

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



REDACTIE IN INDIË: Ir. M. C. VAN DEN BROEKE
P. J. D'ARTILLACT BRILL: Mr. J. A. R. C. TEN RAA

REDACTEUR IN HOLLAND: Ir. J. H. MÜLLER Jr.,
(6 GRAVENHAGE, VAN BLEISWIJKSTRAAT 145)



Alle stukken betreffende de Redactie te zenden aan de Redactie van het Indisch Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen, Semarang.

UITGEEFSTER:
**DRUKKERIJ
J. D. DE BOER
TEGAL**

Alle stukken betreffende de Administratie te zenden aan **DRUKKERIJ J. D. DE BOER te Tegal**

INHOUD:

David Maarschalk 1829—1886 — Een grafische voorstelling van den treinenloop — Een studie-commissie voor het rollend materieel der Nederlandsche spoorwegen — Omkeerbare excentriek- en krukstangen — Het spoorwegverkeer in Duitschland — Eenige bladrijden Indische Spoorwegpolitiek: II (De voorgeschiedenis der Indische spoorwegen) Hoofdstuk III (Bijlagen VII—X) — Eenige bladrijden Indische Spoorwegpolitiek: II (Van particuliere tot Staats-exploitatie) Hoofdstuk I — Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij — Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij — Oost-Java Stoomtram-Maatschappij — Serafoedal Stoomtram-Maatschappij — Malang Stoomtram-Maatschappij — Kediri Stoomtram-Maatschappij — Errata — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

DAVID MAARSCHALK 1829—1886.

IN LEVEN INSPECTEUR-GENERAAL BIJ DEN DIENST DER STAATSSPOORWEGEN OP JAVA.

Waar in dit tijdschrift reeds meermalen mannen zijn herdacht, die eene positie van betekenis hebben bekleed en grooten invloed uitoefenden op de ontwikkeling van het spoor- en tramwegwezen in Nederlandsch-Indië, zoo is eene herdenking, gewijd aan DAVID MAARSCHALK, den man die de eerste is geweest op het gebied van spoorwegaanleg op Java en wiens borstbeeld is geplaatst in het Buitenzorgsche station, zeer zeker in dit tijdschrift op haar plaats.

Toevalligerwijze kwam steller dezee een geschrift in handen, dateerende van 1888, van de hand van den heer YOUNG en is het onder volgende hieraan ontleend.

DAVID MAARSCHALK dan zag op den 13den April 1829 te 's-Gravenhage het levenslicht.

Reeds in September 1843 was hij cadet bij het wapen der genie in Oost-Indië aan de Koninklijke militaire academie te Breda.

Na zijne studiën met schitterend succes volbracht te hebben, verliet hij in 1847 de academie als 2de luitenant om, na nog gedurende een jaar bij de fortificatiën in

Nederland werkzaam te zijn geweest, in October 1848 naar Indië te vertrekken.

Hier werden de verschillende militaire rangen achter-eenvolgens door hem doorlopen, en zien wij hem in 1853 den rang van 1ste luitenant, in 1859 dien van kapitein, in 1862 dien van majoor, en nadat hij van een tweejarig verlof naar Nederland was teruggekeerd, in 1867 den rang van luitenant kolonel bekomen, in welke hoedanigheid hij als sous-chef van den generalen staf fungeerde.

Het was in dezen tijd, dat bij MAARSCHALK meer en meer ernstige gedachten rezen over en sedert lang voorgenomen aanleg van spoorwegen, en ten slotte zien wij hem toegeven aan den drang zijner lievelingsdenkbeelden, den militairen dienst in 1868 met den titularen rang van kolonel en met recht op pensioen verlaten, om zich verder geheel aan de verwezenlijking te wijden van de reeds sedert geruimen tijd overwogen plannen.

Doch alvorens den wakkeren man verder te volgen in zijn werken buiten den militairen dienst, mogen wij niet achterwege laten nog eenige punten uit dien dienst te releveeren, waaruit zal blijken, hoezeer hij zich als militair ingenieur onderscheidde en verdienstelijk maakte.

Zoo was de memorie van defensie van Java tegen een Europeeschen vijand van den generaal SCHIMPF, eigenlijk het werk van MAARSCHALK, en het was in die memorie dat de scherpsinnigheid en veelomvattende geest van den overledene sterk uitkwam.

In de ontwerpen tot verdediging van Tjilatjap van de zeezijde had hij weder belangrijk werkzaam deel, terwijl ook de uitvoering van het militaire kampement te Banjoebiroe en de buskruifabriek aldaar in hoofdzaak door hem werden bewerkstelligd.

In het uitvoeren van dit laatste werk, waarin voor een groot deel partij getrokken was van den arbeid van dwangarbeiders, wist MAARSCHALK te doen uitkomen, hoeveel van de krachten der veroordeelden verkregen kon worden, wanneer men slechts met tact met hen wist om te gaan, en deed hij dan ook geheel het oordeel te niet, dat geen behoorlijke arbeid van hen te verkrijgen was, terwijl een

hem tevens een voldoening was, dat op de kosten van uitvoering, door de aanwending der krachten van de dwangarbeiders, belangrijk werd uitgewonnen.

Reeds als 2de luitenant der genie werd hem in 1851 het ridderkruis „voor moed, beleid en trouw” op de borst gehecht, nadat hij zich bij de krijgsverrichtingen in de Westerafdeeling van Borneo tot de onderdrukking van een opstand der Chineezers in de afdeeling Sambas, onderscheiden had en het oorlogsveld niet mocht verlaten dan na vier lanssteken in de borst bekomen te hebben. Moest deze verwonding hem veel smart doen uitstaan, zij strekte hem aan den anderen kant ten zegen, want als door een wonder was zij de oorzaak der genezing van een lijden aan de longen, waarmede hij sedert geruimen tijd bezocht was. En zoozeer werd deze wonderbare genezing door de medische faculteit als een zeldzaamheid beschouwd, dat in 1868 de geneesheer POMPE VAN MEERDERVOORT in een artikel in het tijdschrift voor gezondheidsleer, waarin hij de longtering behandelde, daarop speciaal de aandacht vestigde, en den tegen iedere verwachting herstelden MAARSCHALK beschreef als een krachtig, gezond en sterk hoofdofficier, dien men gerust „Indisch welvaren” noemen mocht.

Waren MAARSCHALK'S kunde en voortvarendheid in het leger bekend en werd hem daarom de uitvoering van belangrijke werken toevertrouwd, al ras werden zijn verdiensten op het gebied van het ingenieursvak in ruimer kring bekend en gaven zij in 1856 aanleiding tot een verzoek aan de Regeering van Nederlandsch-Indië, door de toenmaals alhier gevestigde Maatschappij van Administratie en Lijfrente, om hem beschikbaar te willen stellen voor de opname van een aan te leggen spoorweglijn van Batavia naar Buitenzorg.

Was het ridderkruis voor militaire verdiensten den jeugdigen MAARSCHALK, reeds vroegtijdig beschoren, niet minder snel werd hem het kruis voor burgerlijke verdiensten uitgereikt.

Reeds in 1854 toch, werd hij op den jeugdigen leeftijd van 25 jaar als belooning voor het ontwerpen en uitvoeren van de maritieme positie van het eiland Onrust, de verschillende defensieve torens ter verdediging van de reede van Batavia, door den Koning benoemd tot ridder der orde van den Nederlandschen Leeuw. En zooveel meer komt deze onderscheiding uit, wanneer men opmerkt dat MAARSCHALK toen in de militaire wereld geen hooger rang dan dien van 1ste luitenant bekleedde, en, naar men wif, het ridderkruis van den Nederlandschen Leeuw niet dan hoogst zelden aan subalterne officieren wordt uitgereikt, iets wat overigens niet moeilijk te begrijpen valt, wanneer men in het oog houdt dat opdrachten in de mindere rangen zeldzaam van zulk groot gewicht zijn dat een dergelijke koninklijke belooning gemotiveerd zou kunnen worden. Dubbel vereerend moest dus voor MAARSCHALK de versiering der borst zijn met het verhevene „Virtus Nobilitat”!

Na zijne pensionneering vinden wij hem terug in het te Samarang gevestigd plaatselijk comité van de Nederlandsch-Indische spoorwegmaatschappij, aan welk comité de bouw was opgedragen van den spoorweg Samarang-Vorstenlanden. En was het slechts als een gewoon lid,

dat hij in gezegd comité zitting nam, wij zouden er niet van gewagen, maar de man vol geestkracht en ijver, die geheel opging in hetgeen aan zijn zorg was toevertrouwd, nam ook hier het grootste deel van den arbeid op zijn schouders, en het was vooral aan zijn doortastendheid toe te schrijven dat de spoorweg spoedig in exploitatie kon worden gebracht.

Het was in de hoedanigheid van president van het comité van de Nederlandsch-Indische spoorwegmaatschappij dat hij bij het bezoek van den koning van Siam te Samarang aan de spoorwegwerken aldaar, door dezen benoemd werd tot commandeur van de orde van den Witten Olifant.

