

Handwritten note in a box:
Hie. k. l. v.
W. N. 7

1884 I, 15.

BESCHOUWINGEN

naar aanleiding van de Spoorwegpolitiek

VAN DEN

MINISTER VAN KOLONIËN

van **Blaemen Waanders**

DOOR EEN

INGENIEUR.



1884.

A. BISSCHOP. SEMARANG. — FEIKEMA & Co., AMSTERDAM.

247

J. L. BEIJERS.
NIEUW 2. 56
UTRECHT.

BESCHOUWINGEN

naar aanleiding van de Spoorwegpolitiek

VAN DEN

MINISTER VAN KOLONIËN

van Bloemen Waanders

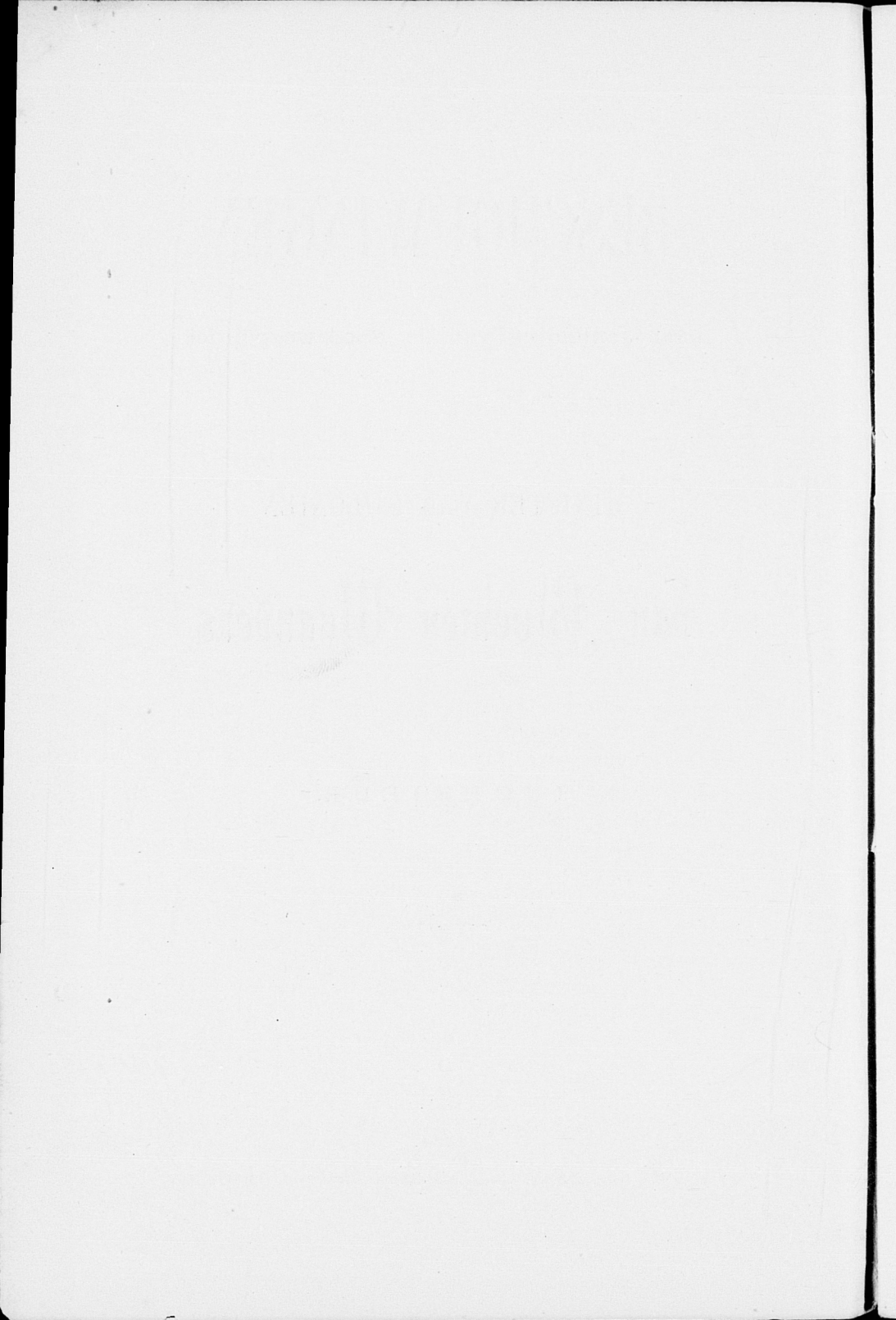
DOOR EEN

INGENIEUR.



1884.

A. BISSCHOP, SEMARANG. — FEIKEMA & CO., AMSTERDAM.



„Publiez votre pensée, ce n'est pas un droit, c'est un devoir". Met dit woord van PAUL LOUIS COURIER eindigde STELTJES in '59 zijne „Beschouwingen over Spoorwegen". De herinnering aan dien plicht schijnt te zijn uitgewischt bij hen, die invloed uitoefenen op den koers van het schip van Staat en van wie men mag verwachten dat hunne openbaringen ons een inzicht zouden kunnen geven in den economisch toestand van den dag.

Het is zeker in deze Koloniën, een eigenaardig verschijnsel dat zaken van belang voor hare huishouding zeldzaam openlijk door deskundigen worden besproken. Voorliefde tot geheimzinnigheid — overigens zeer geschikt om gemakzucht te bevredigen — schijnt als oorzaak daarvan te moeten worden aangemerkt. Wordt nu en dan de behandeling van een actueel vraagstuk aangekondigd, dan blijkt al te dikwerf dat niet zaken maar personenkwesties de pennen in beweging brengen. De Priok polemieek is als een treurig voorbeeld van zoodanige verderfelijke neiging geboekstaafd in de geschiedenis van een belangrijk openbaar werk van den jongsten tijd.

