



De spoorwegbouw op Java

<https://hdl.handle.net/1874/234820>

Br. 1894, I, 40.

mm 11339

M^c L. P. R. H. H. H.

NIET IN DEN HANDEL.

DE SPOORWEGBOUW OP JAVA.



LEIDEN. — D. DONNER.

UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK UTRECHT



3340 4660

NIET IN DEN HANDEL.

DE SPOORWEGBOUW OP JAVA.



LEIDEN. — D. DONNER.

INHOUD.

	BLADZ.
HOOFDSTUK I	1
Spoorwegbouw op groote schaal en uitvoering van irrigatiewerken zijn de eenige middelen, welke kunnen leiden tot eene sluitende begrooting voor onze koloniën, en tot het losmaken der Indische financiën van de wisselvallige inkomsten der gedwongen koffie-cultuur, zoomede tot opheffing van den onbetaalden heerendienstarbeid.	
HOOFDSTUK II	10
De spoorwegbouw in Engelsch-Indië en de invloed van den aanleg en de exploitatie dier verkeerswegen op de welvaart dier koloniën.	
HOOFDSTUK III	16
De spoorwegpolitiek ten opzichte van Indië, zooals de Nederlandsche Regeering deze gedurende de laatste jaren gevolgd heeft, en de nadeelige gevolgen, welke de Regeeringsmaatregelen voor land en volk hebben opgeleverd.	
HOOFDSTUK IV	43
De moeielijkheden en de tegenwerking, welke de houders van spoorwegconcessiën voor den aanleg en de exploitatie van spoorwegen in Indië, van de zijde der Nederlandsche Regeering ondervonden hebben.	
HOOFDSTUK V	61
De middelen, welke binnen het bereik der Regeering liggen, om, zonder directe offers van de schatkist, den spoorwegbouw in Indië op groote schaal te doen plaats vinden.	

De Spoorwegbouw op Java.

HOOFDSTUK I.

Voorzeker zal een ieder de stelling onderschrijven, dat, door de toeneming van de welvaart of beter door de bestrijding van de armoede van eenig volk, de beschaving bevorderd, en de rust verzekerd wordt.

Dit axioma legt de verplichting op aan elke Regeering om in de eerste plaats alle middelen, welke binnen Haar bereik liggen, aan te wenden tot het scheppen van welvaart, en dus nog in hoogere mate tot het bestrijden van een achteruitgang der welvaart.

Het is geen geheim, en kan ook geen bevreemding wekken, dat in onze koloniën, en speciaal op Java, de welvaart in vele streken, zoowel onder Europeanen als onder de inlanders, in hooge mate vermindert.

Mocht deze zienswijze worden tegengesproken, dan is het voldoende te wijzen op de geringe vermeerdering der land-rente over de laatste jaren, en verder op de onbeduidende stijging der opbrengsten van de rechten op den invoer, geheven van de artikelen, die van de Europeesche markten afkomstig zijn.

Bij de behandeling in de Staten-Generaal van de plannen tot irrigatie van de Solovallei werd door enkele leden het economische nut van irrigatiewerken betwijfeld op grond van

de overweging, dat de aanleg gedurende de laatste jaren van bevoeiingswerken geene vermeerdering van eenige beteekenis der landrente heeft ten gevolge gehad. Deze gevolgtrekking is naar ons inzien niet juist. Wij zouden wenschen haar door eene andere te vervangen, en wel door deze: De geringe stijging der landrente bewijst, dat de uitgevoerde irrigatiewerken eene dringende behoefte waren, om de noodlijdende bevolking in sommige streken, waar de welvaart zeer verminderd was, voor groote armoede te behoeden, en tevens om een achteruitgang van de landrente, dat is van eene noodzakelijke bron van inkomsten, te voorkomen.

Het is niet aan te nemen, dat door irrigatiewerken, die toch altijd de productiviteit van den grond vermeerderen, de landrente niet zou stijgen, nu deze belasting in nauw verband staat met de hoeveelheid en de verkoopwaarde van het product.

Uitsluitend omdat de welvaart van de bevolking in vele streken achteruitgaat, en bij den aanslag van de landrente daarmede rekening moet worden gehouden, stijgen de inkomsten dezer belasting niet, doch is het aan de oordeelkundig aangelegde irrigatiewerken te danken, dat het totale bedrag der landrente niet aanzienlijk is verminderd.

Wij zeggen den oordeelkundigen aanleg van irrigatiewerken, met het oog op de omstandigheid, dat dergelijke bevoeiingswerken niet altijd rendeerend zijn. Vooreerst is het noodzakelijk, dat bij den aanleg van irrigatiewerken in het oog gehouden wordt, dat de bevolking van Java zich zelden op eigen initiatief verplaatst. Aan deze eigenaardigheid van den inlander is het ontstaan te danken van alinea 2 van artikel 3 van het Reglement op de Openbare Werken in Nederl. Indië (Staatsblad 1885 n^o. 173) luidende als volgt:

»De brigade (irrigatie) neemt daartoe in de eerste plaats »de verbetering van bestaande gebrekkige waterleidingen ter »hand; daarna de bevoeiing van daarvoor vatbare terreinen »in zwaar bevolkte streken en ten laatste de irrigatie van

»braak liggende of woeste gronden in weinig of niet bevolkte streken.»

Opzettelijk is in dat Reglement eene volgorde der te irrigeren velden aangegeven. Elk irrigatiewerk moet rendeerend zijn, indien deze volgorde als leidraad bij de plannen ter bevoeiing wordt gebezigd.

Wij zouden hieraan nog een bijzonder geval willen toevoegen. De rijst is een product van geringe waarde, dat slechts weinig kosten van vervoer dragen kan. Op de kustplaatsen van Java wordt menigmaal rijst van plaatsen, buiten den Indischen Archipel gelegen, aangevoerd, terwijl binnenslands in enkele streken bij een ruimen oogst overvloed van rijst aanwezig is, die door gebrek aan transportmiddelen of wegens de hooge kosten van vervoer geen afzet kan vinden.

Elke verbetering door irrigatie van terreinen, die nabij eene bevaarbare rivier gelegen zijn, of van gronden in de nabijheid van plaatsen, waar een goedkoop communicatiemiddel bestaat, zal daarom loonend moeten zijn.

De aanleg van irrigatiewerken kan naar onze meening een krachtig middel tot het voorkomen van armoede in Indië wezen; niet alleen omdat door dien aanleg onmiddellijk een groot kapitaal in de landstreek gebracht wordt, doch ook omdat na de voltooiing eene steeds vloeiende bron van inkomsten geschapen is.

Hiervoren meenden wij den achteruitgang van de welvaart in Indië bovendien te moeten bewijzen door de geringe toename der opbrengst van de invoerrechten. Wij noemen dit belastingmiddel speciaal, omdat het als den thermometer der Indische welvaart kan aangemerkt worden. De import in Indië bestaat voor het grootste deel uit goederen van vreemden oorsprong, die voor den Javaan als luxe-artikelen te beschouwen zijn. In het bijzonder is dit het geval, waar het de artikelen geldt, die door invoerrechten bezwaard worden. De

inlander, die deze artikelen koopt, moet uit den aard der zaak eenige welvaart bezitten. Ondanks de verhooging dier rechten in het jaar 1886, en niettegenstaande belangrijke verbruiksmiddelen, zooals petroleum, in de laatste jaren zwaar belast werden, is, hoewel de bevolking buitengewoon toenam, de opbrengst der invoerrechten weinig gestegen. Wij meenen hieruit de gevolgtrekking te mogen maken, dat de algemeene koopkracht of welvaart sterk is afgenomen.

Nu wij voor het feit staan, dat in Indië een geleidelijke achteruitgang van de welvaart te constateeren is, dient de oorzaak van dien achteruitgang te worden nagegaan, teneinde de middelen te kunnen aanwijzen, om verbetering in den socialen toestand onzer koloniën te brengen.

Naar onze meening ligt deze oorzaak voor de hand, en wekt het zelfs bevreemding, dat reeds niet veel vroeger de gevolgen van de verstoring in het economisch evenwicht, waaronder Indië lijdt, zijn waargenomen.

Sedert bijna drie eeuwen vloeien millioenen uit onze koloniën naar het moederland, terwijl slechts een onbeduidend bedrag aan geld uit Nederland naar Indië werd gevoerd.

De gelden, welke het moederland in den vorm van batige saldo's ontving, maakten slechts een klein deel uit van de schatten, die jaarlijks aan de koloniën onttrokken werden. Veel aanzienlijker bedrag vormen de vermogens, welke door repatriëerende personen uit Indië naar Nederland worden medegevoerd, en in Europeesche fondsen worden belegd, vermeerderd, zoowel met de winsten van Indische ondernemingen, die in Nederland worden uitbetaald of verteerd, als met de belangrijke bijdragen, welke nagenoeg alle Europeesche bewoners van Indië jaarlijks aan hunne familiebetrekkingen in Nederland overmaken.

Het is dan ook niet te weerspreken, dat het meerendeel der Nederlandsche groote fortuinen uit Indië afkomstig zijn,

en dat de welvaart van vele steden in ons vaderland, bevorderd is door de gelden, welke uit Indië vloeien.

Het is duidelijk, dat na verloop van tijd dergelijke verstooring van het financieel overwicht ernstige gevolgen moet hebben, en dat eene bron, die sedert eeuwen zoo rijk gevloeid heeft, ten laatste uitgeput wordt, tenzij door een tegenstroom van Europeesch kapitaal een equivalent gevonden wordt.

Gebrek aan geld is daarom naar onze meening een der oorzaken van den achteruitgang van de welvaart in Indië.

Een duidelijk beeld der armoede in die streken zou verkregen worden, indien het mogelijk was den nationalen rijkdom in cijfers uit te drukken. Men zou in Nederland verbaasd zijn over het gering bedrag van het kapitaal, dat in het bezit is der 24 millioen inlanders, die de bevolking van Java uitmaken. Het is dientengevolge een der eerste plichten der Nederlandsche Regeering, om al het mogelijke in het werk te stellen tot het opwekken van het particulier initiatief in het vaderland, waar het geldt het beschikbaar stellen van Europeesch kapitaal ten behoeve van ondernemingen in Indië.

In nog meerdere mate is deze Staatsplicht gebiedend noodzakelijk, nu, behalve de bovengenoemde, nog andere oorzaken leiden tot vermindering van de algemeene welvaart in Indië. Speciaal hebben wij hierbij wederom Java op het oog, omdat dit deel onzer Koloniën nog steeds de kern daarvan uitmaakt.

Blijkens de koloniale verslagen neemt de bevolking van Java jaarlijks met 2 percent toe (2.6 percent in 1885), zoodat dit eiland thans reeds sterker bevolkt is dan alle landen van Europa met uitzondering van België.

In enkele gewesten overtreft de dichtheid van de bevolking verre die van België; in andere daarentegen is het aantal bewoners betrekkelijk zeer gering.

Dit verschijnsel is een gevolg van de groote uitgestrektheden vruchtbare streken, die onbewoond zijn, en niet in cul-

tuur gebracht werden, omdat zij door gemis aan transportmiddelen onbruikbaar zijn.

De ontzagelijke toename der bevolking op het beperkte grondgebied moest de algemeene welvaart doen dalen. De grond, het eenige, dat de inlander in den regel bezit, of beter, waarop hij rechten kan doen gelden, wordt door de vermeerdering der bevolking versnipperd, zelfs is thans een groot deel der bewoners van dit bezit ontbloot; de welvaart moest daarom in sterke mate afnemen.

De hoofdoorzaken van den achteruitgang der welvaart in Indië zijn op bovengenoemde gronden naar onze meening gelegen in gebrek aan geld, en in de toeneming der bevolking zonder evenredige uitbreiding van het grondgebied. De middelen tot herstel zijn daarom aangewezen.

Zij zijn in de eerste plaats het opwekken van een tegenstroom van Europeesch kapitaal naar Indië, verder vermeerdering der productiviteit van den grond, en ten laatste uitbreiding van het bewoonbare grondgebied ter verspreiding der bevolking.

Deze middelen heeft de Regeering ter Harer beschikking. Wij stellen ons tot taak zulks aan te toonen. Vooraf doen wij opmerken, dat beperking van uitgaven in Indië, verhooging van belasting en dergelijke geneesmiddelen voor chronische deficiënten het geldgebrek in Indië niet zullen doen verdwijnen, en evenmin het budget van den Staat zullen doen sluiten. Zulke palliatieven kunnen oogenschijnlijk voor hen, die Indië niet kennen, voor korten tijd een minder donker beeld van den economischen toestand geven, doch moeten door eene ernstige crisis gevolgd worden, die zij uit den aard der zaak voorbereiden.

Beperking van noodelooze uitgaven in Indië en eene oordeelkundige aanwending van landsgelden blijven noodzakelijk, gelijk dit eene algemeene wet is voor iedere huis-

houding. Op dit gebied valt in Indië nog veel te doen. Bezuiniging daarentegen, wanneer daaronder verstaan wordt het onthouden aan Indië wat noodig is tot bevordering van de welvaart, en fiscale maatregelen bij een volk, dat reeds boven zijne draagkracht belast is, kunnen slechts tot eene nationale ramp leiden.

Indien het bovenstaande wordt toegegeven, dan zal erkend worden, dat de vermeerdering van de productiviteit van den grond verkregen kan worden door eene betere bevoeiing der velden. Het is daarom de plicht der Regeering om den aanleg van irrigatiewerken te bevorderen. Hierbij zij echter in acht te nemen de hiervoren vermelde eischen, zooals die door bevoeiingswerken gesteld worden, om werkelijk rendeerend te zijn.

Het opwekken van een tegenstroom van Europeesch kapitaal naar Indië is mogelijk door milde bepalingen op het gebied van mijnontginning en van landbouw.

De oprichting van ondernemingen voor deze bedrijven is evenwel beperkt door het ontbreken van communicatiemiddelen tot afvoer van de producten naar de havens van uitvoer.

Op Java worden nagenoeg geen bevaarbare rivieren aangetroffen. Het vervoer van producten moet dientengevolge middels spoorwegen geschieden.

Die landstreken, welke van spoorwegen voorzien werden, zijn of worden gaandeweg geheel in cultuur gebracht, voorzover de strook reikt, welke de spoorweg doorsnijdt.

Het meerendeel van Java is echter van dergelijke communicatiemiddelen verstoken. Uitgestrekte landstreken zijn nog nagenoeg onbewoond door gemis aan spoorwegen of zelfs aan gewone verkeerswegen. Vruchtbare gronden, die voor den landbouw als aangewezen zijn, liggen in menigte braak, omdat zij door ontstentenis van wegen onbereikbaar zijn.

Het is daarom de taak der Regeering, om zulke landstreken

van spoorwegen te voorzien, waarmede voorzeker de oprichting van nijverheids- en landbouwondernemingen zal gepaard gaan.

De ondernemers trekken werkkrachten uit de plaatsen, waar overbevolking bestaat. De Javaan heeft geen bezwaar om, indien hij daartoe door derden bewogen wordt, zich in het land zijner geboorte te verplaatsen. Eene verspreiding der bevolking zou dus het gevolg wezen van den aanleg van spoorwegen, waardoor voldaan wordt aan den laatst hiervoren genoemden eisch, wat betreft de middelen tot verbetering der welvaart op Java.

De oprichting van ondernemingen en de bouw van spoorwegen vorderen Europeesch kapitaal, dat voor een groot deel in handen van den inlander komt. De verkoop der producten van den grond geschiedt in Europa; de arbeid ten behoeve der bebouwing wordt echter in Indië betaald, hetgeen wederom ten bate van den inlander strekt. De algemeene welvaart moet op deze wijze toenemen.

Naar onze overtuiging is daarom, naast den aanleg van irrigatiewerken, de bouw van spoorwegen op groote schaal in Indië, het eenige middel tot het afwenden van een dreigend sociaal gevaar in onze koloniën.

Wij zullen later trachten aan te toonen op welke wijze de spoorwegbouw in Indië eene groote vlucht kan nemen, zonder eenige financieele hulp van den Staat te behoeven, of beter zonder beroep op de schatkist. Vooraf meenen wij te moeten onderzoeken of werkelijk spoorwegen zulk een krachtig middel tot opheffing van de welvaart in eenige landstreek zijn, gelijk wij dit hiervoren voorstelden.

Vooreerst wijzen wij op het geleidelijk stijgen der inkomsten van de bestaande spoorwegen op Java.

De spoorweg Semarang—Vorstenlanden had in het tweede jaar van haar bestaan een opbrengst van f 1 780 527.—; door

uitbreiding van het vervoer, als een gevolg der ontwikkeling van de landstreek, welke de spoorweg bedient, klommen deze ontvangsten binnen zeven jaren tot f 3 097 334.—.

De spoorweg Batavia—Buitenzorg ontving in het tweede jaar van exploitatie f 458 670.—, doch zeven jaren later reeds f 703 210.—.

De Java-Spoorweg verloor in 1889 op de Exploitatie een bedrag van f 6 757.—, doch had einde 1893 een voordeelig saldo van f 16 036.—.

Omtrent de andere spoorwegen op Java kunnen de cijfers niet met juistheid vermeld worden, alle wijzen echter op eene belangrijke toeneming van vervoer.

De welvaart in de streken, waar spoorwegen gebouwd zijn, is blijkens deze cijfers niet afgenomen. De algemeene welvaart op Java daarentegen wel. Hieruit volgt, dat in die streken, waar geen spoorwegen zijn, de welvaart in hooge mate is achteruitgegaan.

HOOFDSTUK II.

De stelling, dat spoorwegen de welvaart steunen of vermeerderen, wordt ook in andere landen bevestigd. Wij dwepen niet met Engelsch-Indië, doch moeten erkennen, dat de Regeering van die koloniën, reeds jaren geleden, met ruimen blik het economisch nut van spoorwegen heeft ingezien.

Het spoorwegnet in Britsch-Indië is gedurende een tijdsverloop van twintig jaren meer dan verdrievoudigd, zoodat den 31^{sten} Maart 1893 18042 Eng. mijlen = 29030 K. M. spoorwegen in exploitatie waren. Hoe treurig is de tegenstelling in onze koloniën. Op het eiland Java, dat eene bevolking van 24 millioen zielen heeft, waren in 1892 slechts 1258 K. M. spoorlijnen in exploitatie.

Hierbij moet nog in aanmerking genomen worden, dat in Engelsch-Indië meer bevaarbare rivieren worden aangetroffen dan op Java.

De heilzame gevolgen van den spoorwegbouw en van den aanleg van bevoeiingswerken in Britsch-Indië blijken uit de cijfers der handelsbeweging.

De invoer tot verbruik en de uitvoer uit het vrije verkeer, geeft voor Britsch-Indië de volgende bedragen aan:

in 1871/72	996	millioen	Rupies
in 1891/92	1740	»	»

Een vooruitgang dus van 75 perc., en dat wel ondanks de zoo noodlottige zilvercrisis.

Zou nu eene gewaagde veronderstelling gemaakt worden, als men op grond dezer cijfers aanneemt, dat het nationaal vermogen, of beter de welvaart in Britsch-Indië, in nagenoeg gelijke mate is vooruitgegaan? Is het onbillijk, wanneer tot de Nederlandsche Regeering het verwijt gericht wordt, dat Zij zich overgegeven heeft aan een onverantwoordelijk »laisser-allen»? Is zij niet aansprakelijk voor het gepleegde verzuim?

Mag nu met zulke cijfers voor oogen het groote nut der spoorwegen in gewesten als Indië ontkend of betwijfeld worden? De Nederlandsche Regeering heeft veel goed te maken, om dit verzuim, dat over tal van jaren loopt, te herstellen. De achteruitgang van de welvaart in Indië moet voor een groot deel een gevolg zijn van dat verzuim.

Wij zullen door een overzicht trachten duidelijk te maken hetgeen de Nederlandsche Regeering in de laatste jaren verricht of beter nagelaten heeft, om den spoorwegbouw in Indië te bevorderen. Alvorens daartoe over te gaan, meenen wij echter het spoorwegnet in Britsch-Indië meer gedetailleerd te moeten behandelen, nu wij later in onze conclusiën de in die koloniën toegepaste beginselen bij spoorwegbouw als leidraad zullen nemen.

Het financieele jaar in Britsch-Indië wordt gerekend met den 1^{sten} April van elk jaar te beginnen; de opgaven, waarover beschikt kon worden, bepalen zich daarom tot 1 April 1893.

Uit het verslag van den Directeur-Generaal der spoorwegen in Vóór-Indië over 1892/93 blijkt, dat alleen in het laatste boekjaar 478 Eng. Mijlen = 770 K. M. spoorweg opnieuw voor het verkeer geopend werden, dat is dus veel meer dan de helft van het totaal van alle spoorwegen, die tot heden op Java gebouwd zijn.

Op 31 Maart 1893 waren 18042 Eng. Mijlen = 29030 K. M. in exploitatie.

