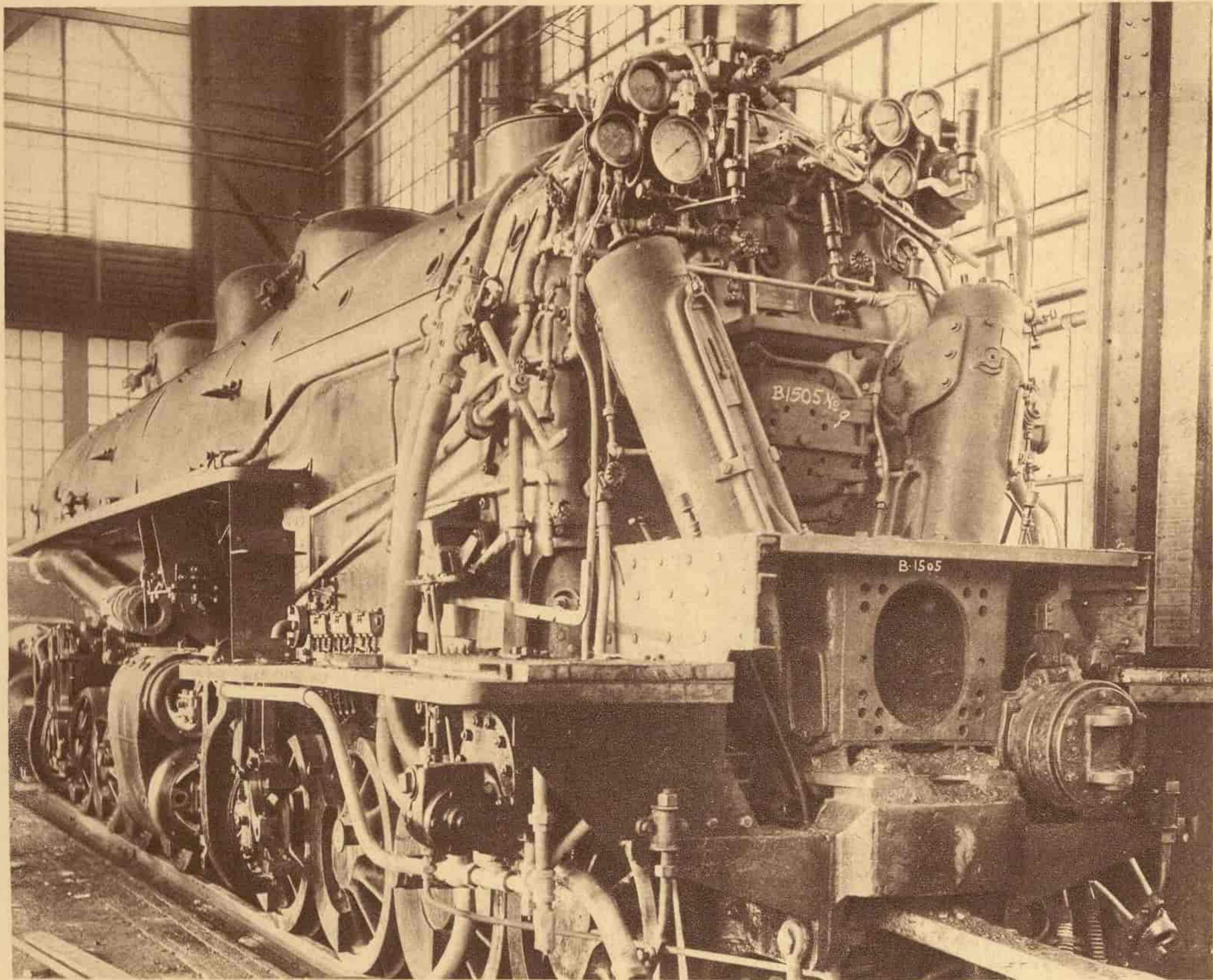
Toelang-toelang kajoe disebelah loearnja toelang-toelang besi dari kereta jang pandjangnja $18\frac{1}{2}$ Meter, sesoedahnja dipasang bordesnja.

Het houten geraamte om het yzeren geraamte van een rijtuig dat $18\frac{1}{2}$ m. lang is met aan de einden een paar balken



Rijtuigtruck dengan wiegveer disebelah loear.

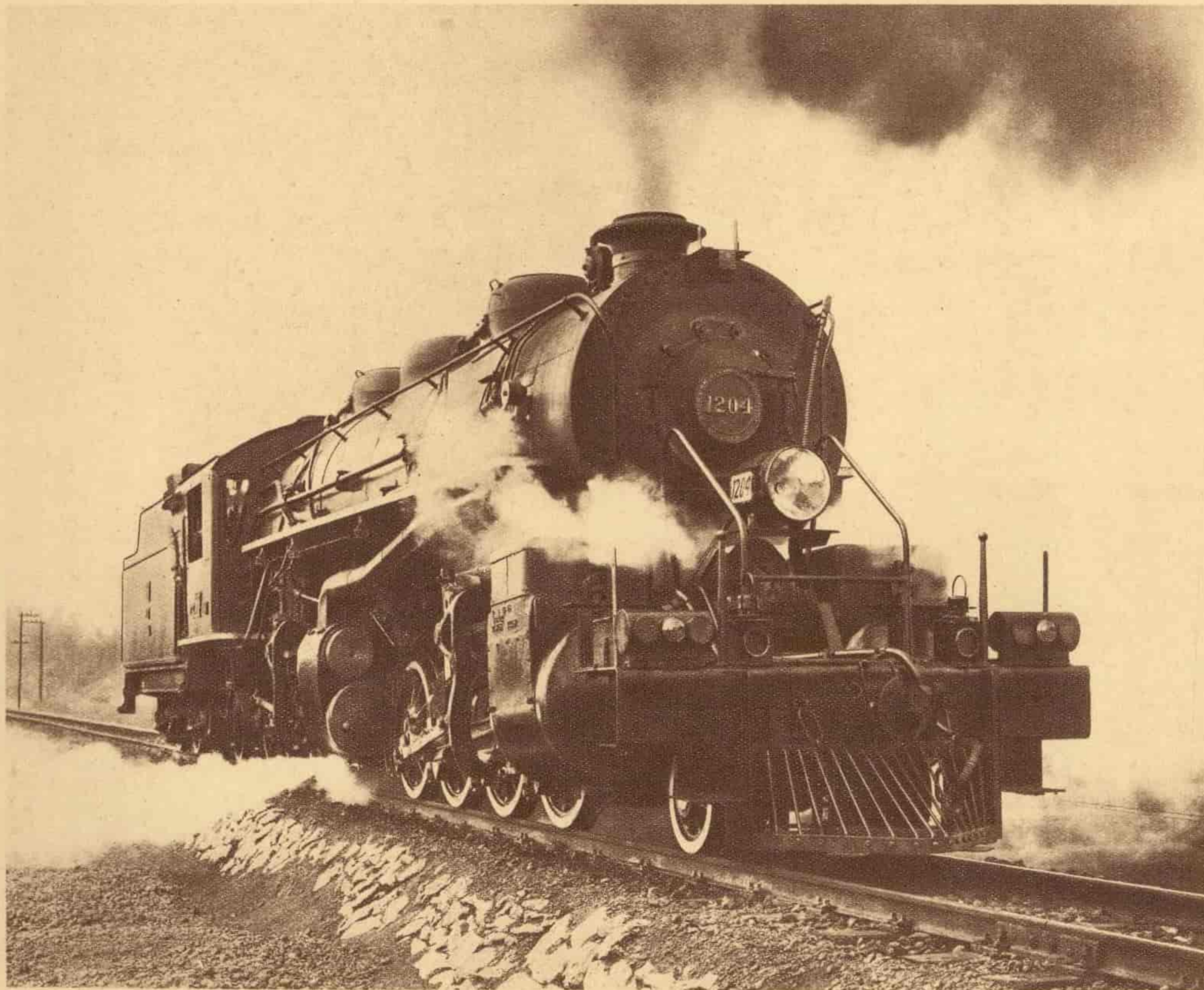
Rijtuigtruck met wiegveer naast



59

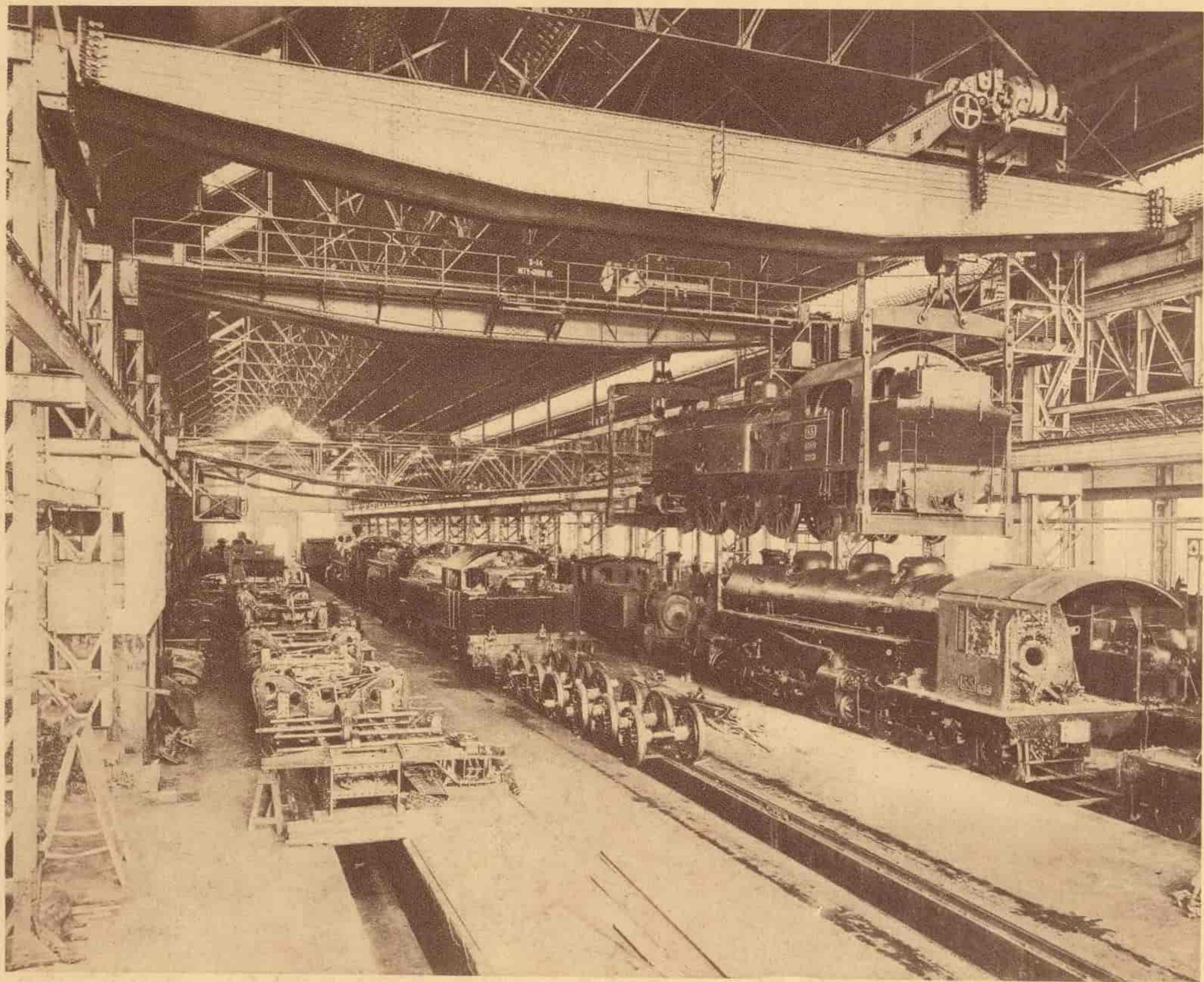
Locomotief 1 D + D jang memakai Mechanische Stookinrichting.

Een 1 D + D loc, die Mechanische Stookinrichting gebruikt



Mallet locomotief 1 D + D oentoeck tanah pagoenoengan. *gesloopt*

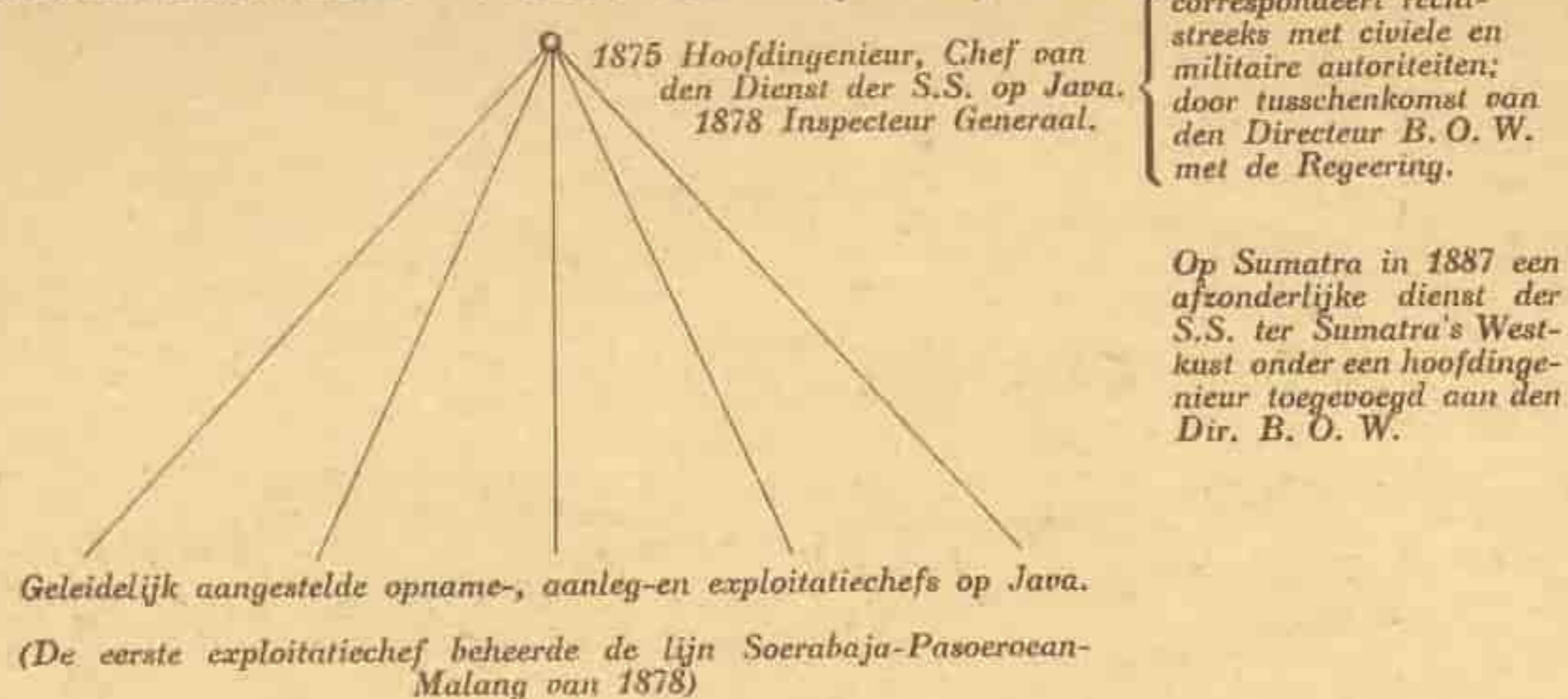
Mallet loc 1 D + D voor Stonds berglijn



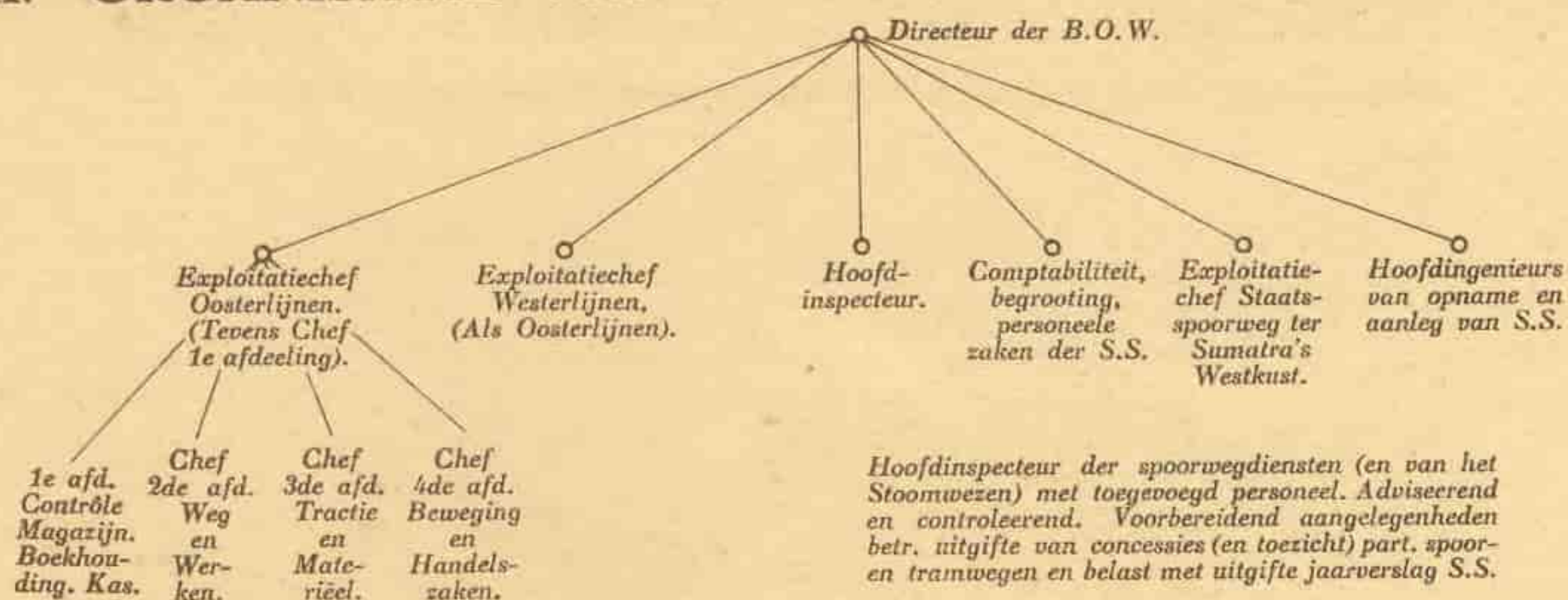
Locomotiefstelplaats didalem hoofdwerkplaats di Manggarai (dekat Meester-Cornelis).

De locherstelplaats van de hoofdwerkplaats te Manggarai (naby Mr. Cornelis)

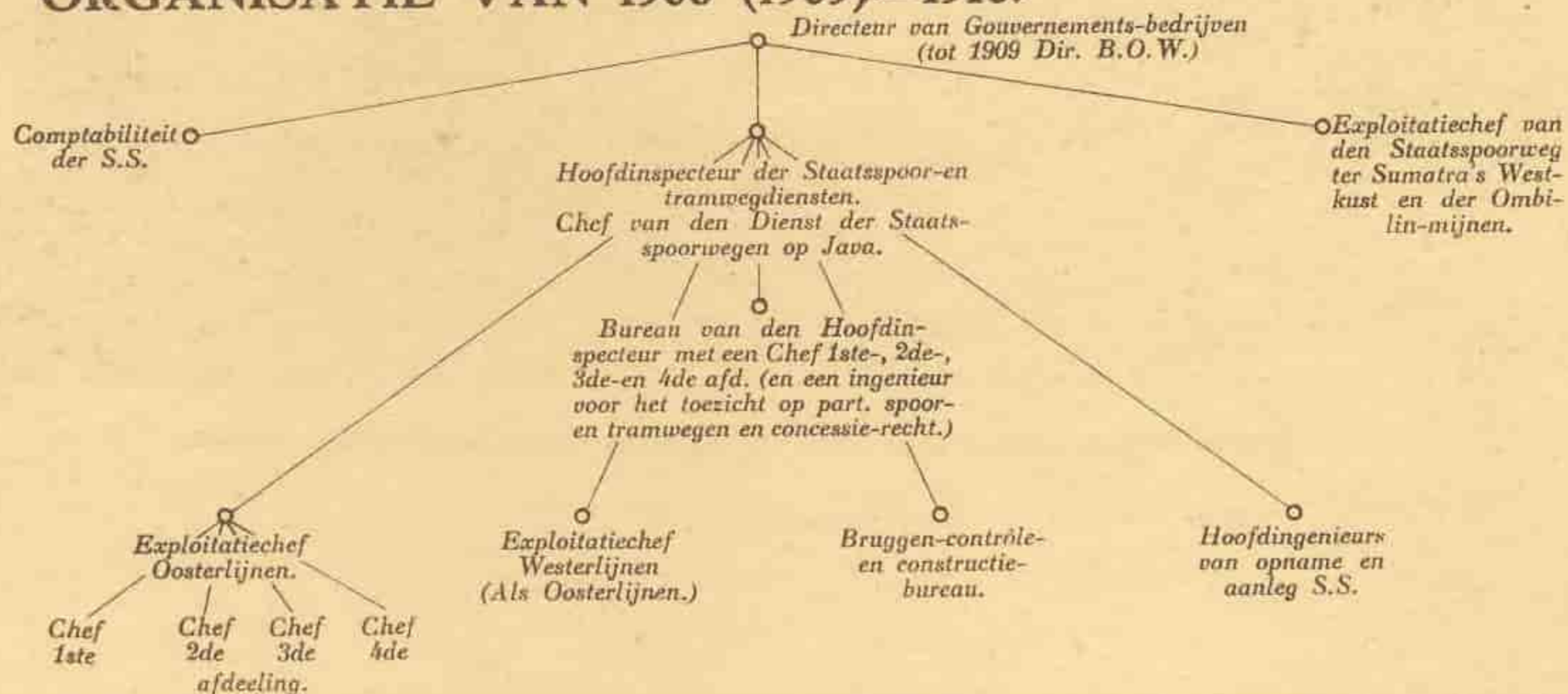
I. ORGANISATIE VAN 1875 (1878)—1888.



II. ORGANISATIE VAN 1888—1906.



III. ORGANISATIE VAN 1906 (1909)—1916.





Station barang-barang jang baroe di Heemradenplein (Betawi) selagi dibikin.