Zij het ook dat een enkele loffelijke uitzondering bestaat — inderdaad, is Indie arm aan mannen die roeping gevoelen om de wenschen te bevredigen van wie hunkeren naar gegevens die de richting bepalen van den loop der dingen waartuschen het noodlot hen geplaatst heeft. Zoo ook hebben wij in deze dagen vergeefs gewacht op een woord van bevoegde zijde, over de fase waarin thans het Spoorwegwezen van Java verkeert.

Het valt niet te ontkennen dat wij in een belangrijk tijdstip der geschiedenis van de Koloniale Spoorwegpolitiek ons schijnen te bevinden.

Wij vernemen toch, dat volgens den Minister van Koloniën wanneer het Staats-Spoorwegnet van Buitenzorg tot Tjitjalengka en van Soerabaia tot Solo, Blitar en Probolinggo gereed zal zijn gekomen, de grenzen van de zorg des Staats in deze materie zullen zijn bereikt.

Hoe de gemoederen door dit bericht dat in een onverwacht oogenblik uit de lucht kwam vallen, in beweging zijn gebracht, bewijst niet alleen het protest van de Handels-Vereniging te Batavia in den vorm van een verzoekschrift aan Z. E. den Gouverneur-Generaal aangeboden, maar ook de dagbladen leveren daarvan het bewijs. Wat al angstkreten!

Er komen dan geen Spoorwegen meer!

Wat al vlijmende uitvallen tegen dien Minister, de kortzichtige! de bekrompene! de pennywise, poundfoolish, enz. enz.

En van bevoegde zijde? Een cynisch stilzwijgen.

Wel beweert men dat de Regeering gesteund door hare Spoorwegmannen een protest tegen de Spoorwegpolitiek des Ministers naar het Moederland zond, doch het voorrecht mocht ons niet te beurt vallen om tevens de gronden te vernemen waarop het protest berust. Daardoor ontbreekt ons ten eenen male de mogelijkheid om den uitslag te kunnen schatten.

Het volk moet afwachten tot dat de tijd ook deze duisternis door licht zal hebben vervangen.

Nu echter beter ingewijden en meer bevoegden blijven zwijgen, is het ons die niet ingewijd zijn in de geheimenissen van Staat, een behoefte om zelf in beschouwingen te treden. Het volgt in de gegeven omstandigheden uit den aard van onze positie als „on-ingewijde” dat wij hier en daar zullen moeten afgaan op „des on-dits” maar spreken willen we, al ware het alleen om aan het gevoel van onzekerheid waaraan wij ten prooi zijn lucht te geven. Misschien zal waar wij mistasten, rectificatie van „bevoegde” zijde uitgelokt worden. Dan zal voor een deel althans ons doel bereikt zijn.

De treurige bladzijden overslaande, waarmede de geschiedboeken van den spoorwegbouw op Java aanvangen, met name de beschrijving van den strijd door den bekwamen STIELTJES gevoerd — en helaas verloren — ter verdediging van zijn tracé van een spoorweg die Samarang met de Vorstenlanden verbindt, memoreeren wij dat de heeren J. A. KOOL Hoofd-Ingenieur der Staats-Spoorwegen en N. H. HENKET (†) Hoogleraar aan de Polytechnische School te Delft, in 1869 op verzoek van den Minister van Koloniën een verslag uitbrachten over de aan te nemen spoorwijdte op Java, bij welk verslag zij ook een traceering van Java gaven.

Java bezat toen slechts de lijn Samarang-Solo terwijl de lijnen Kedong-Djati-Willem I en Solo-Djoedja in aanleg waren.

In hoofdzaak is de traceering van de heeren KOOL en HENKET bij den aanleg der Staats-spoorwegen tot heden gevolgd. Wat betreft de Oosterlijnen nagenoeg geheel, echter met dit onderscheid dat de heer MAARSCHALK voorstelde (1877) om de hoofdplaats Solo als eindpunt aan te nemen van de lijn die Oost-met Midden-Java verbindt, terwijl de heeren KOOL en HENKET, Djengkion als verbindingspunt van de Oosterlijnen met de lijn Samarang-Vorstenlanden-Willem I aanbevelen. Ook de algemeene richting van het later ontworpen tracé van de lijn Buitenzorg — Tjilatjap komt in hoofdzaak overeen met één der tracés KOOL en HENKET, met dit verschil dat dezen de lijn niet langs Tjandjoer projecteeren, terwijl, zooals bekend

(†) Het is bekend dat Stieltjes door den heer Henket bij het vinden van het beste tracé van Samarang naar de Vorstenlanden werd geassisteerd.

Tjandjoer thans het voorrecht geniet wel met den spoorweg te zijn verbonden. (†)

Het ligt niet in onze bedoeling om na te gaan punt voor punt, hoe wij aan onze bestaande staats-spoorwegen zijn gekomen, hoe de heer MAARSCHALK dank zij een eigenaardige persoonlijkheid, wakkere voortvarendheid en buitengewone werkkraft, Java schonk wat het nu heeft; wij constateeren slechts dat thans op Java *Staatsspoorwegen* en *particuliere spoorwegen* aanwezig zijn en dat alzoo noch het stelsel van hen die beweren dat aanleg van spoorwegen uitsluitend moet worden overgelaten aan den Staat, noch dat van hen die den aanleg daarvan uitsluitend willen overlaten aan het initiatief van particulieren, op Java's bodem werd geplant, maar dat het zoo-genaamde *Gemengde stelsel* door de omstandigheden op Java is in het leven geroepen.