De spoorwijdte van 10346 Eng. Mijlen = 16647 K. M. was

5' 6" = 1.677 M.; 7451 Eng. Mijlen = 11989 K. M. spoorlijnen hadden eene gauge van $3' 3\frac{3}{8}" = 1$ M., terwijl 245 Eng. Mijlen = 394 K. M. met slechts 2' à 2' 6" of 0.610 M. à 0.762 M. spoorwijdte waren gebouwd; laatstgenoemde lijnen kunnen meer als stoomtramwegen dan als gewone spoorwegen beschouwd worden; hare lengte is echter onbeduidend.

Voor een groot deel behooren de spoorwegen in Indië aan den Staat. Deze heeft voor zijne rekening 13494 Eng. Mijlen = 21711 K. M. gebouwd of doen bouwen; de exploitatie is echter meerendeels aan particuliere maatschappijen opgedragen. De Staat exploiteert zelf slechts 4868 Eng. mijlen = 7832 K. M., en dit zijn nog in hoofdzaak militaire lijnen.

De particuliere spoorwegen bestaan uit gegarandeerde en gesubsidieerde lijnen; uit spoorwegen, die aan Inlandsche Staten toebehooren, doch door particuliere maatschappijen worden geëxploiteerd; uit lijnen, welke door Inlandsche Staten zijn betaald, doch die door ambtenaren worden geëxploiteerd (State Railway Agency); uit spoorwegen, die aan Inlandsche Staten behooren, die deze zelve exploiteeren, en ten laatste uit zoogenaamde buitenlandsche lijnen of »foreign lines», welke over de Fransche en Portugeesche bezittingen in Vóór-Indië loopen.

Een geheel andere toestand dus dan in onze koloniën. Engeland heeft ingezien, dat de Regeering zich naar de eischen van de geldmarkt moet schikken. De Nederlandsche Regeering heeft gemeend de geldmarkt te kunnen dwingen, en deze betweterij is oorzaak, dat ons Indië nagenoeg geen particuliere spoorwegen bezit, waardoor het eenige middel, om den achteruitgang der welvaart te voorkomen, te loor ging.

De spoorwegen in Britsch-Indië worden verdeeld als volgt:

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Staatslijnen door particulieren geëxploiteerd	11073;	12005;	12996;	13524;	13879 K.M.
Staatslijnen door den Staat geëxploiteerd	7331;	7440;	7530;	7564;	7833 "
Particuliere lijnen met rentegarantie aangelegd	4162;	4164;	4166;	4164;	4163 "
Particuliere lijnen met andere Staatshulp aangelegd	351;	351;	613;	611;	641 "
Spoorwegen aan Inlandsche Staten toebehoorende, doch door particulieren geëxploiteerd . .	761;	761;	867;	954;	954 "
Als boven, doch door Staatsambtenaren geëxploiteerd . .	26;	199;	199;	199;	199 "
Als boven, doch door de Inlandsche Staten geëxploiteerd . .	727;	879;	880;	1149;	1266 "
Vreemde lijnen	95;	95;	95;	95;	95 "
Totaal	24526;	25894;	27346;	28260;	29030 K.M.

De Inlandsche Staten breiden hun spoorwegnet voortdurend uit. In hoofdzaak geven zij echter de voorkeur aan eigen exploitatie. In vijf jaren tijd steeg, zooals de voorgaande cijfers aangeven, deze categorie van 452 tot 787 Eng. mijlen of van 727 K.M. tot 1266 K.M.

De geldelijke resultaten der verschillende spoorwegen zijn slechts tot 31 Maart 1892 bekend. De uitgaven en ontvangsten waren in de laatste drie jaren als volgt:

Het aantal Kilometers, dat bij het einde van het jaar in exploitatie was	1890. 26 214;	1891. 27 808;	1892. 28 589;
Kapitaal, dat voor den bouw enz. besteed is.	2 136 704 200;	2 210 641 920;	2 271 295 410 Rupies.
Gemiddelde kosten per Kilometer	81 510;	79 497;	79 446 "
Gemiddelde lengte spoorlijn in exploitatie	26 109;	27 414;	28 442 K.M.
Bruto-ontvangsten	206 698 820;	240 402 790;	232 292 810 Rupies.
Exploitatiekosten	103 109 130;	113 038 470;	109 000 060 "
Netto winst	103 589 090;	127 364 320;	123 292 750 "
Percentage van de netto winst ten opzichte van aanlegkapitaal	4.85°/o	5.76°/o	5.42°/o

De exploitatiekosten waren steeds dalende, en wel in 1890 49.80% van de bruto-ontvangsten, het volgende jaar 47.02% en in 1892 slechts 46.92%.

Niettegenstaande de aanlegkosten in Britsch-Indië, bij vergelijking met die van de spoorwegen op Java, dus zeer hoog waren, bedragen de netto-ontvangsten in de laatste jaren gemiddeld ruim 5% van de gelden, welke voor den bouw van den spoorweg noodig geweest waren.

De financiële resultaten van den spoorwegbouw zouden voor de Britsch-Indische Regeering eene directe bron van inkomsten geweest zijn, wanneer zij onder dezelfde gunstige voorwaarden verkeerd had, als de particulieren. Dit is evenwel niet het geval. De Regeering verliest bij de spoorweg-exploitatie. De oorzaak hiervan ligt evenwel aan redenen, welke voor een groot deel daarbuiten liggen. De zilvercrisis in Britsch-Indië heeft haar bij de spoorweg-exploitatie een direct verlies van 17 100 000 Rupies doen lijden. De Regeering ontvangt de opbrengst in rupies; zij moet de interest van het voor den bouw geleende en van het gegarandeerde kapitaal in goud betalen. Van het bovenstaande verlies komen echter 6 120 000 Rupies ten laste der spoorwegen, die uitsluitend voor strategische doeleinden werden gebouwd. Deze lijnen werden aangelegd, ofschoon men te voren reeds wist, dat zij nimmer financieel renderend zouden wezen.

De overige spoorwegen van den Staat, welke in het belang van land en volk, of beter ten bate van handel en nijverheid zijn gebouwd, dekten alle uitgaven meer dan ten volle, ook wanneer men bij die uitgaven de interest van het kapitaal voegt.

Bij de berekening van het verlies, dat de Regeering in Britsch-Indië lijdt, ten gevolge van de waardevermindering van het zilver, dient bovendien in aanmerking genomen te worden, dat bij de rentebecijfering eene som van 3 550 000 Rupies in rekening is gebracht ten bate van de reservefondsen

voor den East Indian en van eenige andere spoorwegen, zoo-
dat het zuiver tekort, dat uit de zilvercrisis voortvloeit, voor-
zooverre dit de spoorwegexploitatie betreft, voor de Britsch-
Indische Regeering op 7 530 000 Rupies kan gesteld worden.

De conclusie, welke uit den spoorwegbouw in Britsch-Indië
kan getrokken worden, is, dat deze communicatiemiddelen,
wanneer zij voor commercieële doeleinden zijn aangelegd, zoo-
wel voor den particulier als voor den Staat, eene uitmunten-
de geldbelegging zijn.

Ook in onze koloniën wordt deze stelling bevestigd. Bij alle
spoorwegen, welke in Indië gebouwd zijn, overtreffen de
inkomsten verre de uitgaven. Vele verkeerren in bloeienden
toestand; zij zouden, indien het aanlegkapitaal door de par-
ticuliere Maatschappijen onder garantie van den Staat was
bijeengebracht, aan Deze eene belangrijke bijdrage voor 's lands
schatkist geleverd hebben.

Het onwaarschijnlijke geval zelfs aannemende, dat de spoor-
wegbouw in Indië niet direct rendeerend was geweest, dan
zou deze nog op indirecte wijze aan den Staat belangrijke
inkomsten verschaft hebben. Een groot aantal ondernemingen
hebben aan den spoorwegbouw haar ontstaan te danken; be-
langrijke geldelijke bedragen heeft de spoorwegbouw onder
de bevolking gebracht, en voorzeker heeft de fiscus daarvan
een deel tot zich zien vloeien.

Wij zijn dan ook overtuigd, dat de begrooting van Nederl.-
Indië veel minder zorgen dan thans zou opleveren, indien de
Nederlandsche Regeering het nut van spoorwegen tijdig had
ingezien, en rekening had gehouden met hetgeen in andere
koloniën navolgenswaardig is.

HOOFDSTUK III.

Wij zullen thans nagaan welke gedragslijn de Nederlandsche Regeering in de laatste jaren ten opzichte van den spoorwegbouw in Indië gevolgd heeft.

Vooreerst wijzen wij op het besluit, waarbij het smalspoor voor Indië werd vastgesteld. Deze beslissing is onherroepelijk, en zal gedurende eene eeuw ten nadeele van Indië strekken.

Voorzeker heeft eene kleinere spoorwijdte boven eene grootere het voordeel, dat in bergterreinen een korter tracé kan gekozen worden, doch dit voordeel is in Indië nagenoeg algemeen uit het oog verloren. Aan de aarden baan zijn bovendien dergelijke afmetingen gegeven, dat zij voor breedspoor eveneens geschikt is. De besparing in uitgaven door gebruikmaking van smalspoor is daarom luttel geworden.

Het smalspoor beperkt het maximum der snelheid tot verre beneden dat van breedspoor. Het vermogen van een spoorweg, die met smalspoor is aangelegd, zal aanzienlijk minder zijn dan dat van eene lijn met grooter gauge.

Men heeft in Indië niet voorzien, dat het spoorwegvervoer eene hooge vlucht zou nemen, en bij de vaststelling van het smalspoor niet gedacht aan doorgaande lijnen, die eene groote lengte kunnen verkrijgen.

Het besluit, waarbij de spoorwijdte in Indië op 1.067 M is vastgesteld, zal na verloop van tijd belemmerend op de ex-

exploitatie werken, en den kostbaren aanleg van dubbel spoor bespoedigen; reeds thans doet zich dit resultaat bij een deel der Oosterlijnen gevoelen. (Begrooting 1894 bladz. 41.)

De spoorwegen, welke door den Staat zijn gebouwd, leveren alle redenen tot tevredenheid. Ingenieurs als wijlen de Heeren MAARSCHALK en DERX mogen niet vergeten worden; op den Hoofdingenieur YZERMAN mag Nederlandsch Indië met voldoening wijzen. Het zijn allen ambtenaren, die energie aan ijver en bekwaamheden paarden, en aan wie Indië veel verschuldigd is.

De Staats-aanleg heeft echter steeds op beperkte schaal plaats gehad. Op het zoo uitgestrekte eiland Java waren einde 1892 niet meer dan 915 K.M. lengte Staatsspoorweg in exploitatie.

Indien de Nederlandsche Regeering den bouw van particuliere lijnen had bevorderd, dan zou daardoor te gemoet gekomen zijn aan de mindere voortvarendheid, welke de Regeering (niet de ingenieurs) betracht heeft, om den Staats-aanleg uit te breiden. Gaarne nemen wij aan, dat de Nederlandsche Regeering met de beste bedoelingen bezielde was, doch het blijkt uit hare handelingen, dat zij het nut van spoorwegen niet inzag, en den spoorwegbouw gedurende jaren heeft tegengehouden. Wij zullen dit nader aantonen.

Den bouw van de lijnen der Nederl. Indische Spoorweg-Maatschappij kunnen wij buiten beschouwing laten, daar de oprichting dezer vennootschap reeds dertig jaren geleden plaats had. Wij teekenen slechts aan, dat deze Maatschappij eene lengte van 261 K.M. spoorweg exploiteert, waarvan 205 K.M. met breedspoor zijn aangelegd. Door den Staat is gedurende den aanleg financieele steun aan de Maatschappij verleend; de vennootschap verkeert echter in zulk een bloeienden toestand, dat de voorgeschoten gelden geleidelijk worden terugbetaald.

De ontwikkeling van de Vorstenlanden is geheel aan dezen

spoorweg te danken. Sedert den aanvang der exploitatie zijn deze gewesten op landbouw- en industrieel gebied eene geheel andere phase ingetreden. Bij eene vergelijking van deze streken in hun tegenwoordigen toestand met dien, waarin zij vóór den aanleg van bovengenoemden spoorweg verkeerden, zal men tot de erkenenis moeten komen van het groote nut op economisch gebied van spoorwegbouw. Op de politieke betekenis van dezen spoorweg, en op de kracht, welke aan de meerdere welvaart ontleend wordt tot het bewaren van de rust en orde in de Vorstenlanden, meenen wij niet te behoeven wijzen.

Het vereischt geen betoog, dat de Staat voor een deel de vruchten plukt van den invloed, welken deze spoorweg op den landbouw en de industrie in Djocjocarta en Solo heeft uitgeoefend.

Sedert 1863, zijnde het jaar, waarin de Nederl. Indische Spoorweg-Maatschappij werd opgericht, tot heden, dat is gedurende de laatste dertig jaren, zijn op Java geen particuliere spoorwegen gebouwd, met uitzondering van twee kleine lijnen, die te zamen slechts 81 K. M. lang zijn.

In de schitterende resultaten van de lijnen der Nederl. Indische Spoorweg-Maatschappij lag voorzeker een voldoende prikkel om het Europeesch kapitaal voor spoorwegbouw in Indië aan te wenden. Concessiën voor spoorwegaanleg werden, zooals wij later zullen aantoonen, op groote schaal gevraagd, doch de Regeering, en Deze uitsluitend, maakte door Haar wikken en wegen en het ontwerpen van plannen, die nimmer tot uitvoering kwamen, elken particulieren spoorwegbouw eerst onmogelijk, en decreteerde daarna eenvoudig, dat geene particuliere spoorwegen zouden worden gebouwd.

In de jaarverslagen der spoorwegen wordt nu en dan eene veelzeggende klacht over de geringe voortvarendheid der Regeering geuit. In dat der Bataviasche Ooster-Spoorwegmaatschappij lezen wij o. a.: »Het wordt eentonig om ook nu weder te moeten verklaren, dat, in zake de verlenging van

»onzen spoorweg naar Cheribon, in 1892 niet de minste voor-
 »uitgang is gekomen. Een den 9^{den} Juli 1892 tot den heer
 »Minister van Koloniën over dit onderwerp gericht schrijven
 »bleef nog zonder antwoord."

»Het is reeds vier jaren geleden, dat deze zaak ter hand
 »genomen werd, doch tot heden zijn de inzichten der Regee-
 »ring omtrent den steun, welken zij zou verleen en bij de uit-
 »breiding van het spoorwegnet op Java nog niet bekend,
 zelfs enz. enz."

In het verslag over 1893 zegt de Directie van deze Maat-
 schappij, omtrent deze verlenging, het volgende: »Het in mijn
 »oog vrij eenvoudige probleem, schijnt in werkelijkheid jaren
 »lange overpeinzing, overweging en wisseling van gedachten
 »noodig te maken. Aan gemis aan belangstelling kan, na de
 »herhaalde verzekering van het tegendeel, niet gedacht wor-
 »den; maar het langdurig wikken en wegen heeft voor de be-
 »langhebbenden hetzelfde resultaat als gemis aan belangstel-
 »ling. Als betuigingen van het groote nut der uitbreiding van
 »verkeerswegen niet leidt tot vrij snelle afdoening van inge-
 »komen ernstige aanbiedingen, dan verliezen die betuigingen
 »veel van hare waarde. Wij zijn reeds meer dan vijf jaren met
 »het ministerie van koloniën in contact en weten op den hui-
 »digen dag nog niet, of onze plannen al dan niet geacht
 »worden in het algemeen belang te zijn. Moge het nu inge-
 »treden jaar getuige zijn van de oplossing van het gestelde
 »probleem."

De Regeering schijnt steeds te vergeten, dat een groot ka-
 pitaal niet ten allen tijde op de geldmarkt beschikbaar is, en
 dat bankiers zich niet voor geruimen tijd verbinden. De gun-
 stige oogenblikken voor het plaatsen van een kapitaal ten
 behoeve van spoorwegbouw gaan op deze wijze ongebruikt
 voorbij.

Wij zullen thans in het kort de verschillende frontveranderingen der Regeering gedurende de laatste jaren, en de gevolgen

van Haar dobberen tusschen verschillende stelsels aangeven.

In de Memorie van Toelichting bij de begrooting en in de Memorie van Beantwoording, dienstjaar 1887 pag. 8 en 30, gaf de toenmalige Minister van Koloniën, de Heer Mr. J. P. SPRENGER VAN EYK, te kennen, dat de Regeering een plan beraamde, en aan de Wetgevende Macht zou voorleggen tot verkoop of wel tot het geven in Exploitatie der Staatslijnen aan eene door particulieren op te richten Naamlooze Vennootschap.

Het spreekt van zelf, dat bankiers, in afwachting van de ontwikkeling der Regeeringsplannen, ongenegen waren om hun steun te verleen en aan concessionarissen van spoorwegbouw, waaraan staatshulp totaal ontbrak, te meer daar door den toenmaligen Minister van Koloniën, Mr. J. P. SPRENGER VAN EYK, werd verklaard:

»De regeling zal er dus op nederkomen, alsof de Staat in »vereiniging met particulieren spoorwegen aanlegt, in dier »voege, dat particulieren kapitaal verstrekken tegen vaste »rente, de Staat bouwt, en particulieren exploiteeren.»

De Regeering ging toenmaals dus nog iets verder, dan de Britsch-Indische spoorwegpolitiek aangeeft.

Met eene groote financieele inrichting werd door de Regeering in overleg getreden, om het denkbeeld van den Minister te verwezenlijken.

Het vooruitzicht, om voor Indische spoorwegen geld te kunnen verstrekken onder genot van rentegarantie of hulp door den Staat lag gedeeltelijk in de plannen van den Minister opgesloten.

Bij de begrooting van het dienstjaar 1888 werd door den Minister dan ook te kennen gegeven, dat het aanhangig onderzoek omtrent eene overdracht aan particulieren van de Exploitatie van Staatsspoorwegen op Java nog niet afgelopen was, en dat er nog overleg bestond tusschen de Indische Regeering en den Minister omtrent het verleen en van beperkte subsidiën voor een zeker aantal jaren tot het bedrag,

dat het Gouvernement kon rekenen te zullen besparen op de kosten van vervoer van Gouvernementsreizigers en goederen. Zelfs het denkbeeld om nog andere voordeelen toe te kennen bij aanleg van spoorwegen door particulieren werd door den Minister geenszins verworpen.

In de zitting van 28 November 1887 verzette het toenmalige Kamerlid Mr. L. W. C. KEUCHENIUS zich tegen afstand van de Staatslijnen aan particulieren. Met spanning werd daarom afgewacht, om de beginselen te vernemen welke deze staatsman omtrent spoorwegpolitiek in Indië zou voorstaan, toen hij in April 1888 als Minister van Koloniën optrad.

Dit bleek weldra in het Koloniaal Verslag van 1889 pag. 154, waarin de Minister mededeelt, dat het denkbeeld in overweging genomen was, om algemeene bepalingen op het verleen van rentegarantie aan particuliere spoorwegen in het leven te roepen.

Deze mededeeling werd versterkt door de verklaring van den Minister KEUCHENIUS in de zitting van de Tweede Kamer der Staten-Generaal 30 November 1888, luidende als volgt: »Dat neemt evenwel niet weg, dat ik reeds terstond bij mijn optreden — dus April 1888 — het denkbeeld in overweging genomen heb, of niet door het beschikbaar stellen van eene aanzienlijke som voor het verleen van rentegarantie ten behoeve van groote werken, in de behoefte van Indië zou kunnen voorzien worden. Ik heb het voornemen dan ook om daartoe te eeniger tijd met een wetsontwerp bij de Kamer te komen.»

Wij wezen er hiervoren op, dat de plannen van den Minister SPRENGER VAN EYK de geldmarkt voor particulieren spoorwegbouw sloot; dit was niet minder het geval toen de vooruitzichten op goedkoop geld, die de Minister KEUCHENIUS opende, bekend werden. De bankiers moesten in hunne afwachtende houding blijven volharden, nu beide Ministers de hoop hadden opgewekt, dat spoedig de particuliere spoor-

wegbouw op groote schaal met Staatshulp zou kunnen worden aangevangen.

Het optreden van Mr. *Æ. Baron MACKAY* als Minister van Koloniën op 24 Februari 1890 verlevendigde deze hoopvolle verwachting. In het Koloniaal Verslag van 1890 lezen wij: »Het voornemen bestaat thans, — en een daartoe strekkend »wetsontwerp wordt in gereedheid gebracht, — om aan de »uitgifte van concessie voor den aanleg en de exploitatie van »een viertal hoogst gewenschte spoorwegen (gewone en secundaire), waarvoor zonder geldelijken waarborg van Staatswege »het benoodigde kapitaal gebleken is niet bijeengebracht te »kunnen worden, gedurende een zeker (niet te beperkt) aantal »jaren rentegarantie te verbinden."