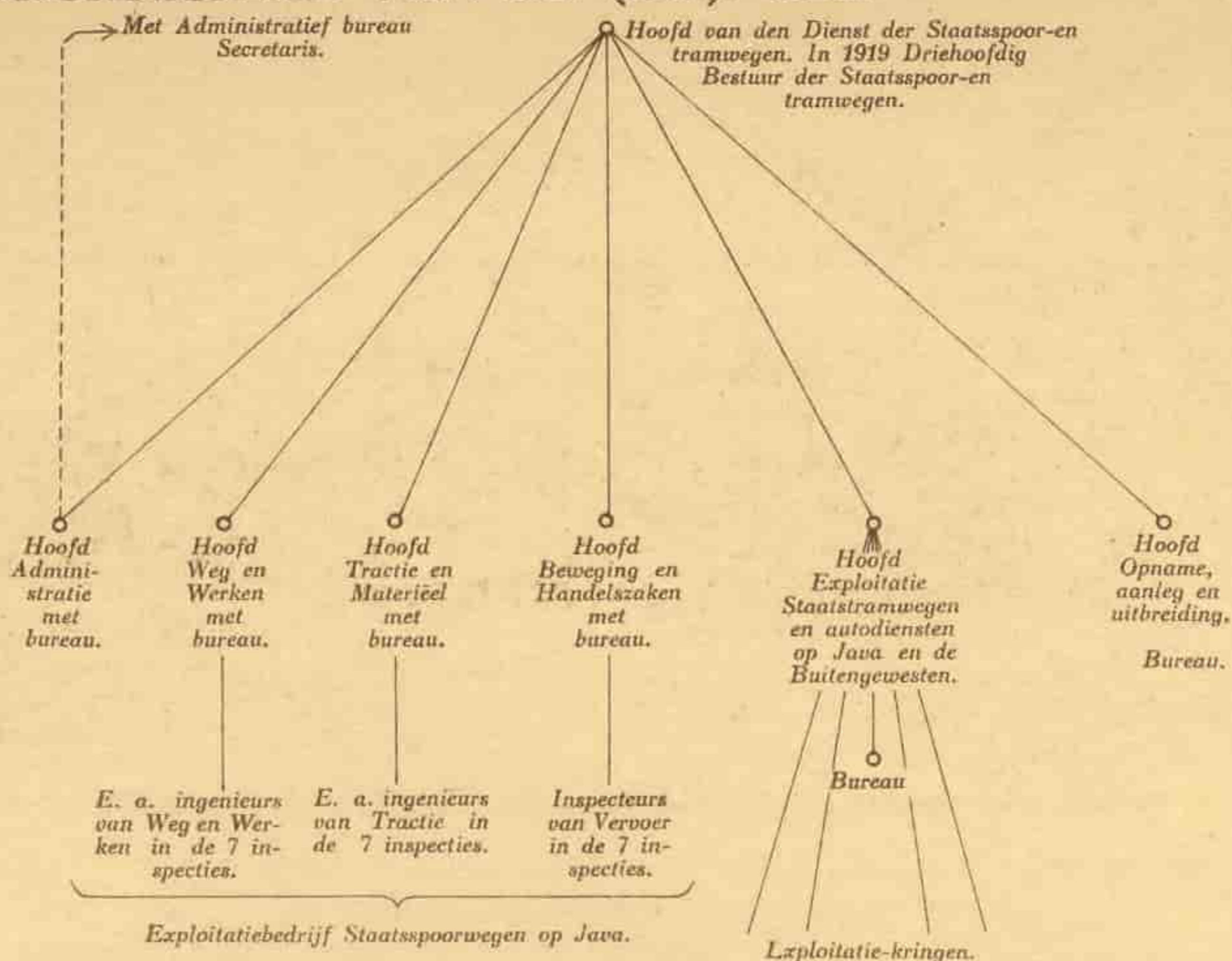
Het goederen station dat nieuw te Heemr. plein (Batavia) is genaakt



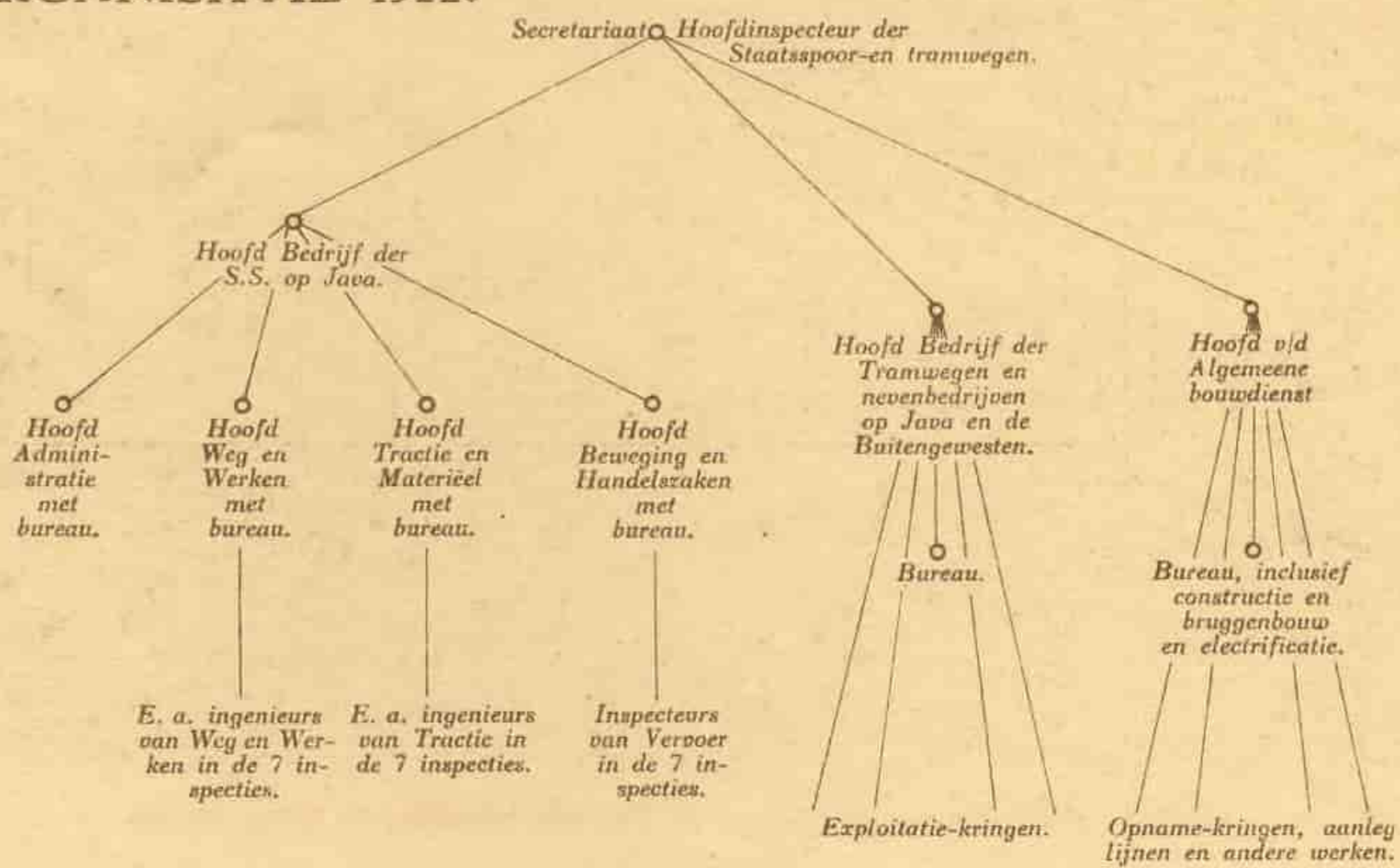
Station barang-barang jang baroe di Tjirojom (Bandoeng), selagi dibikin.

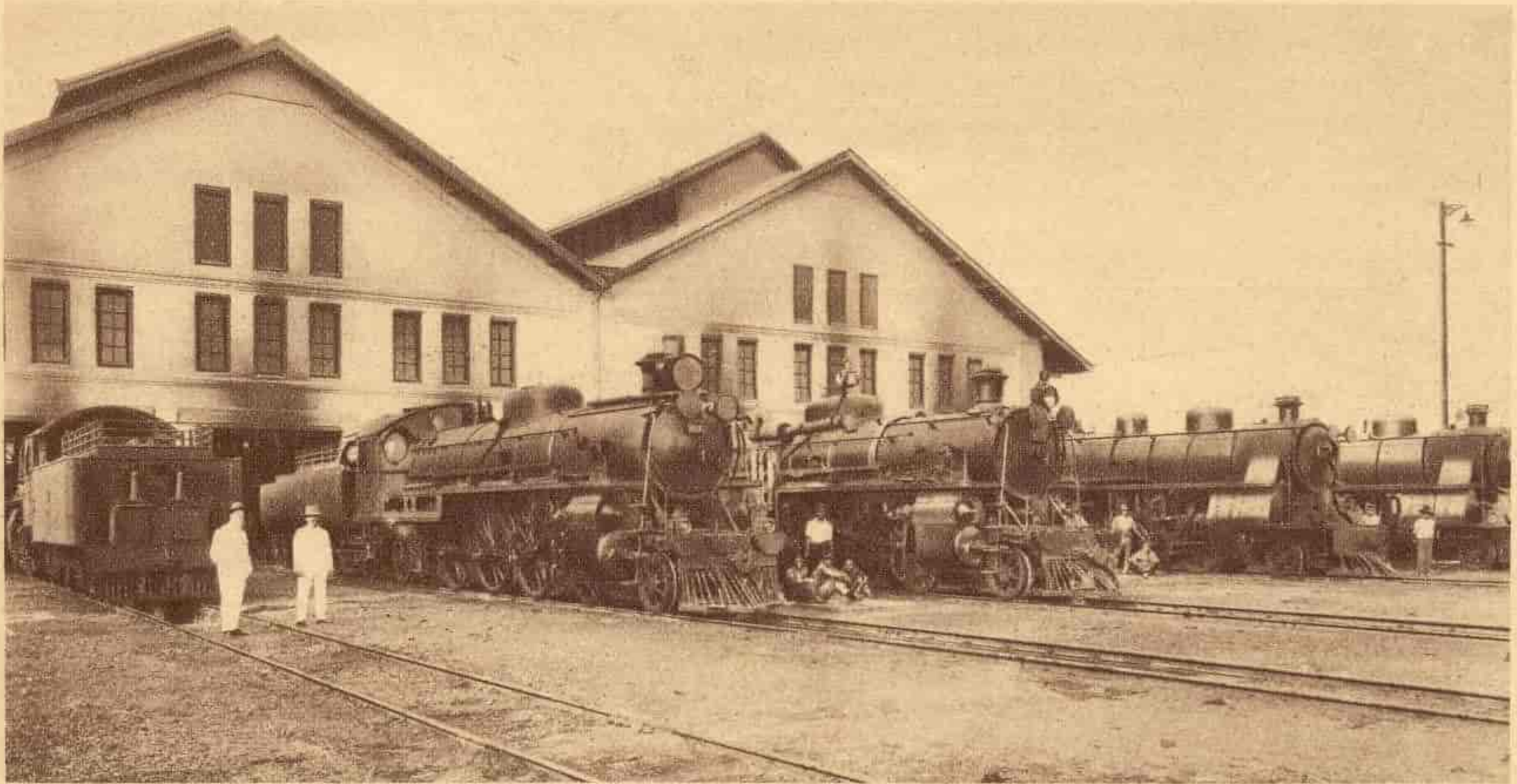
Het goederen station dat nieuw te Tjirojom (Bandoeng) is 50

IV. ORGANISATIE VAN 1917 (1919)–1922.



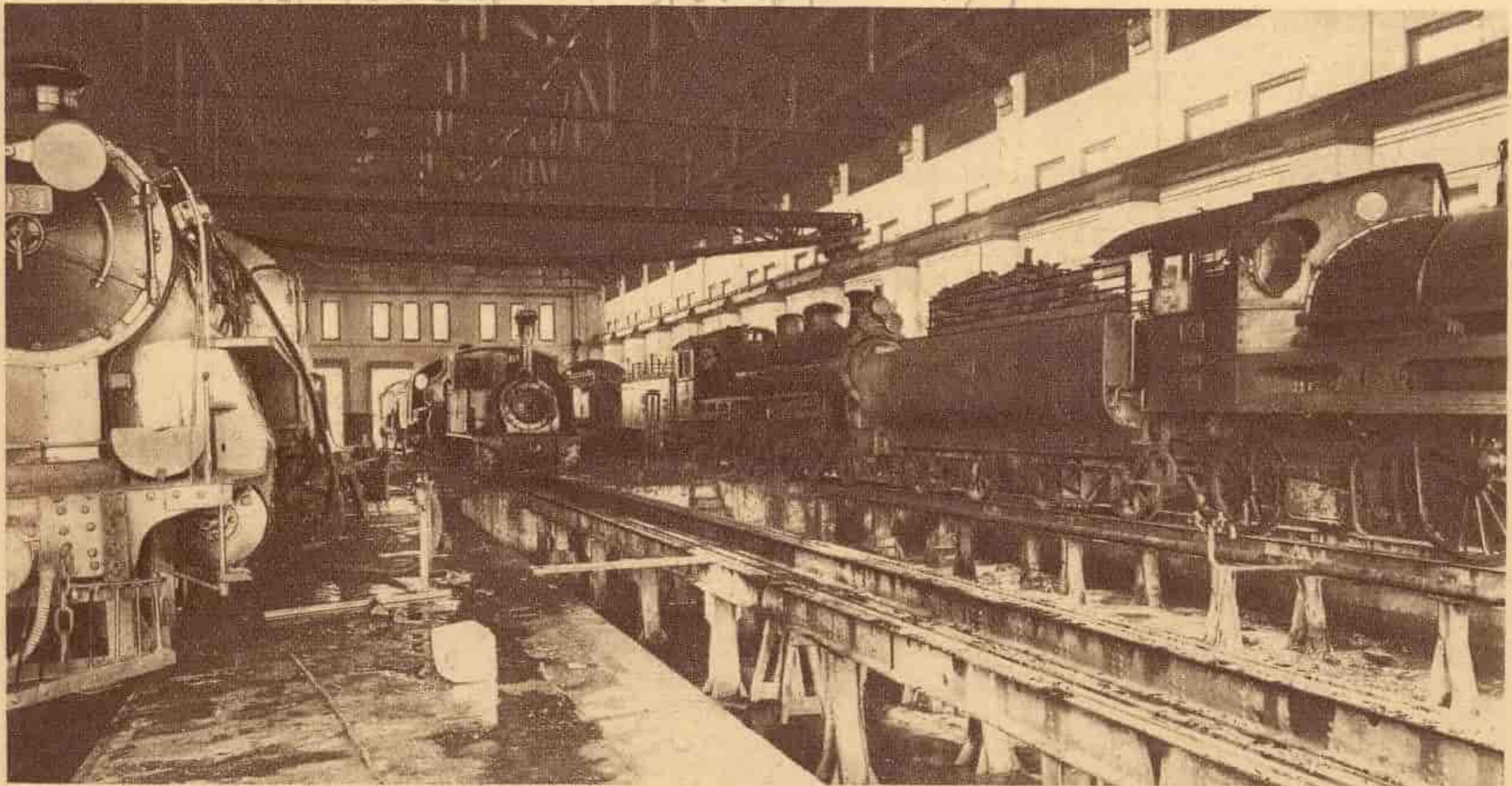
V. ORGANISATIE 1922.





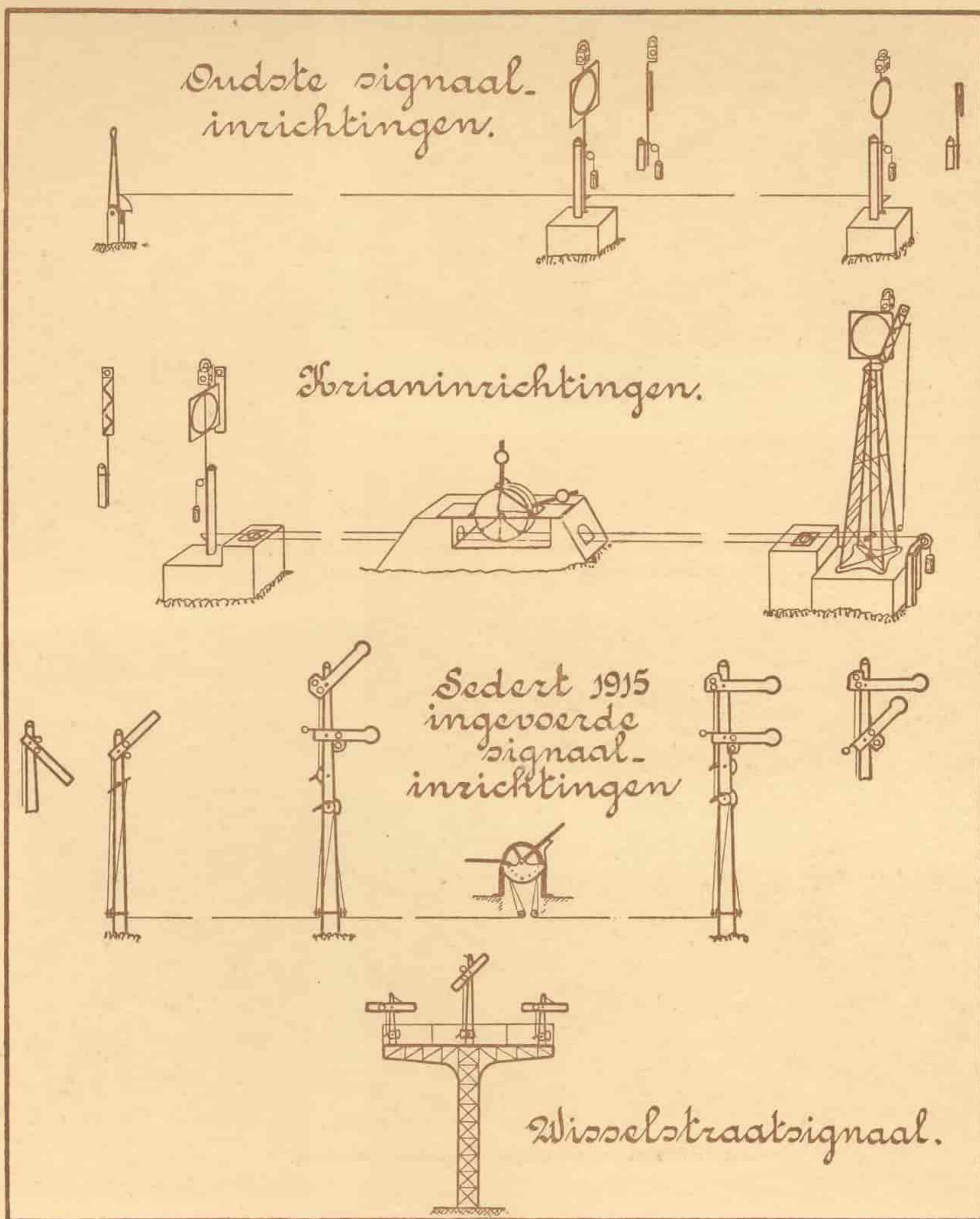
Locomotiefdepôt di Sidotopo (Soerabaia). Jang didepan sendiri 2 C 1 compound locomotief dengan 4 cylinder oentok exprestrein.

Het loc depot te Sidotopo (Soerabaya) waarvoor een 2 C 1 comp. loc staat voor 4 cyl.