Is het aan de langzame ontwikkeling van het spoorwege-
wezen op Java te danken dat deze gulden middenweg ons
werd beschoren? Niet met de beantwoording van deze vraag zul-
len wij ons bezighouden. Wij wenschen slechts te betoogen dat
dit stelsel het beste is dat aan Java kan worden geschonken
en dat voor Java, de richting waarin ons spoorwegstelsel zich
beweegt in waarheid die van den »gulden weg" te noemen is.

Spoorwegen zijn ontstaan uit de industrie. Reeds in vroeger eeuwen werden houten banen toegepast bij de ontginning van mijnen. Wat meer zegt, het dichte spoorwegnet van Groot-Brittanje en dus ook de spoorwegen in het algemeen met de zegeningen die zij der menschheid afwerpen zijn wij verschuldigd aan het individueele initiatief.

De eerste concessie voor den aanleg van een spoorweg (van Wondsworth naar Croydon) werd aan de maatschappij van de Surrey Iron Railway verleend. in het jaar 1801.

In 1818 maakte EDWARD PEASE een project van een spoorweg tusschen Stockton en Darlington, en eerst in 1821 nadat de hevige algemeene oppositie was overwonnen, werd de concessie voor den aanleg toegestaan. De proef met Stephenson's locomotief gelukt in 1822 en den 27sten September 1825

(†) De heeren Kool en Henket geven twee tracés; het eene loopt zooals nu de spoorweg ook doet, van Buitenzorg tusschen de Salak en de Gedeh door; het andere ongeveer van de halte Pondok Tjina van de lijn Batavia-Buitenzorg, ten Noorden en Oosten van de Gedeh, naar Tjisokkan.

loopt een door hem geconstrueerde locomotief voor het eerst over den gereedgekomen spoorweg Stockton Darlington.

Bestond het doel der spoorwegen tot nog toe uitsluitend in het vervoeren van goederen, over dezen spoorweg reed op 10 October 1825 de eerste passagierswagen door Stephenson de „Experiment” genoemd waarop hij de woorden schilderde: *Periculum privatum, utilitas publica.*

De klachten van de fabrikanten van Lancashire over het gebrekkige vervoer langs het Bridgewater-kanaal dat Manchester met Liverpool verbindt, was aanleiding tot de aanvraag van concessie voor den aanleg van een spoorweg ter verbinding van deze plaatsen. Ondanks de moeilijkheden die te overwinnen waren en de heftige oppositie der Bridgewater-mannen werd op 1 Januari 1830 de lijn geopend in tegenwoordigheid van Wellington, Sir Robert Peel en vele leden van het Parlement

In 1840 bezit Engeland reeds meer dan 2000 K. M. Amerika, het land wiens volkskarakter zich uitdrukt in het „Go ahead!” kan in dat jaar reeds wijzen op een spoorweglengte van meer dan 4000 K. M. Ook in Duitschland, Frankrijk, België, Oostenrijk-Hongarye, Rusland en Holland (18 K. M.) zijn spoorwegen aanwezig. In 1845 wordt het nieuwe communicatie middel algemeen, en daarna komt het internationaal spoorwegverkeer tot stand.

Ziedaar in korte trekken den gang van de ontwikkeling. Eerst gebouwd door industrieele ondernemingen ten eigen dienste, zien we hoe de spoorwegen spoedig zich uitbreidden tot zelfstandige ondernemingen wier fabrikaat *het transport* dient om kapitaal rentegevend te maken.

Een onverbidde lijke historische waarheid is het dat spoorwegen door hun natuur behooren tot het gebied van het particuliere initiatief.

Toch zijn er die het historische verband der dingen over het hoofd ziende of niet kennende, voor den dag zijn gekomen, de analogie te hulp roepende, met de stelling dat hij die beaamt dat post en telegrafie een punt van zorg des Staats uitmaken, van zelf moet erkennen dat eveneens aanleg van spoorwegen uitsluitend tot het gebied van de staatszorg behoort. Op deze vergelijking die ongeloofelijke kortzichtigheid verraadt, kunnen wij het stilzwijgen bewaren. Het onderscheid tusschen het een en het ander, dáárin liggende dat post en telegraaf geen invloed uitoefenen op de waarde van hetgeen getransporteerd wordt terwijl bij den spoorweg daarentegen de transportkosten een deel uitmaken van de prijs der ge-

transporteerde goederen, is zoo groot, dat een vergelijking tusschen beiden tot die dwalingen gerangschikt kan worden die op dit stuk zooveel voorkomen en naar het schijnt met voorliefde door het groote publiek worden opgevangen en verspreid. (*)

De conclusie echter, dat een spoorweg-onderneming tot de industriele behoort is door hen die à tort et à travers overal particuliere spoorwegen willen zien tot stand gebracht in geen geringe mate misbruikt.

Het woord van GLADSTONE: „It is the business of the State to govern, not to trade” stond hen daarbij niet weinig ten dienste. Spoorwegen roepen zij uit zija zaken van vraag en aanbod en behooren alzoo uitsluitend tot het arbeidsveld van particuliere krachten! Hier geen Staatsbemoeyenis! Hij die spoorwegen wil bouwen, men late hem begaan; het algemeen belang kan daardoor niet anders dan bevorderd worden; hoe meer spoorwegen des te meer concurrentie, des te lagere tarieven enz, enz,

Maar die zoo redeneert verraadt weinig kennis te bezitten omtrent het ontwikkelingsproces van het spoorwegwezen in Groot-Brittanje, het land bij uitnemendheid van de particuliere spoorwegen, het land waar staatsspoorwegen onbekend zijn. Op weinig uitzonderingen na was in het tijdvak van '50 tot '58 van geen concurrentie in Engeland sprake, terwijl sedert '58 het jaar waarin de presidenten, administrateurs en directeuren van de spoorwegmaatschappijen ter bespreking van gemeenschappelijke belangen te Londen vergaderden, concurrentie in Engeland niet meer bestaat.