Het bovenbedoelde wetsontwerp werd door den Minister in overleg met zijn ambtgenoot van Financiën gemaakt, de Koningin-Regentes verleende er Hare goedkeuring aan, de Raad van State ontving het ter behandeling; de hoop werd daarom gekoesterd, dat weldra de spoorwegbouw in Indië eene groote vlucht zou nemen.

Indien deze verwachting ware vervuld geworden, zou de anti-revolutionaire partij zich eene eerezuil in Indië hebben opgericht. Voor onze koloniën zou een nieuw tijdperk van bloei en toeneming van welvaart aangebroken zijn.

Alvorens het wetsontwerp de Staten-Generaal bereikte, trad de Minister *MACKAY* af. Den 21^{sten} Augustus 1891 werd de Heer Mr. W. K. Baron *VAN DEDEM* tot Minister van Koloniën benoemd.

Gedurende ruim zeven jaar, dat is van 27 Februari 1884 tot 21 Augustus 1891, was, als een gevolg der plannen van de Regeering, welke nimmer tot uitvoering kwamen, de geldmarkt voor den particulieren spoorwegbouw in Indië gesloten gebleven. Spoedig zou blijken, dat deze spoorwegaanleg door de Regeerings-maatregelen geheel onmogelijk zou worden gemaakt.

De Heer Mr. W. K. Baron *VAN DEDEM* bleek omtrent den

spoorwegbouw in Indië geheel van meening met zijn ambtsvoorgangers te verschillen. Wij treden met dien departementchef eene periode van Regeeringsbeleid in, die, wat de spoorwegpolitiek betreft, de meeste verrassingen aanbiedt, en van denkbeelden getuigt, welke nimmer door eenigen technicus of door eenige Regeering tevoren zijn gehuldigd. Die denkbeelden hebben uitsluitend het voorrecht van oorspronkelijkheid; zij komen ons overigens voor onuitvoerbaar te zijn, en eene ramp voor onze koloniën te wezen.

In het koloniaal verslag van 1891 gaf Mr. W. K. Baron VAN DEDEM te kennen, dat rente-garantie aan de Regeering niet aanbevelingswaardig voorkwam. »Het werd zeer twijfelachtig geoordeeld of wel prijs moest worden gesteld op den aanleg van spoorwegen tusschen Krawang en Semarang en door het Serajoedal, daar het zeer aanneemlijk voorkwam, dat daar kon worden volstaan met tramwegen, die zonder eenigen steun van de Regeering zouden zijn aan te leggen.»

De landstreek gelegen tusschen Semarang en Krawang is nagenoeg tweemaal sterker bevolkt dan Nederland; een groot aantal landbouwondernemingen wordt aldaar aangetroffen. De afstand van Krawang tot Semarang is 405 K. M., dat is een afstand gelijk aan dien van Utrecht tot Wiesbaden.

De minister achtte dus in zulk eene nijvere landstreek een tramweg over een dergelijken afstand voldoende. Wij zullen nader ten overvloede door cijfers aantoonen, dat dit denkbeeld van den Heer VAN DEDEM technisch en economisch een misslag is, doch afgescheiden daarvan, zoo blijkt reeds uit eene oppervlakkige beschouwing van hetgeen door eene lengte van 405 K. M. verstaan wordt, dat deze minister zich geen rekenschap gegeven heeft van hetgeen door hem werd aanbevolen. Wij gelooven, dat een dergelijk vervoermiddel over zulk een afstand gebouwd een unicum mag genoemd worden. Nog meer oorspronkelijkheid zal men ontwaren in het Regle-

ment op de tramwegexploitatie, dat de Minister VAN DEDEM in het leven geroepen heeft; ook dit zullen wij nader behandelen, en thans voortgaan met het geven van een overzicht van de handelingen en mededeelingen van dezen Minister van Koloniën omtrent spoorwegbouw in Nederl. Indië.

In de Memorie van Antwoord, begrooting van Nederl. Indië over het dienstjaar 1892, pag. 14, lezen wij o. m. het volgende:

»De wenschelijkheid van een spoorweg van Semarang naar »Cheribon en van daar verder naar Krawang is volstrekt niet »aangetoond. Eene ernstige vraag is het, meent de onder- »geteekende (de Minister VAN DEDEM) of niet een tramweg, »de havenplaatsen Tegal en Pecalongan aandoende, doelma- »tiger is te achten."

Vooreerst deze zinsnede.

De wenschelijkheid van den spoorweg wordt aangetoond door de ontwikkeling van de landstreek, waar de suikercultuur, om niet van de koffie te spreken, eene groote vlucht genomen heeft, en nog voor uitbreiding vatbaar is, mits een spoorweg wordt gebouwd. De dichtheid der bevolking; de behoeften van deze; de bevordering van den Indischen landbouw; de uitgebreidheid der Gouvernements-boschen, welke thans niet te exploiteeren zijn; de behoefte aan verspreiding der bevolking over de gronden in de hooglanden, die in cultuur gebracht kunnen worden, zoodra de afvoer der producten mogelijk wordt; en eindelijk de uitgestrektheid van het terrein toonen niet alleen de wenschelijkheid van een spoorweg aan, doch stellen den bouw van dit communicatiemiddel als een eisch.

Het traject Semarang—Krawang is, zooals wij hiervoren deden opmerken, 405 K. M. lang, dat is een afstand gelijk aan dien van Utrecht tot Wiesbaden.

De Minister spreekt evenwel van de havenplaatsen Tegal en Pecalongan, en heeft zich daarom misschien voorgesteld om het bovenbedoelde traject in vier deelen te kunnen ver-

deelen, dat wil zeggen *a.* van Krawang naar Cheribon, *b.* van Cheribon naar Tegal, *c.* van Tegal naar Pecalongan en *d.* van Pecalongan naar Semarang. De lengte dezer deelen zou daardoor worden *a.* 161 K. M. (den Haag—Brussel), *b.* 82 K. M. (den Haag—Rozendaal), *c.* 70 K. M. (Rotterdam—Geldermalsen), *d.* 92 K. M. (Leeuwarden—Zwolle).

Deze afstanden zijn dus nog zeer belangrijk, en ongekend bij tramwegbouw.

Met nadruk doen wij echter opmerken, dat de Minister in de geciteerde zinsnede eene onjuiste voorstelling geeft omtrent de landstreek.

De Minister spreekt van de havenplaatsen Tegal en Pecalongan. Zulk eene qualificatie der gelegenheid tot afscheep, die deze plaatsen aanbieden, doet eene misvatting ontstaan, en juist die onjuiste voorstelling van den Minister beheerscht het geheele spoorwegplan van dien departementchef.

Met hetzelfde recht of nog met meer recht, kan men Scheveningen, Katwijk en dergelijke dorpen langs onze kust havenplaatsen noemen.

Vele eeuwen geleden was Katwijk eene plaats, waar de schepen uit het binnenland zee kozen; een groot aantal dergelijke punten van ons land zijn aan te wijzen, waar zeeschepen in vroegere jaren goederen en personen in- of ontscheepten; wie zou echter thans deze visschersdorpen havenplaatsen noemen?

Tegal en Pecalongan zijn technisch identiek met Scheveningen en Katwijk, zooals deze in den tegenwoordigen toestand verkeerden. De uitmonding van het ververschingskanaal te Scheveningen is eene getrouwe kopie van de zoogenoemde havens op eerstgenoemde plaatsen.

Met kracht van geld en arbeid tracht het Ned.-Indische Gouvernement in het strand te Tegal en te Pecalongan eene geul te onderhouden, die als zij in den idealen toestand verkeert, bij laag water drie voet diep is. De westelijke en ook

de oostelijke winden langs de kust doen evenwel herhaaldelijk de geul verdwijnen, zoodat over een groot deel van het jaar de communicatie met de reede gestremd is.

Het is waar, dat de ondernemingen te Tegal en Pecalongan hare producten uit die kustplaatsen afvoeren; zij doen of deden dit zelfs nog op andere dergelijke punten langs het strand (Oeloedjamie), doch uitsluitend omdat de noodzakelijkheid hen daartoe dwingt. Het zou voor vele eene financieele onmogelijkheid wezen, om met de tegenwoordige vervoermiddelen de goederen naar Cheribon of Semarang te transporteerén. Al moge het daarom waar zijn, dat de omstandigheden de ondernemers dwingen tot een afscheep te Tegal of te Pecalongan, zoo volgt hier niet uit, dat deze plaatsen dientengevolge havenplaatsen zijn, en dat in de toekomst een dergelijke toestand moet voortduren. Juist omdat deze primitieve wijze van afscheep in den tegenwoordigen tijd een beletsel is voor de ontwikkeling der landstreek, juist op die gronden is een tramweg in die gewesten veroordeeld, en wordt de spoorwegbouw noodzakelijk.

Uitsluitend Cheribon en Semarang kunnen als havenplaatsen in Midden-Java genoemd worden. Het gebruik van Tegal en Pecalongan als afscheepplaatsen is uitsluitend het gevolg van den middeleeuwschen toestand, die thans nog in die landstreek wordt aangetroffen. De Minister heeft daarenboven, door de onjuiste voorstelling van het verkeerswezen in die gewesten, de Regeering verplicht tot het voortzetten van de aanzienlijke uitgaven, welke jaarlijks het openhouden der hierboven bedoelde vaargeulen vorderen, dat is van een arbeid, die gelijk te stellen is met het vullen van het vat der Danaïden.

Het komt ons voor, dat de Heer Baron VAN DEDEM conclusiën en stellingen gemaakt heeft zonder deze te argumenteeren, en daarom eene dwaling heeft kunnen doen ontstaan, waarvan de gevolgen niet te overzien zijn, en die tot in de verre toekomst de ontwikkeling van eene landstreek zal belemmeren.

Indien de Minister zich een duidelijker en juister beeld had gevormd van de middelen van vervoer en afscheep in de gewesten, welke gelegen zijn tusschen Krawang en Semarang, en nagegaan had, dat deze landstreek meer dan vier millioen zielen telt, en dat het totaal van den rijst-, den koffie- en den suikeroogst op ruim een millioen tonnen kan geschat worden, dan zou, meenen wij, deze departementchef nimmer de wenschelijkheid van een spoorweg betwijfeld hebben, en aan een tramweg van 405 K.M. lengte gedacht hebben.

De dwaling van den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM schrijven wij daarom in hoofdzaak toe aan een idée fixe, en deze dwaling zou door eene studie der zaak, dat is door cijfers, welke binnen het bereik van een ieder liggen, onmiddellijk opgeheven zijn. Uit eene nadere beschouwing van de volgende zinsnede, voorkomende op bladz. 14 van de begrooting van Ned. Indië voor het dienstjaar 1892 zal dit nog meer blijken.

»Van groote beteekenis acht de ondergeteekende (wederom »de Minister VAN DEDEM), met het oog op het groote verschil in kosten van aanleg en exploitatie, bij het ontwerpen »van voormeld plan, de vraag, waar met den aanleg en met »de exploitatie als stoomtramweg volstaan zal kunnen worden. »Dat, waar het vervoer zekere grenzen niet te boven gaat, »stoomtramwegen uitstekend daarin kunnen voorzien, en tevens goede resultaten aan particuliere ondernemers afwerpen, »heeft dit verkeersmiddel tusschen Semarang en Joana geleerd.»

In het slot dezer zinsnede ligt vermoedelijk de bron van de misvattingen van den Minister. Deze misvattingen hadden echter voorkomen kunnen worden, nu zijn ambtgenoot van Binnenlandsche Zaken, de Minister TAK VAN POORTVLIET, die tot zijn optreden in de Regeering, President-Commissaris van de Semarang—Joana Tramweg-Maatschappij is geweest, en die deze functiën thans wederom vervult, volledige inlichtingen omtrent dezen tramweg had kunnen geven.

De tramweg Semarang—Joana verkeert in een bijzonder ge-

val. Hij loopt door een vlak terrein: groote rivierovergangen komen niet voor. Het tracé van den postweg leverde daarom geen bezwaren op. De aanleg vorderde uit dien hoofde een minimum uitgaaf.

In de stad Semarang heeft de tramweg een belangrijk personenvervoer; hij draagt aldaar geheel het zuivere karakter van een tramweg.

De lijn ontvangt de goederen in hoofdzaak aan haar terminus, dat is nabij Joana. Over eene lengte van bijna 50 K.M. (de geheele lijn is 87.6 K.M.) doorsnijdt de tramweg eene weinig bevolkte landstreek (Demak) van geringe productiviteit. Het gevolg hiervan is, dat de lijn betrekkelijk kleine hoeveelheden goederen transporteert, doch over de maximum-afstanden, zoodat zij goede inkomsten heeft.

Dit vervoermiddel kan onder deze zeldzaam gunstige en exceptioneele omstandigheden aan de eischen van het verkeer voldoen, doch spoedig zou het blijken, dat een tramweg in die landstreek tekort schoot, wanneer de afdeeling Demak in grootere welvaart kon geraken, en de bevolking aldaar tot een normaal peil aangroeide. Dubbel spoor kan over een postweg in de meeste gevallen niet gelegd worden; een groot aantal wisselplaatsen zou daarom bij eene sterke vermeerdering van het vervoer noodig worden, waardoor de snelheid nog meer gedrukt zou worden, en het transportvermogen slechts matig zou toenemen.

Naar onze meening wordt daarom door de Regeering, waar zij den stoomtramweg Semarang—Joana als voorbeeld kiest, eene uitzondering als regel aangenomen.

De Minister zegt, dat de kosten van den bouw en de exploitatie van een tramweg en van een spoorweg zeer verschillen. Deze meening is juist, wanneer de tramweg het zuivere karakter van een dergelijk vervoermiddel behoudt. In geenendeel is dit laatste echter de bedoeling van den Minister geweest, zooals nader bij de beoordeeling van het nieuwe tram-

weg-reglement zal blijken. Men moet echter steeds in het oog houden, dat de kosten van aanleg van een tram- of spoorweg beheerscht worden 1° door de spoorwijdte, 2° door het tracé, 3° door de snelheid, 4° door het reglement.

De spoorwijdte van de tramwegen en die der spoorwegen in Indië is gelijk (1.067 M.); bij het aannemen van eene gelijke snelheid zullen daarom de kosten van de baan niet veel verschillen.

Het tracé van den tramweg zal, indien daardoor wêrkelijk de zoogenoemde »kleinbahnen" bedoeld wordt, in den regel over den postweg loopen. De Minister heeft blijkbaar een dergelijk tracé voor oogen, nu hij Semarang—Joana als voorbeeld stelt. De postweg is op de Noordkust van Java in hoofdzaak langs of nabij de kust aangelegd, en loopt zooveel mogelijk in vlak terrein; dit neemt evenwel niet weg, dat op enkele gedeelten steile hellingen voorkomen. De rivierovergangen zijn het menigvuldigst en het grootst in lengte langs de kust, doch tevens het eenvoudigst in constructie.

Het tracé van een spoorweg wordt daarentegen gekozen onafhankelijk van den postweg, en geheel in verband met de eischen van de exploitatie en die van het vervoer.

De postwegen zijn getraceerd in het begin dezer eeuw op last van den Gouverneur-Generaal DAENDELS. Geen technicus heeft de Inlandsche bouwmeesters voorgelicht. De vraag was voor hen om met de minste moeite een verbindingsweg te maken. Economische belangen traden op den achtergrond. De aanleg langs de kust is hiervan het gevolg geweest, eveneens is daardoor te verklaren, welke de reden is, dat de bevolking en de ondernemingen zich niet langs de postwegen hebben samengedrongen.

Indien eenig product is afgevoerd tot den postweg, dan is de grootste arbeid verricht, en levert het bereiken van de naaste afscheepplaats geen groot bezwaar meer op. Eene dichtbevolkte landstreek met koffie- en suikercultuur, zooals Cheribon, Tegal, Pecalongan en Semarang dit zijn, wordt

daarom uitsluitend gebaat door een spoorweg langs den voet van het hoogland gebouwd, en niet door een tramweg over den postweg, welke in de nabijheid der kust is aangelegd.

De aanleg van een tramweg kan nu misschien goedkoper zijn dan die van een spoorweg, doch dit verschil in kosten vervalt nagenoeg geheel, zoodra voor den tramweg een tracé buiten den postweg gekozen wordt.

De aarden baan stelt bij een tracé buiten den postweg, zooals wij hiervoren deden opmerken, voor beide verkeersmiddelen nagenoeg dezelfde eischen. De rivierovergangen zijn geheel identiek, vooral nu de Minister als eisch aan de tramwegen stelt, dat zij moeten gebouwd worden met het oog op de mogelijkheid, dat zij zoo noodig later in spoorwegen kunnen worden omgezet. De onteigening bij spoorweg- en tramwegbouw zal òf gelijk, òf voor den laatste hooger zijn.

Uitsluitend de bouw van stationsgebouwen, afsluitingen enz. zal daarom bij tramwegen, zooals de Minister deze bedoelt, eenige besparing in vergelijking met spoorwegen opleveren, doch hierbij heeft de snelheid eene beslissende stem. Indien, zooals de Minister dit in het Reglement (Zie Staatsblad 1893 N°. 191) heeft toegestaan, de snelheid op de tramwegen een maximum van 40 K. M. mag bereiken, dan worden afsluitingen noodig, en zullen omtrent de bochten en hellingen, welke in het tracé veroorloofd zijn, dezelfde technische regels als bij de spoorwegen gevolgd moeten worden; in dat geval vervallen dus nagenoeg alle besparingen, die de Minister in het vooruitzicht stelde.

Wij weerspreken op genoemde gronden beslist de meening van den Minister, dat de aanleg van tramwegen volgens zijn systeem zooveel goedkoper is dan die van spoorwegen.

Wat het verschil in exploitatiekosten betreft, doen wij opmerken, dat deze uitgaven geheel afhangen van het Reglement, dat eenige Regeering gelieft vast te stellen. Indien, zooals de Minister VAN DEDEM dit bevolen heeft, tramwegen,

welke met 40 K. M. snelheid mogen loopen, ontheven worden van vele der bezwarende bepalingen, welke de spoorwegen drukken, die slechts 30 K. M. snelheid maximum mogen bereiken (Ind. Staatsblad 1886 N^o. 67), dan is het uit den aard der zaak mogelijk, een goedkooper exploitatie voor dergelijke tramwegen in het leven te roepen.

Omtrent de groote beteekenis van het verschil in exploitatiekosten van spoor- en tramwegen, waarop de Minister met zulk een nadruk wijst, kunnen wij in verband met het voorgaande uitsluitend als onze meening zeggen, dat dit verschil werkelijk groot kan zijn, indien, zooals de Minister VAN DEDEM dit voorgesteld heeft, de Indische Regeering reglementen maakt, die gelijk wij nader zullen trachten aan te toonen, naar onze meening, technisch onhoudbaar zijn, en die overigens van de grootste inconsequentie getuigen.

Het tweede deel der zinsnede uit de Begrooting van Nederl. Indië voor 1892, waar de Minister zegt, dat, »waar het vervoer zekere grenzen niet te boven gaat, stoomtramwegen uitstekend daarin kunnen voorzien,» is in abstracto genomen, en in sommige omstandigheden eene onbetwistbare waarheid. Het is echter de vraag of het veronderstelde geval op de door den Minister bedoelde lijn Semarang—Krawang toepaselijk is. Dit meenen wij te moeten betwijfelen.

Voorzeker zal een tramweg langs de kust gelegd, welke als vervoermiddel dus slechts ten halve aan de behoefte van de landstreek voldoet, en slechts van ééne zijde kan gevoed worden, veel minder trafiek verkrijgen dan een spoorweg in de nabijheid van het hoogland; ook kan bij zulk een tramweg van geen doorlopend verkeer sprake zijn, en wordt hij ook op dien grond in de hoeveelheid van vervoer beperkt, zelfs is het mogelijk dat, als een dergelijk verkeersmiddel in eene landstreek, met vier millioen inwoners wordt gebouwd, het vervoer zekere grenzen niet te boven gaat, het is echter de

vraag waar deze grens gelegen is, en of zij niet de capaciteit van een tramweg overschrijdt.

Vermoedelijk is het wederom de lijn Semarang—Joana, welke den Minister tot de hierover bedoelde meening gebracht heeft. Het is waar, dat op dit traject het vervoer gedurende de laatste jaren niet is toegenomen. Wij wezen er reeds op, dat deze tramweg onder exceptioneele omstandigheden verkeert. Eene gelijkstelling van de behoeften en omstandigheden, welke in andere gewesten worden aangetroffen, met die van de streek, welke door den tramweg Semarang—Joana bediend wordt, moest tot onjuiste gevolgtrekkingen leiden.

Beter ware het geweest, dat de Minister de geschiedenis der bestaande spoorwegen had nagegaan. Op bladz. 9 toonden wij door cijfers aan, hoe deze vervoermiddelen de landstreek, welke zij doorsnijden, tot ontwikkeling gebracht hebben, zoodat de inkomsten van het vervoer binnen zeven jaren tijds met 70% toenamen.