De opgedane ervaring en aan den dag geleide geschiktheid, waren weder aanleiding dat ook de aanleg van de lijn Batavia-Buitenzorg aan MAARSCHALK door de Nederlandsch-Indische spoorwegmaatschappij werd opgedragen. En toen in 1869 door den Gouverneur-Generaal de eerste spade in den grond zou worden gestoken voor den aan te vangen bouw, viel aan MAARSCHALK het voorrecht te beurt, Z.E. te mogen toespreken in eene sierlijke rede, waarin met krachtige taal de nieuwe aanleg werd uiteengezet en aanbevolen. Nadat een daverend applaus den spreker de toejuiching der aanwezigen had verzekerd, mocht hij uit den mond van den Gouverneur-Generaal deze vleiende woorden vernemen:

„Voor u, mijnheer de president! gaat de plechtigheid van dezen dag met zeer aangename herinneringen gepaard. Gij waart het, die 16 jaar geleden het eerste doorwrochte plan van een spoorweg Batavia-Buitenzorg hebt ontworpen, een plan, dat den streeklendsten bijval van der zake kundige mannen in en buiten Nederland heeft mogen verwerven; en het moet u tot een benijdenswaardige voldoening strekken dat ontwerp in zijn hoofdbestanddeelen, onder uwe leiding te zien uitvoeren.”

Ook op ander gebied zien wij MAARSCHALK even verdienstelijk optreden, hoewel niet altijd erkenning zijner diensten zijn deel was en hem wel eens krenkende vergoizing werd aangedaan.

Zoo treffen wij hem aan als adviseur van de kamer van koophandel te Batavia, die door de Regeering aangezoekt was te adviseeren ten aanzien van het aanleggen van een zeehaven voor Batavia, waartoe door Prins HENDRIK der Nederlanden in 1871 de eerste stoot gegeven was.

Als vertegenwoordiger der Ned.-Ind. spoorwegmaatschappij in Ned.-Indië was hem van wege het hoofdbestuur dier maatschappij in Nederland een project toegezonden met opdracht te trachten daarop de goedkeuring der Indische Regeering te verkrijgen en de exploitatie te bewerkstelligen. Dit plan, dat moest strekken het eiland Onrust met den vasten wal door een dam te doen verbinden, waarover de verlenging van den spoorweg Batavia-Buitenzorg zou loopen, terwijl voor de schepen, zoo achter het eiland als langs den dam, een veilige ligplaats zou worden geschapen, kon echter al dadelijk niet de algeheele adhaesie van MAARSCHALK erlangen en werd dan ook door hem eenigszins gewijzigd ingediend. In vergadering ter sprake gebracht bleek echter al spoedig, en MAARSCHALK zelf sloot zich bij die meening aan, dat het

ontwerp niet genoegzaam waarborgen opleverde en ter zijde moest worden gesteld.

Daarop werd een ander ontwerp, namelijk tot aanleg van een bassin ten oosten van het havenkanaal van Batavia te berde gebracht en door MAARSCHALK krachtig ondersteund, ja geheel uitgewerkt, en het was dit plan dat door de kamer van koophandel der Regeering in overweging werd gegeven.

Het hoofdbestuur der Ned.-Ind. spoorwegmaatschappij, bekend geworden met den loop van zaken, deed nu door de hand van haar lid GROLL een vinnig schrijven naar Indië afgaan, waarin niet onduidelijk werd te kennen gegeven dat de houding van haar vertegenwoordiger MAARSCHALK in de onderwerpelijke zaak haar op zijn minst berispelijk voorkwam, terwijl in het tijdschrift voor Ned.-Indië tegelijkertijd een artikel in dezelfde geest verscheen, waarin zelfs de loyaliteit van MAARSCHALK in verdenking werd gebracht.

De man, die naar plicht en geweten had gehandeld, ondervond hier wat zooveel moeten ondervinden: verzuiging van de zijde van hen, die hem beter moesten kennen en beoordeelen. Het valt niet moeilijk te begrijpen dat MAARSCHALK zich na die miskenning van de Ned.-Ind. spoorwegmaatschappij terugtrok en in 1872 zijn ontslag als haar vertegenwoordiger verzocht.

Hij had die betrekking onder moeilijke omstandigheden vervuld. De financiële deconfiture der maatschappij eischte alle energie en beleid, waarvoor MAARSCHALK kon beschikken. Zijne krachtige tusshenkomst redde de maatschappij van een faillissement, dat onvermijdelijk zou geweest zijn zonder de hulp van het Gouvernement, welke ten slotte door de onvermoede pogingen van MAARSCHALK werd verleend.

De maatschappij kreeg toen, door de aanvaarding van de concessie der lijn Batavia—Buitenzorg ruimte van geld, en er bestond gelegenheid om met het voor de lijn gevormde kapitaal de beide lijnen der maatschappij af te bouwen en in exploitatie te brengen. De grootste zuinigheid zoowel in de conceptie der werken als in de uitvoering en het beheer waren echter noodig om dat resultaat te bereiken en de jaren, die MAARSCHALK op deze wijze voor de maatschappij werkte en die tevens in zekeren zin leerjaren waren op het gebied der spoorwegtechniek en exploitatie, werden van blijvenden invloed op zijne latere werkzaamheid als chef der staatspoorwegen.

Toen nu in 1873 de kwestie omtrent de geschiktste plaats voor een zeehaven voor Batavia door de Regeering op nieuw in behandeling werd genomen, werd MAARSCHALK tot lid aangewezen van de commissie, die de zaak nogmaals zou onderzoeken en daaromtrent rapport uitbrengen. Blijkens het advies dier commissie was MAARSCHALK alweder de persoon, die door het opmaken van projecten een groot deel aan de werkzaamheden nam, en kon hij dan ook de genoegdoening smaken, dat van het tweetal plannen, dat aan de Regeering ter beslissing werd aangeboden, één van hem afkomstig was.

Waar zooveel blikken van ervaring en belangstelling gegeven waren, kon het wel niet anders of, toen door het Opperbestuur tot den bouw van staatspoorwegen op Java besloten was, werd MAARSCHALK als de aangewezen man

beschouwd om met de leiding te worden belast. MAARSCHALK was de eenige technicus van naam, die aan den bouw van den eersten spoorweg op Java had deelgenomen en daarvan aan het hoofd had gestaan. Men kende MAARSCHALK als een groote werkkraft, een goed ingenieur en daarbij moest zijn bekendheid met den gang van zaken bij het Gouvernement, die hij als stafofficier en genie-kommandant van de belangrijkste militaire afdeling had opgedaan, hem bijzonder geschikt doen voorkomen om de eischen van de uitvoering van een groot werk als een spoorweg met die van de Gouvernementsstradiën te doen samengaan.

Reeds in December 1874, toen het plan bij den Minister tot rijpheid was gekomen, raadpleegde hij MAARSCHALK, die toen tijdelijk in Nederland was, omtrent de wijze, waarop die taak aan te vatten, en leverde daardoor aan MAARSCHALK een welkom onderwerp om zijn werkzaam geest bezig te houden. Hij ontwierp het werkplan, een formatie voor het personeel, voorwaarden van indienstinstelling enz., zoodat toen het wetsontwerp voor den aanleg van den eersten staatspoorweg op Java door de Tweede Kamer was aangenomen, MAARSCHALK met zijn plannen geheel gereed was en dadelijk met het werk kon worden aangevangen.

De voorbereidingen voor den aanleg kwamen in vollen gang. MAARSCHALK bezocht fabrieken in Engeland, Nederland en Duitsland, contracteerde belangrijke leveringen van allerlei groote en kleine behoeften; personeel werd aangenomen en hun vertrek voorbereid en zoo kon hij reeds vier maanden na het aannemen der wet volledig toegerust vertrekken om zijn taak op Java te gaan vervullen. In 1875 werd hij ter beschikking gesteld van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië als hoofd-ingenieur bij de spoorwegen op Java, welke titel na zijn aankomst in Indië werd veranderd in dien van inspecteur-generaal bij den dienst der staatspoorwegen op Java.

Hoezeer men ook in Indië overtuigd was van het groot belang dat aan de uitvoering van dit werk verbonden was, en dus algemeen werd medegewerkt, kon het toch niet anders of MAARSCHALK had vooral in den beginne vele moeilijkheden te overwinnen. Wat er moest gedaan worden was zoodanig in strijd met den gewonen gang van den gouvernementeelen arbeid dat alleen een krachtige persoonlijkheid als MAARSCHALK in staat kon zijn alles te brengen op het standpunt dat noodig was en door hem gewenscht werd. Zijne bekendheid met den gang van zaken bij den gouvernementdienst stelde hem daarbij in staat met zekerheid te werk te gaan en de regelingen, hetzij die op zijn voorstel door de Regeering werden vastgesteld of krachtens de hem verleende bevoegdheid door hem werden ingevoerd, leverden het bewijs dat het mogelijk was om zonder aan de gewone wettelijke bepalingen tekort te doen een regeling van zaken te maken, die snel handelen en spoedige beslissing, waar die noodig was, verzekerden.