Zonder alle momenten op te sporen die het karakteristieke onderscheid bepalen tusschen spoorwegondernemingen en industriele ondernemingen in den gewonen zin, leert het merkwaardige Engeland ons reeds dat het groote onderscheid tusschen beide soorten daarin gelegen is dat genen door hun aard een monopolie bezitten.

(*) Terecht zegt Weber: Een brief die 1000 mijlen ver getransporteerd is geworden, wordt daardoor niet kostbaarder dan wanneer hij uit een naastbijzijnde buurt ware gekomen.

Een ton kolen daarentegen die 100 mijl ver vervoerd is geworden kost zeker twee maal zoo veel als wanneer hij slechts één mijl ware getransporteerd.

Het posttransport derhalve is noch waardescheppend noch waardeverminderend maar komt uitsluitend ten dienste van den geestesarbeid en behoort als zoolanig dan ook geheel specifiek tot den zorg van de Regeering, terwijl het spoorwegtransport als waarde veranderende en waarde producerende manipulatie een eigenlijke industrie is.

Zie ook: „De grondslagen der Spoorwegtarieven” door J. Th. Gerlings in de Economist V. Mei en Juni 83.

concurrentie

Reeds in '36 vestigde MORRISON in een parlementaire redevoering de aandacht der Volksvertegenwoordiging op het natuurlijke monopolie dat het nieuwe verkeersmiddel bezit. Bevreemdend is het dat zelfs hij, de volkswaan die nog van concurrentie bij spoorwegen in het algemeen, blijft droomen, niet heeft kunnen uitwischen. Het is duidelijk dat twee Spoorwegen die dezelfde punten vereenigen, in plaats van een concurreerende strijd op leven en dood aan te vangen, liever samenwerken om gemeenschappelijke belangen te bevorderen. Daardoor alleen is het reeds begrijpelijk dat spoorwegen, hoewel uit hun natuur behorende tot de industriele ondernemingen' door hun aard niet in alle opzichten met dezen kunnen worden gelijk gesteld en alzoo uit een speciaal hun eigenaardig standpunt moeten worden beschouwd en' aan afzonderlijke regelingen onderworpen.

Tot deze gevolgtrekking komen niet de dweepers die *Staatsaanleg* in hun banier voeren. Hun fanatisme drijft hen tot de vraag: dient aanleg van spoorwegen niet in de eerste plaats te worden bevorderd omdat zij komen ten nutte van het algemeen? Ziju zij daardoor geene werktuigen behorende tot de huishouding van Staat? En zijn de middelen tot bevordering van de belangen des gemeenschaps niet het veiligst bewaard in den schoot der Regeering? (†)

De strijd gestreden over de vraag wat in het algemeen beter is staats-aanleg of aanleg door particulieren, is uitgestreden. Met heftigheid grenzende aan fanatisme hebben beide partijen elkander hunne argumenten toegeworpen waardoor deze letterlijk zijn uitgeput. Wie dan ook thans tot de behandeling van deze vraag, in het algemeen gesteld zou willen overgaan, zou onnut werk verrichten. Meer dan ooit zijn hierbij tijd en plaats factoren die in aanmerking dienen te worden genomen. Wat in het eene land goed is, deugt in het andere

(†) The Engineer. In het nummer van 13 April van dit jaar lezen wij:

In France a commission has been appointed to consider the various questions and evidence relating to the purchase of railways by the State, and it seems that at present evidence is very much against the efficient, economical working of the railways by the State and generally that private ownership is much more effective in securing for the public the greatest travelling facilities.

In het nummer van 27 April. The Federal Council have reported strongly against the proposed acquisition of the railways by Gouvernement. The working expenses of Swiss railways, managed as they are now do not exceed 55 percent of the gross receipts, while the State lines of Germany swallow up 59, those of Austria 73, of Belgium 63, of Norway 74, and of Denmark 71 per cent of their revenues in workingexpenses. In view of these facts the Federal Council are of opinion that to purchase the railways would neither profit the State nor benefit the people.

niet. De vrije ontwikkelingswijze van de Engelsche spoorwegen te willen toepassen in het militaire Duitschland, zou eenvoudig zotheid wezen. Maar dit niet alleen, ook met den tijd moet rekening worden gehouden. Een stelsel dat op dit oogenblik wordt toegejuicht kan over 50 jaren verwerpelijk worden geacht.