Het is niet te ramen tot welke mate van economische ontwikkeling de Residentiën Pecalongan, Tegal en Cheribon zouden stijgen, indien een spoorweg langs het hoogland en geen tramweg langs de kust, werd gebouwd. De kaart van het land toont duidelijk aan, dat nog groote uitgestrektheden grond door gemis aan communicatie-wegen braak liggen, en vele bosschen op ontginning wachten.

De Minister, die slechts het oog gevestigd heeft op den tramweg Semarang—Joana, zou voorzeker tot eene andere meening gekomen zijn, indien deze Departementchef het vervoer der spoorwegen onder cijfers gebracht had.

De tramweg Semarang—Joana met zijne zijtakken transporteert jaarlijks per K.M. slechts 550 ton goederen.

Stel hiertegenover de kleine spoorlijn Tegal—Balapoelang, die juist in de streek gelegen is, waar de Minister een tramweg voldoende acht, en die reeds 921 ton per K.M. vervoert

(in 1893 1146 ton per K.M.); of de spoorweg Batavia—Buitenzorg met een transport van 1994 ton per jaar K.M.; dan wel de spoorweg Semarang—Djocjocarta aan welken 1372 ton goederen per K.M. per jaar ter transport wordt aangeboden. Deze particuliere spoorwegen in Indië, zien gelijk die van den Staat, jaarlijks de quantiteit van vervoer stijgen.

In de begrooting van 1894 bladz. 41, waar de Minister het lijntje Tarik—Soerabaija verdedigt, wordt zelfs de vraag overwogen of op het baanvak van den Staatsspoorweg Soerabaija—Sidhoardjo nachtdienst zal worden ingevoerd, om aan het drukke verkeer het hoofd te kunnen bieden. De Minister verklaart, dat eene dergelijke uitbreiding van den dienst niet baten zou, zelfs al werd de nachtdienst tot Madioen uitgestrekt. Ook het leggen van dubbel spoor op de Staatslijn wordt overwogen, doch de voorkeur wordt gegeven aan den bouw van eene tweede lijn. In tegenstelling met deze feiten en verklaringen beweerde dezelfde Minister een jaar te voren, dat het vervoer in Midden-Java, binnen zekere grenzen zal beperkt blijven. Z.Ex. onthoudt zich daarbij echter van eenige argumenteering dezer meening, en vergeet, dat de bestaande spoorwegen in Midden-Java, zooals hiervoren door cijfers is aangetoond, eene belangrijke toename van vervoer aangeven.

De Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM wordt, zooals wij mededeelden, blijkbaar beheerscht door een idée fixe. Men wordt in de verslagen van dezen Departementchef overstelpt door stellingen, welke op apodictische wijze worden verkondigd, doch zoekt tevergeefs naar de gronden, waarop deze machtspreuken berusten.

De Minister heeft aan zijn denkbelden uiting gegeven in de begrooting van 1894, waarin door hem wordt medegedeeld, dat van zijnentwege aan den Gouverneur-Generaal een spoorwegplan op Java gezonden is. Niet de Landvoogd, doch de Minister is daarom als de ontwerper van het bedoelde plan te

beschouwen. Deze miskenning van strekking en geest van het Regeerings-Reglement is bij den Minister VAN DEDEM geen uitzondering geweest. Het eenige verwijt, dat den Landvoogd daarom in de spoorweg-politiek van Indië treffen kan, is dat van dezen Opperbestuurder meerdere zelfstandigheid verwacht had mogen worden, vooral in die gevallen, waarin de Minister geheel afweek van de meening der adviseurs en der deskundigen, die geroepen zijn om den Landvoogd in Indië voor te lichten.

Het zoogenaamde spoorwegplan omvat elf verbindingen, waaronder er vijf voorkomen, die met stoomtramwegen, volgens het oordeel van den Minister kunnen volstaan. De weidsche benaming van spoorweg-plan is daarom door den Minister onjuist gekozen.

Opmerkelijk is het, dat de Heer VAN DEDEM Djocjocarta met Magelang door een tramweg wil verbinden. Deze lijn moet in de eerste plaats aan militaire doeleinden beantwoorden; verder loopt zij door een zeer geaccidenteerd terrein, en is daarom voor tramwegen ongeschikt. Wij doen opmerken, dat diezelfde Minister in de Tweede Kamer den bouw van een tramweg in den Oosthoek veroordeelde, en den staatsaanleg van een spoorweg aldaar noodzakelijk achtte op grond, dat het tracé van dit lijntje een bergstreek zou volgen.

Hetgeen de Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM onder een tramweg verstaat, is te lezen in het onlangs afgekondigde tramweg-Reglement, en in de concessie-voorwaarden voor den bouw van eenige tramwegen, die in het spoorweg(?) -plan genoemd zijn.

Dit tramweg-Reglement werd door de bevoegde en de aangewezen adviseurs van den Landvoogd op deugdelijke gronden afgekeurd. Het zal hieronder blijken, dat het bedoelde Reglement onhoudbaar is. De Minister van Koloniën gaf evenwel uiting aan zijn wil. Deze departementchef verzocht of beval den Gouverneur-Generaal om het Reglement af te kondigen, en de Landvoogd onderwierp zich wederom aan dezen wensch of dit verzoek, of bevel van den Minister van Koloniën. Bij

Staatsblad 1893 N°. 190 werd het nieuwe Reglement vastgesteld. Wij zullen dit thans nader in beschouwing nemen.

Vooraf de opmerking, dat een spoorweg- of tramweg-Reglement in hoofdzaak ten doel heeft om bepalingen vast te stellen 1° tot het bevorderen der veiligheid, 2° tot het weren van een monopolie van het vervoer, of van bevoorrechtiging van bepaalde personen, 3° tot het verkrijgen van eenheid in vervoermiddelen van gelijke soort.

De sub 1 genoemde voorwaarde stelt de hoogste eischen; zij is de kern van een tram- of spoorweg-Reglement. De veiligheid staat uit den aard der zaak in nauw verband met de maximum snelheid, welke toegestaan wordt. Hieruit volgt, dat bij verhooging van snelheid van eenig vervoermiddel de maatregelen ter verzekering der veiligheid toenemen.

Deze regel, welke een axioma mag genoemd worden, is in het nieuwe tramweg-Reglement geheel ter zijde gelaten. Weenige jaren vóór het afkondigen van dit Reglement was de geoorloofde maximum snelheid der tramwegen 15 K.M. (Ind. Staatsblad 1885 N°. 113), later is bij ordonnantie van 25 Maart 1889 (Ind. Staatsblad N°. 76) deze snelheid tot 20 K.M. opgevoerd; hieraan werd evenwel de bepaling toegevoegd, dat in elk geval deze snelheid verminderd moet worden bij het rijden door bochten, op druk bezochte wegen, bij wegovertgangen en verder overal, waar de veiligheid van personen of van gewone rij- of voertuigen dit vordert.

In het nieuwe Reglement is deze imperatief beperkende bepaling weggelaten, en wordt aan het Hoofd van Gewestelijk Bestuur de bevoegdheid gegeven te bevelen, om op plaatsen, waar dit noodig wordt geacht, de snelheid te doen verminderen; aan dezen niet-technicus wordt daardoor eene groote verantwoordelijkheid opgelegd; gelijktijdig wordt de snelheid tot 25 K. M. opgevoerd, en kan deze met goedkeuring van den Gouverneur-Generaal, op verzoek der ondernemers, zelfs tot 40 K. M. worden verhoogd.

De eischen der veiligheid worden dus geheel uit het oog verloren, wij zullen dit nader nog in hoogere mate aantoonen; vooraf wenschen wij echter te wijzen op eene begripsverwarring van den ontwerper van het Reglement en van de concessie-voorwaarden, welke zoo duidelijk spreekt, dat verdere toelichting overbodig is.

In de concessie-voorwaarden wordt de bepaling opgenomen, dat de ondernemer gehouden is om, binnen drie jaren nadat de Gouverneur-Generaal daartoe het verlangen heeft te kennen gegeven, den tramweg, waar noodig, in een secundairen spoorweg te veranderen, en ook als zoodanig te exploiteeren, wanneer de bruto-opbrengst gedurende tien achtereenvolgende jaren, minstens / 8000.— per jaar en per kilometer bedragen heeft.

Tevens wordt in die voorwaarden vastgesteld, dat de bruggen met volkomen zekerheid aan een asdruk van 8000 K. G., bij een radstand van 3 M., weerstand moeten bieden.

In het algemeen Reglement voor den dienst der secundaire spoorwegen (Ind. Staatsblad 1886 Nr. 67) wordt in art. 1 bepaald:

»Tot de secundaire spoorwegen worden gerekend te behoren zoodanige spoorwegen, waarbij de druk door een rad van het rollend materieel op de spoorstaven gebracht, niet meer dan drie duizend K. G. is, en waarbij geen grooter snelheid dan van dertig K. M. per uur wordt bereikt, enz.

Een tramweg, welke 40 K. M. snelheid volgens het nieuwe Reglement mag rijden, zal dus indien hij eene grootere trafiek verkrijgt, veranderd moeten worden in een spoorweg, waarvan de maximum-snelheid slechts 30 K. M. is, en wier kunstwerken gebouwd zijn met het oog op een kleineren asdruk.

Als curiositeit deelen wij verder mede, dat de secundaire spoorwegen, die in verband met de mindere snelheid, ook minder drukkende bepalingen op de veiligheid eischen, dan de nieuwgeboren tramwegen van Mr. W. K. Baron VAN DE-

DEM, evenwel streng gereglementeerd zijn, zoodat de dienst dier spoorwegen aan een groot aantal drukkende bepalingen onderworpen is. Het toezicht op de exploitatie wordt uitgeoefend door deskundigen, dat is door spoorweg-ingenieurs.

In het nieuwe Reglement, waarbij aan de tramwegen zulk eene groote snelheid wordt toegestaan, werden daarentegen nagenoeg alle belemmerende bepalingen weggelaten of facultatief gesteld, en is het toezicht in handen gegeven van niet-deskundigen, dat is van ambtenaren van den Waterstaat, meerendeels opzichters of architecten, die niet voor spoorweg-exploitatie zijn opgeleid.

Is grooter inconsequentie, grooter anomalie denkbaar?

Men zou misschien meenen, dat de Minister voornemens was het Reglement op de secundaire spoorwegen te wijzigen, en dus om deze inconsequentie op te heffen, doch deze meening is ongegrond, daar in de nieuwe concessie-voorwaarden juist gewezen wordt op het hierboven bij Staatsblad 1886 N^o. 67 vastgestelde Reglement. Begripsverwarring en onvoldoende studie moeten daarom naar onze meening de aanleiding geweest zijn van de gebreken, die in het nieuwe tramweg-Reglement worden aangetroffen. Nog duidelijker blijkt dit, wanneer wederom een greep wordt gedaan uit de zonderlinge bepalingen, welke bedoeld Reglement inhoudt.

De ruimte voor het vrije verkeer op den openbaren weg mag bij groote wegen niet minder dan $5\frac{1}{2}$ M., bij binnenwegen niet minder dan $4\frac{1}{2}$ M. bedragen.

Langs huizen moet eene breedte van één Meter, in straten langs de andere zijde $2\frac{1}{2}$ M. overblijven, zelfs kan de Directeur der Openbare Werken deze vrije ruimte nog verminderen.

Op bruggen moet aan eene zijde eene breedte van $2\frac{1}{2}$ M. voor het vrije verkeer beschikbaar blijven.

Men vorme zich nu een beeld der Indische voertuigen met de ongedresseerde paarden, van de logge karren, getrokken

door karbouwen, gevoerd door slapende drijvers, en stelle dan de vraag of in eene zwaarbevolkte streek, een tramweg, welke 25 K. M. snelheid heeft, die niet van afsluitingen voorzien is, die over de ouderwetsche remtoestellen beschikt, en wier treinlengte 120 M. (art. 48) is, geen groot en overwegend bezwaar voor de veiligheid van het verkeer oplevert.

Misschien zal betoogd worden, dat het de bedoeling is, dat de tram in bovengestelde gevallen met minder snelheid zal loopen, doch zulk eene meening kan niet verdedigd worden, nu juist uit het Reglement het imperatieve voorschrift, dat hieromtrent in het vroegere opgenomen was, is weggelaten. Bovendien zou daardoor het geheele doel van het nieuwe Reglement vervallen. De Regeering wil tramwegen over groote afstanden mogelijk maken. Zij gelast in de concessie-voorwaarden, dat het tracé in het algemeen den postweg moet volgen. In zwaar bevolkte streken met veel nijverheid zijn die verkeersmiddelen het eerst noodig, doch in die streken moeten juist de hoogste eischen aan de veiligheid gesteld worden. Hoe zou men zich nu de exploitatie van de geconcedeerde tramwegen van groote lengte kunnen voorstellen, als bij elke brug of elk huis de snelheid verminderd moest worden.

Het lijkt dan ook geen twijfel, dat het nieuwe Reglement slechts een kort bestaan kan hebben, en dat de noodzakelijkheid, of beter de eischen der veiligheid, zooals deze gebleken zullen zijn door het verlies van menschenlevens, eene omwerking van dit Reglement zal gebieden. De beste bepaling in de voorwaarden der nieuwe concessiën voor tramwegen achten wij daarom die, waarbij voorgeschreven wordt, dat alle later te maken wijzigingen en aanvullingen of andere te maken algemeene verordeningen omtrent den aanleg, de exploitatie en het gebruik van stoomtramwegen voor algemeen verkeer in Nederlandsch-Indië, voor zooverre die met de voorwaarden der vergunning niet in strijd zijn, op de geconcedeerde tramwegen toepasselijk zullen wezen.

Wij kunnen ons echter geene voorstelling maken van het lot, dat aan de nieuwgeschapen tramwegen van buitensporige lengte zal beschoren zijn, zoodra de snelheid later wordt beperkt tot het maximum, dat de veiligheid van het verkeer aangeeft, of indien kostbare afsluitingen worden vereischt voor tramwegen, welke ingevolge de concessie-voorwaarden over de postwegen zijn aangelegd, en die door bewoonde wijken loopen, waar geene ruimte is voor het maken dier afsluitingen.

Wij vreezen, dat de spoorweg- of trampolitiek van den Minister VAN DEDEM, afgescheiden van de beletselen, welke daardoor aan de ontwikkeling van eene vruchtbare landstreek zijn in den weg gelegd, eene reeks van moeielijkheden zal doen ontstaan, die niet alleen van de nieuwe maatschappijen, doch ook van den Staat belangrijke geldelijke offers zullen vorderen.

Het blijft nog steeds een technisch raadsel, wat de Heer Baron VAN DEDEM door de verkeersmiddelen verstaat, welke door hem in het leven geroepen zijn.

De bepaling in de concessievoorwaarden, dat het tracé van deze communicatiemiddelen in het algemeen de groote postwegen zal moeten volgen; dat de bruggen? (rivierovergangen) tot 40 Meter lengte van hout kunnen gebouwd worden; het nagenoeg geheel ontbreken in het Reglement van voorschriften ter verzekering van den veiligen toestand der wegen en van de veiligheid van het gewone verkeer, of van die van het rollend materieel; het beperkt aantal bepalingen op het vervoer van reizigers en bagage, of in het belang van het publiek; — dit alles wijst op een tramweg, en stemt overeen met den naam, welken de Minister aan het vervoermiddel gegeven heeft.

Hiertegenover staat 1^o de geoorloofde snelheid van 40 K. M., zijnde 10 K. M. meer dan de toegestane maximum snelheid der secundaire spoorwegen in Indië; 2^o de bepaling, dat de bovenbouw (niet de onderbouw?) zal moeten zijn van het

tegenwoordige type der Staatsspoorwegen op Java; 3^o dat de bruggen met volkomen zekerheid aan een asdruk van 8000 K. G. (bij de secundaire spoorwegen 6000 K. G.) moeten weerstand bieden; 4^o. de buitensporige lengte der voorgestelde lijnen, eene lengte, die door een Europeeschen exprestrein eerst na vele uren zou kunnen worden afgelegd; deze bepalingen doen weder aan een spoorweg denken.

De tramwegen, zooals de Minister VAN DEDEM deze bedoelt, zijn noch visch, noch vleesch, zij zijn halfslachtig, en reeds daarom te veroordeelen. Zij zullen eene ramp zijn voor Indië, en een verkeersmiddel vormen, waarbij de eerste eischen van de veiligheid uit het oog zijn verloren; zij zijn eene technische en economische misgeboorte.

Wij gaan in Indië reeds gebukt onder eene reeks van halfheden, van tweeslachtigheden. De vloot is een amphibie, zij wordt ingericht zoowel om te strijden tegen den inlander, die geen scheepsmacht bezit, als tegen den Europeeschen vijand; in beide gevallen kan de vloot daarom slechts ten halve aan de laagst gestelde eischen beantwoorden; het leger gaat aan hetzelfde euvel mank. De regeling van de rechtspraak is eene serie van abnormaliteiten en variëteiten. De schepen bestemd voor de politie te water, worden voor dit doel nagenoeg nooit gebezigd, doch doen diensten als passagiersvaartuigen of bij oorlogsexpeditiën. Het mislukken der meeste veldtochten is toe te schrijven aan halve voorbereiding en onvoldoende troepenmacht bij den aanvang. De gedwongen koffiecultuur, de onbetaalde heerendienstarbeid en de Gouvernementshandel in opium zijn gruwelen in het oog van velen, en toch vormen zij, als een gevolg van de kortzichtige spoorwegpolitiek der vroegere bestuurders, nog steeds de kurk, waarop de Indische financiën drijven. Deze reeks amphibieën of tegenstrijdigheden is aangevuld met de zoogenaamde tramwegen, waarvan het vaderschap aan den Minister VAN DEDEM toebehoort. Wij betreuren het, dat voor Indië zoo menigmaal bestuurders door

ons kleine land worden aangewezen, wier denkbelden door hetzelfde adjectief moeten worden omschreven, en die daarom zich tot het scheppen van kostbare halfheden moeten bepalen. Indië heeft behoefte aan mannen met ruimen blik, die met land en volk bekend zijn, en die de overtuiging bezitten, dat de beste en goedkoopste weg die is, welke onmiddellijk tot het doel leidt.

Ons werd medegedeeld, dat de Minister VAN DEDEM van meening was, dat in Duitschland tramwegen worden aangetroffen, welke met zijne voorstellen overeenkomen. Wij hebben getracht ons op de hoogte der »kleinbahnen" en »privat-anschlussbahnen" in Duitschland te stellen. Het is onnoodig mede te deelen, dat, evenmin in Duitschland als elders op de wereld tramwegen worden aangetroffen die, wat de lengte betreft, eenigszins of in de verte de scheppingen van Mr. W. K. Baron VAN DEDEM naderen; ook is het overbodig er op te wijzen, dat het denkbeeld om tramwegen in het leven te roepen, welke 40 K. M. snelheid loopen, een monopolie is en blijven zal van dien Minister. Wij hebben inzage verkregen van de voorwaarden, waaronder de meeste tramwegen in Duitschland gebouwd en geëxploiteerd worden, en nu is het ons gebleken, dat aldaar wel enkele kleine tramwegen met betrekkelijk groote snelheid voorkomen, doch ook, dat alsdan de noodzakelijke veiligheidsvoorschriften niet uit het oog werden verloren. Eene vergelijking van den tramwegbouw en de exploitatie, zooals de Minister VAN DEDEM deze ontworpen heeft, met die van Duitschland, heeft daarom geen reden van bestaan.

Wij zouden het toegejuicht hebben, indien de Minister VAN DEDEM te rade was gegaan met de ondervinding, welke andere koloniale mogendheden bij hare spoorwegpolitiek hebben verkregen. Het is juist te betreuren, dat onze Bestuurders steeds behept zijn met betweterij, en te weinig rekening houden met

goede resultaten, welke elders aan te wijzen zijn. Engelsch-Indië zou op spoorweggebied, gelijk trouwens alle andere vreemde koloniën, eene uitmuntende leerschool voor den Heer VAN DEDEM hebben opgeleverd. Wij hebben getracht dit reeds hiervoren aan te toonen. Wij doen echter opmerken, dat de tramwegen van dien Minister het product van zijne schepping blijven, en niet in Duitschland gesanctionneerd zijn.

Wij meenen ten slotte er de aandacht op te moeten vestigen, dat ook op zedelijk gebied, de spoorwegpolitiek van Mr. W. K. Baron VAN DEDEM moet worden veroordeeld. Deze Minister heeft de door hem gecreëerde vervoermiddelen tramwegen genoemd. Wij hebben getracht hiervoren duidelijk te maken, dat deze benaming geheel onjuist is. De onlangs geconcedeerde lijnen zijn of zullen echter onder den naam van tramwegen op de markt gebracht worden. Het publiek, dat bij de inschrijving van het kapitaal de gelden verstrekt, is uit den aard der zaak van meening, dat tramwegen worden bedoeld, die een karakter dragen, gelijk dit door den naam wordt aangegeven. De inschrijvers zijn onbekend met de technische abnormaliteiten, welke de Minister VAN DEDEM in het leven geroepen heeft. Is hier nu geen sprake van eene onwillekeurige misleiding van het publiek?