In korten tijd was alles gereed wat voor de uitvoering moest geregeld worden. Personeel, administratieve en materiele regelingen vloeiden kort na elkander uit zijn pen en de eerste ontwerpen dienden tevens als technische

grondslagen, waarnaar alle andere werken werden ontworpen.

En zoo was voor het einde van 1875 reeds een belangrijk deel afgedaan van de grondslagen, waarop het verdere werk kon worden voortgezet.

Met krachtige, vaste hand werd vooruitgegaan, de ontwerpen volgden elkander door de goed georganiseerde onderdeelen met snelheid en zo kon de uitvoering evenzeer snel en geregeld voortgang hebben. Wat inspanning en geest van organisatie hiertoe noodig was, zullen zij kunnen beoordeelen, die in de gelegenheid zijn geweest om, wellicht op bescheidener schaal, nieuwe werken en werkwijze in te voeren op plaatsen, waar voorheen de inlander in zijn zalige afzondering moeite en vermoënis vermeed en zich met zijn landbouw trevden stelde.

Het werk schreed intusschen geregeld voortuit. Bruggen, viaducten, ingravingen, stations, alles van afmetingen zooals die tot nog toe in dat gedeelte van Java niet waren tot stand gebracht, dat alles kwam geleidelijk te voorschijn en zonder fouten, zonder nutteloos verbruik van geld ging het voort, zoodat in 1878 reeds het 63 kilometer lange stuk Soerabaia-Pasoeroean door den Gouverneur-Generaal VAN LANSBERGE voor het publiek verkeer kon worden opengesteld.

Niet alleen de bouw van dien spoorweg echter was de aan MAARSCHALK toen opgelegde taak. Was die bouw in zekeren zin een proef, het was daarbij noodig dat wanneer de proef gelukte, gelegenheid bestond om den bouw dadelijk voort te zetten. Er moesten dus tevens nieuwe lijnen worden opgenomen en daaronder die van de belangrijke verbinding in West-Java van Buitenzorg met de Preanger Regentschappen, en in Oost-Java van Soerabaia met Solo.

Ook hier moest dus met kracht en met vastheid gehandeld worden. De thans uitgevoerde lijn van Buitenzorg naar Tjitjalengka is zelfs voor den leek een bewijs van de wetenschap en de kennis, die noodig waren om voor dergelijk werk het ontwerp gereed te maken. Hoezeer daarbij goed ondersteund, moet toch erkend worden dat het alleen MAARSCHALK's juiste blik en vaste wil waren, die hier de moeilijkheden oplosten, welke anderen vroeger hadden afgeschrikt.

De opname van de verbinding van Soerabaia met Solo was MAARSCHALK's persoonlijk werk. In één maand tijds nam hij de lijn in een reiswagen gezeten op, hield besprekingen met residenten en andere bestuurshoofden, verzamelde statistieken, gaf aan den hem vergezellenden ingenieur aanwijzingen omtrent de nog te verrichten opnamen en zoo was hij in staat om na korten tijd tegelijk met de resultaten der Preanger opname de voorontwerpen in te dienen voor de beide belangrijke lijnen, die na den eersten spoorweg moesten worden gebouwd. Die ontwerpen, met raming van kosten, werkplan enz., wekken nu nog steeds de bewondering van hen, die kunnen begrijpen wat daaraan aan kennis en inzicht moest worden ten koste gelegd. Zij zullen voor zijn opvolgers steeds standmodellen blijven, waarin zij geen verbetering behoeven aan te brengen.

De goede resultaten van de proef in Oost-Java hadden intusschen het vertrouwen in staatsaangleg verzekerd. De

nieuwe lijnen zouden voorgesteld worden, en om het succes hier voorstellen te verzekeren werd MAARSCHALK naar Europa ontboden, tevens om voor dien verderen aanleg mede de noodige voorbereidingen te treffen. Voor MAARSCHALK was dit tevens een welkome gelegenheid om eenige verbeteringen aan te brengen, waarvan de noodzakelijkheid gebleken was. De uitzending der goederen naar de Indische bedoelingen, de spoed dier uitzendingen enz., dit alles werd naar de meening van MAARSCHALK niet voldoende gewaarborgd en zoo werd naar zijn initiatief aan het ministerie van koloniën een technisch bureau verbonden speciaal voor de regeling dier zaken, dat in de praktijk aan alle verwachtingen heeft voldaan, en alweder de juistheid van MAARSCHALK's inzichten in het volle daglicht stelt.

Na de aanneming der wetten voor den verderen spoorwegaanleg werd MAARSCHALK's werkzaamheid opnieuw in Europa, doch in belangrijker mate dan vroeger, noodig voor de voorbereiding van dien bouw, en dat hij zich ook toen op uitstekende wijze daarvan kwet wordt geheel bewezen door de geregelde en snelle oplevering dier lijnen, ook nadat zijn persoonlijke invloed zich niet meer kon doen gelden.

Het is onnoodig hier verder MAARSCHALK's verdiensten als ingenieur en ontwerper van die groote werken aan den dag te brengen. In 1879 werd de lijn Soerabaia — Pasoeroean — Malang in haar geheel voor het verkeer opengesteld en toen MAARSCHALK in het laatst van 1880 voor goed naar het vaderland terugkeerde, was het eerste gedeelte van de nieuwe lijn in Oost-Java, n.l. Sidhoardjo — Modjokerto in exploitatie gebracht, de verdere lijn over de geheele lengte in bewerking, terwijl ook de Preanger lijn belangrijke werken kon aanwijzen, die zekerheid gaven dat ook spoedig het eerste belangrijke gedeelte daarvan geslaagd was en opgeleverd kon worden.

En zoo arbeide hij steeds ijverig voort, niettegenstaande zijn gebrekkige gezondheid hem meermalen een beletsel was, totdat hij niet meer kon en op verzoek in 1880 eervol uit 's lands dienst werd ontslagen onder dankbetuiging voor de vele en goede diensten door hem den lande bewezen.

Op 26 November 1880 repatrieerde hij. Doch het was niet om zich in het moederland aan allen arbeid te onttrekken. De krachtige geest, die hem bezieldde, gepaard aan zijn door het verblijf in koeler streken herwonnen krachtig gestel, deed hem in Nederland zijn arbeidzaamheid voortzetten, en zoo was hij het weder, die plannen ontwierp en pogingen aanwendde tot den aanleg van een spoorlijn in de Transvaal. En nog tot kort voor het oogenblik, waarop de dood hem kwam verrassen, 13 April 1886, werd hij aan het werk gevonden, berekeningen makende en plannen uitwerkende tot overname van de staatspoorwegen, hetgeen reeds sedert geruimen tijd een punt van gedachtenwisseling had uitgemaakt tusschen hem en den heer GROLL, het zooveen genoemde lid van het hoofdbestuur der Ned.-Ind. spoorwegmaatschappij in Nederland, met wien hij naar het schijnt later weder in een betere verstandhouding geraakt is.

Wanneer wij aldus MAARSCHALK ons herinneren als de onvermoeide, bekwaame, voortvarende en energieke

ontwerper en uitvoerder van-groote werken, dan past tevens een woord omtrent MAARSCHALK als chef tegenover zijn ondergeschikten, zijn noodzakelijke helpers bij de uitvoering van een groote taak.

Zijn machtige, krachtige gestalte werkte dikwijls aanvankelijk afstoetend en vooral voor de lagere in rang overwelddigend. Hij kon niet zoo vriendelijk en welwillend zijn of onwillekeurig imponeerde hij en boezemde daardoor dikwijls vrees in aan hen, die niet zeker van hun zaak, hetzij door onkunde of door besef van mindere geschiktheid redenen hadden om zijne tegenwoordigheid niet te wenschen. Dit geschiedde echter zonder zijn wil. Hoe ook streng en veeleischend waar het gold plichtsbetrachting, was MAARSCHALK van natuur zacht en voorkomend. Voor hen, die hij in hun werken apprecieerde, was hij aangenaam, vriendelijk, een goed vriend en verdedigde hij hun belangen tot het uiterste. In dergelijke zaken keerde hij geen toegeven.

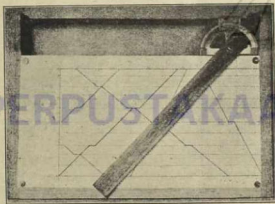
En daaruit blijkt dan ook dat MAARSCHALK een meer dan gewoon mensch was. Zijn voorbeeld werkte opwekkend, hij bezielde allen, gaf hun kracht en volharding en verkreeg daardoor van hen niet wie hij werkte, oprechte achtung, eerbied en toegenegenheid.

MAARSCHALK's werken zal luidie steeds ten zegen zijn. De herinnering aan zijn werken, aan zijn persoonlijkheid zullen steeds bezielend werken en ongetwijfeld zal ook hetgeen hij voorbereid en grondvest heeft, nog lang strekken tot verzekering van den goeden gang van vele zaken in het land, waaraan hij gedurende een tijdperk van meer dan 30 jaren zijn uitmuntende krachten wijdde.