Een voorbeeld: De suikerboer in de Vorstenlanden benijdt zijn collega in het Oosten de prijzen die deze voor het transport van suiker aan de spoorwegen heeft te offeren. Hij wil dat ook de lijn Samarang-Vorstenlanden-Willem I door den Staat werde genaast ten straffe voor de stijfhoofdigheid dier maatschappij in zake tarief-verlaging. Goed; zijne wenschen worden vervuld en ook hij vervoert tegen lager tarief zijn suiker naar Samarang, zich met voldoening koesterende in den schoot van den patriarchalen Staat. Maar de staatsfinanciën gaan steeds achteruit. Herstel is dringend noodzakelijk. Men zoekt naar een middel maar is op dit stuk ten einde raad. Het zout is reeds zwaar belast, daartoe zijn toevlucht te nemen zou niet gaan en trouwens ook niet veel vindingrijkheid verraden. Een financiële specialiteit vindt uitkomst. Het is de oude geschiedenis van het ei van Columbus. Even eenvoudig. De genen die van de spoorwegen gebruik maken dienen daarvoor belasting te betalen: *Door den drang der omstandigheden daartoe genoodzaakt, worden de spoorwegtarieven verhoogd.* De collega suikerboer van den Oosthoek voorheen in slaap gewiegd door de welwillende tariefregeling bij de staatsspoorwegen bepaald, roept alarm. Hij vraagt hoe zijn collega in de Vorstenlanden op den onzinnigen wensch kwam om ook aan het staatspoorwegnet als in Abrahams schoot zich te willen koesteren. Nu begrijpt hij dat zoo de lijn Samarang-Vorstenlanden nog in particuliere handen ware, de Staat tot zulk een willekeurige handeling niet over zou gaan. Dat begrijpen zij beiden. De staatsspoorwegadministratie toch zou in dat geval zich tegen dien maatregel verzetten aangezien het voorstel van den fiscus niet in overeenstemming zou zijn met hare onderhandelingen met de Solosche suikerfabriekanten, ten doel hebbende om de suiker naar de uitmuntende reede van Soerabaja te vervoeren voor slechts 10 cent per picol meer dan naar de slechte reede van Samarang. Ja, de suikerboer in de Vorstenlanden zou den goeden ouden tijd loven, waarin hij nog aan een particuliere maatschappij het transport van zijn fabriekaat toevertrouwde. Het stelsel vroeger door hem toegejuicht wordt thans als object door hem verworpen.

Men zoeke dus meer stabiliteit. Maar daartoe moeten tijdig

In boes: meer stabiliteit!

maatregelen genomen worden. Zeker zou die bij het spoorwegwezen van Java niet verkregen worden indien aan den Staat alleen, de zorg voor spoorwegaanleg werd overgelaten. Al ware het slechts omdat de veranderlijkheid van de politieke mise-en-scène in den zelfden zin terugwerkt op alle takken der staatsadministratie.

Maar niet alleen de vrees voor wankelmoedigheid in de leiding van het spoorwegwezen doet afzien van het stelsel van uitsluitend staatsaanleg.

De beweegreden die het tegenovergestelde stelsel doet verwerpen, met name de vrees dat het publiek door de particuliere spoorwegondernemingen zal worden geëxploiteerd ter verrijking van hen die in de spoorwegmaatschappij belanghebbenden zijn, is ook van toepassing bij het stelsel van uitsluitend staatsaanleg. Of is de vrees ongegrond dat de fiscus ook den spoorweggebruiker exploiteere? Ook in een land waareen patentbelasting ingevoerd wordt die aan de totale staatsinkomsten een contingent levert dat niet te vergelijken is met den druk dien zij op elk individu uitoefent? O naïeve! Gij die uwe pijlen africht op de particuliere spoorwegmaatschappij omdat zij uw suiker niet tegen lage vrachtprijzen van uw fabriek naar uw haven wil vervoeren, beseft ge niet dat het die maatschappij *alléén* niet is die u exploiteert? Is het u niet duidelijk dat het gemeenschappelijke belang van spoorwegmaatschappij en fiscus het klankbord is van den hooghartigen toon waarop het beheerend lichaam van dien spoorweg uw klachten beantwoordt?

Eilieve, lees de nota van beantwoording van dien Raad van beheer nog eens over en leer uw hopelooze positie beter inzien. Bedoelde Raad van beheer heeft wel gelijk waar hij op grond van financieel-politieke overwegingen betwijfelt of uw roepstem bij de Regeering weerklank zal vinden!

Eerst dan wanneer de staatsspoorweg tot Solo zal zijn gereed gekomen d. w. z. wanneer ge onder den weldadigen invloed geraakt van het *gemengde stelsel* zult ge uwe wenschen bevredigd zien. Of meent ge dat indien de lijn Samarang-Vorstenlanden-Willem I aan den Staat behoorde, de staatspoorweg-administratie dezelfde pogingen in het werk zou stellen om het vervoer van de suiker uit de Vorstenlanden naar de wereldmarkt, over Soerabaja te doen geschieden?

Ziedaar slechts een enkele vraag die ons de moeite bespaart om in breedvoerige uiteenzettingen te treden over de twee spoorwegstelsels om ze daarna elk afzonderlijk te verwerpen; alleen de wederkeerig induceerende werking van

In het uwe spoorw. stelsel
 de concurrentie tusschen staats- & priv.

14

beide stelsels waarborgt ons dat het algemeene belang geen slachtoffer worde van het monopolie dat spoorwegondernemingen door hun wezen bezitten.

Welke spoorwegen dan moeten door den Staat worden aangelegd en de aanleg van welke spoorwegen moet aan het particuliere initiatief worden overgelaten? Bij de beantwoording van deze vraag zal tevens blijken in hoeverre de mededeeling van den Minister van Koloniën, dat geene credieten voor aanleg van Staatsspoorwegen zullen worden toegestaan zoodra zij in het Oosten tot Solo, Blitar en Probolingo en in het Westen tot Tjitjalengka gereed zullen zijn gekomen, vooral in ons stelsel te betreuren valt.

Dat stelsel, wil op Java spoorwegen zien tot stand komen door het particuliere initiatief; doch men roepe tevens een heilzame inductie in het leven door ook een staatsspoorweg aan te leggen. Omde induceerende kracht overal werkzaam te kunnen doen zijn, doorloope die staatslijn het eiland van Oost naar West. En juist de lijn wier algemene richting reeds door de heeren KOOL en HENKET werd aangegeven en wier bouw door den heer MAARSCHALK werd aangevangen is de daartoe aangewezen.

De lijn loopende van Soerabaja over Madioen naar Solo en van Batavia over Tjilatjap naar Djocdja die voor de defensie van zoo groot belang is, behoort daardoor alleen reeds meer eigenaardig tot de zorg van den Staat.