HOOFDSTUK IV.

Thans zullen wij trachten een kort overzicht te geven van de naar onze meening ruwe wijze, waarop de Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM zijn denkbeelden ten uitvoer heeft gebracht. Wij zullen duidelijk trachten te maken hoe deze Minister den particulieren spoorwegbouw in Indië door zijne scheppingen heeft tegengewerkt; hoe hij machtige en ondernemende financiers, welke bereid gebleken waren, en in staat zijn dezen bouw op krachtige wijze ter hand te nemen, niet alleen op de meest onheusche wijze heeft bejegend, doch hen bovendien ontzaggelijke geldelijke verliezen heeft berokkend, en eindelijk hoe de Heer VAN DEDEM den bouw van de stoomvervoermiddelen in Indië aan één groep Nederlandsche financiers heeft toebedeeld.

Bij Gouvernements-besluit d. d. 18 Januari 1882 Nr. 8 werd door den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië concessie verleend voor den aanleg en de exploitatie van den spoorweg Tegal—Balapoelang; den 23^{sten} Februari 1884 werd bij beschikking van den Landvoogd van gelijke dagteekening en onder Nr. 8 eene overeenkomstige concessie verleend voor een spoorweg van Cheribon naar Semarang.

Na vruchteloze pogingen om in Nederland deze concessiën te plaatsen, werden zij in handen gegeven van eene combinatie van Engelsche financiers.

De financieele kracht dezer combinatie blijkt reeds uit de personen, welke die combinatie vormen. Een man als Sir WILLIAM MACKINNON, die de STANLEY-expeditie grootendeels voor zijne rekening genomen heeft, en overigens op scheepvaartgebied de DE LESSEPS van Engeland genoemd kan worden, de Hertog VAN SUTHERLAND, die de steun is geweest van de nijverheid in Groot-Britannië, en meer dergelijke personen van groote financieele kracht en speculatieven zin waren de leden van het voornoemde comité.

Het bewijs, dat deze financiers met ernst de zaak in handen genomen hebben, blijkt uit het volgende.

Ten behoeve van de kleine lijn Tegal—Balapoelang werd door hen het in de concessie-voorwaarden verplichte waarborgkapitaal groot *f* 25000.— gestort; eveneens werd het garantie-kapitaal voor den grooteren spoorweg Cheribon—Semarang, ten bedrage van *f* 250.000.—, door hen in 's lands kas gedeponeed.

De Engelsche financiers waren onbekend met de Regeeringsbepalingen omtrent spoorwegbouw in Indië. Zij wilden daarom, alvorens de inschrijving voor de groote lijn te openen, de kleine lijn Tegal—Balapoelang, lang 25 K.M., als proefneming beschouwen, te meer daar deze spoorweg een onderdeel of zijtak zou uitmaken van de groote lijn Cheribon—Semarang (244 K.M.). Uit eigen middelen, dat is door enkele personen, die het voornoemde comité vormden, en door hunne vrienden werd het kapitaal voor deze kleine lijn bijeengebracht; zelfs houders van 1000 aandeelen komen bij dit spoorweglijntje voor. Het kapitaal was *f* 1.440.000.—, doch dit werd later vermeerderd met *f* 300.000.— aan obligatiën. In Nederland werd slechts voor een onbeduidend bedrag in aandeelen geplaatst. Gelijktijdig werd door het comité ongeveer *f* 200.000.— besteed voor de opname van de lijn Cheribon—Semarang, en voor andere kosten, die uit de concessie voortvloeiden.

Al deze gelden, bedragende meer dan twee millioen gulden, zijn dus nagenoeg geheel verloren als een gevolg van de maatregelen van den Minister Mr. W. K. Baron VAN DEDEM, en een groot deel dezer uitgaven zullen ten goede komen aan de groep financiers in Nederland, welke met de nieuwe concessie begiftigd zijn.

Het zal de belangstelling wekken, de geschiedenis van de oorspronkelijke concessiën te volgen.

Die van de Java Spoorweg-Maatschappij zal blijken door het extract uit het verslag over 1893, dat later in dit overzicht zal worden ingelascht. Het zal daarbij duidelijk worden hoe de Regeeringsmaatregelen deze Maatschappij ten gronde hebben gericht.

De belangrijke concessie Cheribon—Semarang had het volgende verloop.

Zooals wij mededeelden, werd in 1884 die concessie verleend; de algemeene crisis in Nederlandsch-Indië gedurende de jaren 1884 en 1885. welke het gevolg was van den toenmaligen nood der suiker-industrie, is bekend; de geldmarkt voor ondernemingen van industrieele aard was toenmaals geheel onwillig. Het waarborgkapitaal groot f 250.000.— werd evenwel gestort. Na het eindigen der crisis gelukte het den Engelschen financiers, om het kapitaal, noodig voor de groote lijn, bij een syndicaat in Engeland te plaatsen, en dat wel niettegenstaande elke staatshulp ontzegd was, en de geldmarkt over de geheele wereld gewend is, en ook als eisch stelt, dat aan particulieren spoorwegbouw in landen gelegen buiten Europa (zonder uitzondering voor zooverre bekend) dergelijke steun verleend wordt. Het Engelsche syndicaat stelde echter als voorwaarde, dat in Nederland voor een deel van het kapitaal geparticipeerd zou worden. Zij vorderden het bewijs, dat ook in ons vaderland de bedoelde spoorweg als eene goede geldbelegging werd beschouwd.

Een der leden van het bovengenoemde Engelsche comité

vertrok naar Nederland. Hij bracht als zijne persoonlijke introductie een credietbrief groot £ 100.000 (f 1.200.000.—), afgegeven door BARING BROTHERS, mede, en stelde zich in verbinding met de krachtigste financiers hier te lande. Eenstemmig werd hier evenwel door deze verklaard, dat in Nederland geen geld voor spoorwegbouw in Indië te plaatsen was, tenzij de Staat eenigen moreelen of anderen steun verleende.

Aan den Minister KEUCHENIUS werd het voorgaande medegedeeld; deze departementchef verklaarde daarna bereid te zijn om bedoelden steun door eene rentegarantie te verleenen.

Het verdere verloop der zaak is hiervoren geschetst. De geldmarkt was en bleef gesloten, zoolang de Regeering eene rentegarantie in het vooruitzicht stelde; elke bankier wenschte uit den aard der zaak de verwezenlijking dier plannen af te wachten. Eenige jaren gingen voorbij; de Minister KEUCHENIUS trad af; zijn opvolger de Baron MACKAY nam, wat de spoorwepolitiek betreft, de plannen van Mr. KEUCHENIUS over. Uitvoerig werd dit hiervoren uiteengezet.

De Indische Regeering verlengde uit den aard der zaak voortdurend de concessie op grond der te verwachten wet op de rentegarantie.

Er kan dus geen sprake zijn, dat de houders der concessie en défaut waren geweest. Zij wenschten niets liever dan tot eene spoedige afdoening der zaak over te gaan, en betreurden de langzame beweging der Staatsmachine.

Inmiddels verschaftte het comité de f 300.000.— hiervoren, genoemd, welke de Java-Spoorweg eischte, en voorzag het in de behoefte aan geld voor de volledige opname van de lijn Cheribon—Semarang, waarvoor met inbegrip van andere kosten f 200.000.— noodig was. Dit half millioen werd wederom door de leden van dit comité betaald. Zij hadden vertrouwen in de beloften van een Nederlandschen Minister van Koloniën, en meenden, dat de toezeggingen van deze Staatslieden door hunne eventueele opvolgers moesten en zouden geëerbiedigd worden.

De Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM wierp evenwel het gebouw omver, dat zijne voorgangers hadden opgetrokken. Hij achtte zich niet gebonden door het woord van de Ministers KEUCHENIUS en MACKAY, en meende uitsluitend heil in den bouw van tramwegen te moeten zoeken.

Het lag niet op den weg der concessionarissen, om de utopiën van den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM te bestrijden of om aan te toonen, dat deze departementchef door gemis aan kennis van het land en door onvoldoende studie de toekomst van Indië met zijne nieuwerwetsche en ongekende spoorwegpolitiek in gevaar bracht. Zij zagen, dat de uitgegeven twee millioen gulden uitsluitend te redden waren, door onderwerping aan de zienswijze van den Heer VAN DEDEM.

Een verzoek om de spoorwegconcessie in eene tramwegconcessie te veranderen was voor de Engelsche belanghebbers het eenige middel om een groot financieel verlies te voorkomen.

De Financieele Maatschappij te Amsterdam, dat is de Maatschappij, die nauw betrokken is in de Semarang—Joana Maatschappij, verkeerde onder gelijke omstandigheden als het meergenoemde Engelsche comité; ook zij had eene spoorwegconcessie op Java (Serajoedal) in handen, en had f 100.000.— als waarborgkapitaal gestort. Een verzoek om dezen spoorweg in een tramweg te veranderen, een verzoek dus van gelijke strekking als dat der Engelsche financiers, werd door die Maatschappij eveneens ingediend.

De Minister van Koloniën gaf evenwel aan den Gouverneur-Generaal een ongunstig advies op het request der Engelsche houders van de concessie, en ondersteunde daarentegen het gelijklopende verzoekschrift van de Financieele Maatschappij. Het eerste werd afgewezen, het tweede werd ingewilligd, waardoor de Financieele Maatschappij in het bezit bleef van het gestorte waarborgkapitaal groot f 100.000.— Is hier sprake van het meten met twee maten?

De Financieele Maatschappij had bovendien aan de Regeering verzocht de concessie te mogen erlangen, die aan de Engelsche financiers geweigerd was. De Minister VAN DEDEM hield het verzoek der Financieele Maatschappij aan, doch ontnam aan de Engelsche houders hunne spoorweg-concessie, onder mededeeling, dat het door hen gestorte waarborgkapitaal groot f 250.000.— door den Staat in bezit genomen was.

Het verzoek der Engelsche houders van de oorspronkelijke spoorweg-concessie, om deze, naar aanleiding van de veranderde inzichten der Regeering, in eene tramweg-concessie om te zetten, was eenvoudig beantwoord geworden met de stereotype uitdrukking »niet voor inwilliging vatbaar,” dus zonder omkleeding met redenen. Later gaf de Minister VAN DEDEM als grond dezer weigering op de omstandigheid, dat de Regeering het spoorwegplan voor Java nog niet had vastgesteld.

Nu is het wel opmerkelijk, dat in den regel de Regeering maanden, ja dikwijls jaren laat verlopen voor zij eene beschikking neemt op een verzoekschrift; door vele voorbeelden is dit te bewijzen; voortvarendheid is voorzeker niet het kenmerk van de Indische Regeering; het zou daarom niet abnormal geweest zijn, indien de Regeering op het verzoek der Engelsche concessiehouders eerst een paar maanden later, dat is toen het spoorwegplan werd vastgesteld, had beschikt. Zeer bevreemdend is het derhalve, dat de Regeering in dit geval de afwijzende beschikking met den meesten spoed deed afgaan, de concessie introk, en het waarborgkapitaal annexeerde. De juistheid van het door den Minister aangevoerde argument voor de afwijzing van het verzoek is daarom wel eenigszins twijfelachtig te noemen.

Nog meer bevreemdend was echter, in verband met het voorgevallene, de latere mededeeling van den Minister Mr. W. K. Baron VAN DEDEM in de Staten-Generaal, dat de oor-

spronkelijke concessionarissen van den spoorweg Cheribon—Semarang de prioriteit steeds zouden hebben op eene concessie voor den tramweg tusschen deze plaatsen, indien zij zich aan de voorwaarden die de Regeering stellen zou, wilden onderwerpen. De Minister verleende dus de prioriteit op eene concessie aan dezelfde personen, aan wie op zijn initiatief dezelfde concessie een paar maanden te voren geweigerd was. Namens de bovenbedoelde concessionarissen was een rekest ingediend, houdende het verzoek, om, zoodra het spoorwegnet voor Java zou zijn vastgesteld, hun de concessie voor den aanleg van de tramlijn Cheribon—Semarang te geven. Op dit verzoekschrift is echter nimmer een antwoord ontvangen.

De Engelsche financiers hadden, zooals zeer goed verklaarbaar is, nu elk vertrouwen in de Regeering verloren. Zij zagen in het slot der mededeeling van den Minister, dat zij zich aan de voorwaarden, die de Regeering stellen zou, moesten onderwerpen, weder een adder onder het gras, vooral omdat de bovenbedoelde voorwaarden geheel onbekend waren. Voor wantrouwen was werkelijk voldoende grond aanwezig. Zij wenschten niets liever dan uit het net te komen, waarin zij verward waren geraakt; zij wisten, dat zij nagenoeg twee millioen gulden, door de handelwijze van den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM verloren hadden, en wenschten niet meerder risico te loopen.

Zooals hiervoren was medegedeeld, had de Financieele Maatschappij de concessie voor bedoelden tramweg eveneens gevraagd. De Engelsche financiers meenden, dat het voor hen de aangewezen weg was, die ook zeker den Minister het meest welgevallig zou wezen, wanneer zij hunne rechten aan de Financieele Maatschappij verkochten. Onderhandelingen werden met die inrichting aangeknoopt, waarvan het gevolg was, dat tegen restitutie der gemaakte kosten van opname enz. de Engelsche houders der concessie hunne rechten afstonden aan

de Financieele Maatschappij voornoemd. Deze werd spoedig daarna door de Regeering in het bezit gesteld der betwiste concessie voor een tramweg tusschen Cheribon en Semarang. In 16 artikelen werden de voorwaarden der concessie omschreven; die der Engelsche houders was vroeger tot 47 artikelen opgevoerd. Het waarborgkapitaal, dat de Financieele Maatschappij zal moeten storten is gesteld op f 70.000.—; van de oorspronkelijke concessionarissen was f 250.000.— gevorderd, en deze som was door den Minister ten behoeve van den Staat genaast.

De spoorweg Tegal—Balapoelang, welke, zooals wij gezien hebben, eveneens aan de Engelsche financiers toebehoorde, was door de maatregelen van den Minister Mr. W. K. Baron VAN DEDEM gelijktijdig te gronde gericht. Het was nu ook zaak voor de aandeelhouders om daarbij te redden, wat te redden viel.

Wij meenen, dat door het overnemen van een extract uit het jaarverslag over 1893 de geschiedenis dier Maatschappij het beste zal kunnen worden weergegeven; de betrekkelijke zinsneden luiden als volgt:

»Hoewel dus in algemeenen zin de uitkomsten van de exploitatie zeer bevredigend zijn, en de spoorweg in verband »met zijne geringe lengte, op eene groote trafiek mag wijzen, »terwijl nog eene belangrijke toeneming van het vervoer in »het vooruitzicht ligt, zoo zijn de resultaten voor de aandeelhouders zeer teleurstellend gebleken.»

»De exploitatie-kosten van den spoorweg zijn uiterst gering. »Gedurende vele jaren hebben de Directie en de Vertegenwoordiging belangeloos hare taak vervuld. Het personeel in »Indië, dat tot de uiterste grens steeds ingekrompen werd, »ontving eene zeer matige belooning voor zijn arbeid; met de »meeste inspanning werd de dienst verricht, doch ondanks »deze algemeene toewijding was en zal de Maatschappij nim-

»mer in staat zijn, om zelfs later tot de uitkeering van een »billijk dividend te kunnen overgaan."

»Deze teleurstelling is uitsluitend te wijten aan de maatregelen, welke van Regeeringswege genomen zijn. In het verslag »over 1892 werd reeds medegedeeld, dat de lengte van den »spoorweg, zijnde slechts 25 K. M., te gering is om een gunstig financieel resultaat der Exploitatie op te leveren. De »bouw van deze lijn was echter slechts als eene proefneming »te beschouwen; het was van den aanvang bekend, dat gerekend werd op den aanleg van den grooteren spoorweg Cheribon—Semarang, waarvan de lijn Tegal—Balapoelang een »deel zou uitmaken. In het verslag van het vorige jaar werd »duidelijk gemaakt, hoe de Regeering het voor de concessionarissen van bovengenoemden spoorweg, die ook meerendeels »de beheerders van de lijn Tegal—Balapoelang waren, onmogelijk gemaakt heeft om het maatschappelijk kapitaal, noodig »voor den bouw van de groote lijn, bijeen te brengen; hoe de »Regeering gedurende vele jaren de geldmarkt voor spoorwegen in Indië sloot door officieel het verleenen van Staatshulp in het vooruitzicht te stellen, doch nimmer tot eene »afdoening van deze zaak kwam, en hoe ten slotte door de »Regeering plotseling van beginsel veranderd werd, en Zij gelijktijdig de bovenbedoelde concessie aan de houders daarvan »ontnam."

»Behalve de bovenbedoelde ondervond de Maatschappij nog »meerdere teleurstellingen van Regeeringswege, welke alle zeer »nadeelig op den financieelen toestand van de Maatschappij »werkten."

»De concessionarissen van de lijn Tegal—Balapoelang hadden, »na overleg met den toenmaligen Resident van Tegal, (den »tegenwoordigen landvoogd in Indië) zich voorgesteld de lijn »te bouwen in een zeer bevolkte rayon, waardoor op een aanzienlijk en zeer loonend passagiersvervoer zou kunnen gerekend worden. Zoodra de spoorweg evenwel in uitvoering

»kwam, bleek het aanstonds, dat het toenmalige Hoofd van
 »Gewestelijk Bestuur omtrent het tracé van de lijn van meening
 »verschilde met zijn ambtsvoorganger, waarvan het gevolg was,
 »dat de spoorweg door de rijstvelden en geheel buiten de be-
 »woonde en zwaar bevolkte streek moest gebouwd worden.
 »Het belangrijke personenvervoer, dat oorspronkelijk met recht
 »verwacht was, ging daardoor voor de toekomst geheel verloren.

»De vroegere Directie meende de trafiek te kunnen vermeer-
 »deren door het verlengen van den spoorweg tot Margasarie,
 »zijnde eene verbinding met de grens van de Residentie Tegal
 »en die van de Residentie Banjoemaas. Eene concessie werd voor
 »den bouw van deze verlenging aangevraagd en verkregen, de
 »opname van het tracé had plaats. Deze verlenging zou een land-
 »streek doorsnijden, die niet in cultuur gebracht en weinig be-
 »volkt is, zoodat hoogstens op den afvoer van de koffie uit en-
 »kele Gouvernementsstuinen en van djattiehout uit de bosschen
 »kon gerekend worden; de terminus was gelegen bij een bergweg,
 »zoodat geen belangrijke aanvoer van goederen of personen
 »aldaar te verwachten was. De uitgaven voor de exploitatie
 »van de bestaande lijn overtroffen toenmaals verre de inkom-
 »sten; de tegenwoordige Directie meende daarom, dat het
 »onder zulke omstandigheden reeds zeer moeielijk zou vallen
 »om de gelden voor eene uitbreiding van den spoorweg op de
 »geldmarkt te verkrijgen, en was tevens van oordeel, dat door
 »de verlenging de exploitatiekosten zouden stijgen zonder ge-
 »lijkmatische verhooging der inkomsten mede te brengen. Het
 »gevolg dezer overwegingen was, dat aan de Regeering werd
 »verzocht de concessie te willen intrekken. De Regeering vol-
 »deed aan dit verzoek, doch nam gelijktijdig in bezit het
 »waarborgkapitaal groot f 10.000.—, dat de concessionarissen,
 »ingevolge den eisch van de Regeering, voor deze concessie
 »gestort hadden."

»In aanmerking nemende, dat noch de Staat, noch de be-
 »volking eenige schade geleden hadden nu bedoelde concessie

»niet tot uitvoering gekomen is, en dat er evenmin sprake
 »kan geweest zijn, dat eenig ander industrieel ooit den bouw
 »van deze lijn zou hebben gevraagd, zoo is deze naasting van
 »eene som groot f 10.000.— van eene noodlijdende Maatschappij
 »slechts als eene toevallige bate voor de Regeering te be-
 »schouwen, en was van Hare zijde eene grootere welwillend-
 »heid verwacht. Naar het oordeel van de Directie is het boven-
 »dien de vraag of in rechten de Regeering bevoegd was tot
 »bedoelde naasting, zoowel met het oog op de concessievoor-
 »waarden als in verband met het bepaalde sub 3, artikel 2
 »Indisch Staatsblad 1887 Nr. 84. zooals dit gewijzigd is bij
 »Staatsblad 1887 Nr. 181."