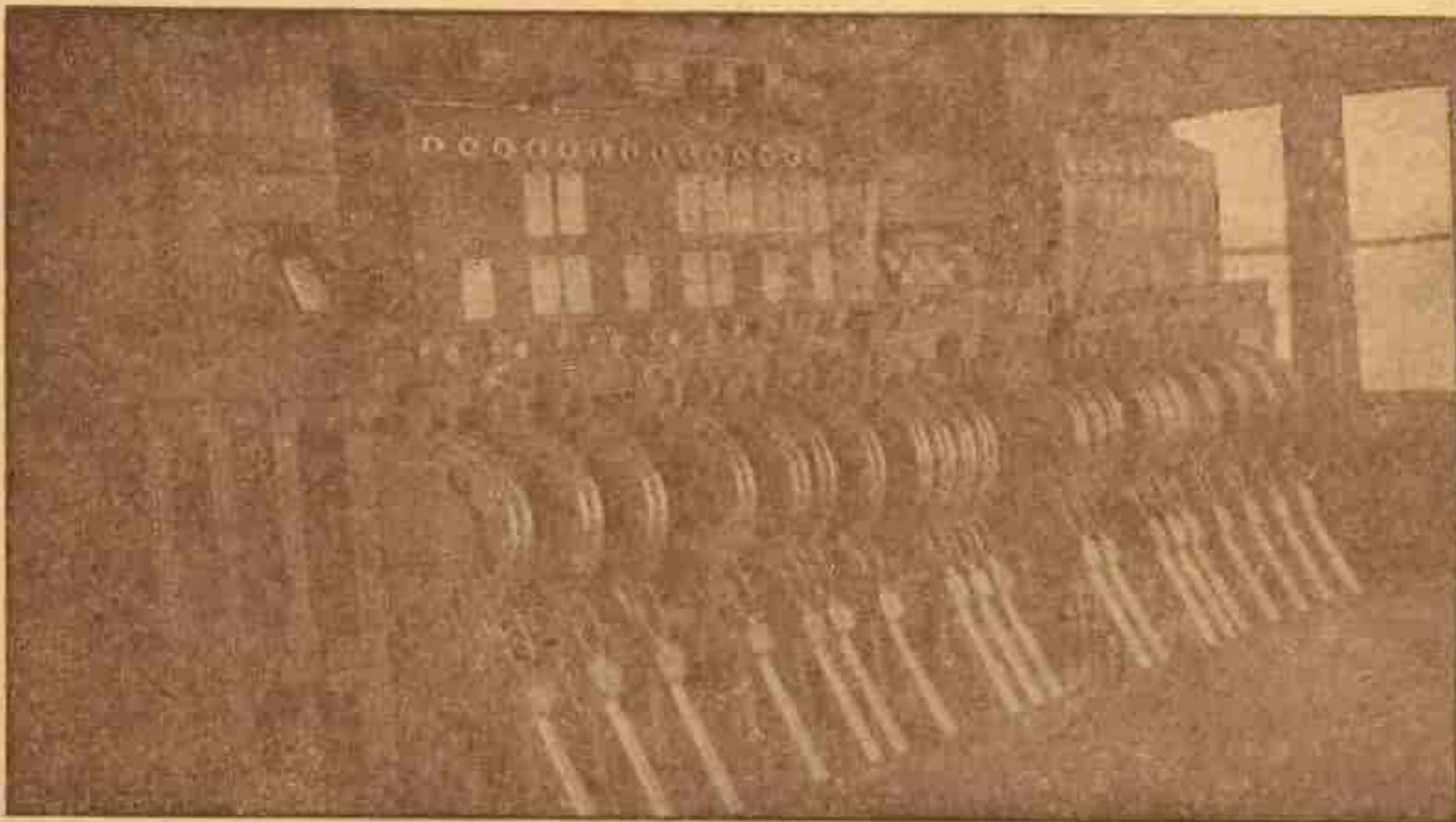
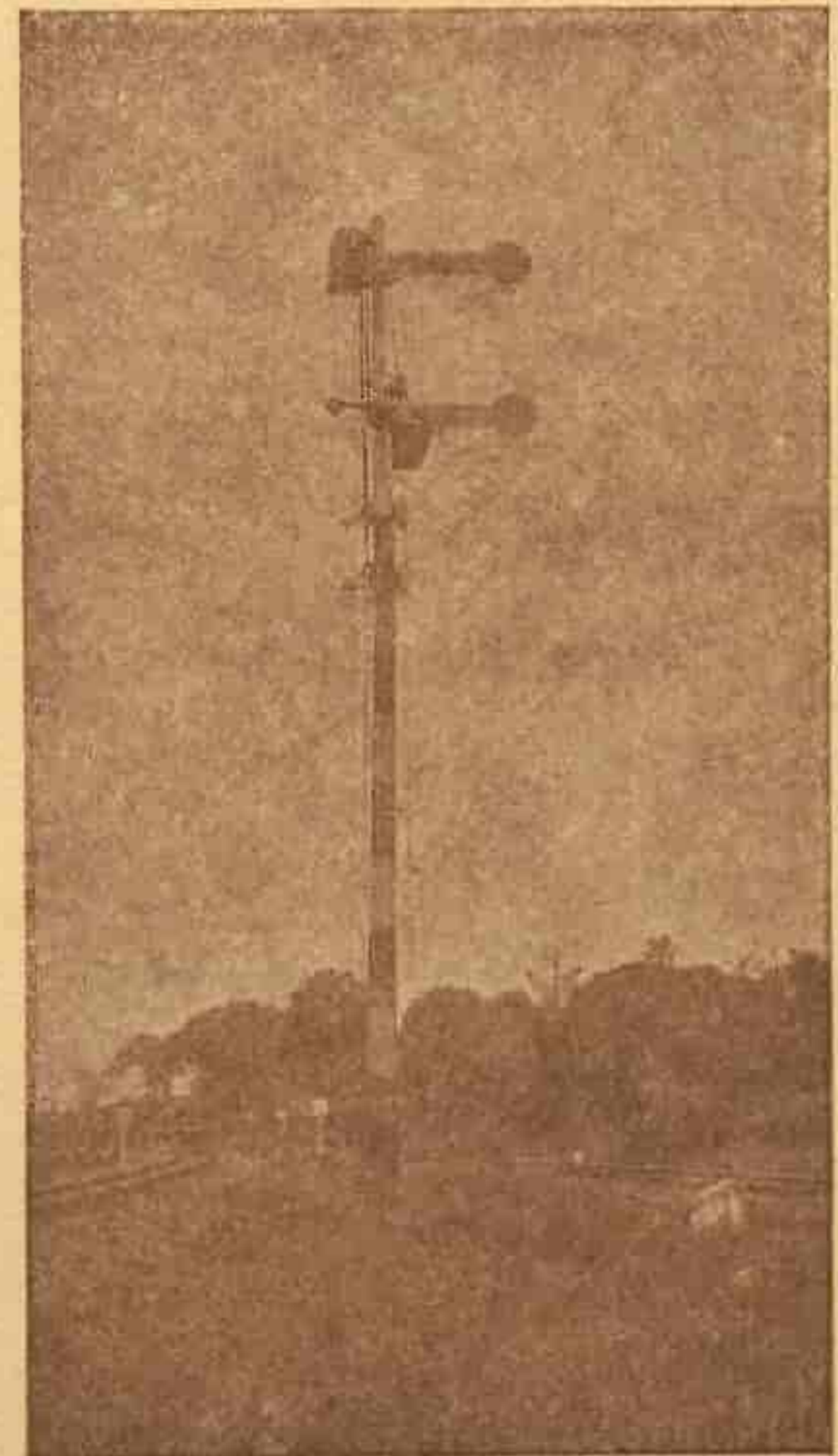
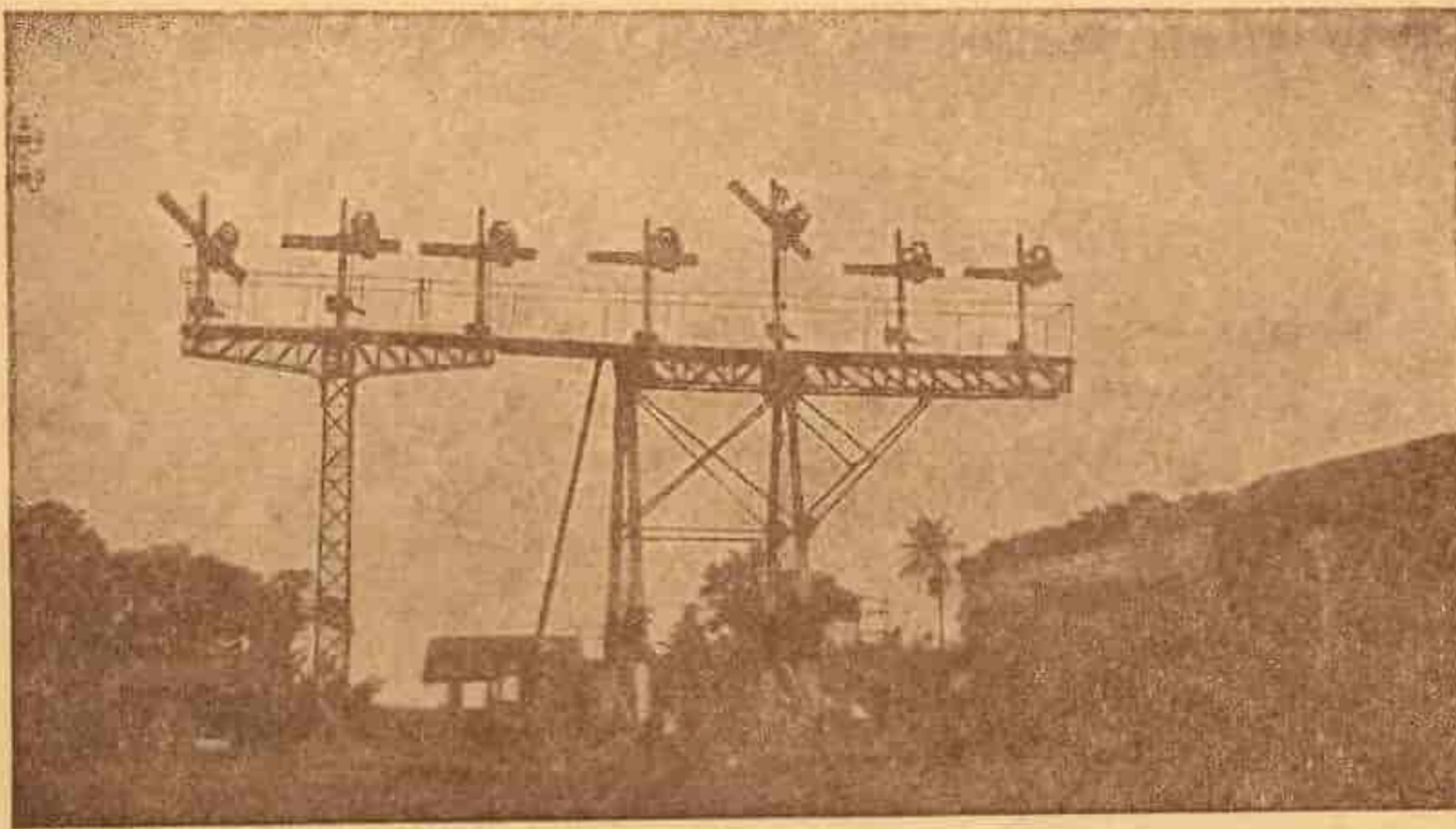
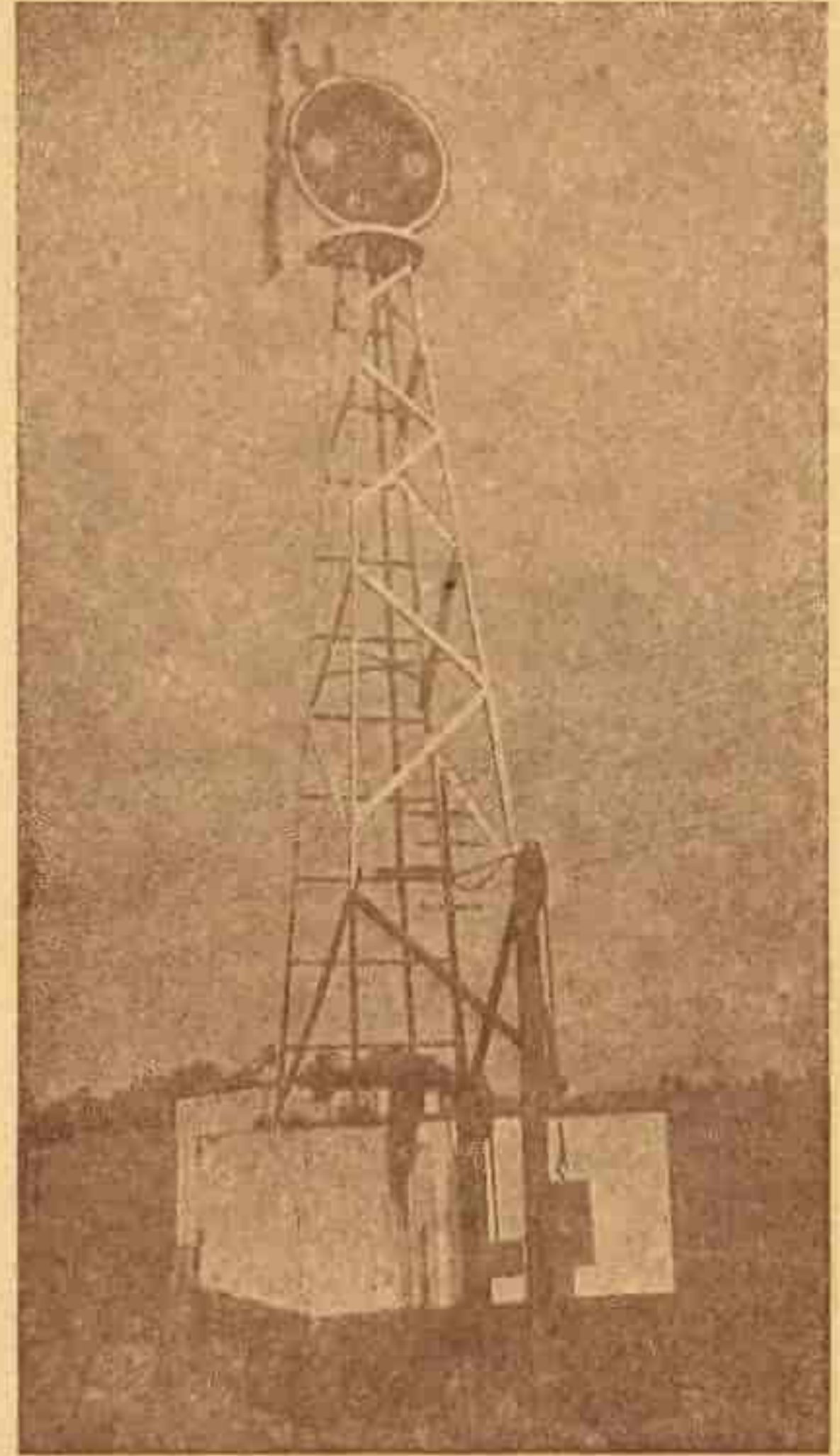
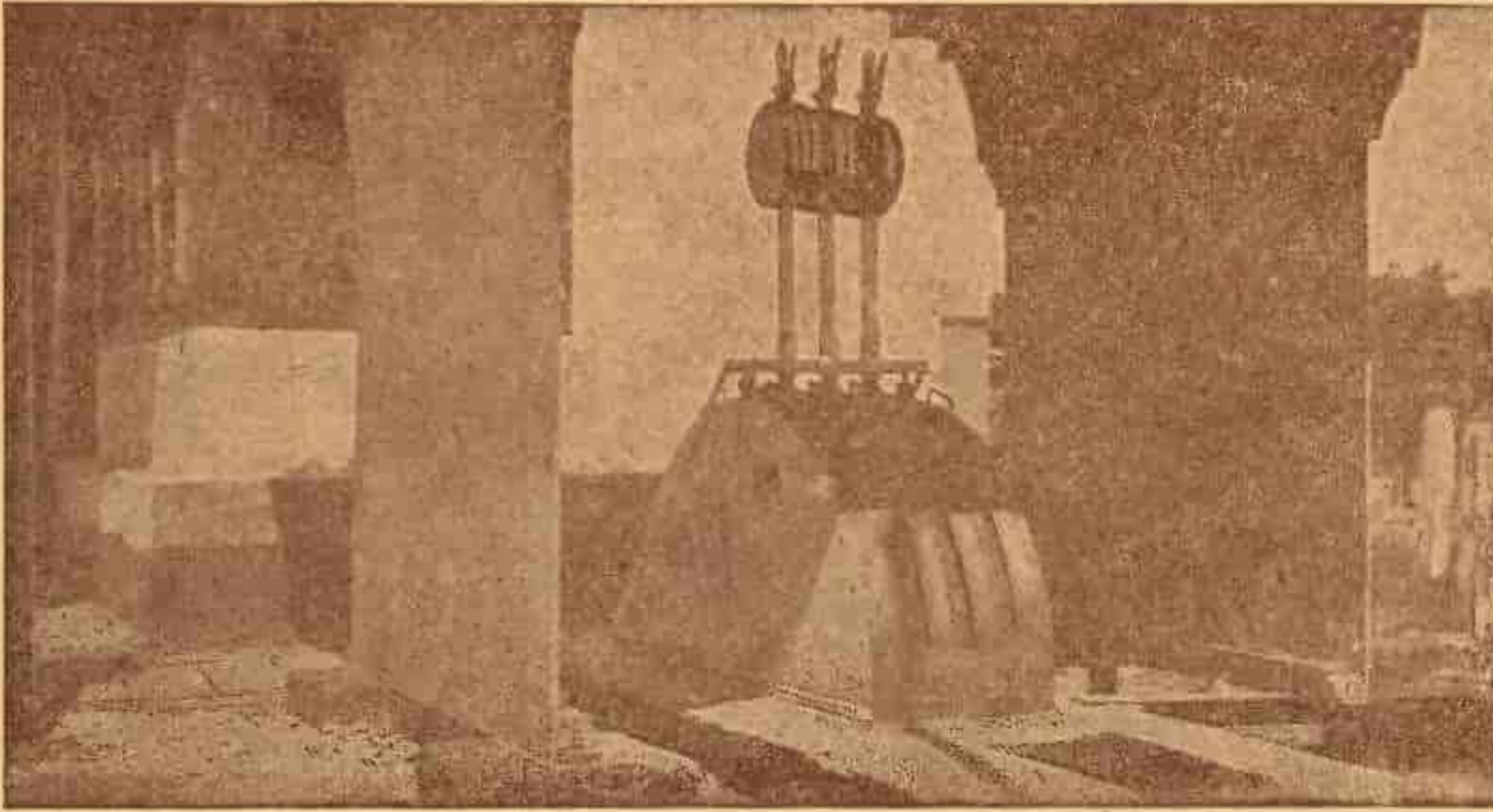
Gambar didalem locomotiefdepôt di Sidotopo (Soerabaia).

Foto van het loc depot van Sidotopo (Soerabaya)



Schematische voorstelling dari matjam-matjam beveiligings-inrichting.

Schematische voorstelling van modellen van beveiligingsinrichtingen



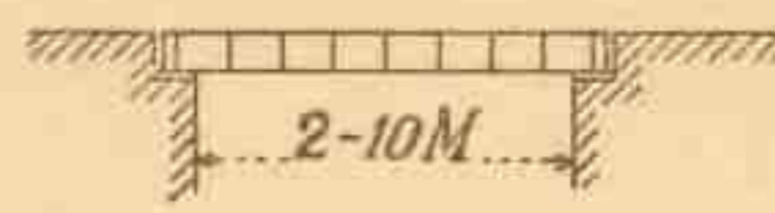
Matjam-matjam signaal-inrichtingen.
 Modellen van signaal-inrichtingen

Constructie

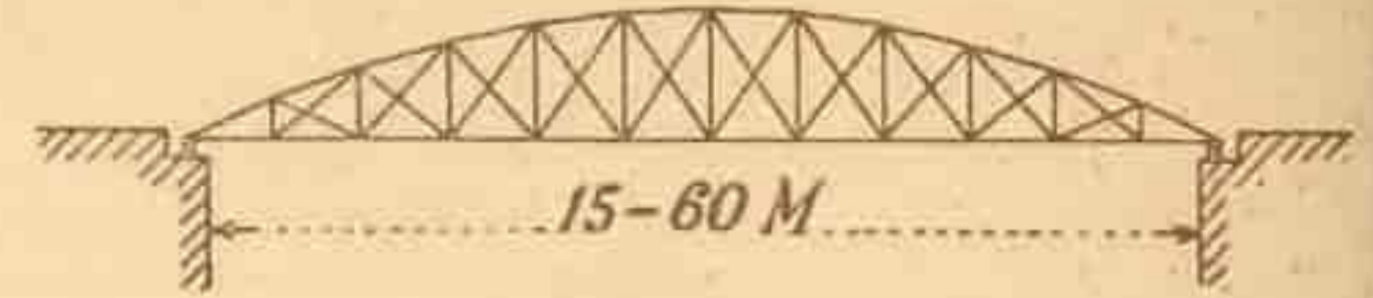
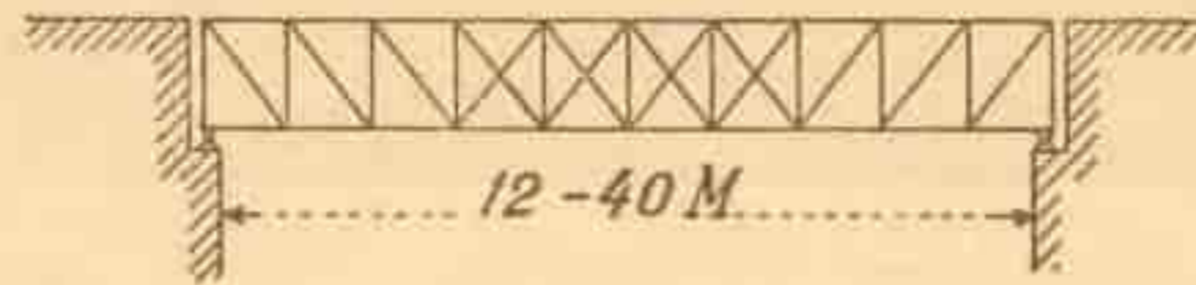
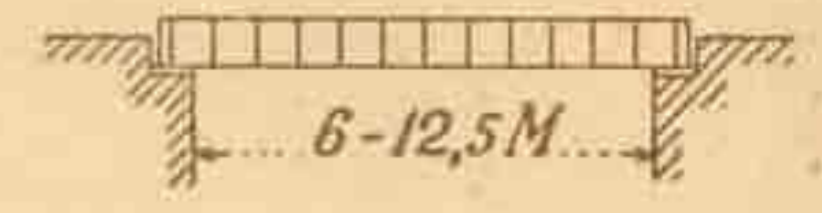
1875 - 1900.

Normale

Liggerbruggen.

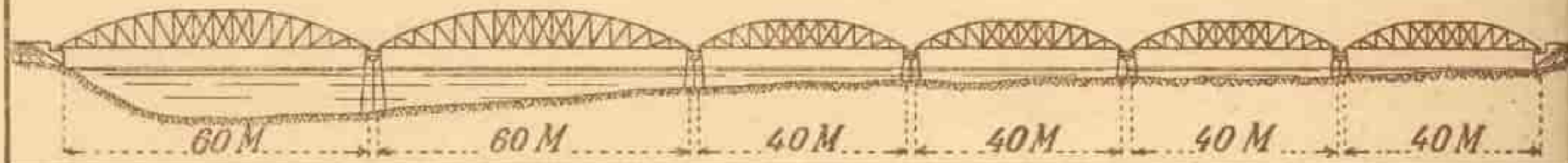


Wandbruggen.



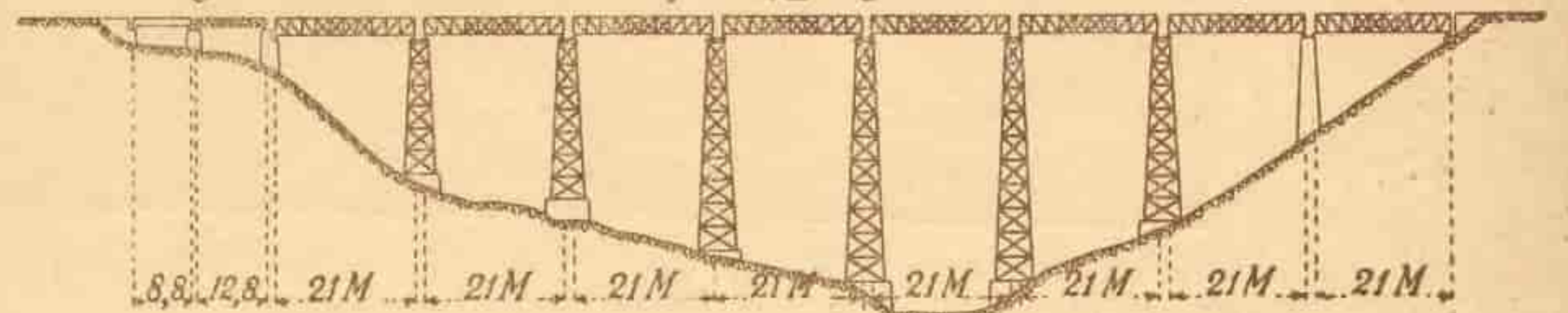
Groote

Serajoebrug $\frac{1}{2}$ lijn Bandjar - Maos.

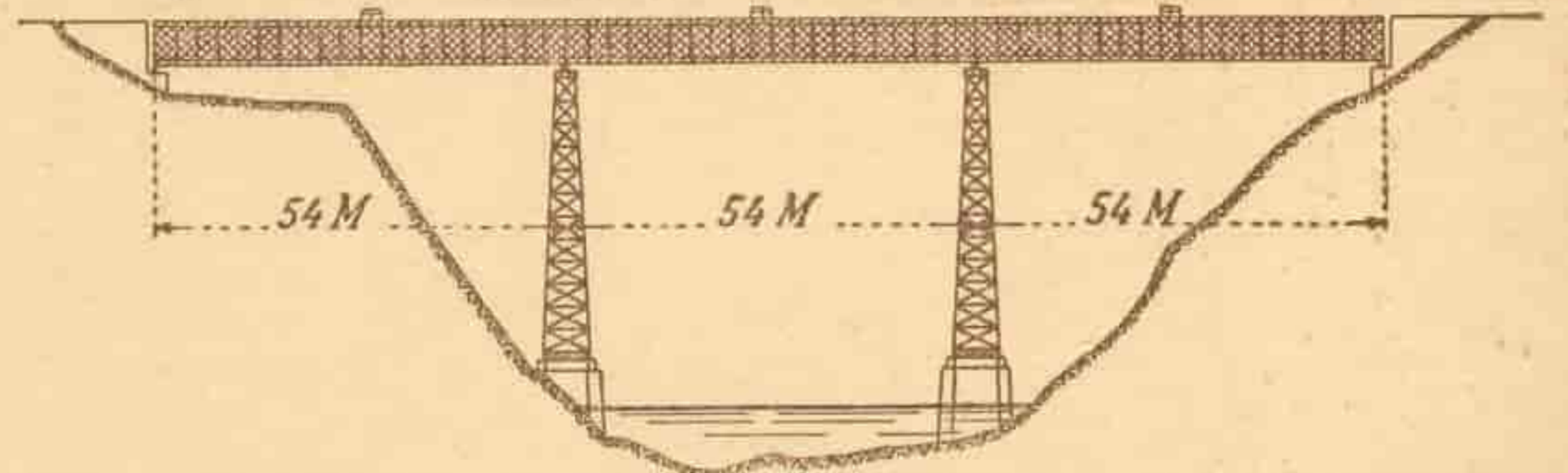


Groote

Brug over de Kali - Rampe $\frac{1}{2}$ lijn Kalisat - Banjoewangi.



Tjitaroembrug $\frac{1}{2}$ lijn Padalarang - Builenzorg.



Steenen Bruggen.