A. W. A. JACOMETTI.

EEN GRAPHISCHE VOORSTELLING VAN DEN TREINENLOOP

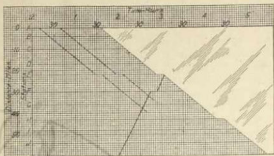
De vorm der voorstelling van den treinenloop, welke bijna algemeen bij de Amerikaansche spoorwegen in gebruik is, is weinig meer dan een mengelmoes van cijfers.



Figuur 1. Model Bord, waarop een graphische voorstelling en verstelbare winkelhaak is aangegeven.

Algemeen wordt dan ook verondersteld, dat het vervangen ervan door een graphische voorstelling een doelmatiger en accurater wijze van afzenden van treinen ten gevolge zou hebben, waardoor tijdsbesparing voor het bureau der

treinregeling verkregen zou worden en vele vergissingen, welke het gevolg zijn van het tegenwoordige systeem, waarvan hoogere exploitatiekosten het gevolg zijn, voorkomen zouden worden.



Figuur 2. Het gebruik van de standaardvormen om kruispunten te bepalen.

Met dit doel voor oogen werd het systeem in dit artikel beschreven en geïllustreerd, nader uitgewerkt. Figuur 1 geeft een modelbord weer, met afmetingen van ongeveer de helft der grootte, welke in de praktijk noodig zou zijn, en waarop een gedeelte van een denkbeeldigen treinenloop voor een periode van zes uur en betrekking hebbende op ongeveer een halve inspectie, is opgeteekend.

De tijd- en afstandsschalen op het model zijn ongeveer evenals zij op een werkelijke regeling zouden zijn, n. m. één uur gelijk aan 2 inches en tien mijlen per inch.

De verstelbare winkelhaak, als in de illustratie weergegeven, wordt niet gebruikt bij het samenstellen der regeling of wel ter beslissing inzake de kruisings- of voorbrijdingspunten, doch wordt gewoonlijk naar boven uit den weg gedraaid.

De winkelhaak is toch bestemd om gebruikt te worden bij het inleggen van speciale treinen om de in acht te nemen maximum-snelheden te controleren, om nieuwe treinen in te leggen, enz.

Behalve het bord en de winkelhaak, als in figuur 1 bedoeld, is een stel vormen noodig, welke bij voorkeur van celluloid worden gemaakt en uitgesneden zijn als in figuur 2 aangegeven.

Voor elke treinsoort in beide richtingen is een dergelijke vorm noodig.

Aangenomen wordt, dat alle goederentreinen te E. en H. voor waterinname zullen stoppen en alle personen-treinen te F.

Figuur 2 dient nu om het gebruik van deze vormen aan te toonen, in dit geval om het kruispunt van een goederentrein in westelijke met een persontrein in oostelijke richting te bepalen.

Door den vorm voor goederentreinen met westelijke bestemming (door den driehoek weergegeven) van rechts naar links te bewegen zal men zien, dat de aangenomen vrije tijd voor de kruising van 10 minuten op station E. verkregen kan worden, wanneer de goederentrein ten 1,36 van A. vertrekt.

Wanneer de goederentrein vóór dezen tijd zou kunnen vertrekken zou de kruising te F. kunnen plaats hebben door ten 12.40 van A. te vertrekken.

Teneinde in G. te kunnen kruisen zou de goederentrein ten 12.10 van A. moeten vertrekken.

Voorbrijdingspunten voor treinen van twee verschillende klassen kunnen op dezelfde wijze bepaald worden.

Bij gebruik van den winkelhaak om de in acht te nemen maximum snelheid te regelen en nieuwe treinen in te leggen, zal men opmerken, dat de schaal op den verstelbaren boog in mijlen per uur is aangegeven, zoodat de overeenkomende snelheid voor elken stand van de liniaal direct afgelezen kan worden.

Bij een te gebruiken model zullen haakstanden voor snelheden opklimmende met hoogstens 5 mijl per uur aangegeven moeten worden.

Bij het opteekenen van een trein op de graphische voorstelling kan de rechte zijde van een der vormen of de rechte zijde van den winkelhaak gebruikt worden om twee aangrenzende punten te verbinden.

Teneinde de voorstelling compleet en van grootere waarde te maken, kan het trein- of machine nummer, het aantal beladen en ledige voertuigen, en andere bijzonderheden als noodig kunnen blijken voor elken trein, langs de lijn, welke het eindstation voorstelt, aangegeven worden.

Railway Age Gazette, 23 Juni 1916.

EEN STUDIECOMMISSIE VOOR HET ROLLEND MATERIEEL DER NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN

Enigen tijd geleden werden in dit tijdschrift ¹⁾ mededeelingen gedaan over de tot stand gekomen samenwerking der Nederlandsche spoorwegmaatschappijen.

Langzamerhand begint deze samenwerking zich meer naar buiten te toonen en drukt zij o.a. haar stempel op de nieuwe regeling van den treinenloop op de spoorwegen, welke waarschijnlijk op 1 Juli 1917 zal worden ingevoerd. Op deze dienstregeling zal, zoodra alle bijzonderheden daarvoor bekend zijn, worden teruggekomen. Alleen moge nu reeds vermeld worden, dat de zoogenaamde „concurrentie“-treinen geheel zullen vervallen, terwijl de combinatie van treinen uit verschillende plaatsen naar één eindstation zoo zal geschieden, dat in het algemeen de kortste route wordt gevolgd.

Zoo vermeldt thans „De Ingenieur“ van 2 Juni 1917, bladzijde 426, de instelling van een „Studiecommissie voor het Rollend Materieel“ met de bedoeling de uniformiteit in den vorm en de constructie der locomotieven, voertuigen en de onderdeelen daarvan te bevorderen, en deelt genoemd weekblad over de werkzaamheden en de samenstelling dezer commissie verder de volgende bijzonderheden mede.

Hierdoor zal het onder anderen mogelijk zijn, bij het aanschaffen van nieuw materieel te streven naar beperking van het aantal typen en naar eenheid van de samenstellende deelen, waardoor onderlinge steun bij behoefte aan materieel, materialen en onderdeelen, beter dan voorheen, mogelijk wordt.

Tot den werkking der commissie behoort mede het nemen van het initiatief tot het doen verzamelen der gegevens van- en het doen nemen van proeven met locomotieven en voertuigen, ook der onderdeelen.

De commissie zal ook door de directies van daartoe aan te wijzen tramwegmaatschappijen kunnen worden geraadpleegd.

De samenstelling der commissie waarborgt, dat niet alleen de belangen der verschillende maatschappijen worden behartigd, doch ook dat bij de bestudeering van het materieel met de eischen, die daaraan in den dienst worden gesteld, zooveel mogelijk rekening wordt gehouden.

De commissie bestaat uit een voorzitter, tevens lid, en nog minstens vijf leden.

Tot voorzitter, tevens lid, wordt telkens voor 5 jaren door de directies aangewezen een der hoofdamtbanen van de betrokken maatschappijen.

Tot leden worden voor de eerste maal aangewezen:

tot voorzitter, tevens lid:

prof. ir. I. FRANCO, hoofdingenieur-werktuigkundige, chef van den Dienst van Tractie en Materieel der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen; en tot leden:

ir. P. C. J. LAUMANS, chef der 3e Afd. Dienst van Tractie en Materieel, met den titel van hoofdingenieur, bij de S.S.; plaatsvervanger: ir. P. LABRIJN, ingenieur bij die afdeling;

ir. W. HUPKES, ingenieur bij de afdeling Materieel van den Dienst van Tractie en Materieel bij de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij; secretaris;

ir. J. H. GEHLEN, chef van den Dienst van Tractie en Materieel bij de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij; plaatsvervanger: ir. D. M. TE GROEN, ingenieur bij dien Dienst;

ir. H. F. THYSSEN, chef van Tractie bij de S.S.;

ir. H. E. HOEKSTRA, chef van Tractie bij de H. IJ. S.M.

Bij de mededeeling van de instelling dezer Nederlandsche Studiecommissie moge in herinnering worden gebracht, dat er sinds begin 1915 voor de spoor- en tramwegen op Java bestaat een commissie tot het verkrijgen van „technische eenheid op constructief gebied“. ²⁾ Echter werd sindsdien van de werkzaamheden dezer commissie niets meer vernomen. **

OMKEERBARE EXCENTRIEK- EN KRUK-STANGEN

En schrijver in een Amerikaansch blad vestigt de aandacht op het feit dat de noodzakelijkheid om kruk- en excentriek-stangen in stellen van twee, rechtsche en linksche, in voorraad te houden, een aanzienlijke grootere hoeveelheid materialen vast legt dan wanneer één stang aan de beide doeleinden beantwoorden kon.

Zoals van zelf spreekt, zou, indien een stang voor de linkerzijde noodig was en alleen rechtsche in voorraad waren, het mogelijk zijn de stang door midden te kappen, ³⁾

¹⁾ Zie dit tijdschrift, 5e jaargang, Februari 1917 blz. 42 en Augustus 1917 blz. 172.

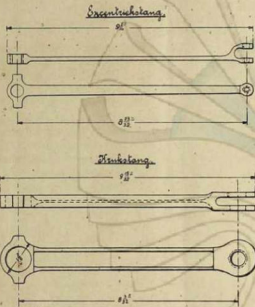
²⁾ Zie dit tijdschrift, 3e jaargang, Mei 1915, blz. 116.

het eene einde 180° te draaien ten opzichte van het andere en daarna de beide einden weder samen te lассchen.