»De resultaten van den bouw en de Exploitatie van den
 »spoorweg Tegal—Balapoelang zijn geweest:"

»a. Voor den Staat. Direct. De ontvangst of beter de
 »in bezitneming van eene som van f 10.000.—, onttrokken aan
 »de Maatschappij en verder de aanzienlijke besparing verkre-
 »gen op het vervoer van de post, van de gouvernementsreizi-
 »gers en van het zout en de koffie, zoomede op het onderhoud
 »der bruggen en kunstwerken gelegen in den postweg. Indi-
 »rect. De inkomsten, die een gevolg zijn van de toeneming
 »van het handelsverkeer en van de ontwikkeling van de land-
 »streek, nu de Maatschappij een sneller en gemakkelijker mid-
 »del van vervoer in het leven geroepen heeft, dat bovendien
 »ten bate komt van de besturende ambtenaren en van de
 »politie."

»b. Voor de bevolking. De vermeerdering van welvaart,
 »zoowel voortvloeiende uit de aanzienlijke uitgaven, welke voor
 »den aanleg van de lijn zijn gedaan en van de middelen, welke
 »de spoorweg aanbiedt om hun producten bestemd voor den
 »handel op de markt te brengen, als van de algemeene ont-
 »wikkeling der cultures en nijverheid. Verder eene aanzienlijke
 »besparing aan heerendiensten, omdat thans aan de postwegen
 »onttrokken is het vervoer der suikers en andere producten

»en dientengevolge deze wegen veel minder onderhoud dan
»vroeger vereischen."

»c. Voor de Europeesche ondernemingen langs
»de lijn. Een snel, goedkoop en zeker middel tot afvoer der
»producten en tot opvoer van alle behoeften van het bedrijf."

»d. Voor de aandeelhouders of oorspronkelijke
»belanghebbenden in den aanleg van den spoor-
»weg. Een verlies aan geld van bijna twee millioen gulden,
»vermeerderd met de rente over dit kapitaal gedurende negen
»jaren."

»De voorgaande toelichtingen dienen ter verklaring der ziens-
»wijze van den Raad van Bestuur en van de Directie, zooals
»deze hieronder ontwikkeld wordt."

»De beslissingen der Regeering, zoomede het medegedeelde in
»de Staten-Generaal, zijn eene duidelijke fingerwijzing geweest
»omtrent Hare inzichten. De oorspronkelijke concessionarissen
»van den spoorweg Cheribon—Semarang zijn daarom van mee-
»ning geweest, dat zij verplicht waren hunne belangen in han-
»den te geven van de oprichters van den tramweg Semarang—
»Joana, vooral nu deze tevens betrokken zijn in den aanleg van
»den Oost-tramweg op Java en van den tramweg in het Sera-
»joedal, en aanvragers waren van de concessie voor den tram-
»weg Cheribon—Semarang." (te zamen 578 K. M. tramlijnen.)

»Deze démarche was aangewezen, nu de concessie voor den
»bouw van den spoorweg Cheribon—Semarang aan de oor-
»spronkelijke houders ontnomen is, en de lijn Tegal—Balapoe-
»lang daardoor geheel op eigen krachten zou moeten steunen,
»hetgeen, zooals hierboven reeds werd aangetoond, nimmer de
»bedoeling is geweest, en ook nooit tot goede resultaten voor
»de aandeelhouders kan leiden. De Raad van Bestuur en de
»Directie zijn daarom door de omstandigheden gedrongen ge-
»worden in onderhandeling te treden met de Financieele en
»Industriele Onderneming, aan welke het grootste deel van
»de stoomvervoermiddelen op Java is of zal worden toebedeeld.

»Deze onderhandelingen zijn nog niet tot een einde gebracht.
 »Voor zooveel mogelijk zullen echter de belangen der aandeel-
 »houders behartigd worden, doch het zal niet te voorkomen
 »zijn, dat een aanzienlijk verlies op hunne waarden geleden
 »wordt. Indien deze onderhandelingen tot een bevredigend
 »resultaat mochten leiden, zal aan de aandeelhouders de goed-
 »keuring op de voorloopige regelingen worden gevraagd.»

Het voorgaande zal voldoende zijn om te bewijzen, dat de Regeering, hoewel met goede bedoelingen beziel, den spoorwegbouw in Indië zoo niet onmogelijk gemaakt heeft, dan tenminste in hooge mate heeft tegengewerkt.

De Minister VAN DEDEM heeft evenwel de kroon op het werk gezet. Deze Departementchef heeft voor Java een communicatiemiddel in het leven geroepen, dat over eene reeks van jaren den spoorwegbouw zal beletten.

Het nadeel, dat de Minister voornoemd aan Indië berokkend heeft, bepaalt zich echter niet tot het bovenstaande. Hij heeft het buitenlandsch kapitaal op de meest onwelwillende wijze van ons vervreemd. De lijdensgeschiedenis van den Java Spoorweg en van de concessie Cheribon—Semarang; het hoogst belangrijke geldelijke verlies, dat de Engelsche financiers geleden hebben door de onheusche maatregelen en beschikkingen van den Minister VAN DEDEM, in tegenstelling van diens milde bejegening van eene Nederlandsche groep van bankiers; dit alles is op de Engelsche geldmarkt bekend, en er zullen vele jaren moeten verlopen, alvorens een Engelsch financier weder vertrouwen stelt in Nederlandsche Regeeringspersonen.

Welke drijfveeren kunnen den Minister VAN DEDEM geleid hebben tot zijne zonderlinge houding tegenover het Engelsche comité? Deze vraag kunnen wij niet op stellige wijze beantwoorden; wij meenen echter grond te hebben voor het vermoeden, dat het doel van den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM geweest is, om bij den spoorwegbouw in Indië vreemd kapitaal te weren, en als deze wensch werkelijk door den Mi-

nister gekoesterd werd, dan ligt daarin, naar onze meening, wederom een bewijs van kortzichtigheid.

Zou Amerika voorzien zijn geworden van een uitgebreid spoorwegnet, indien de staatslieden der Vereenigde Staten de meening van den Minister VAN DEDEM hadden gehuldigd, en slechts op eigen kapitaal hadden gesteund? De Yankee is waarlijk exclusief in den hoogsten graad, en toch maakt hij ruim gebruik van het Europeesche kapitaal voor spoorwegaanleg. Het juiste inzicht van dien schranderen financier zal volmondig erkend moeten worden door de vele Nederlanders, die hunne gelden over zee zagen gaan ten behoeve van den Amerikaanschen spoorwegbouw, en later daarvan de nadeelige gevolgen ondervonden. Vele millioenen nationaal kapitaal zijn op die wijze voor ons land verloren gegaan, en ten bate gekomen van den Amerikaan. De aandelen in eene naamlooze vennootschap zijn bovendien internationaal, de beursnoteeringen bewijzen dit; niemand kan beletten, dat een aandeel van een Indischen spoorweg in handen van een vreemdeling komt. Het doel, dat de Minister VAN DEDEM daarom voor oogen had, kon nooit bereikt worden. Dit doel is echter ten nadeele van ons land. Afgescheiden van de beperktheid van het nationale vermogen van ons kleine land, waardoor de hulp van vreemd kapitaal voor een spoorwegbouw op groote schaal verplichtend wordt, zoo is deze hulp zelfs in het belang van de vaderlandsche financiën.

De eerste inschrijvers op het maatschappelijk kapitaal van elke nieuwe onderneming, loopen het grootste risico. Zij staan steeds voor vele onbekenden, die eerst na jaren opgelost kunnen worden. Zulk eene inschrijving is ten allen tijde eene speculatie. Dit risico wenscht de Heer VAN DEDEM door Nederlanders te doen dragen; die Minister opende daardoor voor den vreemdeling de gelegenheid, om later de vruchten van den Nederlandschen arbeid en ondernemingsgeest te kunnen plukken.

Het stelsel van den Minister VAN DEDEM is geheel tegenovergesteld aan dat der Amerikaansche bewindvoerders, die het risico aan den vreemdeling overlaten.

Ons vaderland heeft waarlijk tot zijn nadeel voldoende ondervonden, dat het Amerikaansche stelsel de voorkeur verdient.

Levert Sumatra's Oostkust niet bovendien het bewijs van het groote nut, dat van vreemd kapitaal kan getrokken worden? Het is een zegen voor die landstreek, dat den Minister VAN DEDEM belet is, om ook in die gewesten het vreemde kapitaal buiten te sluiten.

Thans nog een enkel woord over het waarborgkapitaal groot *f.* 250.000.—, dat den Engelschen door den Minister VAN DEDEM ten behoeve van den Staat ontnomen is.

Een ieder zal beamen, dat de verplichting tot het storten van een waarborgkapitaal een doeltreffend middel is om concessiejagers te weren. Immers gelijktijdig met het deponeren van dit kapitaal in 's lands kas wordt de concessie aanvaard; het garantie-kapitaal moet daarom reeds bijeengebracht zijn vóór de concessie in eene naamlooze vennootschap wordt ingebracht, waaruit voortvloeit, dat bovenbedoeld kapitaal ten allen tijde een deel van het privaat bezit van den concessionaris of de vrucht van zijn krediet moet uitmaken.

Personen, die over een belangrijk kapitaal kunnen beschikken, vallen niet onder de categorie, waartoe de concessiejager behoort; het doel, dat door de verplichte storting van een waarborgkapitaal beoogd is, wordt daarom daarmede volkomen bereikt.

Verder mag de Regeering evenwel niet gaan. Er is geen enkele grond van billijkheid, eerlijkheid of goede trouw aan te voeren, die het naasten van een waarborgkapitaal wettigt, behoudens het geval, dat door den concessionaris aan derden schade berokkend is.

De Staat mag zich evenmin als een particulier, verrijken

door het in bezit nemen van gelden, welke op onrechtmatige wijze en uitsluitend door eene machtsuiting verkregen zijn. Het naasten van een waarborgkapitaal van een spoorweg, welke niet tot uitvoering gekomen is, moet als zulk eene daad beschouwd worden. Arbeid, levering, speculatie, vergoeding of eene dergelijke bron van rechtmatige inkomsten is niet de grondslag van de bate, welke de Staat verkrijgt door het voor goeden prijs verklaren van het waarborgkapitaal, dat een spoorweg-concessionaris gestort heeft. Deze bate is uitsluitend een uitvloeisel van het recht van den sterkste; zij moet daarom veroordeeld worden.

In den vreemde wordt ook het deponeeren van eene waarborgsom in enkele gevallen vereischt. Men verkrijgt in Engelsch-Indië bijv. eerst het recht tot mijnontginning, indien vooraf eene waarborgsom gestort is. Er is daarbij echter geen sprake van eene latere naasting dezer gelden. De Staat verklaart de concessie eenvoudig vervallen, zoodra de termijn van uitvoering verstreken is, en het waarborgkapitaal gaat gelijktijdig tot den eigenaar terug.

Het is dan ook onze overtuiging, dat de Minister VAN DEDEM door het naasten van het kapitaal groot f 250.000.—, dat de Engelschen gestort hadden, principieel eene daad verrichtte, welke niet tot verhooging van het prestige of van het geloof in de goede trouw der Nederlandsche Regeering kan strekken. Er is echter meer; deze inbezitneming van gelden, welke derden toebehoorden, moet in het hierbedoelde geval nog bovendien veroordeeld worden, in verband met de omstandigheden, welke geleid hebben tot de bedoelde machtsuiting van den Minister VAN DEDEM.

Wij stellen de vraag wie en défaut was, wat betreft de uitvoering der concessie Cheribon—Semarang; was dit de Regeering of de concessionaris? Hiervoren hebben wij aange-toond, dat de Regeering gedurende den ganschen loop der concessie de geldmarkt gesloten heeft door het vooruitzicht,

dat zij opende op eene rentegarantie. De Regeering erkende toenmaals, dat niet de concessionaris maar Zij de uitvoering der concessie belette; immers in de Gouvernements-beschikkingen, waarbij de concessie telkens verlengd werd, geschiedde dit op de overweging, dat de vastgestelde termijn voor de uitvoering der concessie zou worden verschoven, op grond van de in behandeling zijnde wet op rentegarantie. Niet de concessionaris, doch de Regeering was dus in gebreke, nu Zij vier jaren had besteed voor het ontwerpen der bedoelde wet.

Later toen de Minister VAN DEDEM optrad, en de nieuwerwetsche tramwegen op den voorgrond werden geplaatst, onderwierpen de concessionarissen zich onmiddellijk aan het bon plaisir van den Minister voornoemd, en vroegen zij om de spoorweg-concessie in eene tramweg-concessie te willen convertieren, met overschrijving van het waarborgkapitaal. Op dit verzoek werd eene afwijzende beschikking ontvangen; gelijktijdig werd de concessie ingetrokken, en het waarborgkapitaal genaast.

De weigering van het bovenbedoelde verzoek vindt, volgens den Minister VAN DEDEM, uitsluitend zijn grond in de omstandigheid, dat toenmaals het spoorwegplan nog niet was vastgesteld. Voorzeker is dit wederom niet aan de concessionarissen te wijten, en het is onbillijk, dat de Regeering de nadeelige gevolgen van Hare inertie doet dragen door de concessionarissen.

Feitelijk is het hierbedoelde geval dus in het kort op de volgende wijze weer te geven. De Staat heeft aan derden eene concessie verleend, waarin de bepaling opgenomen is, dat eene door den concessionaris te storten waarborgsom, ten bedrage van een kwart millioen gulden, ten bate van den Staat vervalt, indien aan eene der voorwaarden van die concessie op een bepaald tijdstip niet zal zijn voldaan. De Staat legt daarna dien concessionaris allerlei hinderpalen in den weg, zoodat

het voor dezen nagenoeg onmogelijk wordt, om de bedoelde voorwaarde te vervullen; de fatale termijn vervalt daarop, en nu stelt de Staat zich in het bezit der gelden, welke de concessionaris ter goeder trouw gestort heeft.

Wij achten hier commentaar overbodig, doch stellen de vraag of een particulier, die op dergelijke wijze handelde, niet het algemeen vertrouwen zou verloren hebben.

Aan de Engelschen wordt verweten eene zekere soort van naïviteit, nu zij zulk eene belangrijke waarborgsom met het volle vertrouwen op de welwillende medewerking der Regeering in 's lands kas gestort hebben. Dit verwijt kan echter niet de hierbedoelde personen treffen. Sir WILLIAM MACKINNON, de Hertog VAN SUTHERLAND en de andere leden van het comité zijn te veel bekend door de reusachtige ondernemingen, welke zij ontworpen of gesteund hebben, om van hen naïviteit in zaken te verwachten. Aannemende echter, dat het gestelde juist ware, dan zou zulks de handeling van den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM niet verontschuldigen, doch integendeel in hoogere mate doen veroordeelen.

Wij teekenen hierbij aan, dat de Minister VAN DEDEM niet verplicht was tot de naasting van het kapitaal; zelfs is het recht tot die naasting te betwisten, vooral nu de Minister verklaard heeft, dat voor het traject Cheribon—Semarang een tramweg voldoende is; er zijn daarom vele redenen aanwezig om die naasting ongedaan te maken.

Wij vertrouwen dan ook, dat het bedoelde waarborgkapitaal aan de rechthebbenden zal worden teruggegeven. De Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM wenschte reeds stappen in die richting bij de Wetgevende Macht te doen. Het zou te betreuren zijn, indien de Regeering in dezen niet recht boven macht deed gaan. Zij is het aan Hare waardigheid verschuldigd.

HOOFDSTUK V.

Hiervoren (bladz. 18) werd door ons eene berekening gemaakt van de lengte der particuliere spoorwegen, welke gedurende de laatste twintig jaren op Java zijn gelegd, en wij verkregen daarbij het resultaat, dat slechts 81 K. M. in exploitatie kwamen. De voortzetting van den bouw der staatslijnen geschiedde eveneens op kleine schaal. Veilig kan daarom een uitvoerig betoog achterwege blijven, om te bewijzen, dat de spoorwegpolitiek der Regeering niet naar het doel gericht was, dat is tot steun der welvaart door den aanleg van verkeerswegen.

De spoorwegen, welke Indië vereischt, bepalen zich niet alleen tot die, welke ten behoeve van zwaar bevolkte gewesten dringend noodig zijn. Zij zijn niet minder onontbeerlijk in die streken, waar vruchtbare gronden braak liggen, omdat deze voor de cultures door gemis aan afvoermiddelen waardeloos zijn.

Wij zagen hiervoren hoe de bouw van spoorwegen in zulke landstreken de algemeene welvaart van Java op krachtige wijze zou ten goede komen.

De Minister VAN DEDEM wenscht nu dat, naast de Staatspoorwegen, door de particulieren, zonder steun van het Rijk, tramwegen worden gebouwd. Aannemende, dat zulke communicatiemiddelen aan de behoefte voldeden, dan ligt het voor de hand, dat de financiers, die vóór alles eene loonende exploitatie wenschen, zich zullen bepalen tot den aanleg van

communicatiemiddelen in de zwaarbevolkte gewesten. Wij stellen daarom thans de vraag aan den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM, op welke wijze volgens zijn stelsel de bouw van spoor- of tramwegen naar de bovenbedoelde geïsoleerde landstroken zou moeten tot stand komen. Op die vraag zijn slechts twee antwoorden te geven: 1°. door den aanleg ten laste van den lande; of 2°. door eenvoudig de bedoelde streken te laten zooals zij zijn, dat is door ze niet als middel aan te wenden tot verspreiding der opeengedrongen bevolking van Java, en tot vermeerdering der algemeene welvaart.

Beide antwoorden moeten een onbevredigenden indruk maken, en toch zijn zij het logisch gevolg van de spoorweg politiek van den Heer VAN DEDEM. Ook op dien grond is het stelsel van dien Minister te laken.

Wanneer men de geographische gesteldheid van Java nagaat, dan ontwaart men, dat het eiland bij eene groote lengte slechts eene geringe breedte heeft. De Noordkust is meerendeels vlak en laag; in de lengte-as wordt een bergrug aangetroffen, die zich over een groot deel tot de Zuidkust uitstrekt.

De Noordkust is het meest bevolkt; ook het meerendeel der landbouw- en nijverheidsondernemingen worden daar aangetroffen, of vinden er hare havens van uitvoer.

Batavia, Soerabaija, Cheribon en Semarang zijn de havens aan de Noordkust van Java, terwijl Tjilatjap de eenige veilige afscheepplaats langs de Zuidkust is.

De kustvaart en de verbindingen met Borneo, Makassar, de Molukken en Singapore hebben plaats uit de havens aan de Noordkust. Tjilatjap staat, wat handelsbeweging betreft, verre ten achteren bij de havens, die op de Noordkust van Java zijn gelegen.

De geographische gesteldheid van Java maakt het duidelijk, dat, wanneer uitsluitend sprake ware geweest van den bouw

van spoorwegen voor commercieele doeleinden, de aanleg van eene doorgaande lijn langs de Noordkust van Java het eerst in aanmerking had moeten komen.

De verdediging van Java eischte evenwel tusschen Soerabaja en Batavia of Buitenzorg eene doorgaande verbinding, welke niet door eene vijandelijke landing aan de Noordkust kon verbroken worden. Deze verbinding moest dientengevolge de Zuidkust volgen. De aanleg van deze lijn werd op dien grond het eerst door den Staat aangevangen. Zij is thans nagenoeg gereed. Met nadruk wijzen wij er evenwel op, dat door de eischen der verdediging van Java het tracé van den Staats-spoorweg naar de Zuidkust gericht is.

De commercieele lijn langs de Noordkust ontbreekt thans nog, met uitzondering van eene kleine lengte beoosten Soerabaja en beoosten Batavia.

De bouw van dezen spoorweg is daarom het meest urgent; verder zijn noodig een groot aantal verbindingen tusschen de lijnen aan de Noord- en die aan de Zuidkust, gelijk de Ned. Indische Spoorweg reeds een daarvan daarstelt; overigens aanvoerlijnen en zijtakken naar de hoofdlijnen; aan deze secundaire lijnen kunnen mindere eischen dan aan de hoofdspoorwegen gesteld worden. De lijn langs de Zuidkust zal ten laatste moeten worden vervolgd in het Zuiden door Bantam, en in den Oosthoek naar Banjoewangi.

De behoefte aan een doorgaanden spoorweg langs de Noordkust is onbetwistbaar. Op bladz. 25 en 26 wezen wij er reeds op, dat Tegal en Pecalongan à force d'argent door den Staat als afscheepplaatsen worden in stand gehouden, doch dat ondanks de daaraan besteede belangrijke geldelijke bedragen, gedurende een groot deel van het jaar dit Danaïdenwerk geen resultaat oplevert, en de communicatie alsdan tusschen den wal en de reede verbroken is.

Herhaaldelijk komt het voor, dat passagiers en goederen, bestemd voor Tegal of Pecalongan, tusschen Batavia en Se-

marang vice versa moeten reizen, omdat zij op de bestemmingsplaats niet kunnen ontscheept worden.