Brug $\frac{1}{2}$ lijn Bangil - Malang.



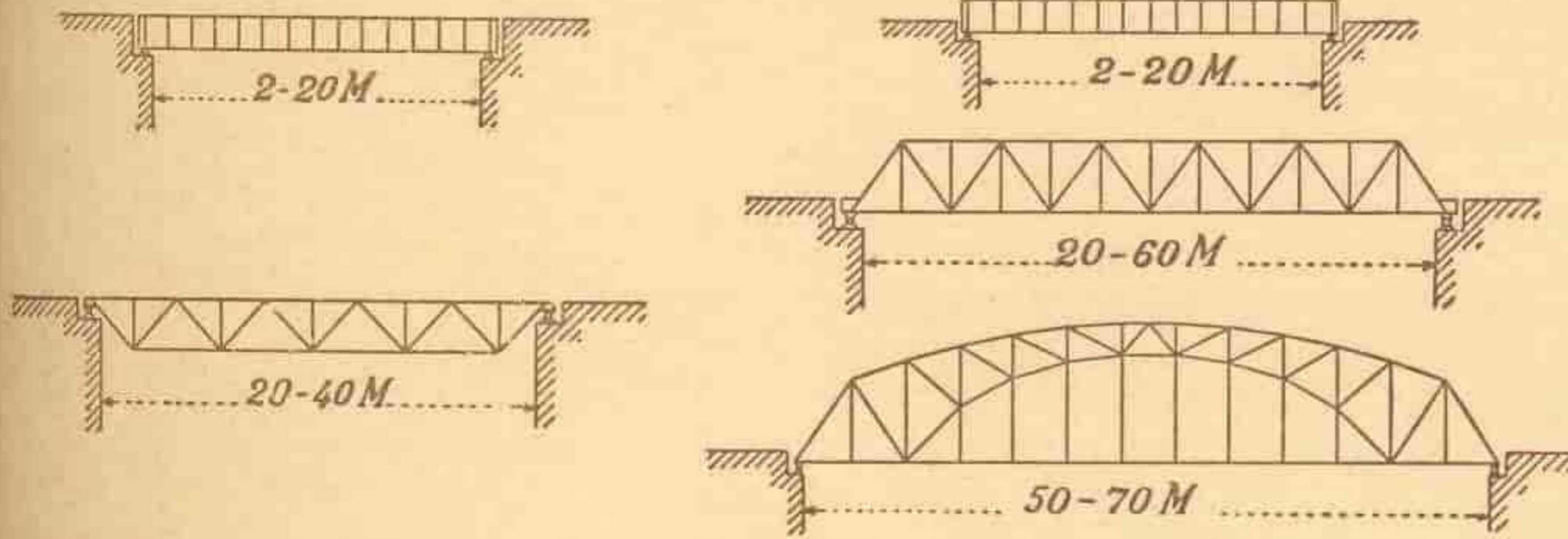
der Bruggen.

1900-1925.

systemen.

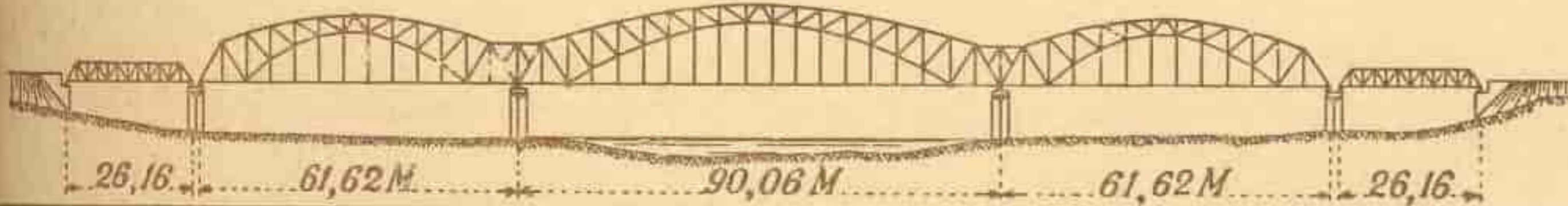
Liggerbruggen.

Wandbruggen.



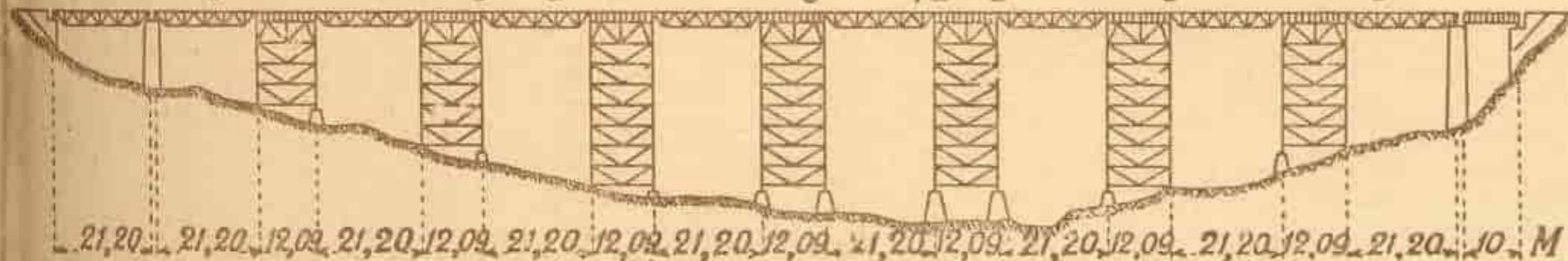
rivieren.

Serajoebrug $\frac{1}{d}$ lijn Cheribon - Kroja.

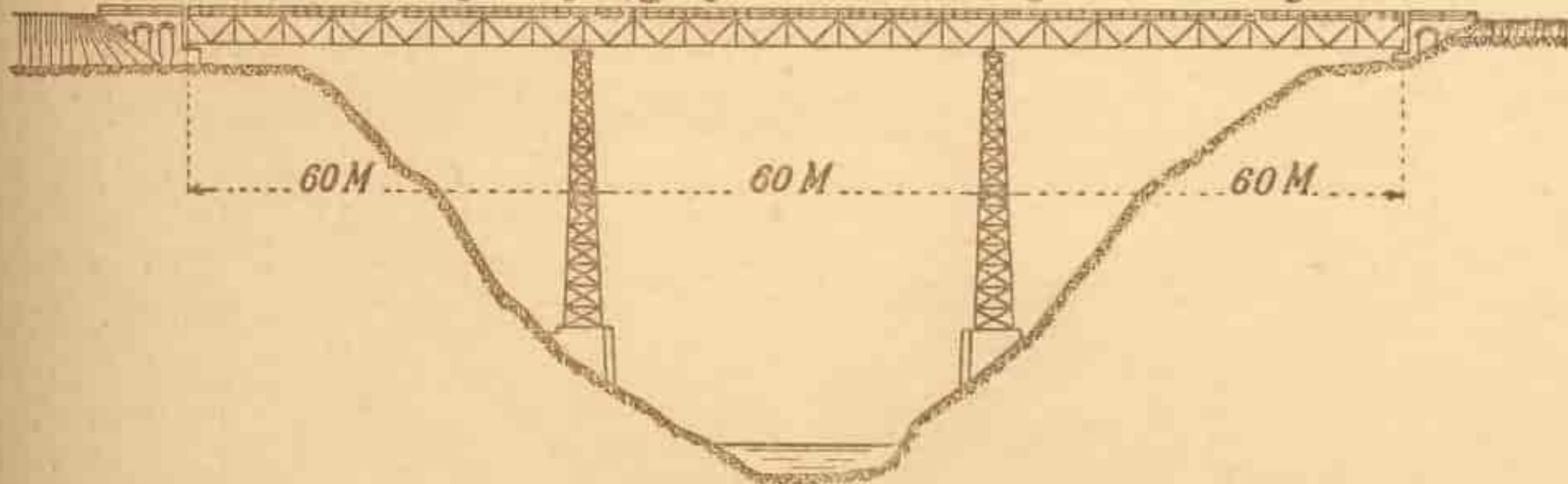


ravijnen.

Brug over het ravijn Tji Pembokongan $\frac{1}{d}$ lijn Bandjar - Parigi.



Tjisomangbrug $\frac{1}{d}$ lijn Padalarang - Krawang.

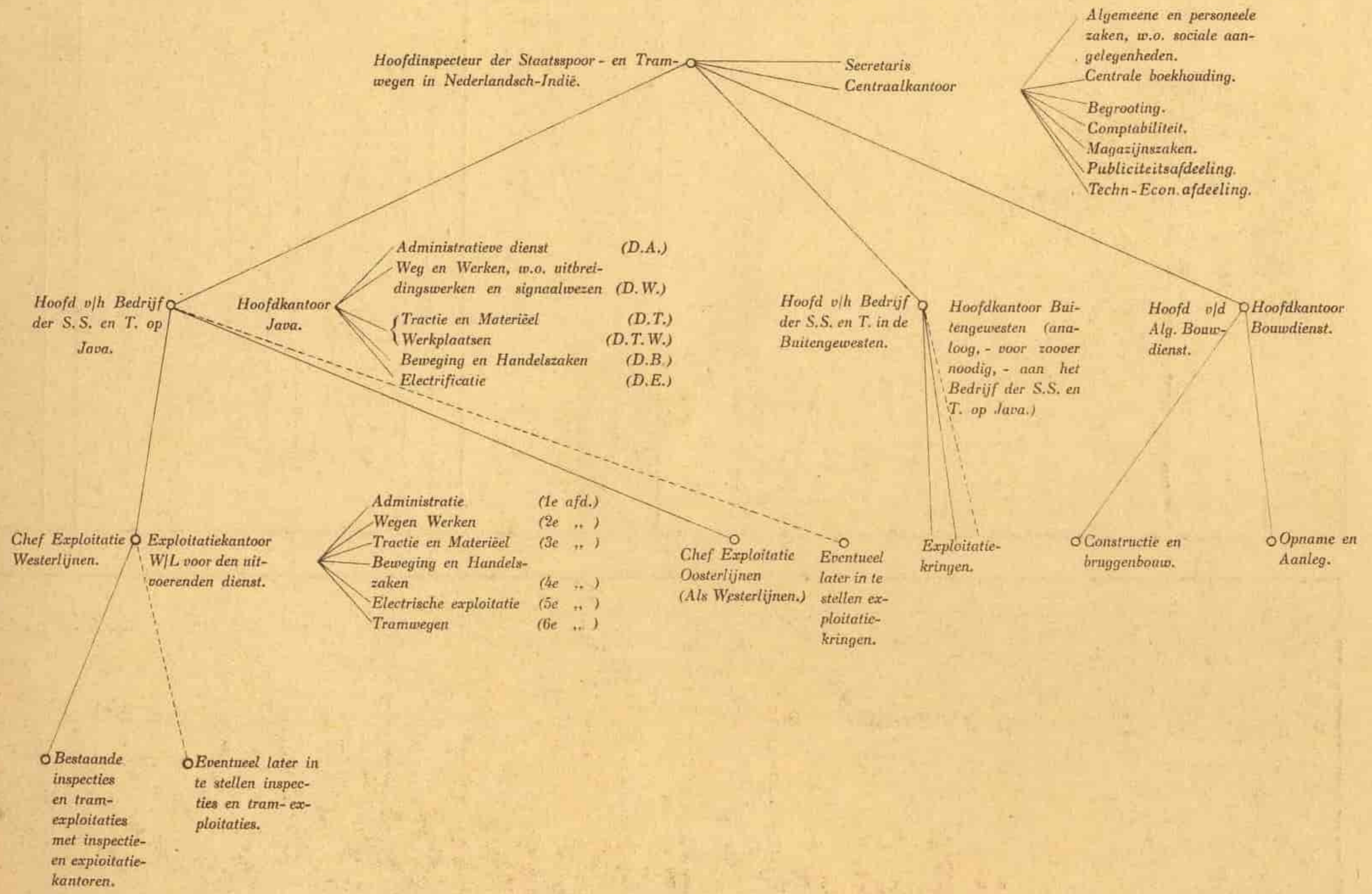


Beton Bruggen.

Viaduct Passar Besar. Soerabaja.



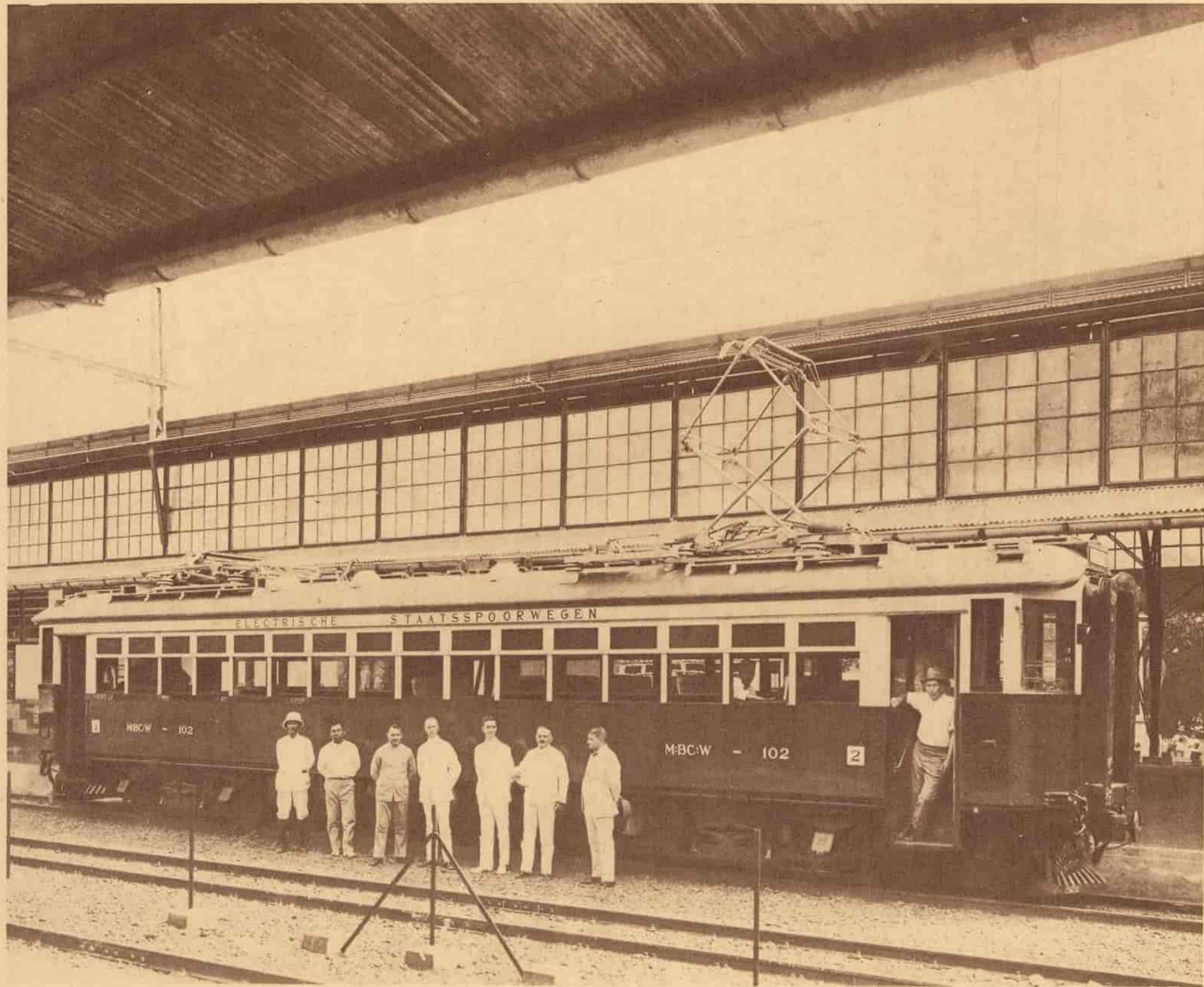
VI. ORGANISATIE 1924.





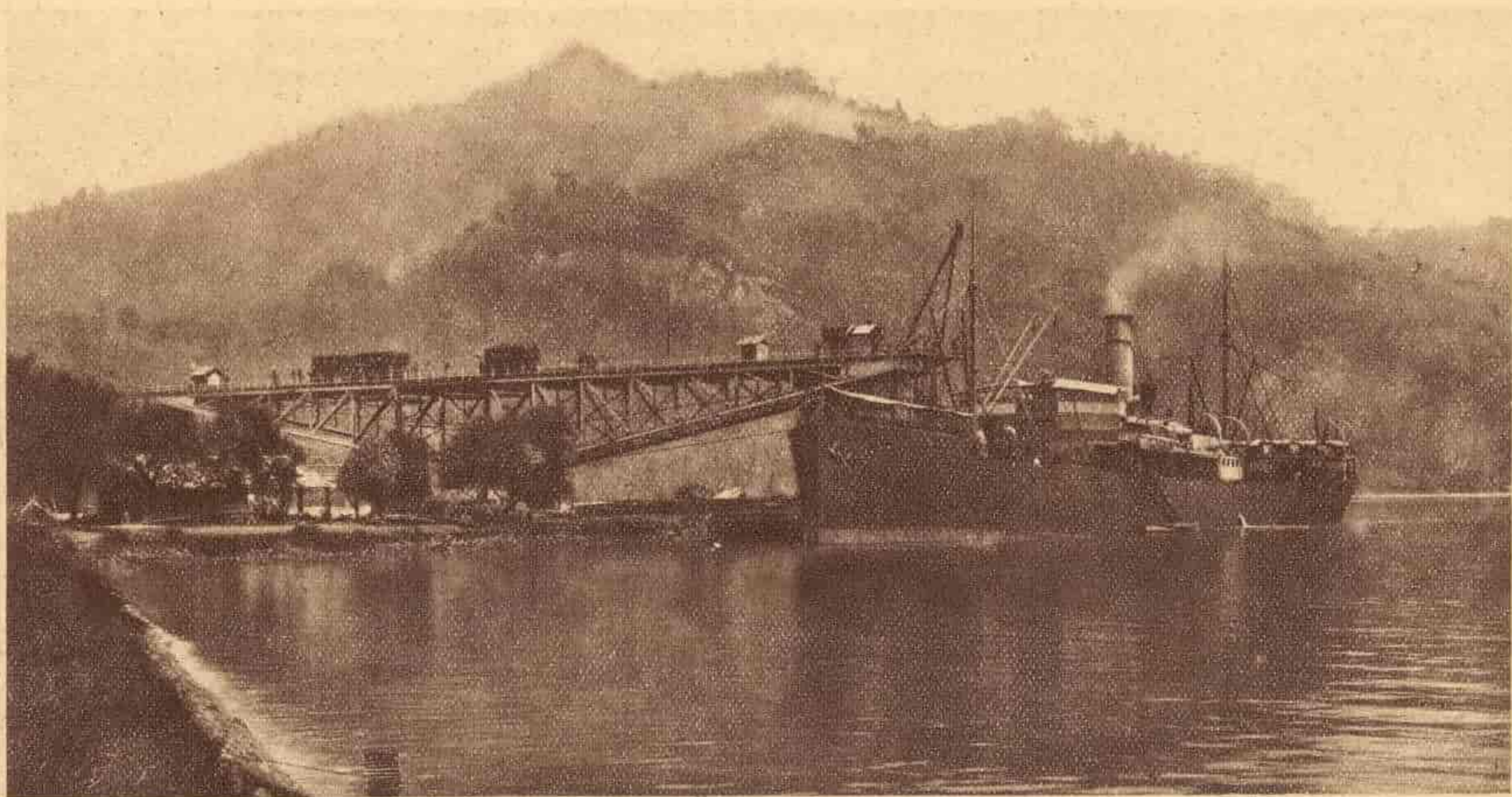
71

Onderstation electriek di Meester-Cornelis.
Het elektrische onderstation van Meester Cornelis



Kreta motor electric klas 2 dan 3 boeat antara kotta.

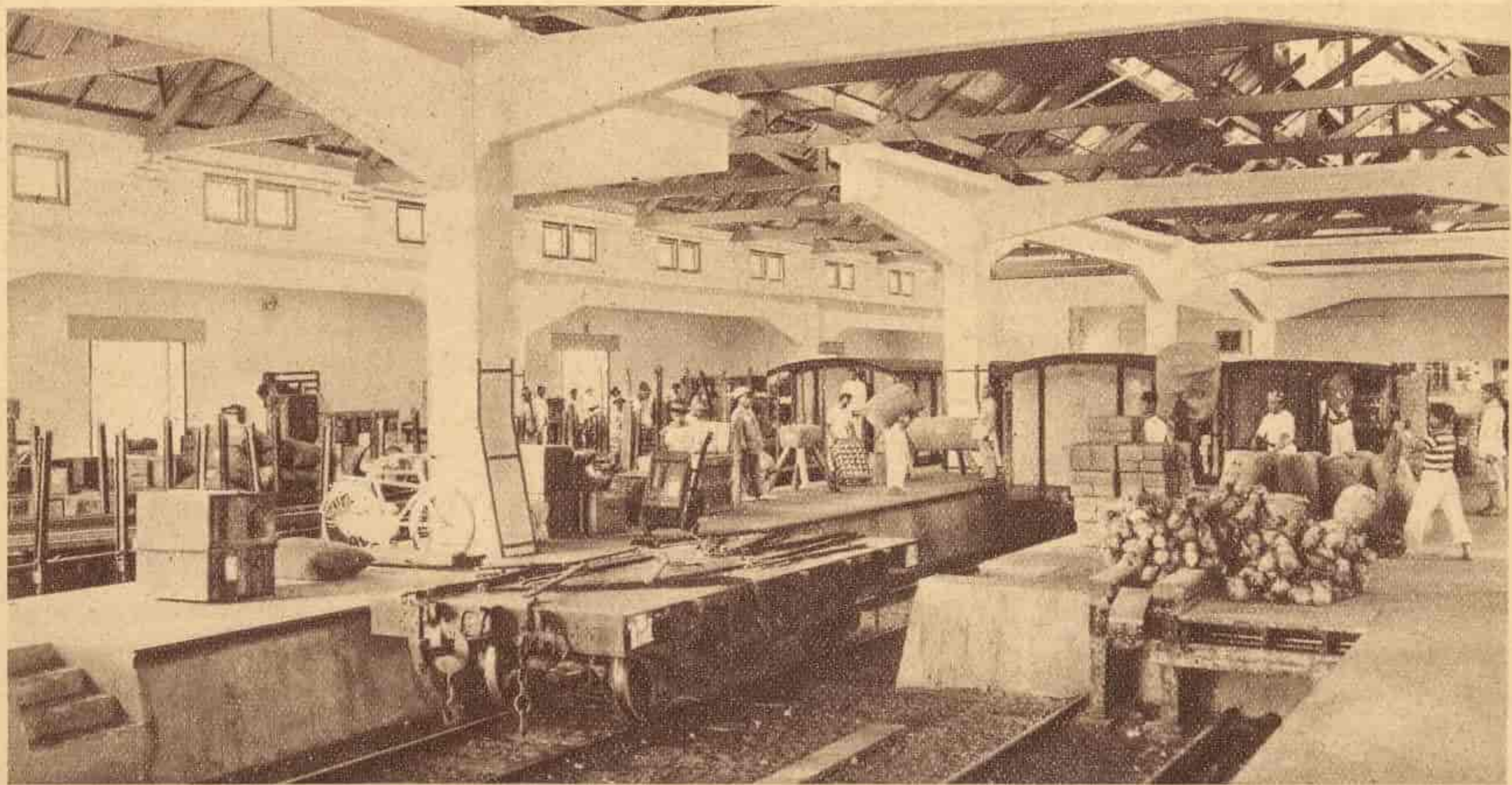
Van Kreta Emw 2^e en 3^e klas gebruikt tussen hoofdsteden



Kolenstort bedrijf

Djembatan oentok moeatkan batoe-bara di Emmahaven (Teloek-bajoer) di Soematra-Barat.