Kostbare tijd zou door deze behandeling evenwel verloren kunnen gaan, terwijl de mogelijkheid van slecht lассchen niet buitengesloten is, vooral indien de bewerking op een afgelegd punt moest geschieden.

Slechts één ding staat ons gewoonlijk in den weg om de stangen naar verkiezing links en rechts te bezigen en wel het smeerpotje.

Een drietal employe's van de locomotief-herstelplaats van de DELAWARE, LACKAWANNA & WESTERN te Scranton Pa., die alle veel practische ondervinding hebben in stangenwerk, hebben het voordeel van omkeerbare stangen ingezien en hebben stangen met smeerpotten aan beide zijden ontworpen, gepatenteerd en in gebruik genomen. Een en ander als op de teekening aangegeven.



Deze bewerking vermeerdert het gewicht van de stangen slechts gering en vereischt eenig extra machinewerk.

De geringe hogere productiekosten worden evenwel verre ten achter gesteld door het voordeel van de vermindering van de in voorraad te houden hoeveelheid, welke met 50% verminderd wordt.

Deze voordeelen worden bijna onmiddellijk gevoeld, wanneer de omkeerbare stangen in voorraad gehouden worden, zoodra de aanwezige voorraad vermindert.

The Railway Gazette, 23 Maart 1917.

HET SPOORWEGVERKEER IN DUITSCHLAND

Aan de „Railway Gazette” ontleenen we:

In verband met de algeheele desorganisatie van de Duitse spoorwegen, vermeld door leden van den Amerikaanschen consulaire staf, waarvan wij in een vorig nummer reeds melding maakten, is het merkwaardig, dat de desorganisatie reeds einde 1916 een aanvang genomen

had. 'Afgescheiden van de desorganisatie van het goederenverkeer, waarvan reeds meer dan eens melding gemaakt werd, werd tegen Kerstmis van verleden jaar medegedeeld, dat het vervoer van civiele reizigers stopgezet zou worden.

Gebrek aan personeel, aan brandstof en de vraag der militaire autoriteiten naar rollend materieel van elke soort, gaf aanleiding tot de beslissing om niet alleen het aantal treinen voor de burger bevolking zoo beperkt mogelijk te maken, doch ook om het reizen zoo onaangenaam mogelijk te maken.

Bijgevolg werden, volgens Fransche bladen, van af December 1916 de slaap- en restauratiewagens van alle Duitse spoorwegen uitgeschakeld, waarvan het resultaat was, dat doorgaande reizigers zich van zure haringen of iets dergelijks te voorzien hadden, terwijl practisch gesproken geen eerste klas rijtuigen liepen, uitgezonderd in een paar exprestreinen, doch ook daar slechts tot een zeer beperkte grens.

Bovendien bestonden zulke treinen, teneinde de vraag naar machiekracht zoo klein mogelijk te maken, slechts uit een klein aantal rijtuigen, en dan liepen zij zeer langzaam.

Vóór December 1916 werden pogingen gedaan om 68% van het aantal treinen in vredestijd te handhaven, doch einde 1916 liet men dit voornemen geheel varen, terwijl geleidelijk gebrek aan brandstof en personeel alsmede de toenemende vraag der militaire autoriteiten naar rollend materieel, de algemeene desorganisatie, door de Amerikaansche consuls aangehaald, steeds meer in de hand werkten.

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG-POLITIEK

II

(DE VOORGESCHIEDENIS DER INDISCHE SPOORWEGEN).

HOOFDSTUK III.

Het tijdvak van 1860 tot aan de concessieverleening. (Vervolg).

BIJLAGE VII.

'S GRAVENHAGE, den 27 Mei 1863.

Rapport — HAITINK.

SPOORWEGLIJN van Samarang en Djokdjakarta in de meest directe richting tusschen beide eerstgenoemde plaatsen.

(Behoort bij de kaart der geprojecteerde spoorwegen tusschen Samarang en de Vorstenlanden).

'Bij artikel 1 der voorwaarden, waarop concessie is verleend voor den aanleg van eenen spoorweg van Samarang naar de Vorstenlanden, is bepaald, dat de spoorweg zal loopen van Samarang in de richting van Goeboek en door de Soekawatische landen, en van daar naar Djokdjakarta.

De adviseur bij het Ministerie van Kolonien, de heer STIELTJES, heeft tegen het verleenzen der concessie verschillende bedenkingen in het midden gebracht, die over het algemeen het kenmerk dragen van overdrifving, maar onder welke er toch zijn van ernstigen aard, die eene nadere overweging overwaardig kunnen geacht worden.

De heer STIELTJES releveert vooral zeer de technische bezwaren, verbonden aan den bouw van een spoorweg loopende over Goebok en Poerwodadie, en aan dien in eene gewijzigde rigting van Goebok door het dal der Tilawa. Beide rigtingen zijn op de kaart door zwarte lijnen voorgesteld. Eene aandachtige lezing van de bescheiden die der Tweede Kamer zijn aangeboden, zal tot de overtuiging moeten leiden, dat de aanleg in eene dier rigtingen in de verte niet de moeilijkheden oplevert, welke de lijn door het gebergte over Oenarang en Salatiga aankeven, terwijl daarenboven de berglijn wegens hare menigte hellingen, die vaste machines of zwaarder materieel vorderen, de exploitatiekosten op eene schromelijke wijze zal verhoozen.

De heer STIELTJES kan die bezwaren niet ontkennen, doch stelt daartegen over het grooter vertier in de bergstreken.

Hetgeen dan ook tegen de lijnen in de vlakke kan worden aangevoerd, is, dat zij de bergstreken met hare talrijke productie en meerdere bevolking afsluiten en ons leger in de *linie van de Toentang* isoleren; eene bedenking van zeer ernstigen aard, die men zich derhalve bejverd heeft op te heffen. Men is er namelijk in geslaagd om eene rigting te vinden die, aan art. 1 der voorwaarden van concessie beantwoordende, vrij is van de moeilijkheden die de berglijn aankeven, die de technische bezwaren van vroeger beoogde vlaktelijnen niet oplevert, de bergstreken en ons leger niet isoleert en derhalve alle belangen op de meest mogelijke wijze bevredigt.

Die lijn is op de kaart in het zwart getekend en loopt van Samarang, over Tempoerang, Repaking en Dienkilon, op Soerakarta, met een zijtak van Tempoerang op Ambarawa (Willem I).

De hoofdlijn wordt door den heer STIELTJES in zijn voorloopig verslag over het vervoerwezen, van 6 November 1862, No. 345, slechts in groote trekken beschreven. Hij schijnt haar nogtans de aandacht weinig waardig te keuren, omdat zij door de minder bevolkte djatiebosschen loopt en de bergstreken volgens hem *er onbeduidend nut van zullen trekken*.

Uit beide laatste regelen blijkt, en ook zijn verslag wijst het uit, dat de heer STIELTJES den zijtak van Ambarawa op Tempoerang niet in aanmerking wenschte te brengen, hoewel hij iets vroeger een verbinding met Ambarawa en Goebok ter sprake heeft gebracht, maar die toen, en te rest, ontraafde wegens hare groote lengte. Die bijzondere lengte bestaat niet meer.

In de rigting der hoofdlijn op Tempoerang en over den zijtak kunnen nu de goederen van Salatiga, Ambarawa, Kedoe en een gedeelte van Bagelen, van Ambarawa af, sneller naar Samarang vervoerd worden, dan langs de berglijn van den heer STIELTJES.

Men heeft van Ambarawa tot Samarang 55 kilometers over Tempoerang en 47 kilometers over Oenarang.

Nu zal het wel geen betoog behoeven, dat die 8 kilometers omweg, langs eene baan die over nagenoeg 33 kilometers vlak ligt, niet zooveel tijds zal vorderen, als de kortere maar moeilijker bergweg met al zijne klimmingen en dalingen.

Indien bij lokaal onderzoek en na eene nauwkeurige waterpassing mogt blijken, dat de heuveln in de lijn van al de Toentangbrug op Tempoerang niet ingesneden of omgetrokken kunnen worden, en er minder aardverplaatsingen mogten noodig zijn wanneer het ravijn van de rivier Toentang wordt ingeslagen, dan zal men altijd vrij blijven, laatstebedoelde rigting aan te nemen. Op de kaart is die rigting met eene gebroken zwarte lijn aangegeven.

De boschlijn is van Samarang tot Soerakarta 37 kilometers korter dan de berglijn, en van eerstgenoemde stad tot Djokjakarta slechts 17 kilometers langer.

De hoofdbedenkingen, die de voorstanders van de berglijn tegen de lijnen der vlakke aanvoerden, namelijk grotere lengte en afsluiting der bergstreken, zijn dus niet meer aanwezig.

Het bezwaar van den heer STIELTJES tegen de hoofdlijn, omdat zij door de bosschen loopt, schijnt eene minder gelukkige opvatting te zijn; juist daarom verkrijgt die lijn een uiterst groot financieel belang, zoolvel voor het Gouvernement als voor de ondernemers der exploitatie en het publiek.