Is het te betreuren dat men tot den aanleg van Staatswege overging van zijtakken naar Passeroean en Probolingo en naar Blitar in plaats van de toegestane credieten uitsluitend te besteden ter bereiking van het hoofddoel in de eerste plaats, met name het tot stand brengen van de stamlijn waardoor deze thans op zeer weinig na gereed zou zijn — wij zouden het voor het spoorwegstelsel van Java een ramp noemen zoo de plannen van den Minister van Koloniën de werkelijkheid bereiken. Noemen wij het een fout dat de Staat zich bezig houdt met den aanleg van zijtakken — het niet tot stand brengen van de stamlijn door den Staat zou een veel grovere zijn. Geen bonte mengeling van het en het ander maar stelselmatige verdeling. Geen mengsel van staatsspoorwegen en particuliere spoorwegen maar een gemengd *stelsel*. De lijn Buitenzorg-Djocdja afgewerkt en zijtakken en andere spoorwegen door particulieren aangelegd zou het ideaal zeer nabij komen.

Men hoort vertellen dat opnemingen worden gedaan in Midden-Java op last van de staatsspoor-administratie en dat in overweging wordt genomen om van Staatswege de lijn Passeroean-Probolingo tot Panaroekan te verlengen.

De vraag rijst bij ons op of het niet wenschelijker ware dat men zich uitsluitend bepale tot de hoofdzaak. Zou de kans op bekrachtiging der plannen van onze spoorweg-mannen door het Ministerie en door de Volksvertegenwoordiging niet grooter zijn, indien daaraan in tegenoverstelling met de Koloniale Spoorwegpolitiek des Ministers een leidende gedachte ten grondslag ligt? Wij verzwijgen niet dat wij met leede oogen aanzien hoe bijzaken in behandeling genomen worden voor dat hoofdzaken in gereedheid zijn gebracht.

Het ligt niet op onzen weg om na te pleiten over de begane fout: het aanleggen van zijtakken naar Blitar en Probolinggo door den Staat. Meer à propos achten wij het om naar aanleiding van een argument dat honderd en een malen door de dweepers van uitsluitend staatsaanleg wordt gebruikt en ook door den Minister van Koloniën bij de behandeling der Indische begrooting voor 1883 werd gebezigd, tot een aanwijzing te geraken van de voornaamste tracés voor spoorwegen die op Java door particulieren moeten worden aangelegd. Dat argument is bij uitstek vreesaanjagend. Wordt, beweren zij, aanleg van spoorwegen overgelaten aan particulieren dan zullen alleen de rentabele „goede” lijnen tot stand komen, de »slechte” worden niet gebouwd. Zoodoende verkrijgt men spoorweglijntjes over het land verspreid waar tusschen hiaten overblijven wier aanvulling ten laste van den Staat komt.

De Minister zeide: »Ik kan echter niet toegeven en geloof ook niet dat dit in de bedoeling van den geachten spreker ligt om den aanleg van spoorwegen uitsluitend aan particulieren over te laten. Het gevolg daarvan zou nadeelig kunnen zijn, niet alleen voor de ontwikkeling van Java, maar ook voor de finantiën. Men verkrijgt op die wijze geen aansluitende lijn, geen stamlijn naar een vast plan.”

Deze woorden waren gericht aan het adres van den heer de BRUIJN KOPS die daarop het zeer juiste antwoord gaf:

»De Minister wijst op het koloniaal verslag waariin voorkomt omtrent welke lijnen de Gouverneur-Generaal geen concessie in overweging wil nemen en die dus de Staat zich voorbehoudt; welnu evenzeer zoude de Gouverneur-Generaal kunnen opgeven voor welke lijnen de Regeering *wel* concessie zou willen verleen.”

Er bestaat dus een middel om ook bij particuliere spoorweg-aanleg aansluitende lijnen en een stelselmatig geconstrueerd spoorwegnet te verkrijgen. De Staat, de Regeering zelve heeft het in de hand. De toepassing van dit middel is trouwens niet nieuw: Frankrijk gaf reeds het voorbeeld. Des te

Ministerie van Koloniën
 Zaken

meer verwondering moet het baren dat niet alleen een deel van het groote publiek maar ook een Minister het kinderachtige argument met zekeren »schwung» uitspreekt.

Welk aanzien zal het net van particuliere spoorwegen op Java moeten verkrijgen? De beantwoording van deze vraag stellen wij ons thans ten doel. Vooraf echter gereleveerd dat slechts van de algemeene richting sprake kan zijn waarin de particuliere spoorwegen' zich om de door ons genoemde door den Staat aan te leggen stamlijn zullen moeten groepeeren.

In de eerste plaats de noordvlakte van Java. Er bestaat een tweede aangewezen tracé voor een spoorweg loopende over ons eiland van West naar Oost: van Anjer (†) naar Soerabaia. Men hoort vertellen dat deze lijn reeds in concessie is uitgegeven. Doch hetzelfde hoort men zeggen over het deel Cheribon-Samarang, Samarang-Soerabaia en Batavia-Bekassie. Onderling tegenstrijdige berichten doen ons hieromtrent in twijfel verkeerden. Wij houden ons dan ook alleen op met de vraag of het wenschelijk ware om deze belangrijke lijn aan één maatschappij te geven. Hoewel zij zeer goed in meer dan een, bijv. in 3 stukken zou kunnen worden verdeeld die aan afzonderlijke maatschappijen worden uitgegeven is het geheele complex niet te groot voor exploitatie in ééne enkele hand. Zeker is het dat de wederkeerig induceerende werking van de staatslijn en de particuliere lijn beiden doorlopende van West naar Oost, dadelijk in het oog springt. Zij zal met nog meer intensiteit werkzaam zijn, indien contact wordt tot stand gebracht door lijnen loopende van Noord naar Zuid, op meerdere tusschen Batavia en Soerabaia gelegen punten. Als daar zijn:

1e. Een lijn van Cheribon over Karang-Samboeng naar de Preangerlijn, misschien naar Bloebaer Limbangan. De heeren KOOL en HENKET gaven reeds een dergelijk tracé.