Een brugstuk voor het laden van steenkool in Emmahaven (bajoer baai) van W

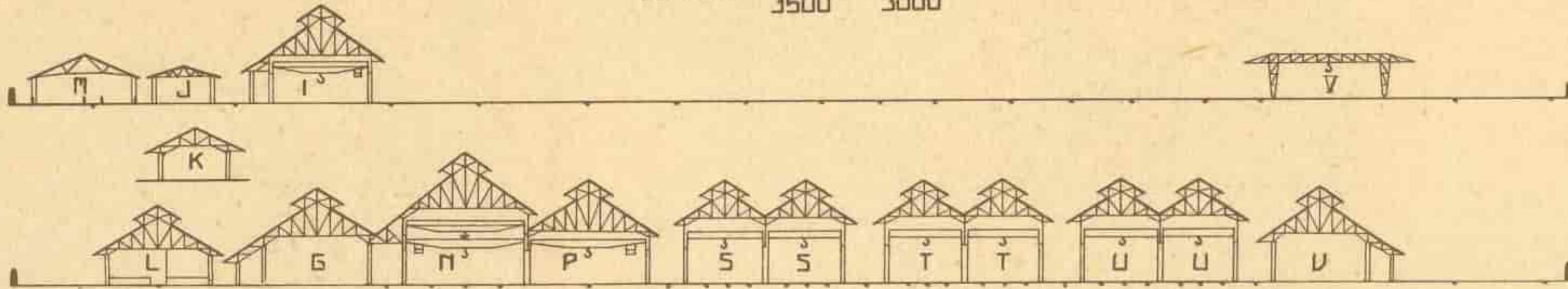


Dalamnja goederenloods di Tjirajom (Bandoeng).

In tentoor goederenloods van Tjirajom (Bandoeng)

HOOFD-WERKPLAATSEN TE MANGGARAI.

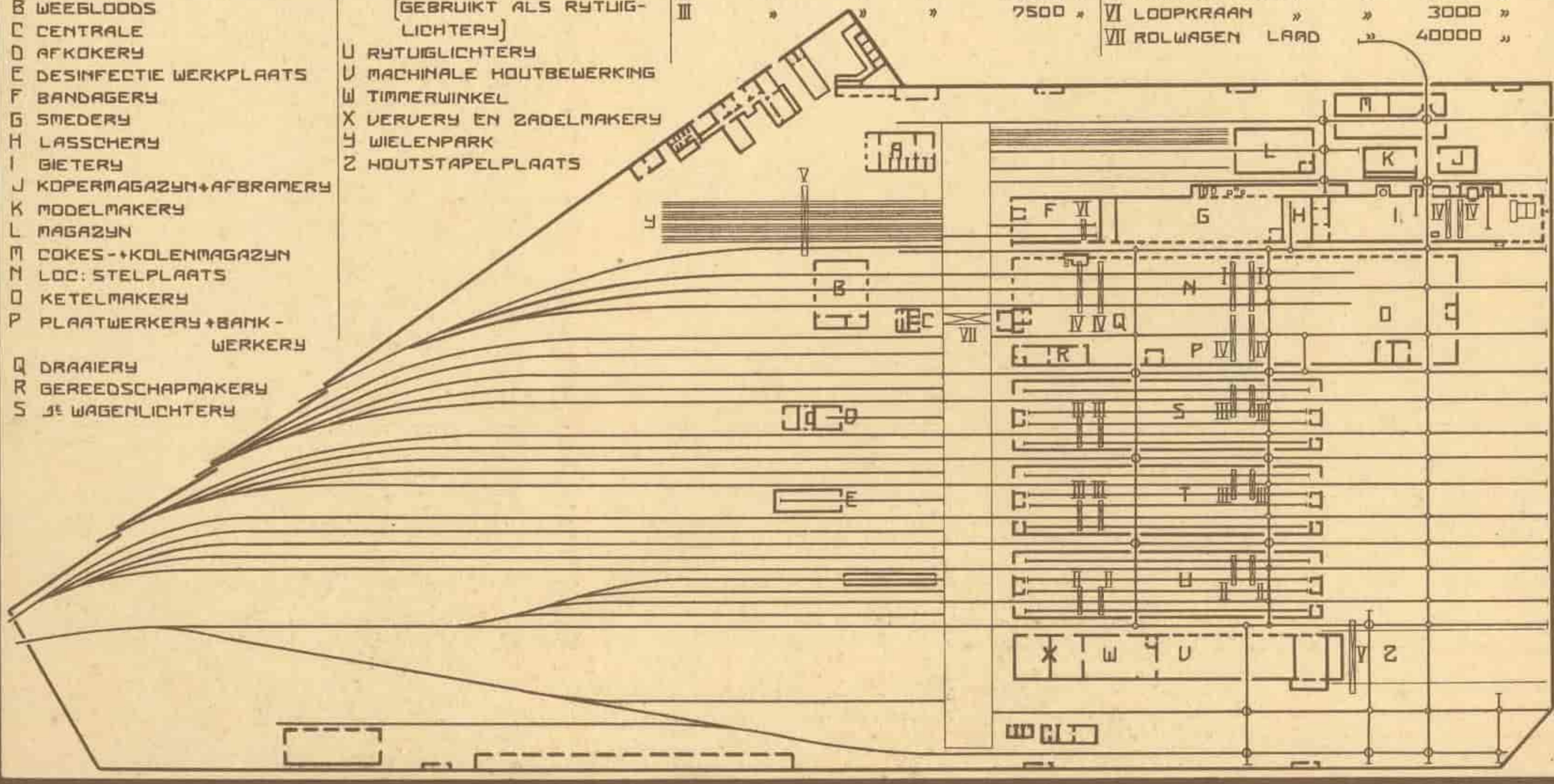
SCHALEN $\frac{1}{3500}$ EN $\frac{1}{3000}$

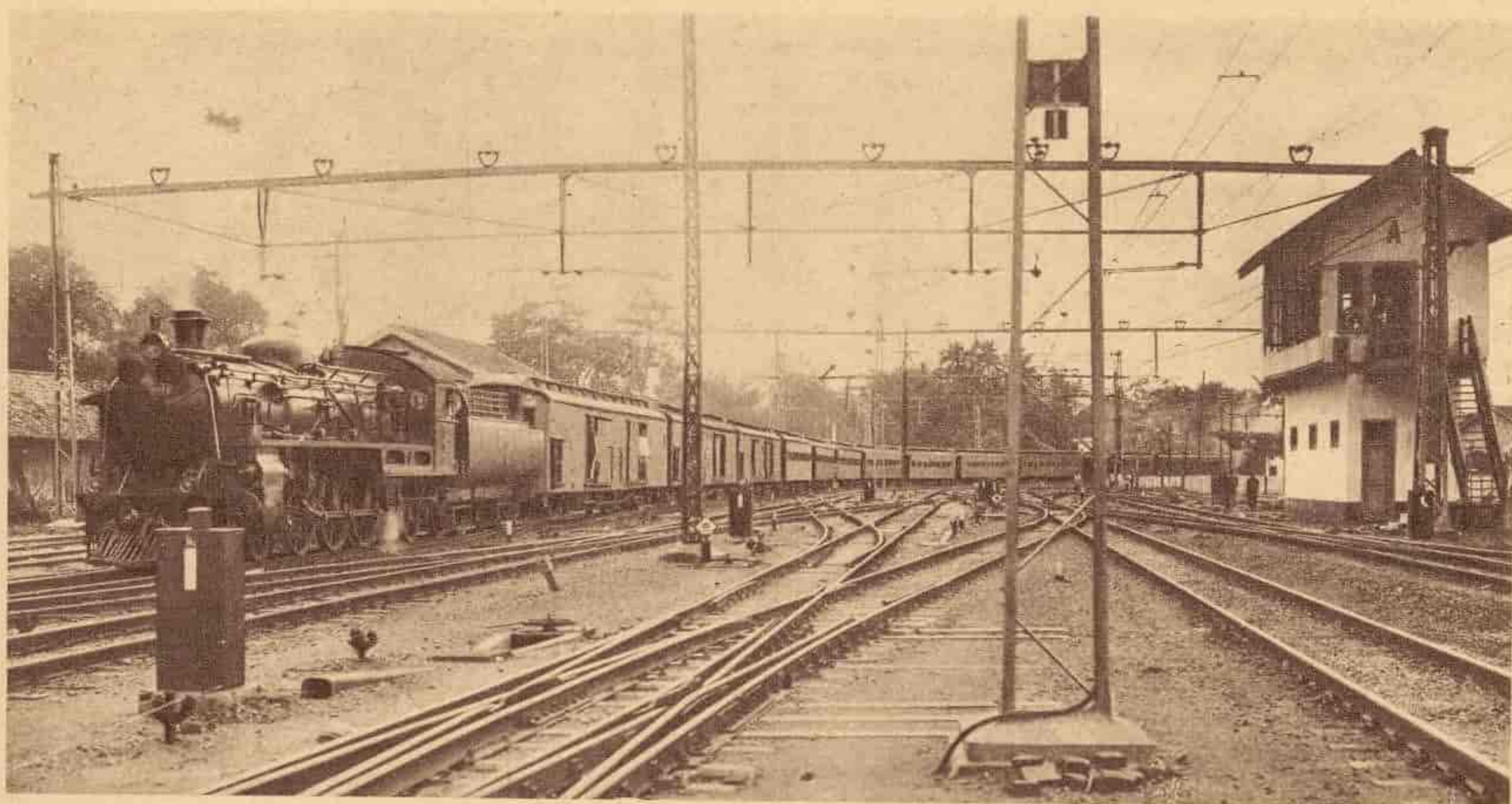


- A INSTRUMENTMAKERY
- B WEEBLOODS
- C CENTRALE
- D AFKOKERY
- E DESINFECTIE WERKPLAATS
- F BANDAGERY
- G SMEDERY
- H LASSCHERY
- I BIETERY
- J KOPERMAGAZYN+AFBRAMERY
- K MODELMAKERY
- L MAGAZYN
- M COKES-+KOLENMAGAZYN
- N LOC: STELPLAATS
- O KETELMAKERY
- P PLAATWERKERY+BANK-
WERKERY
- Q DRAAIERY
- R GEREEDSCHAPMAKERY
- S 1^{ste} WAGENLICHTERY

- T 2^{de} WAGENLICHTERY
(GEBRUIKT ALS RYTUIG-
LICHTERY)
- U RYTUIGLICHTERY
- V MACHINALE HOUTBEWERKING
- W TIMMERWINKEL
- X VERVERY EN ZADELMAKERY
- Y WIELENPARK
- Z HOUTSTAPELPLAATS

I	LOOPKRAAN HEFUERMOSSEN	40000 KG	IV	LOOPKRAAN HEFUERMOSSEN	5000 KG
II	" " "	20000 "	V	TERREINKRAAN "	2500 "
III	" " "	7500 "	VI	LOOPKRAAN "	3000 "
			VII	ROLWAGEN LAAD "	40000 "

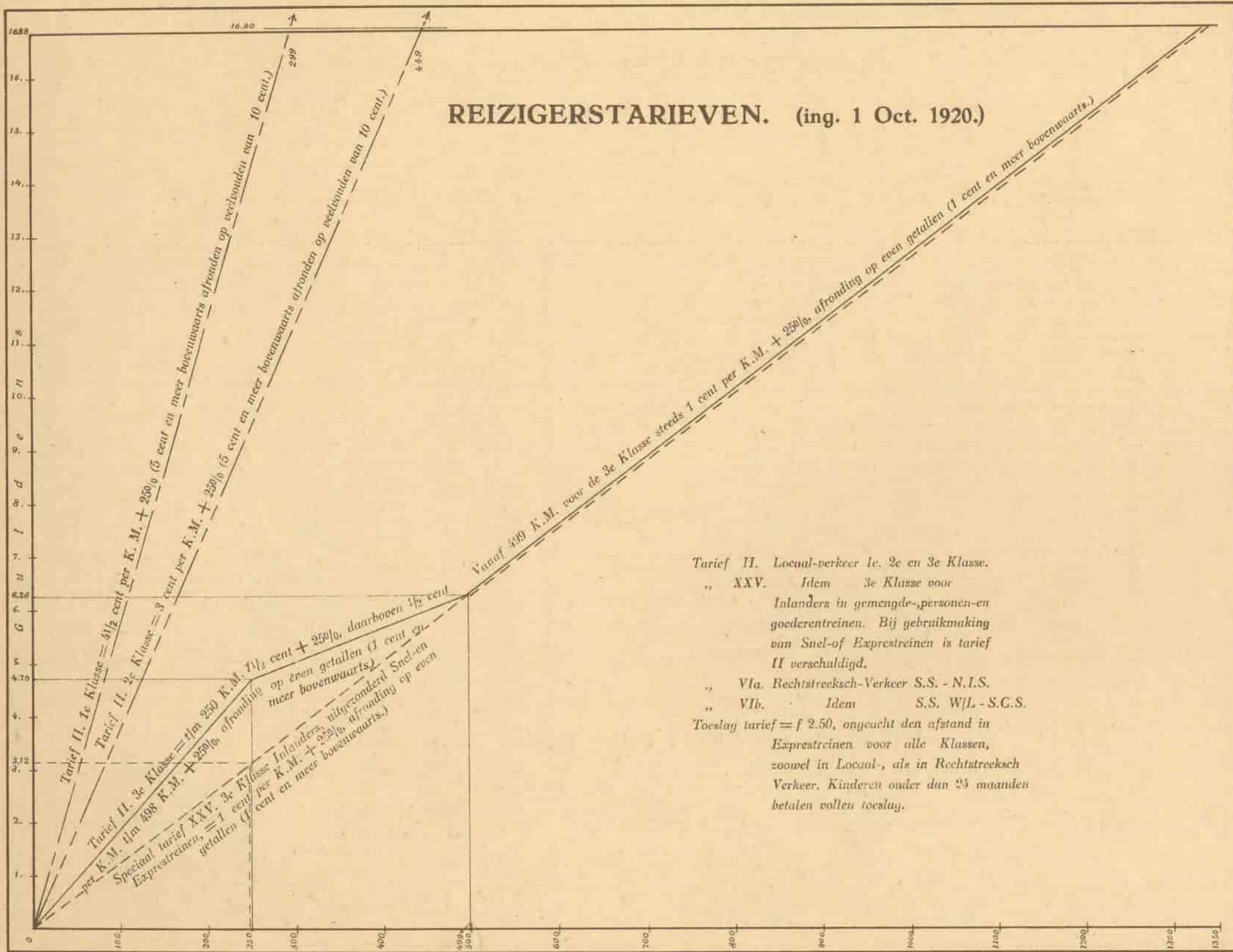




Expres dari Djocja waktue datang di Meester-Cornelis.
De expres van Djocja op de aankomsttyd te Meester-Cornelis



Lapang depan station di Bandoeng.
De ruimte voor 't station van Bandoeng



REIZIGERSTARIEVEN. (ing. 1 Oct. 1920.)

Tarfief II. Locaal-verkeer 1e, 2e en 3e Klasse.
 .. XXV. Idem 3e Klasse voor
 Inlanders in gemengde-, personen- en
 goederentreinen. Bij gebruikmaking
 van Snel- of Expressreinen is tarief
 II verschuldigd.
 .. VIa. Rechtstreeksch-Verkeer S.S. - N.I.S.
 .. VIb. Idem S.S. W/L - S.C.S.
 Toeslag tarief = f 2.50, ongeacht den afstand in
 Expressreinen voor alle Klassen,
 zoowel in Locaal-, als in Rechtstreeksch
 Verkeer. Kinderen onder dan 24 maanden
 betalen vollen toeslag.

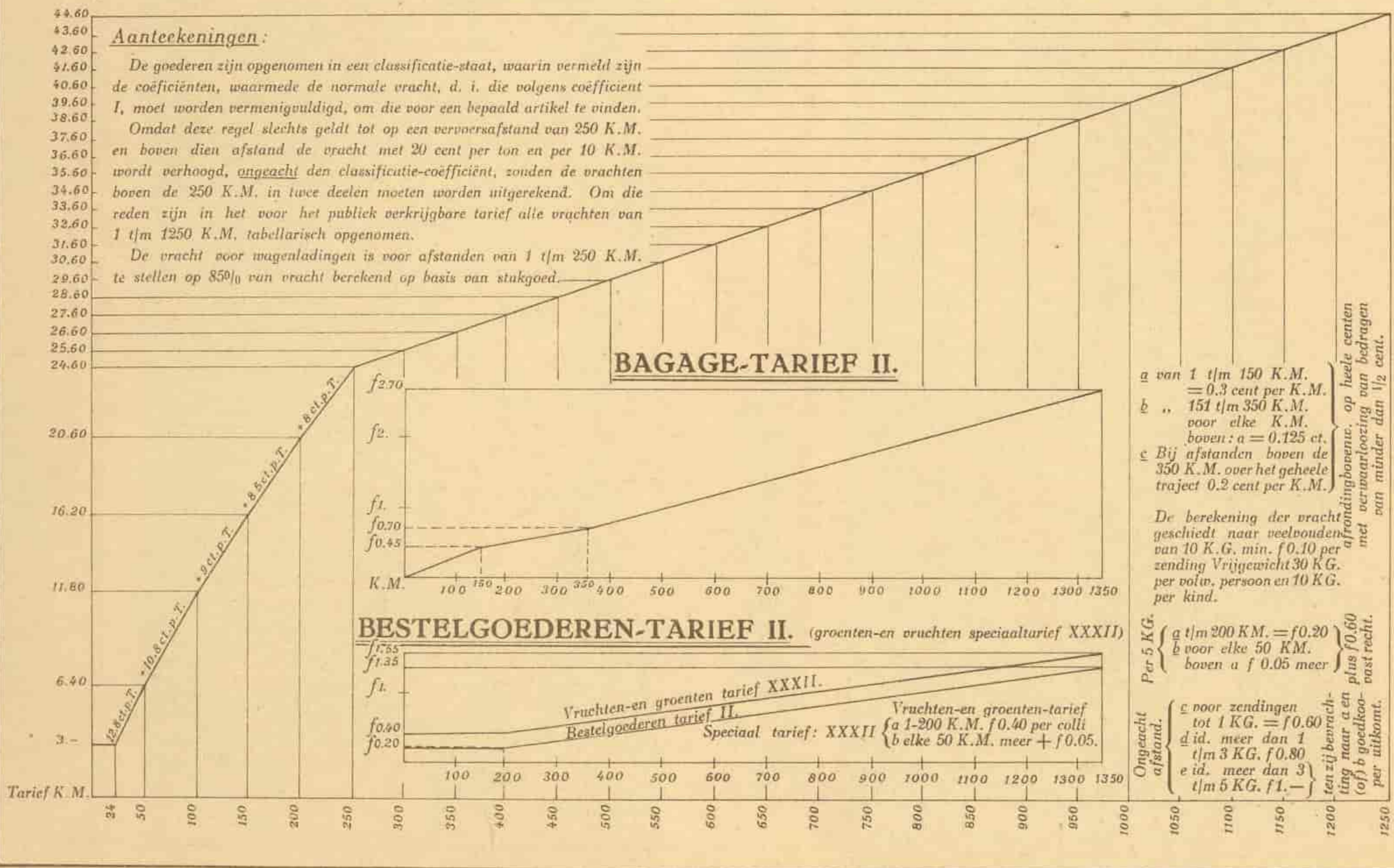
VRACHTGOEDEREN-TARIEF X (coeff: I)

Guldensperton	a	van af 24—50 K.M. (1—23 K.M. te brekenen voor 24 K.M.) = 12.8 cent per ton-K.M., vermeerderd met :	}	afronden op veelvouden van 2 cent.
	b	,, ,, 51—100 ,, de vracht sub. a plus 10.8 cent per ton. K.M.		
	c	,, ,, 101—150 ,, ,, ,, b ,, 9. ,, ,, ,, ,,		
	d	,, ,, 151—200 ,, ,, ,, e ,, 8.5 ,, ,, ,, ,,		
	e	,, ,, 201—250 ,, ,, ,, d ,, 8. ,, ,, ,, ,,		
	f	,, ,, 250—1250 ,, ,, ,, e ,, de evenredige zelfkosten aangenomen op 20 cent per ton en per 10 K.M. (afronding op een veelvoud van 10 K.M.)		

Aanteekeningen :

De goederen zijn opgenomen in een classificatie-staat, waarin vermeld zijn de coëfficiënten, waarmede de normale vracht, d. i. die volgens coëfficiënt I, moet worden vermenigvuldigd, om die voor een bepaald artikel te vinden. Omdat deze regel slechts geldt tot op een vervoersafstand van 250 K.M. en boven dien afstand de vracht met 20 cent per ton en per 10 K.M. wordt verhoogd, ongeacht den classificatie-coëfficiënt, zonden de vrachten boven de 250 K.M. in twee deelen moeten worden uitgerekend. Om die reden zijn in het voor het publiek verkrijgbare tarief alle vrachten van 1 t/m 1250 K.M. tabellarisch opgenomen.

De vracht voor wagenladingen is voor afstanden van 1 t/m 250 K.M. te stellen op 85% van vracht berekend op basis van stukgoed.



a van 1 t/m 150 K.M. = 0.3 cent per K.M.

b ,, 151 t/m 350 K.M. voor elke K.M. boven: a = 0.125 ct.

c Bij afstanden boven de 350 K.M. over het geheele traject 0.2 cent per K.M.

De berekening der vracht geschiedt naar veelvouden van 10 K.G. min. f 0.10 per zending Vrijgewicht 30 K.G. per volw. persoon en 10 K.G. per kind.

Per 5 KG. { a t/m 200 KM. = f 0.20
b voor elke 50 KM. boven a f 0.05 meer } plus f 0.60 naast recht.

Ongeacht afstand. { c voor zendingen tot 1 KG. = f 0.60
d id. meer dan 1 t/m 3 KG. f 0.80
e id. meer dan 3 t/m 5 KG. f 1. — } ten zij bezachting naar a en (of) b goedkoopst recht per uitkomst.