Ten einde eenig denkbeeld te geven van het vertier, dat eene meer geregelde ontginning der djatiebosschen kan aanbrengen, behoeft men slechts te wijzen op de voordeelen, door den

hoofcontractant PIETERMAAT verkregen. Aan hem zijn in de districten Singelton en Singenkidoel 21¹/₂ vierkante palen bosch afgestaan, en in weerwil dat hij van 1856 tot 1859 nog geen zaagmolen bezat en dus slechts ruwe balken konde afvoeren naar Samarang en dan nog alleen, wanneer de waterstand van de Toentang hem gunstig was, in weerwil dat in de bosschen nog enkel zeer gebrekkige wegen bestonden, — mogt die contractant in deze drie jaren zich verheugen met eene zuivere winst van tonnen gouds.

Als men nu bedenkt, dat de districten in de residentie Samarang, alleen de streken, die verstrekt tot het gebied van den spoorweg, zullen behooren, 260 vierkante palen of nagenoeg 58500 bunders djatiebosschen bezitten, en de Solosche landen, waarvan gene juiste opgaven bekend zijn, niet minder boschrijk zijn, dan zal men waarlijk niet kunnen toegeven aan den heer STIELTJES, dat een spoorweg door de bosschen financieel onbestaanbaar is.

Hoezeer door de voorgestelde rigting een groot gedeelte van de rijstveld in de vlakke landen uitgesloten zal blijven, valt het toch niet te betwijfelen, of zij zal krachtig medewerken tot de verbreiding van welvaart in de streken. De lijn, die nu de bergstreken, bijna geheel in haar gebied opneemt, moet meer extensie verkrijgen, dan ool van de rigting over Oenarang en Salatiga kan verwacht worden.

Ook voor de producten die gekweekt worden in de oostelijke hellingen van het gebergte, fussen den straatweg naar Salatiga en de boschlijn, verkeert de baan in gunstiger omstandigheden dan de berglijn, terwijl die klimmingen over het Djambogebergte voor de producten uit Kedoe en Bagelen vermeden worden.

Met het oog op de toekomst kan ook gene betere rigting gekozen worden, de lijn zal de hand reiken aan een zijtak over Japara en Demak, die niet zal uitblijven, zoodra de irrigatiekanalen, thans in constructie, voltooid zullen zijn, als wanneer die gewesten, de voorraadschuren van rijst der minder bevoorregte bergstreken en der buitenbezittingen zullen worden.

Voor onze legerstelling bij Banjoe-Biroe, achter de vesting Willem I, biedt de boschlijn en haar zijtak groote voordeelen aan, onze militaire magt zal nu niet alleen spoediger dan langs de berglijn, Samarang kunnen bereiken, maar bovendien bij eene landing beoosten Samarang of in het Japarasche, den vijand het indringen in de Vorstenlanden gemakkelijker kunnen beletten. Waar ook de vijandelijkheden beoosten Samarang zullen aanvangen, altijd zal ons leger van den spoorweg op Tempoerang meer nut trekken, dan van dien over Oenarang.

Een bezwaar tegen de lijn, evenwel van geen zeer overwegenden aard is, dat nu de landen in het Boijolalsche van het onmiddellijk gebruik van den spoorweg uitgesloten zullen zijn; maar als men opmerkt dat de slechts 24 K.M. lange straatweg van Bojotali naar Soerakarta langzaam afdalende die plaats bereikt, dan zal men moeten toegeven dat voor het vervoer per as van Bojotali tot Solo en vandaar per spoorweg tot Samarang niet meer tijds zal gevorderd worden, dan langs den moeilijker bergweg over Salatiga. Die omweg is niet meer dan 12 K.M. en zeer zeker zullen de kosten van het vervoer niet hooger stijgen. Bovendien is er gene rigting uit te vinden, die *zonder restrictie* aan allen gelijke voordeelen verschaft.

Voor den opvoer van zout en de materialen van Samarang naar de binnenlanden geeft de boschlijn met haren zijtak meer voordeelen en gemakken dan de berglijn. Het gewigt van al het benoedigde wordt nu in tweeën gesplitst en vermindert dus de trekkraft, waardoor de exploitatiekosten beduidend zullen afnemen.

Eveneens als het bevreemdend voorkwam, dat de heer STIELTJES bij de behandeling van de lijn in de rigting van Tempoerang den zijtak op Ambarawa niet weder ter sprake heeft gebracht, evenzeer moet men zich verwonderen, dat de heer BEIJERINCK eene wandlijn heeft in overweging gegeven, van Salatiga, over het land Ploembon naar de vlakke.

Op die lijn zouden de goederen van Ambarawa, Kedoe en Bagelen een grooten omweg moeten maken en ons leger bij Banjoe-Biroe weinig voordeelen ondervinden: De terreinbezwaren zijn hier ook grooter dan in de rigting der Toentangbrug, in welke de heer PIETERMAAT in de jaren 1856—1859 de balken voor de geniewerken te Willem I reeds per as vervoerde. Volgens

het kaartje van den heer BEJERINCK heeft men op 19 K.M. afstand afwisselend:

75 el klimming,
104 „ daling,
111 „ klimming,
102 „ daling,
357 „ daling,

terwijl in de rigting der Toentangbrug over Getas op 17½ K.M. gevonden wordt:

27 el klimming,
8 „ daling,
93 „ „
15 „ „
69 „ „
184 „ „
72 „ klimming,
88 „ daling,
47 „ „

Aannemende dat in beide rigtingen nog wel enige verbeteringen zullen zijn aan te brengen, behoeft het evenwel geen nadere aantooning, dat de lijn-BEJERINCK, zoowel wegens de terreinbezwaren, als uit hoofde der onvoordeelige rigting, niet in aanmerking kan komen. Zoo als vermeld is, loopt de hoofdlijn door heuvelachtige bosschen.

Het aanleggen der aardebaan door die heuvels zal veel minder uitgaven vorderen dan de bouw van spoorwegbruggen van groote spanning, indien men in de vlakte de rivieren Serang en Toentang moet overtrekken.

Het bezwaar dat de heer STIELTJES tegen die bruggen aanvoert, vervalt dus hier insgelijks. Ook zal men de vele ophoogingen der aardebaan boven het hoogwater-peil uitwinnen en de vrees voor overstroomingen ophffen.

Eene waterpassing van de boschlijn is nog niet verrigt, maar het kan *a priori* worden aangenomen, ook bij afleiding zelf uit het verslag van den grootsten tegenstander, den heer STIELTJES, dat zij in de verte niet de moeilijkheden zal opleveren, die der berglijn eigen zijn.

De gepensioneerde luitenant-kolonel-oud-onderdirecteur der genie in de 2e militaire afdeling van Java

(w.g.) E. A. HAITINK.

BIJLAGE VIII.

Aan
Zijne Excellentie den Minister
van Koloniën.

AMSTERDAM 26 Mei 1864.

Geven met den meesten eerbied te kennen:

J. P. DUDOK VAN HEEL;

W. F. HESHUJSEN;

L. VAN WOUDRICHEM VAN VLIET;

PAUL C. VAN VLISSINGEN;

ten dezen domicilie kiezende te 's Gravenhage, ten huize van den derden ondergeteckende.

Dat de Vereeniging BANCK c.s. door Uwe Excellentie, met hare aanvraag om concessie tot aanleg van spoorwegen op Java, ingevolge het Koninklijk Besluit van 31 October 1852, verwezen zijnde naar den Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië, zich bij requesten van 18 Maart 1863 en 9 November 1863 tot Zijne Excellentie heeft gewend, doch tot hare bittere teleurstelling bij besluit den 6 Januari 1864 op Buitenzorg geteekend en vóór weinige weken aan haar bekend geworden, eene afwijzende beschikking heeft bekomen; terwijl daarentegen, naar zij verneemt, doch het verlenen of toezeggen van andere partiële concessiën door den Gouverneur-Generaal, de aanleg van eenen doorlopenden spoorweg op Java hoe langer zoo meer is bemoeijelijkt.

Dat die vereeniging, doch zoovele tegenspoeden ontmoedigend, zich heeft ontbonden, maar de ondergeteckenden, in al de regten en verplichtingen dier Vereeniging, waarvan zij leden waren,

getreden, zich onmiddellijk weder hebben vereenigd om in de vaste overtuiging, dat hunne volharding door de Regering zal worden gewaardeerd en hunne pogingen door 'eene gewenschten uitslag zullen worden bekrond — met eerbiediging van de *faits accomplis*, — nieuwe, eenigzins gewijzigde aanvragen zoowel aan Uwe Excellentie als aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië te rigten. Het bewustzijn der behoeft van Java aan een uitgebreid spoorwegverkeer en de zekerheid van, door de financiële middelen waarover adressanten te beschikken hebben, daarin te kunnen voorzien, dringt hen om hunne aanvragen te vernieuwen en alzoo tevens, met de bevordering van het algemeen welzijn, ook hun bijzonder belang te bevorderen.