2e. Van Tegal naar Banjoemaas.

De dagbladen meldden dat het deel Tegal-Balapoelang reeds in concessie is gegeven en dat het benodigde kapitaal is gevonden.

3e. Van Pekalongan in Zuidwestelijke richting langs het dal

(†) Omdanks de ramp die Sumatra en Java trof waardoor Anjer niet meer is, blijven we van Anjer spreken. Het schijnt dat de plek waar weleer Anjer lag, door zeeschepen nog is te bereiken en daarvoor een goede ankerplaats blijft aanbieden.

Wij meenen dus te mogen aannemen dat dezelfde oorzaken die Anjer deden ontstaan een nieuw Anjer in het leven zullen roepen.

Handwritten notes: 1899 x

van de kalie Tjomal naar Poerbolingo en Banjoemaas, in de richting van den bestaanden weg van Pamalang naar de Zuid.

De vierde verbinding zal door de lijn Samarang- Vorsten landen van zelf zijn tot stand gebracht, terwijl het de vraag is of een vijfde verbinding tusschen Samarang en Soerabaia nog wel noodig zou zijn.

Wij wenschen er de aandacht op te vestigen dat een groot verschil bestaat tusschen den aard der verbindingslijnen en dien van de twee hoofdlijnen. Terwijl dezen een doorlopende communicatie tot stand zullen brengen tusschen meerdere Gewesten, zullen genen van meer locale beteekenis zijn.

Dat belangrijke karakteristieke verschil in hun natuur doet ons zonder aarzelen de stelling uitspreken dat het *een fout* zou zijn indien de Regeering het bevorderde of in de hand werkte dat de locaallijnen met een der groote lijnen in handen van één maatschappij geraken en daarmede als één en hetzelfde geheel worden geëxploiteerd. Het is hier de plaats om op een »grand mot" te wijzen waarmede sommige zoogenaamde autoriteiten onbarmhartig weten te schermen. Een van die holle frasen die eenmaal op een toon van gezag uitgesproken, met ongeloofelijke graagte door het groote publiek worden verslonden. Met name de stelling dat de exploitatiekosten met de uitbreiding van een spoorwegonderneming steeds afnemen.

De statistiek (*) bewijst dat het beheer van een kleinen spoorweg naar de grondslagen en het schema van een grooten ingericht, naar evenredigheid veel duurder is dan het beheer van dezen; dat exploitatie van een lokaal spoor onder een afzonderlijk beheer goedkooper is dan die van een lijn van grooten omvang, terwijl daarbij beter met de locale omstandigheden en behoeften wordt rekening gehouden dan wanneer een locaallijn geëxploiteerd wordt van uit een ver verwijderd centrum dat zijne zorgen te verdeelen heeft over een groot complex. Of zijn de exploitatiekosten bij de groote spoorwegmaatschappijen in Frankrijk geringer dan bij de kleinere lijnen die in Duitschland te vinden zijn? Zelfs de grondslag der tariefregeling mag bij locaallijnen niet dezelfde zijn als bij spoorwegen die met groote afstanden hebben rekening te houden. Het behoore tot een eerste zorg van de Regeering om zoo veel mogelijk lijnen wier richting van Noord naar Zuid loopt zelfstandig te doen beheeren en de afzonderlijke aanleg en exploitatie daarvan te bevorderen.

(*) Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen v. Weber.

De veronderstelling dat gewenschte eenheid in exploitatie daardoor illusoir zal worden, zou een ongepaste insinuatie zijn aan het adres van hen die het staatstoezicht vertegenwoordigen en als zoodanig zouden hebben te zorgen dat die eenheid niet worde verbroken.

Het zou ons te ver voeren indien we gedetailleerd alle denkbare tracés zouden willen aangeven. Alleen van hoofdlijnen van het net dat als richtsnoer diene ter verkrijging van een goed geheel bij het uitgeven van concessies kan hier sprake zijn. En dan hebben wij nog slechts te wijzen op twee lijnen die van geen geringe beteekenis zijn.

Met name het tracé in de Residentiën Probolinggo en Bezoeki. Bij analogie kan men van de richting der bestaande zijtakken Kertosono—Blitar en Bangil—Malang afleiden hoe dat tracé zal moeten loopen.

Een blik op de kaart is voldoende om in te zien dat de analogie de lijnen aanwijst Probolinggo—Loemadjang, Probolinggo—Bezoeki—Panaroekan en eindelijk van Panaroekan of Sitoe-Bondo in zuidelijke of zuid-westelijke richting. Rekening houdende met terreinsomstandigheden, dan is echter een belangrijk onderscheid niet te ontkennen tusschen het complex Loemadjang—Probolingo—Panaroekan en van daar naar de Zuid, en het andere reeds voltooide complex Blitar—Toeloengagoeng—Sidhoardjo—Malang. Dat verschil bestaat hierin dat het gedeelte Probolinggo—Panaroekan door een streek gaat waarin het gebergte tot aan zee doorloopt en dat het overeenkomstige Kertosono—Sidhoardjo in vlak terrein ligt. Daarentegen zou een verbindingslijn tusschen Blitar en Malang door geaccidenteerd terrein loopen terwijl een verbinding tusschen Loemadjang en eenig punt in de lijn van Panaroekan naar het Zuiden, in een vlakke ligt. Terreinsomstandigheden in aanmerking nemende, dan wijst alzoo de analogie als tracé in de gewesten Probolinggo en Bezoeki niet aan een gebroken lijn Loemadjang Probolinggo—Panaroekan en van daar weder in zuidelijke richting, maar omgekeerd van Probolinggo naar Loemadjang, van daar naar het Oosten en verder in de richting van den bestaanden weg van Poeger naar Sitoe-Bondo, naar het Noorden.