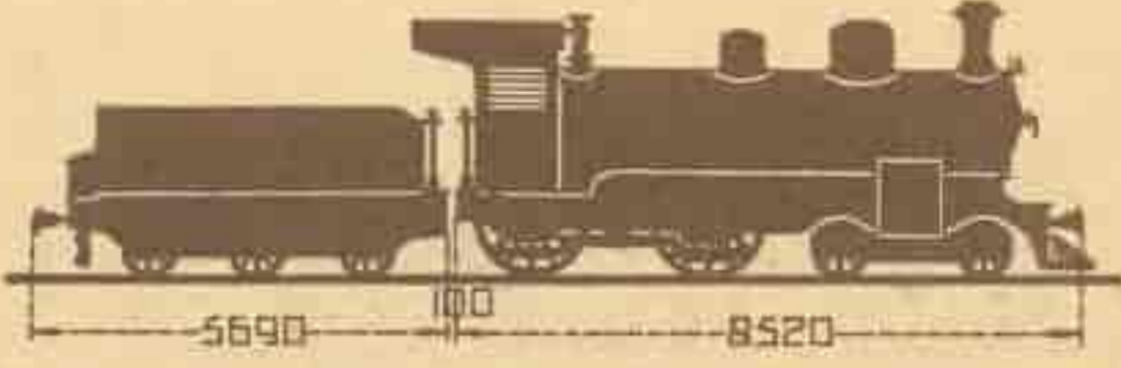





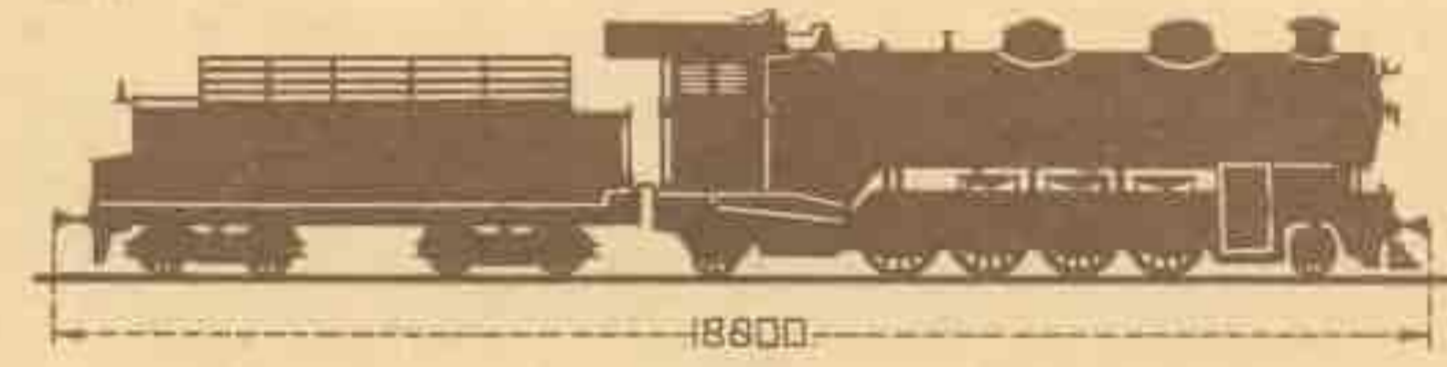


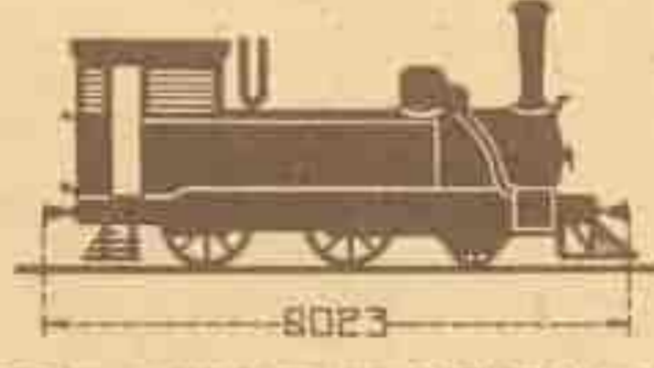
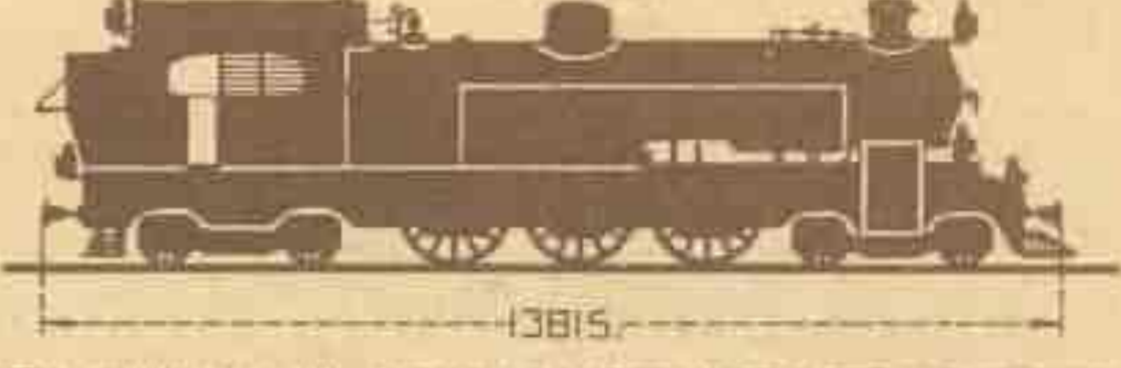
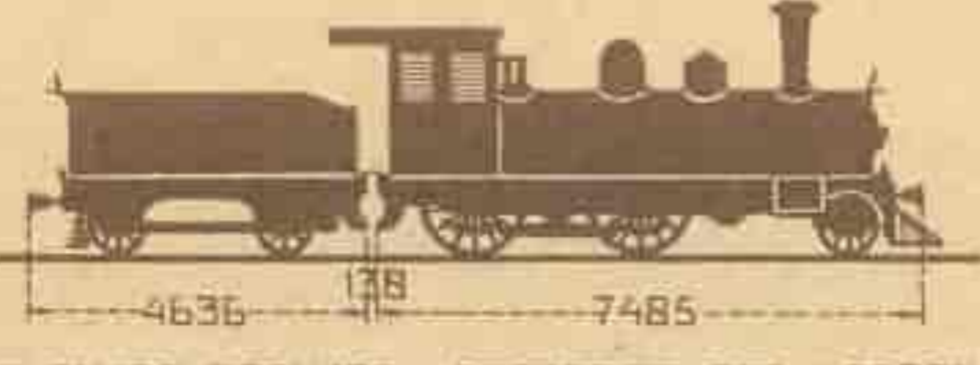



Emplacement dari Station Batavia-Zuid, jang sekarang soedah ditiadakan.






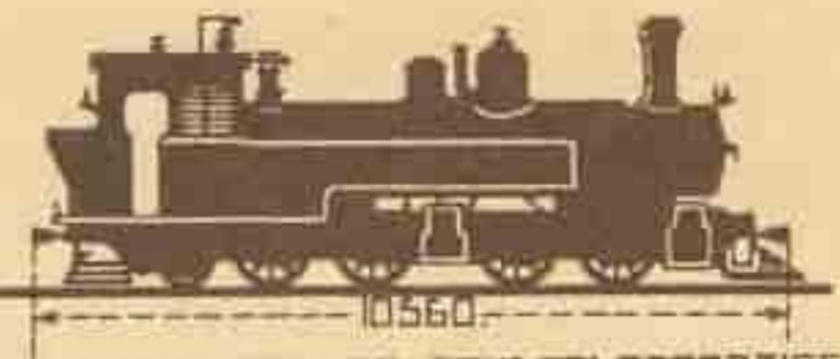



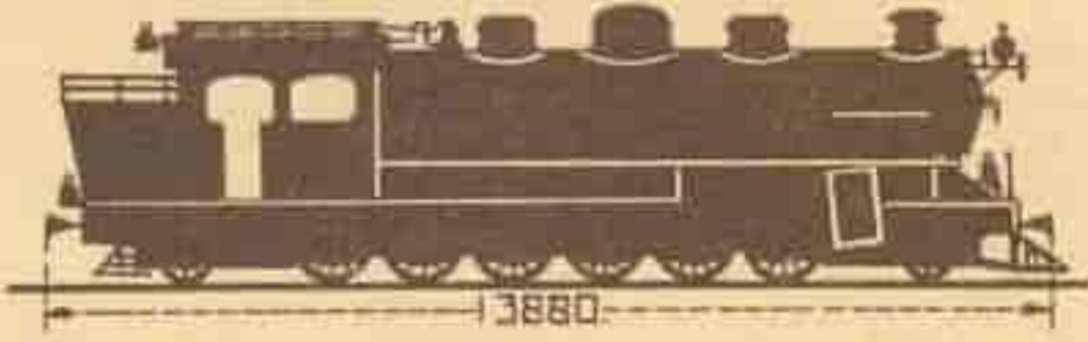

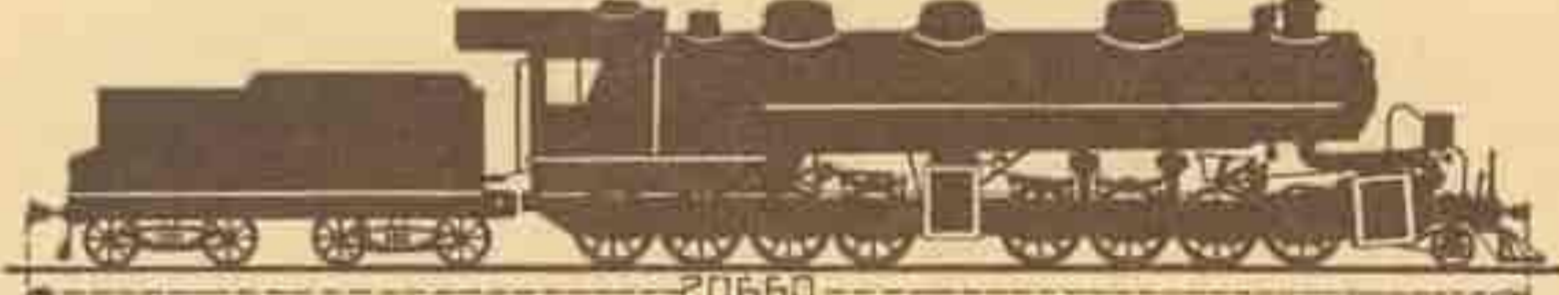

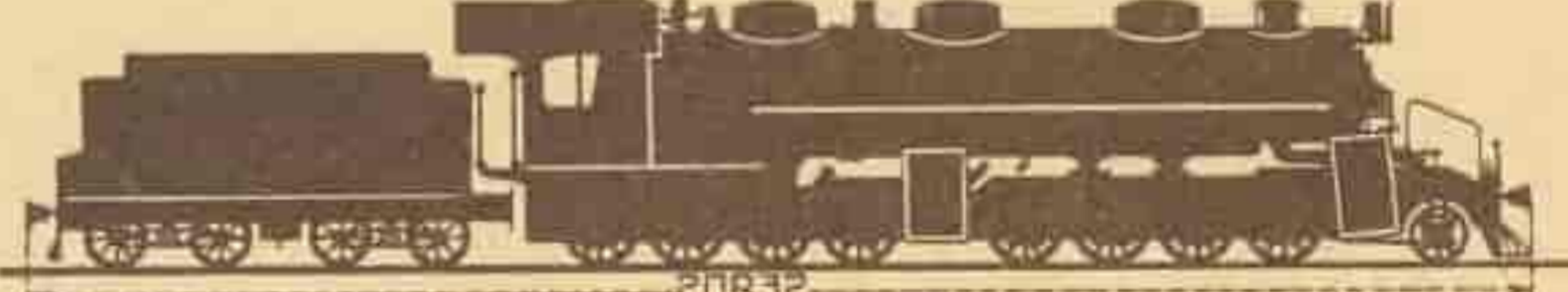



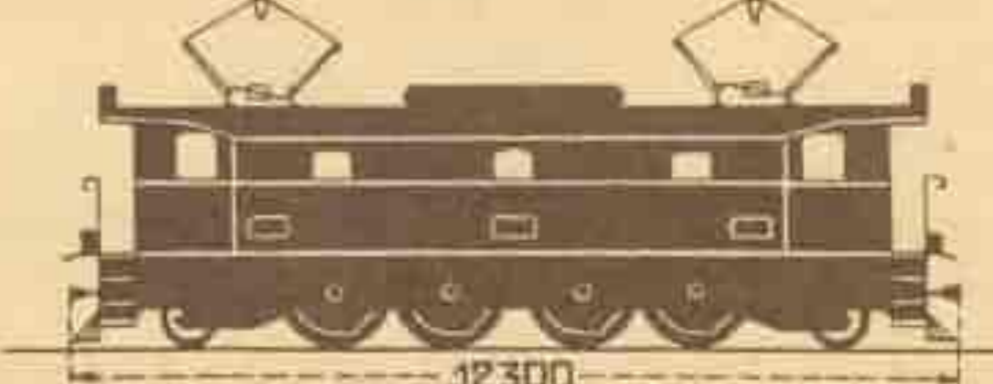
Het emplacement van het station Batavia-Zuid, dat tegenwoordig afgeheeft



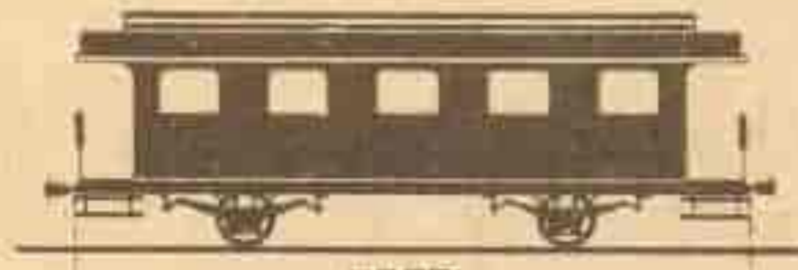
Trein dari 180 ton jang memoeat arang-batoe, didorong dengan tandradlocomotief
O D 1, didekat Batoe Tabal (Sumatra's Westkust).

Een kolentrein van 180 ton, getrokken door een D.
tandradloc, naby Batoe Tabal (Sumatra's Westkust)

<p>15 TON. N^o 1-8 1886.</p>  <p>6353</p> <p>18-BEJER-PEACOCK TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>55 TON. N^o 651-661. 1912.</p>  <p>5690 100 8520</p> <p>28-PERSONENTREIN LOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>14 TON. N^o 9-12. 1883.</p>  <p>6280</p> <p>18-KLEINE LINDENSCHÉ TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>83 TON. N^o 901-942. 1914.</p>  <p>17877</p> <p>10-GOEDERENTREIN LOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>15 TON. N^o 13-16. 1882.</p>  <p>6111</p> <p>18-SHARP STEWART TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>69 TON. N^o 1401-1424. 1921.</p>  <p>12650</p> <p>101-RANGEER TENDERLOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>15 TON. N^o 17-20. 1878.</p>  <p>5905</p> <p>18-HOHENZOLLERNSCHE TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>94 TON. N^o 1501-1510. 1920.</p>  <p>18800</p> <p>101-GOEDERENTREIN LOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>26 TON. N^o 46-52 1894.</p>  <p>7921</p> <p>18-FOX WALKER TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>67 TON. N^o 1101-1139. 1919.</p>  <p>12790</p> <p>202-BUATTREIN TENDERLOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>27 TON. N^o 74-84. 1886.</p>  <p>8023</p> <p>18-GROOTE LINDENSCHÉ TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>78 TON. N^o 1301-1358 1921.</p>  <p>13615</p> <p>202-ZWARE BUATTREIN TENDERLOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>34 TON. N^o 203-204, 209, 211-227, 229-244, 247-265. 1881.</p>  <p>4636 178 7485</p> <p>18-GROOTE SHARP STEWART LOCOMOTIEF MET LOSSEN TENDER.</p>	<p>88 TON. N^o 701-716. 1911.</p>  <p>18725</p> <p>201-EXPRESTREIN LOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>
<p>52 TON. N^o 601-644. 1900.</p>  <p>5690 100 8502</p> <p>28-PERSONENTREIN LOCOMOTIEF COMPOUND MET LOSSEN TENDER.</p>	<p>109 TON. N^o 1001-1020. 1919.</p>  <p>20792</p> <p>201-VIERCILINDER EXPRESTREINLOCOMOTIEF.</p>

<p>7 TON. N^o 1-2 T. 1908. 60 cm. SPOORWIJDE.</p>  <p>B-TENDERLOCOMOTIEF</p>	<p>10 TON. N^o 101-105 T. 1908. 60 cm. SPOORWIJDE.</p>  <p>B1-TENDERLOCOMOTIEF</p>	<p>17 TON. N^o 201-203, 301-303 T 1911. 60 cm. SPOORWIJDE</p>  <p>D-TENDERLOCOMOTIEF</p>	<p>13 TON. N^o 501-515 T. 1914. 60 cm. SPOORWIJDE.</p>  <p>C-TENDERLOCOMOTIEF</p>
<p>15 TON. N^o 21-23. 1880.</p>  <p>C-KLEINE SHARP STEWART TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>42 TON. N^o 501-516. 1900.</p>  <p>B+B1-KLEINE MALLET TENDERLOCOMOTIEF.</p>		
<p>24 TON. N^o 53-57. 1894.</p>  <p>C-FOX WALKER TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>58 TON. N^o 521-543, 551-561. 1914.</p>  <p>IC+C-GROOTE MALLET TENDERLOCOMOTIEF.</p>		
<p>18 TON. N^o 58-73. 1892.</p>  <p>C-KLEINE COMPOUND TENDERLOCOMOTIEF</p>	<p>77 TON. N^o 801-823. 1912.</p>  <p>IF1-TENDERLOCOMOTIEF MET OVERVERHITTER.</p>		
<p>27 TON. N^o 85-103. 1896.</p>  <p>C-MIDDENSOORT COMPOUND TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>133 TON. N^o 1201-1220. 1917.</p>  <p>ID+D-AMERIKAANSCHER MALLET LOCOMOTIEF MET LOSSEN TENDER.</p>		
<p>32 TON. N^o 401-483. 1892.</p>  <p>IC-GROOTE COMPOUND TENDERLOCOMOTIEF.</p>	<p>133 TON. N^o 1250-1260. 1924.</p>  <p>ID+D-EUROPEESCHER MALLET LOCOMOTIEF MET LOSSEN TENDER</p>		
<p>50 TON. SERIE 3300. 1925.</p>  <p>AA+AA ELECTRICHE GOEDERENTREIN LOCOMOTIEF.</p>	<p>54 TON. SERIE 4000. 1925.</p>  <p>D ACCUMULATOREN RANGEER LOCOMOTIEF.</p>		
<p>65 TON. SERIE 3400. 1925.</p>  <p>JB+B3 ELECTRICHE SNELTREIN LOCOMOTIEF.</p>	<p>68 TON. SERIE 3000. 1925.</p>  <p>JA-AA-A3 ELECTRICHE SNELTREIN LOCOMOTIEF.</p>		

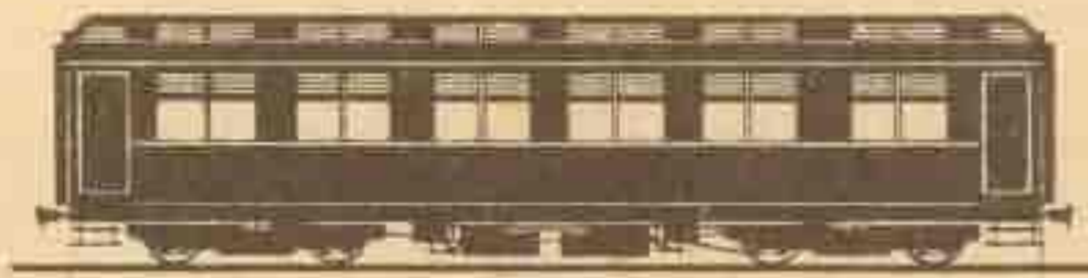
SMALSPOOR-, BERGLYN-EN ELECTRICHE LOCOMOTIEVEN.



1^e en 2^e KL. RYTUIG [AB.]



ZIEKENRYTUIG MET VACUÛMREM [EL.]



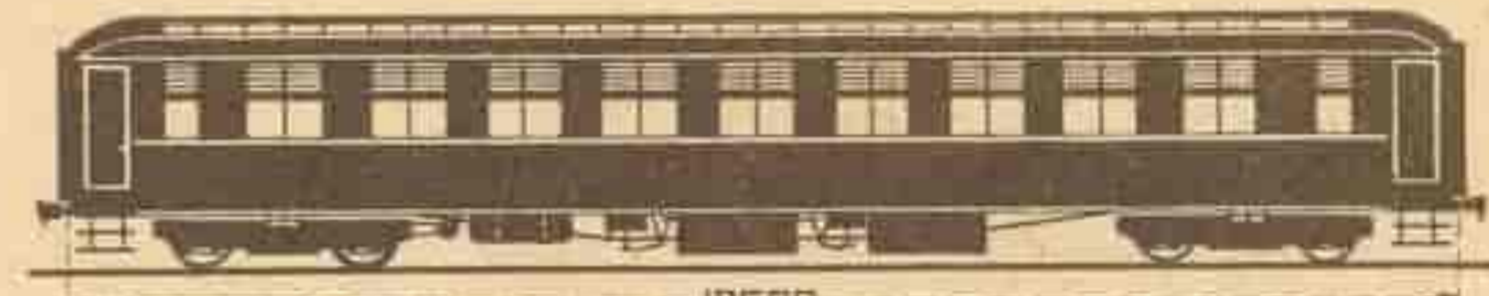
1^e en 2^e KL. RYTUIG MET VACUÛMREM [ABL.]



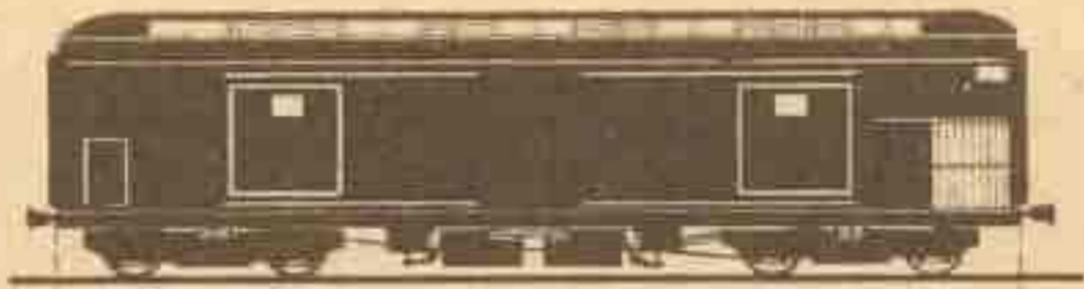
1^e en 2^e KL. RYTUIG MET VACUÛMREM [ABL.]



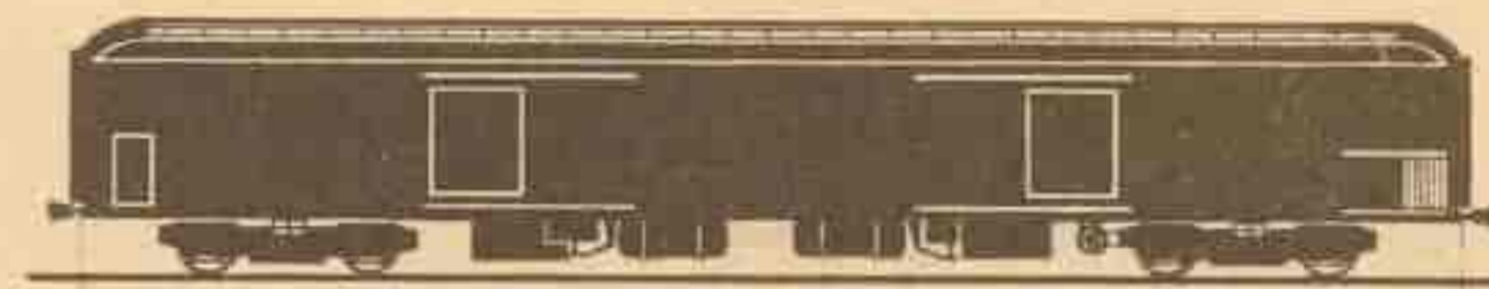
3^e KL. RYTUIG MET VACUÛMREM [CL.]