Vooraf zij het aan de adressanten vergund met een enkel woord de gronden te toetsen der door Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal op de requesten der Vereeniging BANCK c.s. gegeven afwijzende beschikking.

Uit de praemissen van die beschikking straalt niet door, of een van de Directeuren der Departementen van Algemeen Bestuur, met name van Openbare Werken, of ook de Kommandant van het leger, op die requesten zijn gehoord; terwijl het gevoelen van den Raad van Nederlands-Indië wel blijkt te zijn ingewonnen op het request van 18 Maart 1863, maar niet op dat van 9 November 1863; hetgeen in dubbel opzigt te betrefven is, vooreerst omdat bij dat laatste request het eerste met uitvoerige kaarten en ramingen voor de uitvoering is toegevoel, ten andere omdat bij het latere request, een alternatief verzoek is gedaan, waarbij de vroegere aanvraag aanmerkelijk werd beperkt, voor het geval, dat de Regering aan eene kleinere boven eene meer uitgebreide onderneming de voorkeur mocht geven.

De gronden, waarop de afwijzende beschikking van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal berust, hebben de ondergeteckenden niet weinig bevreemd. Zij luiden aldus: „dat de Regering het niet wenschelijk en voor alsnog niet noodzakelijk acht om aan nieuwe concessiën voor het aanleggen van spoorwegen te verbinden de door hen gestelde voorwaarde van eenen rente-waarborg, waartoe buitendien voor de Indische Regering geene bevoegdheid bestaat, zoodat hunne voorschreven verzoeken, zoo als zij zijn liggende voor- inwilliging niet vatbaar zijn.”

Hoe? De Indische Regering is onbevoegd om eene nieuwe concessie voor het aanleggen van spoorwegen te geven onder toezegging van rente-waarborg? — Maar dit is toch zonder bezwaar geschied, ten aanzien van de concessie Samarang-Vorstenlanden, ten behoeve van de heeren Poolman c.s.! Het spreekt van zelf, dat de Indische Regering geene onvoorwaardelijke toezegging kan geven van rente-waarborg, maar dat kan de Nederlandsche Regering s.r. ook niet; de toestemming der wetgevende magt moet altijd blijven voorbehouden. Zeker luidt het zonderling, dat, als de aanvraag om concessie met rente-waarborg hier te lande wordt ingediend, de adressanten op grond van het besluit van 31 October 1852 worden verwezen naar Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal, en deze op zijne beurt de Indische Regering onbevoegd verklaart concessie met rentewaarborg te verlenen, na zulks echter reeds eenmaal, onder voorbehoud der goedkeuring van het Opperbestuur, te hebben gedaan. Maar in allen gevalle kan het Uwe Excellentie niet bevreemden, dat na dezen considerans in de beschikking van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal, de adressanten zich thans weder met vernieuwden aandrang wenden tot Uwe Excellentie.

Iets anders is het, dat de Indische Regering „het niet wenschelijk en vooreerst niet noodzakelijk acht om aan nieuwe concessiën voor het aanleggen van spoorwegen te verbinden de voorwaarde van eenen rentewaarborg.”

Brengt men deze woorden in verband met de schier gelijktijdig door de Javasche dagbladen herwaarts overgebrachte berichten, dan schijnt de Indische Regering zich te vleijen, tengevolge van aanzoecken door anderen gedaan, dat een of meer eindig spoorweg zonder eenige rentegarantie van het Gouvernement zullen kunnen worden gelegd en schijnt zij aan al die aanzoecken maar al te zeer gehoor te geven. Immers bij besluit van 27 Maart 1864 No. 1 is aan de (zich noemende) Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij, gevestigd te 's Gravenhage, door den Gouverneur-Generaal concessie verleend tot het aanleggen en exploiteren van

eenen spoorweg van Batavia naar Buitenzorg en het blijkt uit de voorwaarden van concessie, door de Javasche Courant van 30 Maart j.l. bekend gemaakt, dat die concessie zonder rentegarantie is verleend. Bovendien moet ook de aanvraag voor een paardenspoorweg van Pasaroean naar Malang, door de Indische Regering, indien niet reeds toegestaan, dan toch in gunstige overweging genomen zijn.

De ondergeteekenden moeten het diep betreuen, dat bij het met den spoorweg Samarang-Vorstenlanden aangenomen stelsel van partiële concessiën wordt volhard, dat de beste en meest belovende lijnen tot localspoorwegen worden afgestaan, en dat wellicht van het stelsel van stoomspoorwegen voor de lijn Pasaroean-Malang eene afwijking zal worden toegestaan.

Zij zullen in geene herhaling vallen van het betoog, reeds meermalen door de Vereeniging-Banck c.s. en anderen geleverd, dat alleen eene doorlopende stoomspoorwegverbinding in de behoeften van Java kan voorzien en dat het verleen eener uitgebreide concessie aan ééne groote Maatschappij den besten waarborg oplevert voor de meest spoedige, meest volledige en voor den Staat minst kostbare uitvoering van het spoorwegnet. Zij willen er alleen aan toevoegen, dat de aanleg van spoorwegen, die bestemd zijn om op zichzelf te blijven staan, ten eenemale verschilt van den aanleg van spoorwegen, die later een deel van een grooter geheel moeten uitmaken. Eene lijn Batavia-Buitenzorg bij voorbeeld wordt op geheel andere wijze aangelegd dan wanneer zij een onderdeel zijn zal van de lijn Batavia-Buitenzorg-Bandung. Een stoomspoorweg Pasaroean-Malang, geschikt om later verbonden te worden met eene lijn Soerabaja-Kedirie, heeft geheel andere eischen dan een local paardenspoorweg; eene verbinding van Midden- en Oost-, West- en Zuid-Java (Samarang-Soerabaja-Batavia-Tjilatjap), vervat in ééne en dezelfde concessie zou geheel anders zijn aangelegd geworden dan thans het geval zal zijn, nu eene afzonderlijke concessie voor Midden-Java is verleend. In het eerst vermeldte geval zou de verbinding Tjilatjap-Samarang door Kedoe hebben plaats gevonden, waardoor: a aan de eischen der verdediging geheel ware voldaan; b de meest productieve en volrijkste streken zouden doorloopen zijn; c de aansluiting aan West-Java gemakkelijker en doelmatiger zou zijn dan thans het geval zal kunnen wesen.

Maar, waar de adressanten allermeest tegen opkomen, het is tegen het wegschikken der concessie voor de meest voordelige spoorweglijnen, zij het ook onder verpligting van aanleg zonder eenige rentegarantie. Oppervlakkig moge zulks voordelig voor het Gouvernement schijnen, met der daad is het nadeel groot. Immers, des te meer subsidie en rente-waarsborg zal het Gouvernement later moeten geven voor den aanleg van die spoorwegen, welke in de eerste jaren geen voordeel kunnen afwerpen, maar daarom voor het vervoer van 's lands producten of voor de defensie niet minder gewenscht of noodzakelijk zijn. Alleen bij het uitrijt op gedeelten, die spoedig en goed zullen renderen, kan eenige onderneming zich verbinden tot het tegen matige subsidie en garantie binnen korten tijd opleveren van eenen over geheel Java doorlopenden, in de eerste jaren niet productieven, spoorweg.

De adressanten zouden geen oogenblik aarzelen, om den aanleg van de lijnen Tjilatjap-Bandjar, Poorwordjo-Magelang-Willem I en Malang-Pasaroean-Soerabaja zonder eenige rente-garantie aan te bieden, gelijk zij ook genegen zouden zijn geweest de lijn Batavia-Buitenzorg, zonder rente-garantie daár te stellen, — en zij gelooven, dat zij op de concessie voor die wegen meer aanspraak hebben dan iemand anders, — maar in het algemeen belang achten zij een concessie voor een algemeene spoorwegverbinding van Noord- en Zuid-, Oost- en West-Java, met eene matige rentegarantie, voor het Gouvernement meer ýrkieeljik.

Mogt echter de Regering desniettemin, zulks anders inziende, tot het verleen van dergelijke partiële concessiën geneigd zijn, dan verzoeken de adressanten, die als leden der Vereeniging Banck c.s. zich reeds zooveel moeite en opofferingen voor vroegere aanvragen hebben getoost, boven andere aanvragers den voorrang. Hunne aanvragen hadden met der daad de prioriteit, daar zij, gelijk uit de meest eenvoudige naciering hunner berekeningen blijktbaar is, de rente-garantie niet gevraagd hebben met het oog op de overige gedeelten der lijnen, waarvan óf de aanleg, om

het bergachtig of moeilijck terrein, buitengewone bezwaren oplevert, óf de exploitatie, bij gebrek aan toevoer van personen en goederen in de eerste jaren niet rente-gevend zijn zal; terwijl het uit hunne staten en berekeningen intendeel blijkt, dat zij het meerder rendement der vruchtdragende gedeelten wegs in aanmerking nemen om nog zooveel minder rente-garantie te vragen dan anders voor den aanleg en de exploitatie van die overige wegen zoude worden vereischt.