Het ongerief, dat voor den handel en voor den Staatsdienst uit zulk een toestand voortvloeit, is zeer groot; eene bestendiging daarvan zou, in de tegenwoordige eeuw van den stoom, voorzeker als plichtverzuim moeten beschouwd worden. Een doorgaande spoorweg heft bovengenoemd bezwaar op.

Nog duidelijker zal de behoefte aan deze lijn blijken, als men zich een beeld vormt van de belemmeringen, die door het ontbreken van dezen doorgaanden spoorweg ontstaan, bij den handel tusschen Batavia en Semarang, Soerabaja enz. Elk pakje, dat te groot is om met de post verzonden te worden, dient, na voor zeegevaar verzekerd te zijn, per prauw of lichter naar boord van het betreffelijke stoomschip vervoerd te worden, om op de bestemmingsplaats, — ingeval de communicatie met den wal niet verbroken is, — met gebruikmaking van overeenkomstige middelen ontscheept te worden. Elke passagier is verplicht een gelijken moeilijken en tijdroovenden weg te volgen; in plaats van prauwen zijn echter dikwijls kleine stoomsloepen voor zijn gebruik bestemd.

De groote mailsteamers, wier tijd zoo kostbaar is, en voor wie één dag oponthoud een belangrijk geldelijk verlies oplevert, zijn genoopt kleine plaatsen als Tegal en Pecalongan op hunne reizen te bezoeken tot het innemen of afgeven van goederen, tenminste in het geval dat weer en wind dit niet beletten. Men stelle zich zulk een toestand in Nederland voor; ongetwijfeld zou deze, indien hij ooit bestaan had, reeds sedert jaren gewijzigd zijn geworden.

Een doorgaande spoorweg langs de Noordkust van Java vormt de kortste verbinding tusschen de hoofdplaatsen van dit uitgestrekte eiland; hij is blijkens de voorgaande toelichting (zie o. a. bladz. 29 en 30) eene dringende behoefte voor land en volk; die spoorweg ter lengte van meer dan 1000 K. M., (dat is over een afstand van den Haag tot Genève)

kan niet door een tramweg vervangen worden. Onafhankelijk van de door den Minister VAN DEDEM verleende concessie voor een tramweg tusschen Cheribon en Semarang zal op bovenstaande gronden nog bovendien een doorgaande spoorweg die landstreek moeten doorsnijden.

De bouw van dezen spoorweg kan niet eene onbillijkheid genoemd worden tegenover de houders der concessie van den tramweg Cheribon—Semarang. Wij deelden reeds mede, dat de tramweg, ingevolge de concessievoorwaarden den postweg moet volgen, en dat deze voor een groot deel in de onmiddellijke nabijheid der kust gelegen is, zoodat deze lijn slechts aan ééne zijde over eene smalle strook gevoed zal worden. Wij wezen er op, dat de bedoelde landstreek aan een vervoermiddel behoefte had, dat niet langs de kust, doch langs den voet van het hoog land aangelegd was. De spoorweg kan dit tracé kiezen, en zou daarom niet alleen aan de eischen van het verkeer voldoen, dat een tramweg niet doet, doch tevens, behoudens op enkele trajecten, geheel buiten de terreinstrook vallen, welke door den tramweg bediend wordt.

De houders der hierbedoelde tramwegconcessie hebben reeds sedert geruimen tijd tramwegen in de onmiddellijke nabijheid van bestaande spoorwegen in exploitatie gebracht. De tramweg Soerabaija—Sepandjang ligt nagenoeg parallel aan den Staatsspoorweg, en is zelfs daarvan op enkele plaatsen slechts door eene rivier gescheiden. De tramlijn Demak—Poerwodadi loopt voor een groot deel op betrekkelijk geringen afstand evenwijdig aan den spoorweg van de Ned. Indische Maatschappij. De houders der tramweg-concessie Cheribon—Semarang kunnen daarom geen bezwaar maken, indien thans het omgekeerde plaats heeft, en een spoorweg in de nabijheid van het gebergte wordt gebouwd in eene landstreek, waar hun tramweg zich langs de kust zal bewegen.

Wij betreuren het, dat de Minister VAN DEDEM deze tramweg-concessie heeft verleend, doch zouden het nog meer be-

treuren, indien de tegenwoordige Regeering het voorbeeld van den Heer Mr. Baron VAN DEDEM volgde, en eene verbintenis te niet deed, welke een ambtsvoorganger tegenover derden heeft aangegaan. De verleende tramweg-concessiën moeten daarom naar onze meening gehandhaafd worden; wij wenschten evenwel te constateeren, dat deze concessiën geene bezwaren in den weg leggen voor den bouw van een doorgaanden spoorweg langs Java's Noordkust, dat is van een spoorweg, die reeds sedert jaren voor den handel en de nijverheid onmisbaar is.

Indien wordt toegegeven, dat Indië groote behoefte heeft aan spoorwegbouw, en dat de Staat gedurende de laatste twintig jaren nalatig is gebleven om in deze behoefte te voorzien, waardoor de algemeene welvaart in hooge mate bedreigd is geworden, dan treedt de vraag op den voorgrond, op welke wijze het gepleegde verzuim te herstellen is, of beter welke maatregelen thans noodig zijn, om den spoorwegaanleg op groote schaal mogelijk te maken, zoodat niet alleen de gewesten, waar reeds nijverheid en landbouw bestaan, doch ook de vruchtbare en geïsoleerde landstreken tot ontwikkeling kunnen komen. Wij zullen trachten deze vraag te beantwoorden.

De bouw der bedoelde verkeersmiddelen kan geschieden door den Staat of door particulieren. Beide stelsels tellen voorstanders, en bieden, ieder op zich zelf beschouwd, hunne voordeelen aan.

Een snelle bouw van spoorwegen in Indië door den Staat is alleen mogelijk, indien door het sluiten eener leening de middelen daarvoor verschaft worden. Afgescheiden van de vertraging, welke zou ontstaan, wanneer de beperkte gewone middelen, dat is Indisch geld, voor dien bouw gebezigd werden, zoo zou het beoogde doel der spoorwegen op die wijze slechts gedeeltelijk bereikt worden, daar, zooals wij hebben trachten aan te toonen, de noodzakelijkheid bestaat, dat Europeesch kapitaal naar die gewesten vloeit.

De vraag geheel ter zijde latende of het sluiten van bovenbedoelde leening al dan niet aan te bevelen is, zoo mag evenwel niet uit het oog verloren worden, dat de uitvoering door den Staat op groote schaal van spoorwegen de indiensttreding van een uitgebreid personeel medebrengt, en dat de ontdekking in Indië geleerd heeft, dat de drang der omstandigheden er steeds toe genoopt heeft, om beambten, die eene tijdelijke benoeming ontvingen, later in vasten dienst te doen overgaan.

De gelijktijdige aanleg van vele spoorwegen kan in elk land slechts over een beperkt aantal jaren loopen. Een spoorweg-net, hoe uitgebreid dit ook wezen moge, wordt ten laatste voltooid. Het is daarom te voorzien, dat bij een bouw van Staatswege, na verloop van tijd, voor een zeer groot aantal spoorwegbeambten geen emplooi zou te vinden zijn, vooral, omdat slechts een klein deel van het personeel, dat voor den aanleg gebruikt is, voor den dienst der exploitatie geschikt is. De Regeering zou daarom ten slotte door een Staatsaanleg in groote geldelijke uitgaven vervallen door de verplichting tot het uitreiken van schadeloosstelling aan de overtollig geworden ambtenaren.

De argumenten, welke in Europa kunnen worden aangevoerd tot verdediging van den Staatsaanleg, verliezen, wanneer het Indië betreft, veel van hunne kracht. Strategische overwegingen, welke in Europa den doorslag geven, zijn op Java van ondergeschikt belang, omdat in Indië, bij een eventueelen oorlog, van mobilisatie geen sprake kan wezen.

De voorstelling, dat een spoorweg een monopolie schept, is voor bestrijding vatbaar. Uitsluitend in eene landstreek, die zeer spaarzaam van dergelijke vervoermiddelen is voorzien, schept de spoorweg een monopolie, doch Europa en Amerika leeren aan welk eene scherpe concurrentie spoorwegen het hoofd moeten bieden, zoodra een volledig net is tot stand gebracht. Bovendien kunnen in de concessievoorwaarden van

een particulieren spoorweg bepalingen opgenomen worden, die het algemeen belang in deze materie eischt, en waardoor voorkomen wordt, dat een eventueel monopolie een nadeeligen invloed uitoefent.

Een Staatsspoorweg is verder, wat zijn tarieven betreft, veel minder onafhankelijk dan een particuliere lijn. In Indië heeft men dit reeds in ruime mate ondervonden.

De nijverheid gaat menigmaal van de meening uit, dat een Staatsspoorweg geen geldelijk voordeel mag opleveren; zij beschouwt dit communicatiemiddel uitsluitend, alsof het voor hare behoeften in het leven geroepen was, en ziet over het hoofd, dat alle belastingschuldigen hun deel hebben bijgedragen voor het aanlegkapitaal.

Een voortdurende drang wordt daardoor bij Staatsspoorwegen op de Regeering uitgeoefend tot het verlagen der tarieven, en niet zelden kan aan dien drang geen weerstand geboden worden, waardoor het algemeen belang geschaad wordt.

De vraag of de aanleg en ook de exploitatie van Staatsspoorwegen goedkoop is dan die van particulieren, moet voor Java ontkennend beantwoord worden.

De aanlegkosten der Staatslijnen op Java waren:

Voor de Oosterlijnen per K. M. f 73 256.—

» » Westerlijnen » » » 93 687.—

» » de lijn Djokjo—Tjilatjap » 76 809.—

Die der particuliere lijnen waren:

Voor den Bat. Oosterspoorweg per K. M. f 55 100.—

» » Java Spoorweg » » » 59 823.—

» » spoorweg Batavia—Buitenzorg per K. M. » 66 896.—

De Spoorweg Semarang—Vorstenlanden heeft breed spoor; hij is daarom niet voor maatstaf bruikbaar.

De constructie-rekening geeft, blijkens het bovenstaande overzicht, voor den goedkoopsten Staatsspoorweg op Java een cijfer per K. M. aan, dat hooger is dan dat van alle particuliere lijnen.

nagenoeg elke vergelijking van de exploitatiekosten van een Staats- en van een particulieren spoorweg op Java voor.

Hierbij doen wij opmerken, dat eene particuliere lijn verplicht is tot het vormen van vernieuwings-, reserve- en pensioenfondsen, waardoor de exploitatiekosten gedrukt worden, terwijl eene Staats-Exploitatie daarvan bevrijd is. Vele uitgaven, die een gevolg zijn van Staatsaanleg en Staatsexploitatie, komen bovendien voor rekening van andere departementen van algemeen bestuur; o. a. worden met de pensioenen van de ambtenaren bij genoemden tak van dienst de exploitatie- of aanlegkosten niet belast. De rekeningen van den Staatsaanleg en exploitatie geven daarom geen zuiver beeld van de uitgaven ten behoeve van deze diensten, en toch overtreffen zij, ofschoon de bekende cijfers beneden de werkelijke uitgaven blijven, reeds de gelijksoortige uitgaven bij de particuliere lijnen.

Staatsexploitatie is bij alle takken van dienst steeds kostbaar. Niet altijd is men daarvan overtuigd, omdat het in Indië moeilijk is bij een Staatsbeheer steeds eene juiste winst- en verliesrekening op te maken. De compta' iliteits-wet belet dit, daar vele uitgaven voor eene zelfde onderneming ten laste van verschillende departementen komen, waar zij onder algemeene posten verdwijnen.

De exploitatie in eigen beheer van de djatti-bosschen, welke vroeger in Japara gedreven werd, leverde volgens de rapporten oogenschijnlijk zulke ontzaggelijke winsten op, dat de Minister BLOEMEN WAANDERS in de Tweede Kamer het voorstel deed, om alle Gouvernements-houtbosschen in eigen beheer te ontginnen. Later toen de rekeningen juist werden opgezet, verdwenen die groote winstcijfers, en bleek het daarentegen, dat aanzienlijke verliezen op de exploitatie geleden waren.

Gelijke uitkomsten van teleurstellenden aard zou men verkrijgen, indien de zuivere rekening werd opgesteld van andere

Staatsexploitatiën. De saldo's, welke de Regeeringsbescheiden opgeven, zijn daarom slechts onder voorbehoud als maatstaf ter beoordeeling te beschouwen.

Bij Staats-aanleg of exploitatie van spoorwegen is men nog in meerdere mate dan bij particulier beheer afhankelijk van de personen, die daarmede belast zijn. Tot heden heeft de Indische Regeering bij de spoorwegen eene gelukkige keuze gedaan, doch, wij herhalen, wie kan de verzekering geven, dat dit altijd het geval zal wezen.

De prikkel, welke de beambten van eene particuliere maatschappij tot arbeid en plichtsbetrachting drijft, is bij den Staat niet in gelijke mate aanwezig, terwijl bovendien bij de eerste, door den drang der belanghebbenden, weinig verschooning voor plichtsverzuim kan worden geduld. De personen zijn in beide gevallen van dezelfde categorie, doch de drijfveeren tot belangstelling in den arbeid verschillen.

Tegen den Staatsaanleg van spoorwegen in Indië moet echter vooral worden aangevoerd het gevaar, dat voor het Rijk aanwezig is, wanneer het over groote eigendommen in onze overzeesche gewesten beschikt. De Gouvernements-koffiecultures met de daarbij behoorende pakhuizen en landsinrichtingen vertegenwoordigen reeds eene reële waarde van vele millioenen; de tin-exploitatie op Banka; de zoutaanmaak, al deze productieve Gouvernements-ondernemingen en nog meer andere vormen een belangrijk rentegevend kapitaal. Ten behoeve van den Staatsaanleg van spoorwegen op Java was einde 1892 reeds uitgegeven *f* 72.575.438.—, en dit bedrag stijgt tot 100 millioen, indien daarbij de uitgaven op Sumatra en die, welke in 1893 zijn gedaan, gevoegd worden.

Indië ligt door het totale gemis van eene bruikbare vloot geheel open voor elken vijand, hetzij deze Chinees, Japannees, Portugees of een andere is. Het is treurig te moeten erkennen, dat Nederland op maritiem gebied niet opgewassen is tegen de kleinste mogendheid, welke over eene marine

beschikt. Bij een eventueelen oorlog is de vijand, die zich van Java of van Indië meester maakt, bezitter van de eigendommen van den Staat, terwijl het particulier bezit geëerbiedigd wordt. Bij het sluiten van den vrede zal, zelfs al waren wij in Europa aan de zijde van de overwinnende partij, steeds rekening gehouden worden met onze verliezen in Indië. Het kapitaal, dat door het Rijk voor spoorwegbouw aangewend mocht zijn, zal bij het vredesverdrag in aanmerking genomen worden.

Wij komen daarom tot de conclusie, dat een spoorwegbouw in Indië, waarbij een verzuim van 25 jaren binnen korten tijd moet hersteld worden, eene fictie zou blijven, indien men den Staatsaanleg op den voorgrond plaatste. Naar onze meening behoort, naast een stelselmatigen Staatsaanleg, een krachtige bouw van spoorwegen door gebruikmaking van particulier kapitaal in het leven te worden geroepen.

Wij zullen thans de vraag trachten te beantwoorden op welke wijze de bouw van spoorwegen met gebruikmaking van particuliere krachten in Indië mogelijk is.

De ondervinding heeft bewezen, dat particuliere spoorwegaanleg zonder hulp van den Staat in Indië onmogelijk is. De bestaande Ned. Indische Spoorweg heeft van het Rijk een belangrijk geldelijk voorschot gehad. De Staat heeft hierbij geen nadeel geleden. Overigens heeft de particuliere aanleg op Java zich slechts tot 81 K. M. beperkt.

Wij mogen dan ook als onbetwistbaar aannemen, dat particuliere spoorwegbouw in Indië zonder Staatshulp eene utopie is. Het behoeft slechts als tijdverspilling beschouwd te worden, wanneer men verwacht om spoorwegen zonder die hulp te kunnen bouwen of doen bouwen.

Het moet bevreemding wekken, dat ondanks de gunstige financieele resultaten der bestaande spoorwegen geen geld voor den aanleg van andere te verkrijgen is. Dit verschijnsel wordt evenwel verklaard door de eischen der geldmarkt. Als een regel, die geene uitzondering toelaat, is aan te nemen,

dat alle spoorwegen, welke buiten het vaste land van Europa gebouwd zijn, uitsluitend hun ontstaan te danken hebben aan Staatshulp. De geldmarkt is hieraan gewoon, en het is vruchteloos hiertegen verzet aan te teekenen.

In Hoofdstuk II gaven wij een overzicht der spoorwegen in Engelsch Indië. Uit dat aperçu blijkt, dat geen enkele particuliere spoorweg in die koloniën gebouwd is zonder hulp van den Staat. De Engelsche Regeering doet zelfs de Staatslijnen, die niet uitsluitend voor militaire doeleinden gebouwd zijn, door particulieren exploiteeren. Het uitgebreide net van spoorwegen in Engelsch-Indië, de groote jaarlijksche toename van deze lijnen; de belangrijke vermeerdering van de welvaart in die gewesten, dit alles is een gevolg van de juiste inzichten van de Engelsche Regeering, die niet tegen den stroom wilde oproeien, en het onmogelijke niet trachtte te bereiken, doch zich daarentegen nederlegde bij de eischen, welke de geldmarkt stelt.

Wij wijzen in het bijzonder op Engeland, omdat de Koloniën van dat land door hare uitgestrektheid het meest nabij komen aan de onze, en ook bovendien omdat het bekend is, dat de ondernemingsgeest bij de Engelsche natie het sterkst ontwikkeld is.

Dat Engeland begrijpt en ondervonden heeft, dat spoorwegbouw zonder rentegarantie onmogelijk is, en dat deze communicatie-middelen een weldaad voor het land zijn, blijkt wederom uit eene officiële mededeeling, welke onlangs in de »Official Gazette» werd opgenomen. De milde bepalingen, welke deze nieuwe voorstellen der Engelsche Regeering behelzen, toonen duidelijk aan, dat Engeland, op grond der verkregen resultaten van den spoorwegbouw, geen middel onbeproefd wil laten om het particuliere kapitaal voor de verdere voltooiing van het reeds zoo uitgebreide net te winnen.

De Regeering verklaarde zich volgens de »Official Gazette» bereid om:

1°. den grond voor den spoorwegbouw kosteloos af te staan;

2°. op gunstige voorwaarden rollend materieel te laten leveren, en de nieuwe wegen te laten onderhouden en exploiteeren door de administratie van de hoofdlijn (Staatslijn);

3°. kosteloze inzage en gebruik te verleen van de opnemingen enz., welke van Gouvernementswege zijn gedaan;

4°. de materialen voor den bouw tegen een laag tarief over de Staatslijnen te vervoeren;

5°. van de opbrengst of inkomsten der hoofdlijn (Staatslijn) een beperkt gedeelte af te staan, teneinde aan de eigenaars van de nieuwe lijnen een jaarlijksch dividend van 4% over het goedgekeurde bedrag voor den aanleg te verzekeren;

6°. indien zulks wettelijk te regelen is, machtiging te verleen om de kapitaalrekening van den zijtak gedurende den aanleg met zulk eene som te belasten, dat er met de nettowinst, welke de trafiek reeds mocht opleveren, 4% rente over het gestorte kapitaal kan betaald worden.

Een verzoek aan het Parlement om bevoegdheid daartoe te verleen is, naar men verzekert, reeds in overweging.

Indien de particulieren bereid mochten zijn om het noodige kapitaal te leveren, doch niet genegen mochten wezen om den spoorweg zelven te bouwen, dan kunnen zij eene schikking met het departement van Openbare Werken treffen, om dit met den aanleg te belasten.

Het Gouvernement zal niet voor elken zijtak het maximum van den bovenbedoelden steun verleen. Het verlangt, dat elk ontwerp te voren onderzocht wordt, zoodat elke aanvraag aan haar eigen mérites zal getoetst worden, waarbij aan elk plan de eisch gesteld wordt, dat het een redelijk uitzicht op financieel succes oplevert.

De goedkeuring der tarieven van den spoorweg wordt door het Gouvernement voorbehouden.

Frankrijk heeft zich eveneens onderworpen aan de eischen

der geldmarkt. In Algiers, zelfs op Corsica, werden de spoorwegen met Staatshulp gebouwd. Door Portugal werd evenmin van dezen regel afgeweken, waar het gold den spoorwegaanleg in zijne Koloniën. In den Congostaat, in den Transvaal, in alle landen buiten Europa, volgt men denzelfden weg.

Zouden nu de bestuurders van al deze landstreken in kennis en beleid ten achteren staan bij onze Nederlandsche Regeeringspersonen? Is het te veronderstellen, dat zij allen dwalen, en uitsluitend de wetenschap aan onze zijde is? Zou de speculatiegeest van den Nederlander grooter wezen dan die van de Engelschen of van de andere natiën?