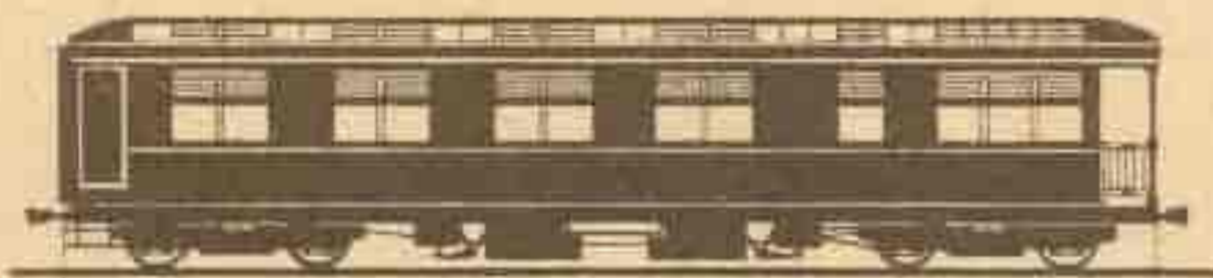
3^e KL. RYTUIG MET VACUÛMREM [CL.]



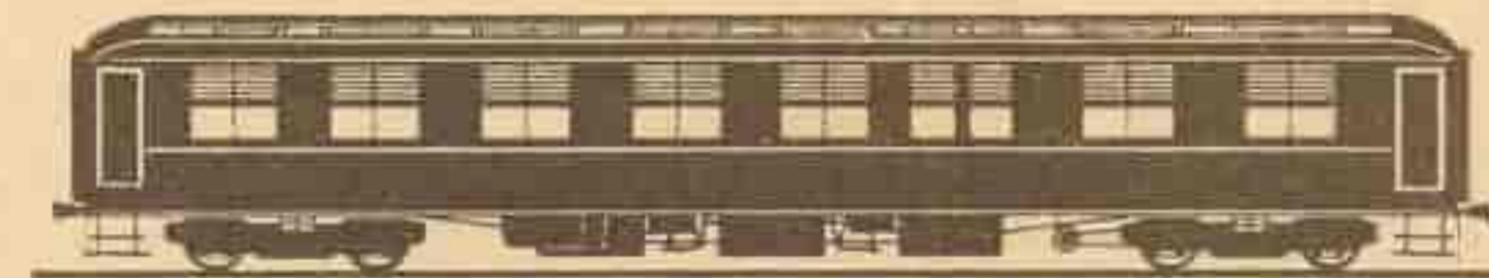
BAGAGERYTUIG MET VACUÛMREM [DL.]



BAGAGERYTUIG MET VACUÛMREM [DL.]



RESTAURATIERYTUIG MET VACUÛMREM [FL.]



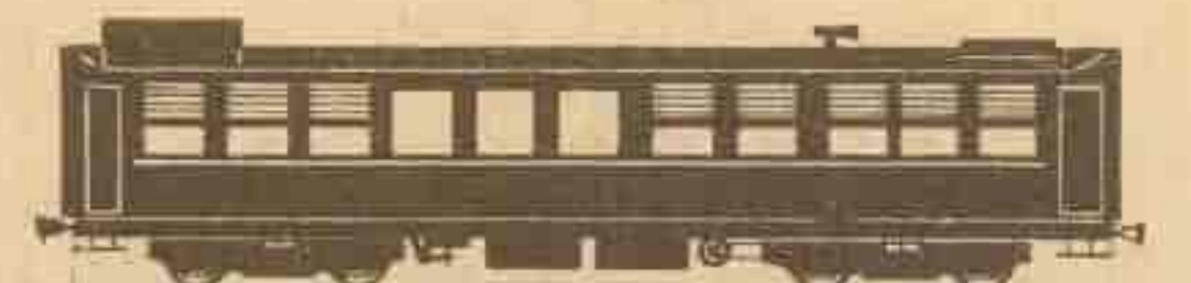
RESTAURATIERYTUIG MET VACUÛMREM [FL.]



POSTRYTUIG MET VACUÛMREM [POST-L.]



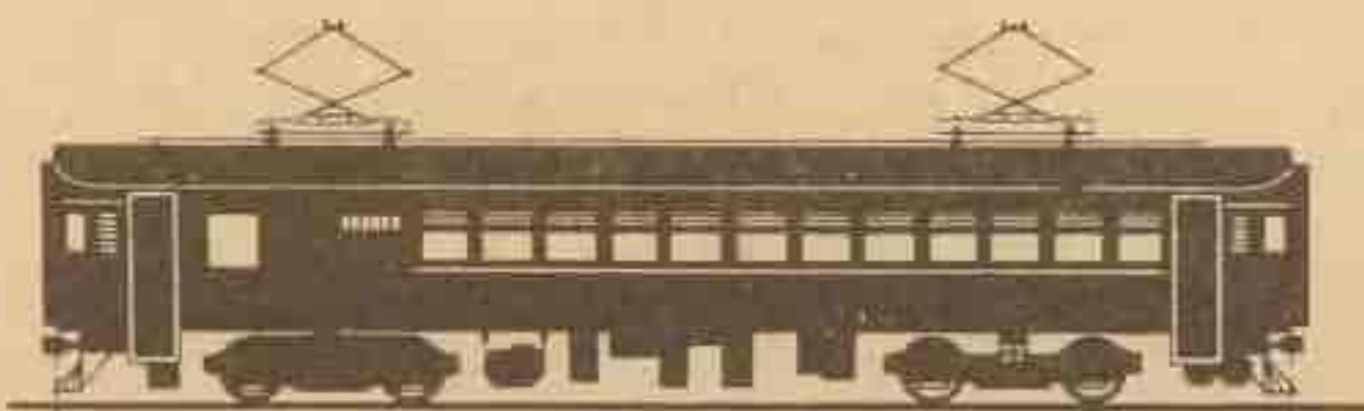
POSTRYTUIG MET VACUÛMREM [POST-L.]



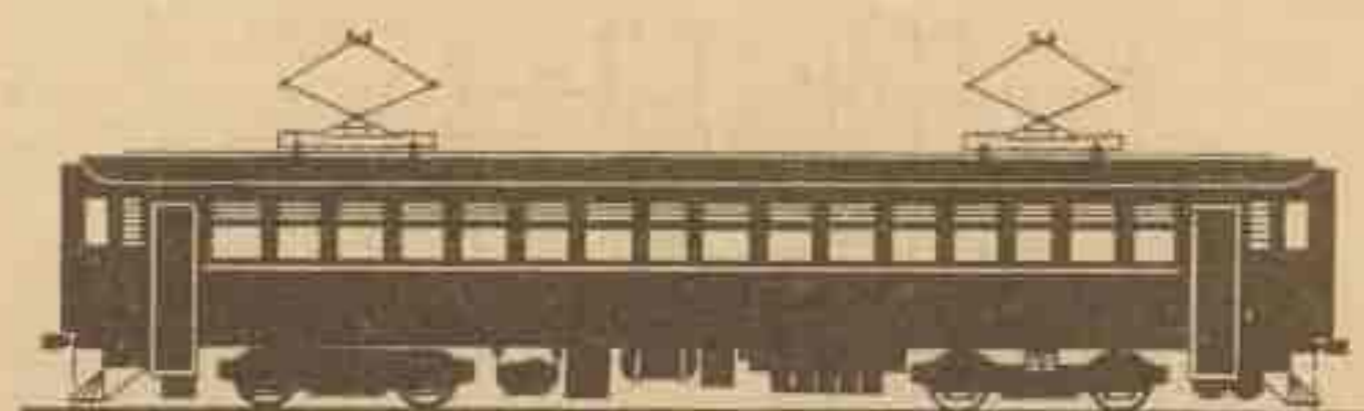
DYNAMOMETERYTUIG DYN L.



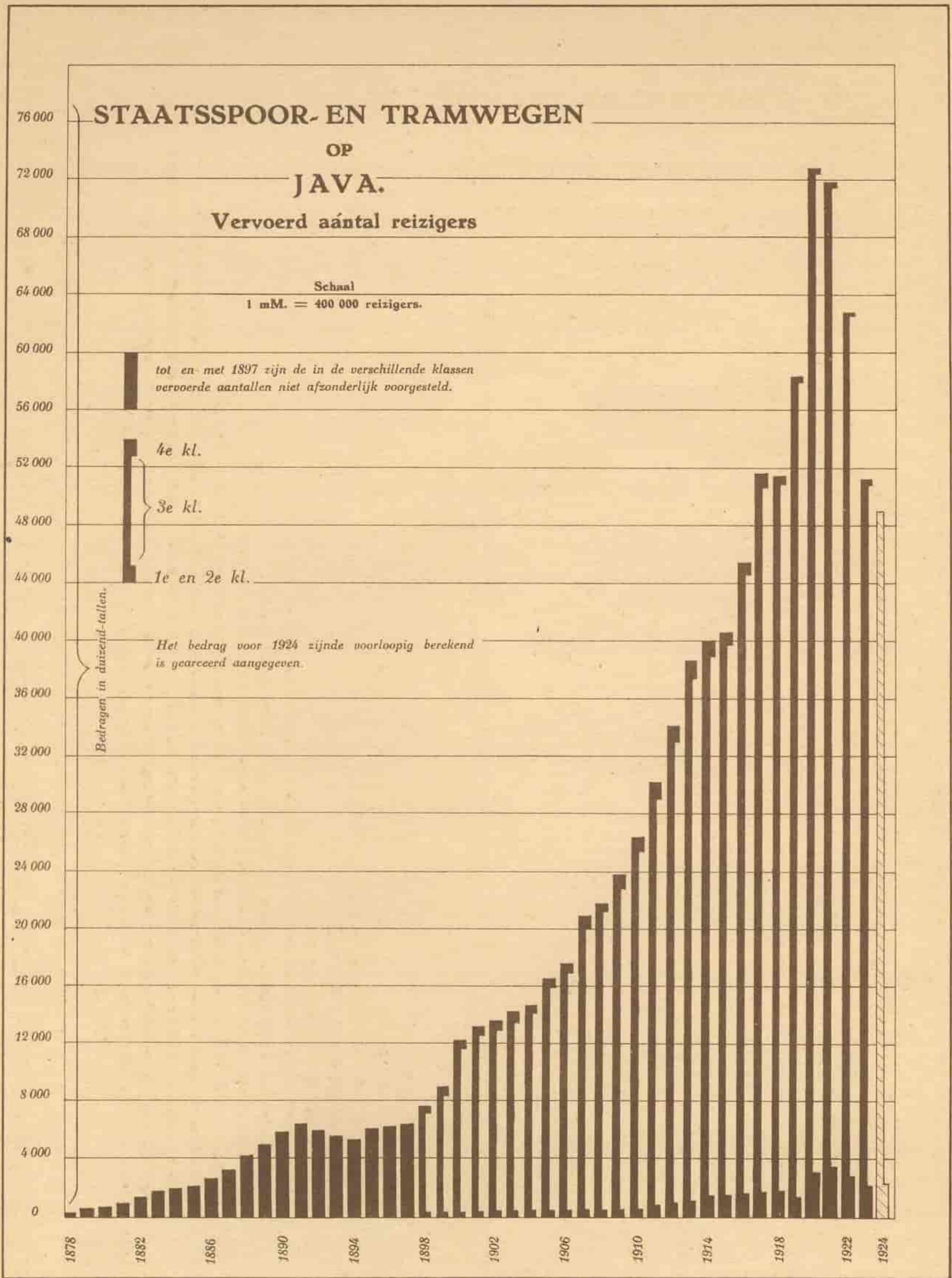
ANHANGRYTUIG, TYPE C.

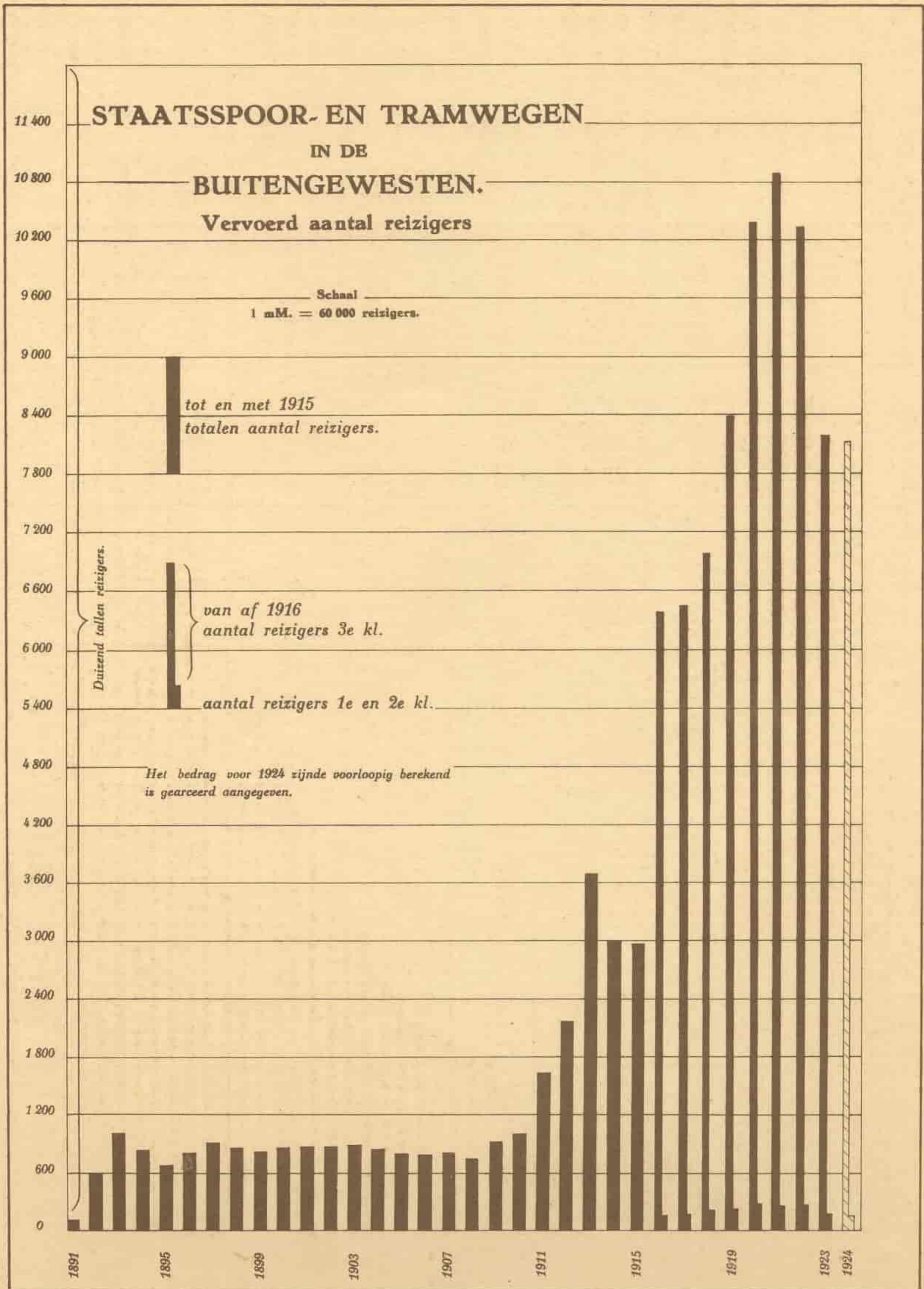


MOTORRYTUIG 2^e KL. MET BAGAGEAFDEELING.



MOTORRYTUIG 2^e en 3^e KL.



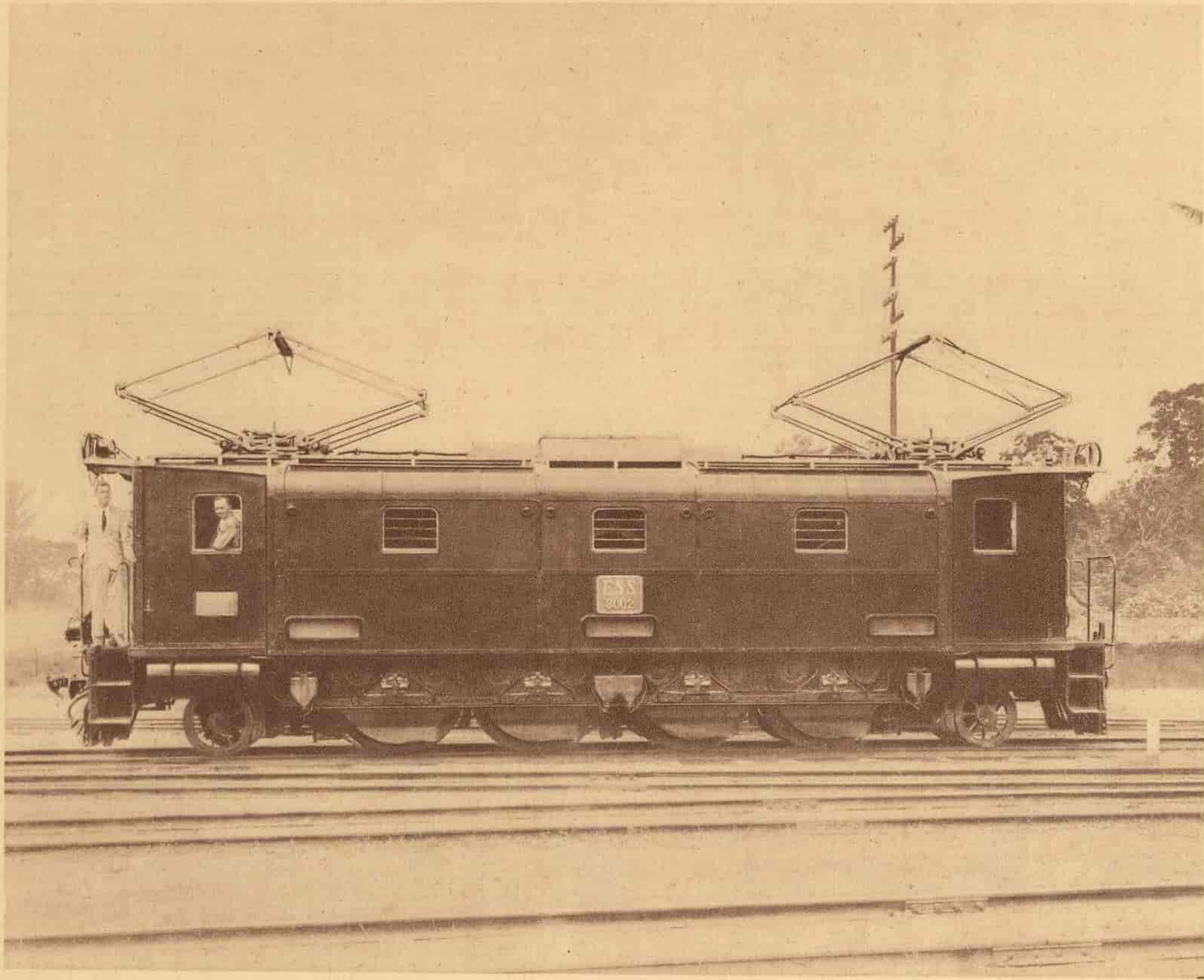


NORMAAL SPOOR- EN TRAMWEGEN OP JAVA.

	1918 2508 KM.	1919 2508 KM.	1920 2508 KM.	1921 2585 KM.	1922 2685 KM.	1923 2728 KM.	1924 ⁽²⁾ 2737 KM.
Aantal reiz. 1e kl.	314.670	426.000	546.864	685.041	472.276	353.103	350.000
id. 2e kl.	1.518.074	1.904.910	2.521.831	2.784.898	2.361.631	1.833.941	1.990.000
id. 3e kl.	47.495.821	64.516.835	66.253.645	64.741.196	56.496.958	46.383.916	44.354.000
id. 4e kl.	591.869	430.274	341.796	340.109	188.159	68.131 ¹⁾	—
Totaal aantal reizigers	49.920.434	67.278.018	69.664.135	68.551.244	59.519.024	48.639.091	46.434.000
Opbrengst reiz. 1e kl.	f 854.492	f 1.098.662	f 1.545.692	f 1.807.366	f 1.474.633	f 1.143.592	f 1.031.693
id. 2e kl.	f 1.804.125	f 2.284.085	f 3.321.614	f 4.046.018	f 3.490.636	f 2.768.327	f 2.471.120
id. 3e kl.	f 14.283.260	f 16.524.319	f 21.396.749	f 23.979.332	f 20.986.227	f 18.354.369	f 17.477.509
id. 4e kl.	f 27.516	f 21.484	f 17.090	f 19.946	f 11.560	f 5.904 ¹⁾	—
Totaal opbrengst reizigers.	f 16.969.393	f 19.928.750	f 26.281.145	f 29.852.362	f 25.963.056	f 22.272.193	f 20.980.321
ton bagage.	30.450	38.090	49.104	57.670	51.528	47.570	45.300
opbrengst bagage .	f 363.224	f 445.570	f 586.230	f 680.552	f 666.564	f 699.928	f 581.270
ton bestelgoed . .	32.275	38.432	48.993	63.549	44.064	36.149	36.950
opbrengst bestelgoed	f 1.259.672	f 1.528.859	f 2.124.816	f 2.737.505	f 2.499.595	f 2.104.097	f 2.143.224
tonnen ijl- en vrachtgoed	6.128.682	6.329.026	6.424.933	6.833.525	5.963.044	5.814.302	6.573.000
opbrengst ijl- en vrachtgoed	f 22.281.707	f 24.472.185	f 26.799.365	f 31.120.744	f 29.499.909	f 30.489.174	f 32.846.548
opbrengst telegraaf	f 139.239	f 149.210	f 204.487	f 173.660	f 130.198	f 108.944	f 88.743
diversen	f 2.628.420	f 2.887.717	f 3.813.756	f 5.294.707	f 4.526.754	f 2.941.302	f 2.454.127
Totale opbrengst .	f 43.641.655	f 49.412.291	f 59.809.799	f 69.859.530	f 63.286.076	f 58.525.648	f 59.094.233

(1) Op 1 Juni 1923 werd het tarief voor 4e klasse reizigers ingetrokken.

(2) Voor 1924 zijn voorloopige cijfers gegeven.