De tweede door ons bedoelde lijn waaraan ontegenzeggelijk terreinbezwaren zijn verbonden maar die toch der aandacht ten volle waard blijft, loopt van Banjoemas over Bandjarnegara en Magelang naar Willem I reeds als zijtak van de stamlijn, door de heeren Koolen HENKEL aangegeven; een lijn die voor een groot deel door Bagelen het dichtst bevolkte gewest van Java loopt.

En de verbinding van Magelang met Djocdja? Ziedaar een bijzaak wier bespreking wij hier ter plaatse niet raadzaam achten.

Zou de tegenwerping ons treffen van de zaken vooruit te loopen? Wij meenen dit verwijt tot de ongegronde te mogen rangschikken. De aandacht van de ondernemingsgeest wordt meer en meer op de spoorwegzaken van Java gevestigd.

Wij lezen in een belangrijk opstel voorkomende in het Februari-nummer van de Economist van dezen jaargang:

„Voor aanleg van voordeelige nieuwe spoorlijnen blijkt meer en meer nog veel ruimte te zijn (op Java); de onzekerheid waarin men was bij den aanleg van Samarang-Vorstenlanden bestaat niet meer; het toen gekoesterde wantrouwen in particuliere krachten is beschaamd; het vertrouwen der onderneming op de rijke elementen van spoorwegverkeer welke het dicht bevolkte Java moest aanbieden, is schitterend bekroond”.

Er is meer: De spoorwegonderneming Samarang-Joana nadert de voltooiing van haar stoomtram

De uitkomsten van de exploitatie der reeds in gebruik gekomen gedeelten schijnen succes boven verwachting te beloven. Zoodra de goede resultaten zich zullen bevestigd hebben zal het welslagen dezer onderneming een nieuwe drijfveer zijn om spoorwegaanleg op Java nader te exploiteeren. De geschiedenis heeft ons geleerd dat slechts een flinke eerste stoot noodig is om in korten tijd alom particuliere spoorwegen te zien verrijzen. Eenmaal de eerste impulsie gegeven, dan vertrouwen wij ten volle dat spoedig de tegenwerping van onze verwachtingen te hoog te hebben gespannen door de feiten zal worden beschaamd.

Ons rest noch, om der objectiviteits wille, de aandacht te vestigen op een gevaar, een gebrek zoo men wil bij het *gemengde stelsel*. Ook wij wenschen daarvoor niet blind te zijn. Met name voor de omstandigheid dat bij concurrentie tusschen Staats- en particuliere spoorwegen in voorkomende geschillen de Staat als rechter in zijn eigen zaak optreedt. Op Java wordt de Regeering voorgelicht door haar staatsspoor-administratie. Dit rechtvaardigt de vrees dat ook aan ons Spoorwegstelsel die zwakke zijde niet kan worden ontzegd.

Is het waar dat nu reeds van de zijde der administratie van de staats-spoorwegen, het particuliere initiatief voor aanleg van spoorwegen op geen medewerking kan rekenen? Wij

willen het niet gelooven. Maar wel mogen wij niet verzwijgen dat de wenschelijkheid door ons ten volle wordt beaamd dat de Regeering voorgelicht worde door deskundigen die door den aard hunner positie niet vereenzelvigd zijn met haar eigen spoorwegen, maar in deze materie boven de partijen zijn gesteld. Daardoor alleen *verzekert* zij zich de overtuiging dat aan vrije ontwikkeling van het spoorwegwezen op Java geene — zij het ook indirecte — belemmeringen worden in den weg gelegd.

Het doel van dit vlugschrift resumeerende, zoo bestaat het in het volgende:

- 1^e. Te betoogen dat het door den tijd aan Java geschonken *gemengde stelsel* voor deze Kolonie het beste is.
- 2^e. In korte algemeene trekken aan te geven welke de richting is die op Java op het terrein der spoorweg-economie genomen dient te worden om tot de vrije ontwikkeling van het spoorwegwezen te geraken.

En eindelijk te protesteeren tegen de mededeeling van den Minister van Koloniën als zoude de wenschelijkheid om de lijn Tjitjalengka — Tjilatjap — Djoe-dja van Staatswege aan te leggen niet bestaan en te bewijzen dat juist het aanleggen van die staatslijn den door den toenmaligen Minister bij de behandelning van de Indische begrooting voor 1883 uitgesproken wensch om „een stamlijn naar een vast plan” te verkrijgen, bevredigt.

*
**

Zou dit vlugschrift tijdig genoeg het moederland kunnen bereiken om daar nog willicht van eenig nut te kunnen zijn? De omstandigheid dat onze Volksvertegenwoordiging leden bezit die in den laatsten tijd bewezen hebben dat de belangen dezer Koloniën hun ernstig ter harte gaan, doet ons vertrouwen dat een stem uit Java in het moederland niet geheel zonder weerklank zal blijven. Met gespannen belangstelling wordt in deze Koloniën de beslissing van de Kamers der Staten-Generaal in deze materie tegemoet gezien. Moge dit vlugschrift er toe bijdragen dat ons eiland geen prooi worde van *stelsellooze* spoorweg-politiek en gespaard blijve voor een *Spoorwegmengsel* dat de Minister van Koloniën, het schijnt te willen toewerpen!

16 October 1883.