Dit is niet aan te nemen; de resultaten, welke in de vreemde Koloniën met den spoorwegbouw verkregen zijn, en het totale fiasco, dat de particuliere aanleg van spoorwegen in onze overzeesche gewesten gemaakt heeft, zijn voldoende om te bewijzen, dat voorzeker de Nederlandsche Regeering niet juist gezien heeft.

Palliatieven en halfheden, zooals de Minister VAN DEDEM deze geschapen heeft, kunnen de toekomst van Indië slechts donkerder maken. De eenige weg, welke voor ons open ligt, is die, welken de vreemdeling met succes gevolgd heeft, dat is het zich schikken naar de eischen van de geldmarkt, het onmogelijke niet te eischen, en leering te trekken uit de ondervinding, welke andere natiën met hare spoorwegpolitiek verkregen hebben. De onze is in hare resultaten treurig genoeg, om daaruit het bewijs te putten, dat die politiek te veroordeelen is.

Particuliere spoorwegbouw in onze Koloniën vereischt daarom onvermijdelijk Staatshulp. Een dergelijke steun kan bovendien geen bevreemding wekken. In ons vaderland hebben immers eveneens vele tramwegen hun bestaan te danken aan subsidies van den Staat of van provinciale- en gemeentebesturen. Is er nu reden om te veronderstellen, dat dergelijke steun voor spoorwegen in het verre en onbekende Indië ontbeerd kan worden?

Naar onze meening is de meest rationeele en afdoende wijze, waarop men tot een snellen bouw van de zoo dringend noodige communicatiemiddelen op Java komen kan, die welke de Minister KEUCHENIUS heeft aangegeven. In Hoofdstuk II gaven wij een overzicht der denkbeelden van dezen Departementchef. Deze waren in het kort, dat eene belangrijke geldsom zou moeten worden beschikbaar gesteld tot het verleenen van hulp ten behoeve van particuliere spoorwegen.

Wij vreezen echter, dat de Wetgevende macht zich niet met een dergelijk voorstel zal vereenigen. De belangstelling in Indië is nog te weinig bij onze natie doorgedrongen, om krachtige maatregelen ten bate van Indië ingang te doen vinden.

Voorzeker is het opmerkelijk, dat in ons land meerdere aandacht geschonken wordt aan plaatselijke belangen of onderwerpen van weinig beteekenis, zooals die over het gebruik van den wonderkuil en dergelijken, dan aan Indische zaken. De vaststelling van de begrooting van Nederlandsch-Indië is voor de Wetgevende macht in vele gevallen een arbeid, die weinig discussie uitlokt, niettegenstaande die begrooting het bestuur over een land van 30 millioen inwoners geldt.

Een ieder zal beamen, dat Nederland, zonder zijne koloniën, onder de Statenrij van Europa de minste plaats zou innemen, en dat ons vaderland zijn welvaart en nationaal vermogen nagenoeg uitsluitend aan Indië verschuldigd is. Wij meenen zelfs, dat het bezit onzer koloniën de beste waarborg voor onze onafhankelijkheid is, daar geene groote natie aan haar mededinger de inlijving van Nederland zou veroorloven, in verband met het daaruit voortvloeiende bezit van Indië.

De weinige bekendheid in het vaderland met onze koloniën en de daarmee gepaard gaande onverschilligheid is alleen toe te schrijven aan overleveringen uit den ouden tijd. Indië was eenige tientallen van jaren geleden het toevluchtsoord

voor »les enfants perdus» van Nederland; deze toestand is echter veranderd. De beste zonen van ons vaderland gaan thans naar Indië; kennis en wetenschap (getuige de verplichte examens) benevens practische zin en arbeidskracht worden voor onze koloniën in niet mindere mate geëischt dan voor ons vaderland; de wensch tot emigreeren sluit reeds het bezit van geestkracht in. De »struggle for life» is in Indië thans niet minder moeilijk dan in Europa, en de weinigen, die na verloop van jaren in het vaderland terugkeeren, na hun arbeid met succes bekroond te hebben gezien, maken slechts een klein percentage uit van de velen, die in de overzeesche gewesten eene carrière zochten, doch daarbij schipbreuk leden.

Onverschilligheid voor het land, dat aan Nederland zoo veel schenkt, en waar onze landgenooten in groot aantal een werkkring vinden, is antinationaal; het is daarom te betreuren, dat het gemis aan belangstelling voor onze koloniën hier te lande niet te loochenen is. Hoe dit echter ook zij, zoo is het een feit, dat deze onverschilligheid bestaat, en dat er rekening mede gehouden moet worden. Dit is de oorzaak, waarom wij de voorstellen van wijlen Mr. KEUCHENIUS niet ondersteunen, en op eene andere wijze, al zij het door een langeren weg te volgen, het doel meenen te moeten bereiken.

Wij zijn van oordeel, dat, indien een voorstel wordt aangeboden om den particulieren spoorwegbouw in Indië mogelijk te maken, zonder eenig offer uit de schatkist te vragen, zulk een plan bijval zal vinden. Wij meenen een dergelijk plan te kunnen aangeven. Door een voorbeeld zullen onze denkbeelden het best kunnen worden weergeven.

Een spoorweg van Semarang naar Cheribon zal, zooals door cijfers kan worden aangetoond, een minium-rente van 5% over het aanlegkapitaal opleveren. Deze spoorweg zal 240 K. M. lang zijn. Het publiek, dat geheel onbekend is met Java, kan van deze rentabiliteit niet overtuigd worden; de Regeering is daarentegen in staat om een oordeel te vellen. Indien

nu het Rijk 3% rente garandeert, dan zou het bijeenbrengen van het kapitaal door particulieren geen bezwaar hoegenaamd opleveren.

De Staat kan nu evenwel voor de verleende moreele hulp de helft der overwinst boven 3% eischen. Wanneer nu, zooals hiervoren aangenomen is, 5% winst wordt gemaakt, dan ontvangt de Staat 1% van het kapitaal, dat noodig is geweest voor den bouw van een spoorweg van 240 K. M. lengte.

Indien de Regeering nu daarna in het belang van de ontwikkeling der landstreek bijv. eene spoorwegverbinding tusschen Cheribon en de Staats-Westerlijnen noodig acht, dat is in eene gedeeltelijk weinig of niet in cultuur gebrachte landstreek, dan is het thans mogelijk geworden deze in het leven te roepen zonder eenige directe tegemoetkoming uit de schatkist. Het behoeft geen betoog, dat geen particulier kapitaal, zelfs voor den bouw van een tramweg, in zulk eene geïsoleerde streek zou te verkrijgen zijn, daar de lijn, hetzij tram-, hetzij spoorweg, in de eerste jaren niet rendeerend kan wezen. Het particulier kapitaal zal daarentegen wel beschikbaar wezen, wanneer wederom rentegarantie verleend wordt. Voorzeker zal de Staat in de eerste jaren deze rente moeten betalen, hetgeen evenwel geen bezwaar zal opleveren, daar, — wanneer aangenomen wordt, dat de spoorweg, welke de hierbedoelde verbinding zal daarstellen, 80 K. M. lang is, hetgeen nagenoeg juist zal zijn, — de Staat uit de overwinst van den spoorweg Cheribon—Semarang, dat is 1% over 240 K. M., de rentegarantie van 3% der nieuwe verbindingslijn lang 80 K. M. kan betalen.

Zonder eenige uitgaven, afkomstig van belastingschuldigen, zou op deze wijze een spoorweg door eene weinig bevolkte, doch vruchtbare landstreek tot stand komen, waardoor nieuwe bronnen van welvaart, en dientengevolge eveneens van staatsinkomsten zouden verkregen worden.

Op deze wijze voortgaande, mits steeds met oordeel en

zaak kennis handelende, zou een spoorwegnet met gebruikmaking van Europeesch kapitaal over Java aangelegd kunnen worden, zonder eenige opoffering van landsgelden.

Wij erkennen, dat deze weg meer tijd vordert dan die, welken de Minister KEUCHENIUS aanbeval; wij gaven hierboven echter de redenen aan, waarom wij, het spreekwoord gedachtig dat »le mieux est l'ennemi du bien», aan het bereikbare de voorkeur gaven boven het onwaarschijnlijke. In alle gevallen zal worden toegegeven, dat indien jaren geleden het bovenaangegeven stelsel van spoorwegbouw ware toegepast, thans Indië in een beteren toestand zou verkeerd hebben, en dat het bovenomschreven systeem eerder tot een goed resultaat zal leiden, dan de bouw van tramwegen volgens de plannen van den Minister VAN DEDEM.

Deze Minister was tegen het verleen van rentegarantie gestemd, omdat naar zijne meening de slechte kansen daarbij voor den Staat, en de goede voor de particulieren zijn.

De vreemde mogendheden denken op andere wijze over dit onderwerp, zooals dit door hun spoorwegpolitiek bewezen wordt; doch zelfs al ware de zienswijze van den Heer VAN DEDEM juist, dan is het nog steeds aan te bevelen, om van twee ongunstige zaken de minst ongunstige te kiezen. Zonder rentegarantie is de spoorwegbouw door particulieren niet mogelijk; de bezwaren, welke staatsaanleg medebrengt, en de langzame weg, welke daarbij noodwendig gevolgd moet worden, hebben wij hiervoren uiteengezet. De Regeering heeft daarom slechts de keuze tusschen het verleen van rentegarantie, of het onthouden aan Indië van spoorwegen, die noodig zijn tot het bevorderen van de welvaart, en tot het sluiten van de Indische begrooting. Wij gelooven, dat de keuze niet moeilijk zou wezen, vooral nu wij hiervoren een stelsel hebben ontwikkeld, waarbij de slechte kansen in elk geval voor den Staat vervallen.

Het gezegde van den Minister VAN DEDEM is echter meer

als een gevleugeld woord te beschouwen. Zelfs indien rentegarantie werd verleend op de wijze, zooals wijlen Mr. KUCHENIUS dit wenschte, dan is de voorstelling van den Heer Mr. W. K. Baron VAN DEDEM niet juist.

Wij zullen dit trachten duidelijk te maken.

Bij het verleen van rentegarantie zijn drie gevallen mogelijk:

- 1°. dat de spoorweginkomsten de exploitatiekosten niet dekken;
- 2°. dat de spoorweginkomsten de exploitatiekosten dekken, doch slechts een deel van de garantie;
- 3°. dat de spoorweg eene winst maakt, die meer bedraagt dan de garantie.

Verder doen wij opmerken:

- a. dat, zooals hiervoren door cijfers is aangetoond, de Staat duurder bouwt en exploiteert dan een particulier;
- b. dat de staatsleeningen geplaatst worden ad $3\frac{1}{2}\%$.

In het geval bedoeld sub 1 betaalt het Rijk bij staatsaanleg $3\frac{1}{2}\%$ over het aanlegkapitaal, dat verkregen is door eene leening, en bovendien het tekort op de exploitatie.

Bij een particulieren aanleg betaalt de Staat de garantie van 3% over het kleinere aanlegkapitaal, doch niets voor het te kort op de exploitatie.

Het recht tot naasten bestaat. De Staat kan daartoe in dat geval overgaan. Hij komt dan in het bezit van den spoorweg voor een kleiner bedrag aan geld, dan voor den bouw van Zijnentwege noodig zou zijn geweest.

Eene rentegarantie is dus in dit geval steeds het voordeelst voor het Rijk.

In het tweede geval betaalt het Rijk bij Staatsaanleg $3\frac{1}{2}\%$ over het geleende aanlegkapitaal, verminderd met het overschot op de exploitatie; daar evenwel de particulier goedkoopster dan de Staat exploiteert, is het mogelijk, dat de eerste eene kleine winst maakt, terwijl de Staat nog een nadeelig saldo heeft.

Bij particulieren aanleg betaalt de Staat de garantie van 3% verminderd met het surplus op de exploitatie.

Zelfs aannemende, dat de Staat en de particulier gelijke exploitatiekosten hadden, en ook de uitgaven voor den bouw niet verschilden, dan zou hier wederom het verleenen van rentegarantie het meeste voordeel voor den Staat opleveren.

In het geval sub 3, dat is bij een zeer rendeeren spoorweg, ontvangt de Staat de helft der overwinst boven 3%. Bij eene opbrengst van 4% zou de Staat dus een gelijk bedrag ontvangen als bij een Staatsaanleg, waarbij tegen 3½% geleend is; altijd aannemende, hetgeen niet het geval is, dat de aanlegkosten bij particulieren en bij Staatsaanleg gelijk zijn. Bij eene winst boven de 4% kan de Staat bij particulieren aanleg in nadeeliger conditie komen dan bij Staatsaanleg, dat wil zeggen winst derven. Het risico heeft Hij echter in dit geval niet geloopt.

De meening, dat bij het verleenen van rentegarantie de slechte kansen aan de zijde van den Staat zijn, zooals de Minister VAN DEDEM dit verklaarde, is daarom geheel onjuist. Het tegenovergestelde is het geval. De slechte kansen, of beter de gevolgen van financieelen tegenspoed bij de exploitatie, komen bij het verleenen van rentegarantie ten laste van de particulieren, die nog bovendien het risico dragen, dat de spoorweg niet kan gebouwd worden voor het oorspronkelijk geraamde en gegarandeerde bedrag. In het financieel belang van den Staat moet daarom de bouw van spoorwegen met rentegarantie worden aanbevolen. Het eenige nadeel, dat uit het stelsel kan voortvloeien, is, dat bij groote inkomsten, de Staat eene kleine winstderving heeft, doch deze mag hij waarlijk aan de particulieren voor het gedragen risico wel gunnen.

Wij hebben getracht de voordeelen van en de noodzakelijkheid tot het verleenen van eene rentegarantie voor spoorwegbouw in Indië aan te toonen; thans wenschen wij nog een enkel woord te wijden aan de beginselen, welke daarbij

ter bevordering van het algemeen belang in het oog behoorren gehouden te worden.

De voorwaarden der concessiën dienen zoo gesteld te zijn, dat zij het monopoliseeren van het vervoer zooveel mogelijk beletten, en den Staat een krachtigen breidel tegen misbruiken in handen geven.

Hoewel dus de Staat zonder eenige geldelijke opoffering een groot aantal particuliere spoorwegen in het leven zou roepen, kan hij tevens van den dwang, welken de geldmarkt uitoefent, en die Hem tot het verleenen der garantie noopt, gebruik maken om het het heft in handen te houden.

Wij hebben enkele concessievoorwaarden van spoorwegen in den vreemde nagegaan.

In Frankrijk worden de bepalingen beknopt en duidelijk gesteld, en tot een minimum ingekrompen. De Engelsche voorwaarden vormen daarentegen een boekdeel, waarin tot de kleinste bijzonderheden wordt afgedaald, en waarbij het Engelsche Gouvernement zich steeds voorbehoudt in de belangrijkste zaken imperatief te beslissen. In deze voorwaarden zijn menigmaal alle leesteevens weggelaten, zoodat de zin dikwijls niet juist verklaard kan worden, en tot vele moeilijkheden aanleiding zou kunnen geven.

Ondanks deze tegenstelling in den gedachtengang van de ontwerpers van de Fransche en de Engelsche voorwaarden van concessie, wordt in de Britsche minder moeilijkheden dan in de Fransche koloniën ondervonden bij den bouw der spoorwegen door particulieren, en dit verrassend verschijnsel kan uitsluitend verklaard worden door het verschil in opvatting van hun taak door de ambtenaren van de beide landen. Die in Frankrijk zijn plus royaliste que le roi, die in Engelsch-Indië zijn meer practisch.

Wij vreezen, dat in onze koloniën de geest der ambtenaren meer helt naar de Fransche dan naar de Engelsche zijde, en dat daarmede rekening moet worden gehouden.

Het komt ons voor, dat de particuliere spoorwegbouw in onze koloniën in het algemeen zal beheerscht behooren te worden door de volgende bepalingen:

- 1°. dat de rentegarantie niet loopt over den tijd, gebezigd voor den aanleg van den spoorweg.
- 2°. dat het eindcijfer der door de Regeering goedgekeurde begrooting het maximum aangeeft van het bedrag, waarover de garantie berekend wordt.
- 3°. dat de Regeering de bevoegdheid behoudt den spoorweg te naasten, zoodra gedurende meer dan drie achtereenvolgende jaren verliezen op de exploitatie geleden zijn.
- 4°. dat de Staat deelt in de overwinst der particuliere Maatschappij.
- 5°. dat een maximum-bedrag der uitgaven bij verschillende bruto-ontvangsten der exploitatie wordt vastgesteld.
- 6°. dat de tarieven aan de goedkeuring der Regeering onderworpen zijn, en Deze het recht behoudt veranderingen der tarieven te bevelen.
- 7°. dat een door de Regeering aangewezen Staatsdienaar lid van den Raad van Commissarissen zal wezen, en inzage van alle boeken betreffende het beheer en de administratie zal verkrijgen.

Indien deze bepalingen, na verdere uitwerking, in de voorwaarden der concessie worden opgenomen, dan zijn de gevaren voor teleurstellingen zeer luttel, en draagt de Staat veel minder risico dan bij een Staatsaanleg en exploitatie het geval zou wezen, terwijl het algemeen belang niet minder beschermd is. Wij gaan natuurlijk van de veronderstelling uit, dat de vigeerende bepalingen betreffende het verleen van concessie voor spoorwegbouw in Indië in stand gehouden worden, voor zoover zij met de bovenstaande beginselen niet in strijd zijn, zoodat geene herhaling dier voorschriften thans vereischt wordt.

Ter verzekering van de nationaliteit van het kapitaal wor-

den geene beperkende bepalingen noodig geacht, of zelfs gewenscht. Wel achten wij het verplichtend, dat het beheer geheel in Nederlandsche handen is, en de vennootschap in Nederland of onze Koloniën gevestigd is.

Wij hebben door het bovenstaande getracht om een spoorwegpolitiek in korte trekken te ontwikkelen, die tot het doel kan leiden, en daarbij naar ons beste weten de bezwaren wederlegd, welke de bestrijders van rentegarantie hebben aangevoerd. Met nadruk wijzen wij er op, dat de tegenstanders niets hebben tot stand gebracht, en dat daarom reeds hunne denkbeelden moeten veroordeeld worden.

Wij zijn van de meening uitgegaan, dat betweterij tot teleurstellingen moet leiden, en hebben daarom gebruik gemaakt van de lessen, welke uit de ondervinding van andere Koloniën geput kunnen worden. Wij meenen, dat onze voorstellen het voorrecht hebben, om op feiten, die het resultaat zijn van een elders toegepasten maatregel, te steunen.

Voor onze overzeesche gewesten zijn de vermeerdering van welvaart en een tegenstroom van Europeesch kapitaal als eene levensbehoefte te beschouwen. Fiscale middelen kunnen tijdelijk eene sluitende begrooting maken, doch zouden ten slotte de toekomst nog meer verduisteren. De draagkracht der bevolking in Indië is nagenoeg uitgeput.

De schatkist dobbert op wisselvallige inkomsten, die ontstaan uit verouderde stelsels, welke thans niet alleen afgekeurd, doch bovendien gestadig ingekrompen worden.

Elders is het bewijs geleverd, zooals wij door cijfers hebben trachten aan te toonen, dat spoorwegen een der krachtigste middelen zijn tot het bevorderen van de handelsbeweging in eenig land, en tot vermeerdering der welvaart.

Deze stelling heeft burgerrecht verkregen. Dr. E. NAUMANN verklaarde eveneens in eene vergadering van »die Gesellschaft für Erdkunde» te Berlijn: »Transport ist eine produ-

cirende Kraft, und die Verbesserung der Communicationsmittel wird für die Steigerung der Producten eine Nothwendigkeit."

Kapitaal wordt gevorderd voor den aanleg van spoorwegen en voor de oprichting der ondernemingen, welke uit het tot stand komen dier verkeermiddelen voortvloeien. Verspreiding der opeengedrongen bevolking van Java en toeneming der welvaart gaan daarmede gepaard. De spoorwegbouw voldoet daarom aan de eischen, welke Indië stelt.

Wij gaven hierboven den weg aan, die naar onze meening tot het doel leidt. Indien die weg gevolgd wordt, zal geen penning aan de schatkist onttrokken worden. Wanneer mocht worden aangetoond, dat wij dwalen, dan zullen wij dit gaarne erkennen. Wij hechten niet zoozeer aan het door ons aangeprezen denkbeeld. Vóór alles wenschen wij, dat gehandeld wordt; — dat spoorwegen in Indië gebouwd worden. De Regeering heeft reeds te lang gedraald en verzuimd in de behoefte aan deze communicatiemiddelen te voorzien. De achteruitgang van de welvaart in Indië is een dreigend gevaar, niet alleen voor onze financiën, doch nog meer voor de rust en den vrede. Een verder *laisser-aller* zou niet te verdedigen zijn.

DEN HAAG, Mei 1894.

J. A. DE GELDER.