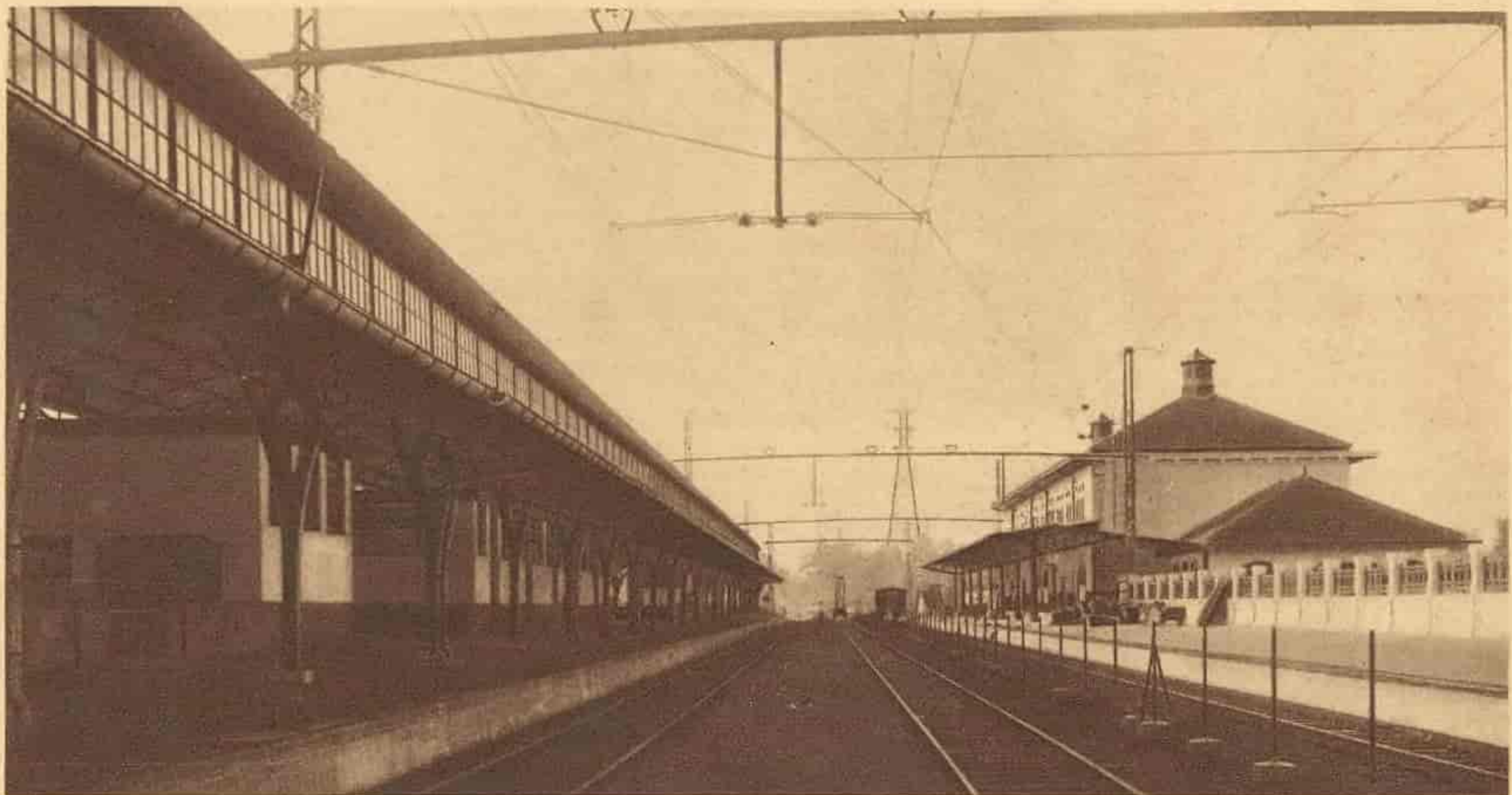


85

Locomotief electriek 1 A - AA - A 1.
Eloc. 1 A - AA - A 1



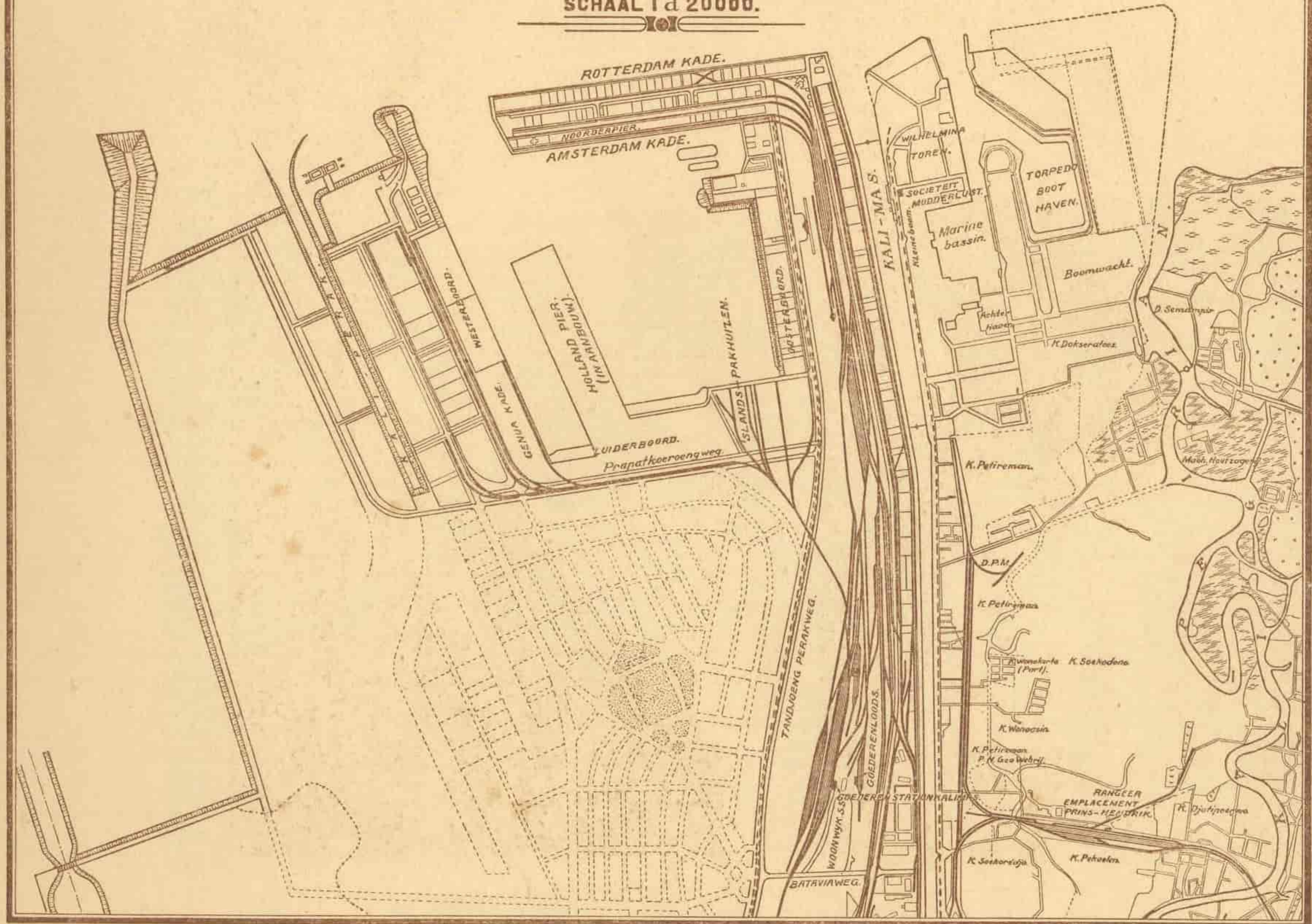
Station lamah di Pasar-Senen.
Het oude station van Passar-Senen



Station baroe di Pasar-Senen.
Het nieuwe station van Passar-Senen

HAVEN VAN SOERABAJA MET SPOORAANSLUITING.

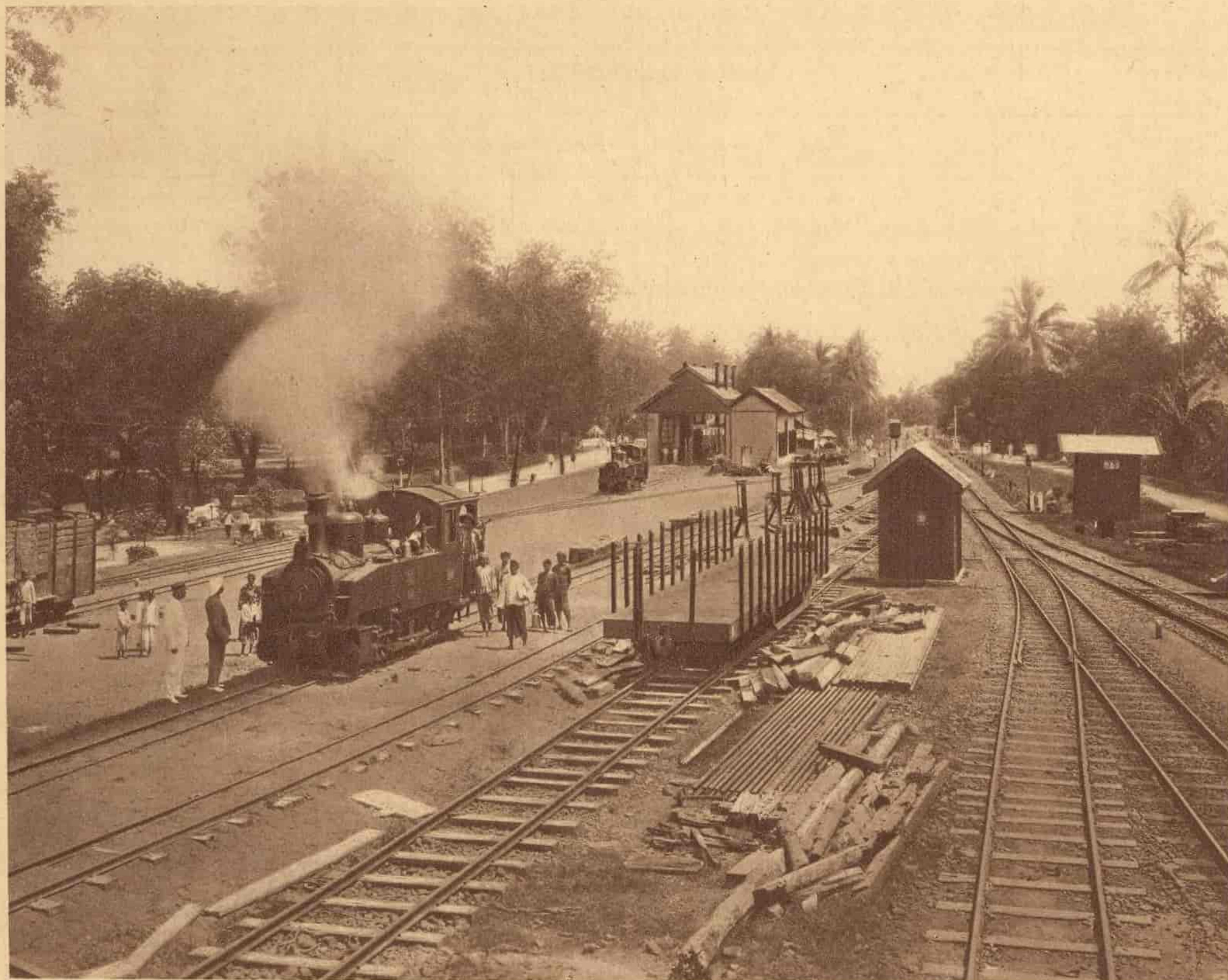
SCHAAL 1 à 2000.





Emplacement barang-barang di Sidotopo (dekat Soerabaia).

Het goederen - Emplacement te Sidotopo (naby Soerabaya)



89

Emplacement dari halte Rambipoedji (Djawa-Wetan). Jang sebelah kiri kelihatan smalspoor (0.60 M.) dari tram jang ke Poeger.

Het emplacement van de halte Rambipoedji (Oost Djawa) naast links

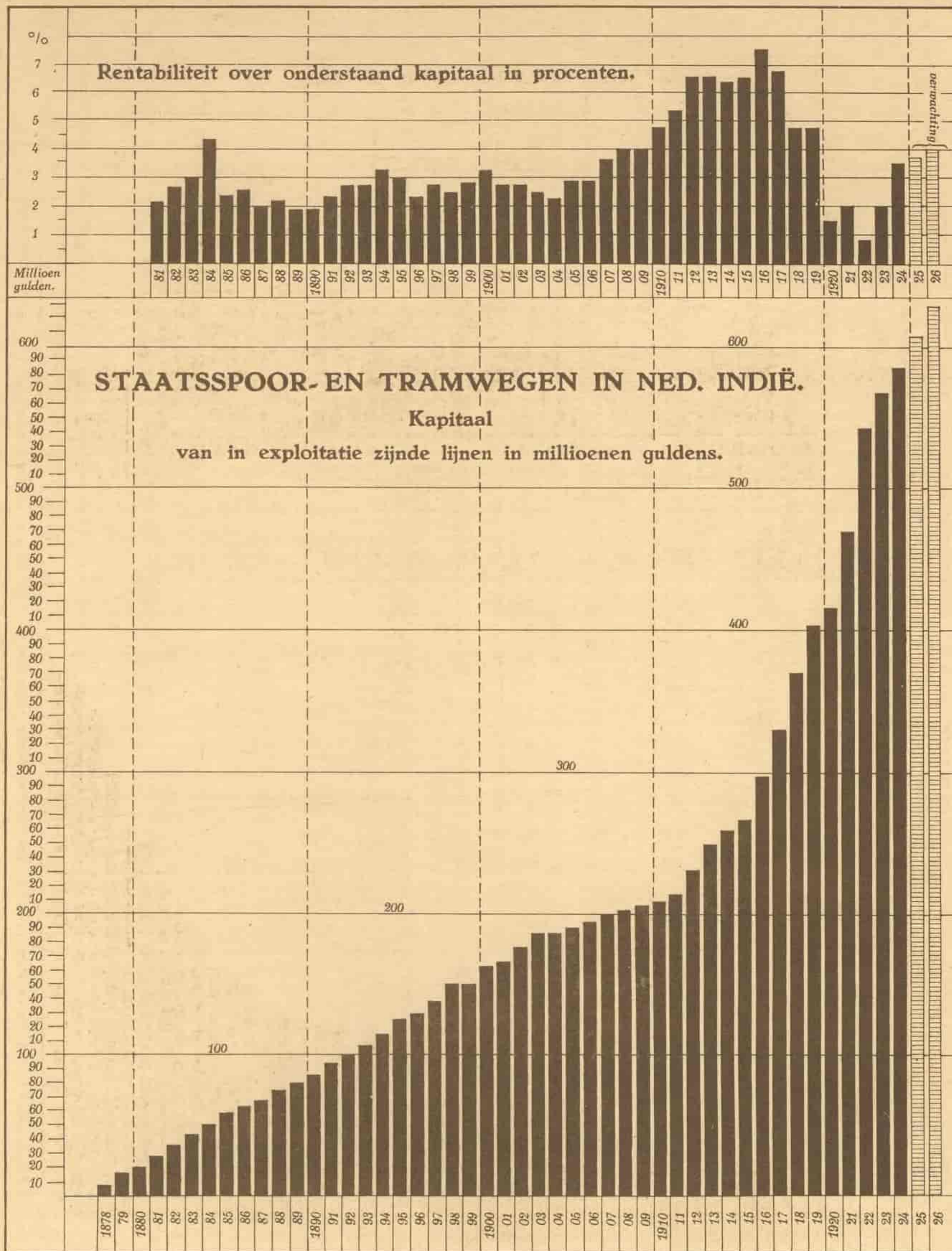
Landsautomobioldiensten begin 1925.

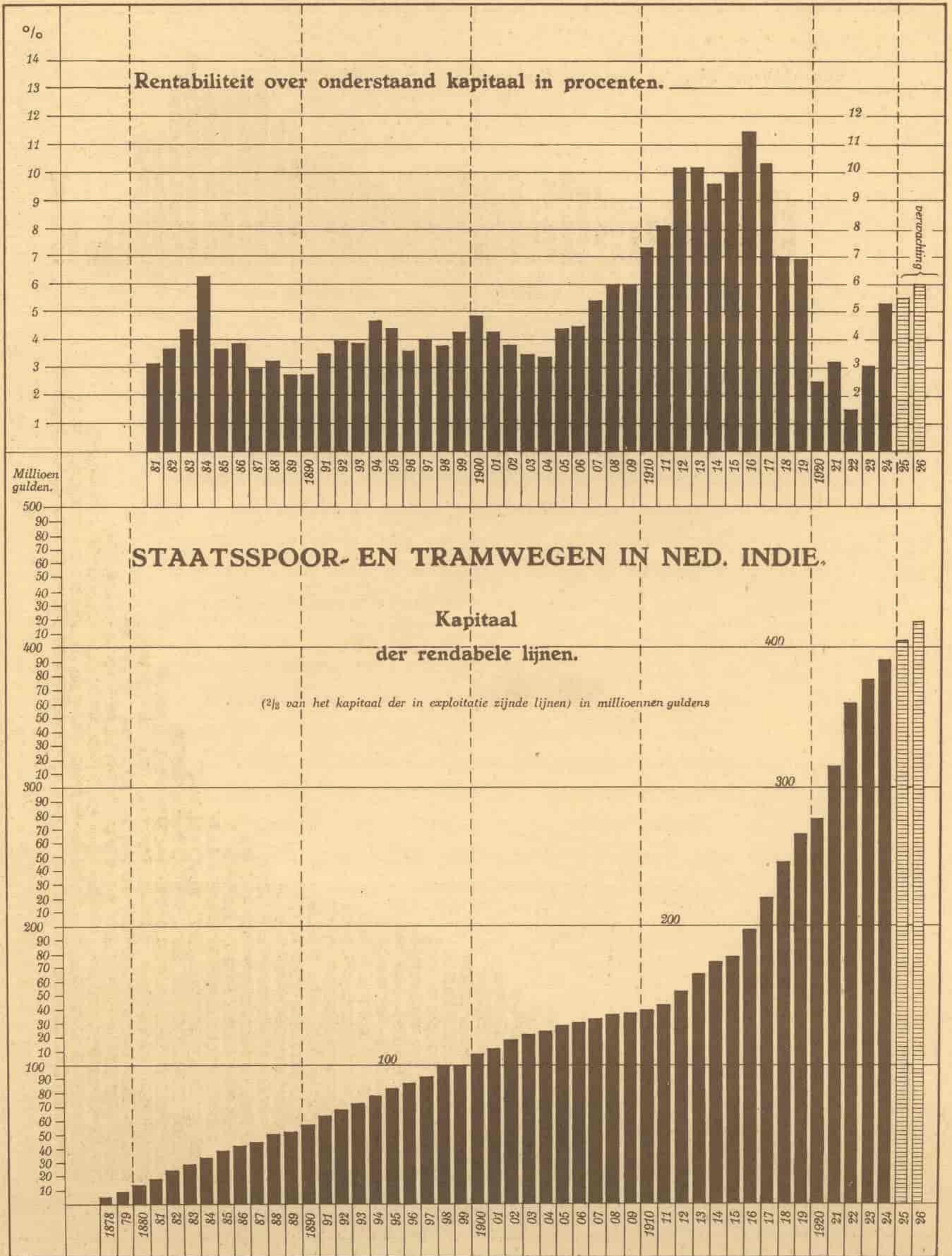
	Afgelegde KM. in 1924			Opbrengst in guldens		Aantal reizigers		Aantal ton KM.	
	Personenwagens	Vrachtwagens	Totaal	1923	1924	1923	1924	1923	1924
Palembang . . .	47.641	434.231	481.872	324.819	244.701	41.483	28.553	511.748	393.503
Benkoelen . . .	21.482	512.949	534.431	246.778	285.986	60.350	63.494	327.213	415.188
Sum. Westkust									
90 Tapanoeli . . .	120.360	790.589	910.949	458.058	398.741	158.615	167.047	303.907	214.150
Cheribon . . .	8.664	291.067	299.731	109.105	117.750	236.619	284.801	4.870	4.146
Preanger . . .	23.996	165.406	189.402	114.074	102.500	82.835	88.891	92.092	101.214
Totaal. . .	222.143	2.194.242	2.416.385	1.252.834	1.149.678	579.902	632.786	1.239.830	1.128.201

Samenstelling der ontvangsten van het bedrijf der S. S. en Tr. over de laatste drie jaren (in guldens).

	Jaren.	Spoorwegen op Java.	Tramwegen op Java normaal- spoor.	Tramwegen op Java smal- spoor.	Totaal spoor- en tramwegen op Java.	Spoor- en tramwegen in de Buiten- gewesten.	Totaal spoor- en tramwegen in Ned. Indië.
Reizigers	1922	24.962.164	1.000.892	274.673	26.437.729	2.896.325	29.334.054
	1923	21.220.561	1.051.631	430.220	22.702.413	2.725.668	25.428.080
	1924	19.921.885	1.058.436	396.232	21.376.553	2.689.890	24.066.443
Bagage	1922	650.602	15.962	1.920	668.484	27.151	695.634
	1923	593.519	16.419	1.501	611.440	27.861	639.300
	1924	562.099	19.171	2.042	583.312	25.484	608.796
Bestelgoed	1922	2.458.601	40.993	—	2.499.595	58.087	2.557.682
	1923	2.051.852	52.245	—	2.104.097	56.390	2.160.487
	1924	2.097.556	45.668	—	2.143.224	55.980	2.199.204
Yl- en Vrachtgoed met bijkomende kosten	1922	28.759.482	740.427	210.068	29.709.976	4.807.349	34.517.325
	1923	29.494.753	994.421	227.312	30.716.486	5.103.907	35.820.394
	1924	31.784.930	1.061.618	257.237	33.103.785	6.065.147	39.168.932
Particuliere tele- grammen	1922	130.198	—	324	130.522	20.245	150.768
	1923	108.944	—	318	109.262	18.215	127.478
	1924	88.743	—	388	89.131	15.445	104.576
Nevenbedrijven	1922	—	—	—	—	—	—
	1923	745.418	225.414	—	970.832	311.550	1.282.382
	1924	350.319	154.739	—	505.058	496.126	1.001.184
Alle andere ont- vangsten niet uit het verkeer.	1922	4.426.076	100.679	11.267	4.538.021	984.649	5.522.670
	1923	1.944.233	26.237	7.251	1.977.720	834.100	2.811.820
	1924	1.910.942	38.127	9.685	1.958.754	619.938	2.578.692
Totaal.	1922	61.387.123	1.898.953	698.251	63.984.327	8.793.806	72.778.133
	1923	56.159.280	2.366.367	666.602	59.192.250	9.077.691	68.269.941
	1924	56.716.474	2.377.759	665.584	59.759.817	9.968.010	69.727.827

N. B. Deze inkomsten — voor 1924 zijn voorloopige cijfers opgegeven — zullen in de volgende paragraaf nog een korte bespreking vinden.





Boekoe-peringatan ini pada penghabisan tahoen 1924 — permoelaän tahoen 1925 — dikarang oleh Toean S. A. Reitsma, Hoofdambtenaar ter beschikking, dengan perteloengannja sekalian afdeeling-afdeeling dari dienst der Staatsspoor- en Tramwegen.

Karangan itoe laloe dibikin pèndèk oleh Toean F. H. de Hoog, sedang Toean R. M. Haria W. Soemarta jang menjalin itoe dalam bahasa Malajoe rendah.

Samak dan perhiasan boekoe itoe diperboeat oleh Toean D. Rühl Jr., toekang perhiasan (sierkunstenaar) di Bandoeng.

Foto-foto oedara didapat dari Fototechnischen dienst dari afdeeling kapal-oedara Militair.

Pembikinnja boekoe-boekoe itoe terdjadi di masing-masing onderafdeeling dari reproductie-bedrijf dari Topografischen dienst di Weltevreden, ialah dari onderafdeeling rotogravure-, offset- dan illustratiedrukkerij, begitoepon pada clichéafdeeling dan binderij.

Kertas samak dan antero kertas dalamnja boekoe itoe keloearan dari pabrik kertas dari Padalarang.