Maar in het waachtig belang van Java en Nederland wenschen de adressanten, altijd onder inhaesie aan de vroegere aanvragen van de Vereeniging-Banck c.s. — die zij, voor zooverre zulks met reeds aan anderen verleende concessiën bestaanbaar is, verlangen aangemerkt te hebben als hier te zijn herhaald, — thans nog andere voorstellen te doen aan de Regering, die, naar hunne meening, afschoon voor het Gouvernement iets kostbaarder, echter nog meer in het algemeen belang zullen bevonden worden.

De adressanten hebben n.l. na raadpleging van hunne financiële relatien, de vrijheid aan de Regering voor te stellen de onderscheiding tusschen „stamlinjen“ en „verbindingen“ in de aanvragen van de Vereeniging Banck c.s. voorkomend, los te laten, en de aan hen te concessionieren lijn of lijnen in eens dóór en achter elkaar af te werken, zoodat, binnen den kortst mogelijck tijd Tjilatjap over Bandjar, Tjilatjap en Bandung, met de reeds geconcedeerde lijn Batavia-Buitenzorg worde verbonden; en van de andere zijde Tjilatjap registratees door eene spoorweglijn vereenigd worde, hetzij door Bagelen en Kedoe met het fort Willem I en alzoó zich aansluitende aan den spoorweg op Samarang, hetzij (of hooventend) door Bagelen langs de Zuidkust, naar Djokjakarta; en eindelijk Soerabaja, met een zijtak uit Modjokerto, dan wel uit Soerabaja naar Pasaroean en Malang, door Kedirie en Madioen verbonden worde aan den spoorweg Samarang-Vorstenlanden.

Deze wijziging zoude al dadelijk, onverminderd vele andere voordeelen, deze schoone uitkomst teweeg brengen, dat lo, eering de Preanger Regenschappen en hunne uitgebreide Gouvernements-cultures met de hoofdstad Batavia en met de beste haven aan de Zuidkust zouden verbonden zijn; en 2o, weldra ook, in het belang der defensie, Batavia en Tjilatjap met het fort Willem I door ééne spoorweg zouden zijn vereenigd.

Indien de onderneming zich zelfs bepaalde tot de lijnen Tjilatjap-Bandjar-Tjilatjap-Bandung, in verbinding met de lijn Batavia-Buitenzorg, dan reeds zoude zij ééne overgrote weldaad aan Java bewijzen en krachtig medewerken tot de verdediging en het productief maken van geheel Westelijk Java: maar mogt het aan de adressanten verpand worden het Zuiden ook langs fort Willem I met het Noorden, en dóór Madioen en Kedirie met het Oosten te verbinden, dan voorzeker zou gansch Java daarvan het grootste voordeel plukken, de registrateesche gemeenschap van de rijkste provinciën niet de zeehavens verzeekerd en aan alle eischen der defensie voldaan zijn.

De adressanten zijn bereid die grootsche taak te zaaivarden. Met een maatschappelijk kapitaal van 120,000,000 gulden, onder voorbehoud om daarvan drie-vijfde gedeelten te negociëren, achten zij zich in staat al die werken in plus minus vijftien jaren van uitvoering tot stand te brengen. Maar het spreekt van zelf dat zij daarvoor ook behoefte hebben deels aan rente-subsidie gedurende den tijd van constructie, en deels aan rente-garantie voor dezelfde en voor sommige andere einden wegs, ingaande met het aanvaangen van exploitatie.

Die rente-garantie zou — de adressanten herhalen het — onnoodig zijn voor de lijnen Tjilatjap-Bandjar, Poorwordjo-Magelang-Willem I en Pasaroean-Malang-Soerabaja, omdat deze gemakkelijck en spoedig de exploitatie-kosten, benevens de renten van het aanleg-kapitaal, zullen dekken: maar die garantie is noodig voor al het overige. De adressanten vragen daarom echter geene rente-garantie van 4% of 5pCt. over het geheele kapitaal; want zij rekenen er op, dat naar gelang het kapitaal grootendeels of geheel zal zijn besteed, reeds zoo veel profijt van de in exploitatie gebrachte gedeelten zal getrokken worden, dat daarmede het minder bedrag van rente-waarsborg zal kunnen worden aangevuld. Maar toch moeten de adressanten voor eene onmiddelijck 'oorloepende' lijn meerderen rente-waarsborg vragen, dan de Vereeniging Banck c.s. gevraagd heeft voor den aanleg van stamlinjen met latere onderlinge

verbinding; daar tegenover staat echter het enorme voordeel, dat, terwijl de lijn Tjilatjap-Bandung, volgens het plan der Vereeniging Banck c.s. eerst in het twintigste jaar der concessie, het zevende der uitvoering, zou zijn tot stand gebracht, die lijn, welke de verbinding tusschen Batavia en de Zuidkust moet verzeelijken, nu reeds in het zevende jaar der concessie, het vierde der uitvoering, geheel gereed zal kunnen worden opgeleverd.

De adressanten willen het in de keuze laten van het Gouvernement om voor de uitvoering van alle werken, zooals die op de hierbij overgelegde schetskaart van Java zijn geprojecteerd, een jaarlijkschen rente-waarsborg van 5% tot een maximum van f 2,500,000 per jaar toe te staan; dan wel een rente-waarsborg als vermeld tot een maximum van f 1,250,000 's jaars, doch met een subsidie over den afstand tusschen Bandjar en Bandung — welk vak tot het allermeestelijkste en aanvankelijk minst productieve terrein behoort — tot zoolang en zoolveer per mijl als de exploitatie minder op zal brengen dan 5 pCt. netto van het aanlegkapitaal. Zij vragen de rente-garantie als renteloos voorschot voor een tijdvak van vijftig jaren. Bepaald de onderneming zich echter tot de enkele lijn Tjilatjap-Bandar-Tjilatjengka-Bandung, met aansluiting aan de lijn Batavia-Buitenzorg, dus tot Westelijk Java, dan zal de Maatschappij met een veel minder aanzienlijk kapitaal en dus ook met minderen rente-waarsborg kunnen volstaan. Zij zouden in dat geval rente-waarsborg tot een maximum van f 400,000 met rente-subsidie als boven, toereikende achten. De adressanten hebben nuwe meening omtrent die subsidie en rente-garantie nader ontwikkeld in eene staaf, welken zij de eer hebben hierbij over te leggen en aan welke zij korthedshalve de vrijheid namen zich te refereren.

Vooris moeten de adressanten nog een beding maken omtrent het Tarif. Het is in de kantteekeningen op het verslag van den Heer STHELZE, uitgegeven te Leiden bij VAN DEN HEUVELL en VAN SANTEN bl. 120 en 126, aangehouden, dat het tarief voor goederenvervoer op Java zonder eenig bezwaar hooger zal kunnen zijn dan in Europa doorgaans het geval is. De adressanten achten een tarief van 20 cents per ton-mijl noodig, althans in de eerste jaren van exploitatie, tot dekking der kosten en matige winst; doch zij zijn bereid in overleg met de Regering te berekenen, of men met een minder cijfer zou kunnen volstaan. Zij willen zich ook verbinden tot het vervoer van alle Gouvernements producten binnen het spoorweggebied tegen het vast te stellen tarief, onder verpligting het te vermindern zoodra de exploitatie meer dan 10% netto winst oplevert.

Wijders nemen zij de vrijheid, ten aanzien der overige voorwaarden, zich te refereren aan de reeds aangehaalde voorwaarden, behorende bij het Adres van 12 November 1862, die mutatis mutandis, zouden kunnen worden overgenomen, en speciaal de §§ M, O en P, behoudens zoodanige wijzigingen als, in overeenstemming met de reeds voor andere concessies vastgestelde voorwaarden, door de Regering daarin mochten worden verlangd.

Eindelijk vestigen de adressanten de aandacht op drie stukken, welke zij de eer hebben hierbij over te leggen, zijnde afdrukken van eene memorie van den Luitenant Kolonel der Genie bij het Indische leger E. A. HAITINE, eene dito van den Kapitein der Genie bij dat leger A. NUMANS, en eene missive van laatstgemelden. Uit deze stukken zal aan Uwe Excellentie blijken, dat de ramingen door de Vereeniging Banck c.s. gemaakt, en waarnaar de adressanten zich ook nu gedragen, alle vertrouwen verdienen, en dat het denkbeeld van eene doorlopende spoorweg-verbinding over geheel Java door eene deskundige militaire specialiteit, vooral ook met het oog op de defensie van Java, hoogelijk wordt goedgekeurd.

De adressanten hopen en vertrouwen, dat deze documenten er toe zullen bijdragen, om Uwe Excellentie toe de thans op nieuw gedane aanvraag gunstig te stemmen; naardien het alzo nu toe te meer bewezen wordt, dat hetgeen de adressanten beoogen, is in het welbegrepen belang van Java en Nederland, en dat zij daarbij niet op een lossen voet zijn te werk gegaan, maar dat hunne plannen wel doordacht, goed geraamd en volkomen uitvoerbaar zijn.

Overigens zijn de adressanten bereid Uwe Excellentie behoorlijk en naar genoegen in te lichten omtrent de financiële relatien, waarop zij steunen; zoodat ook van die zijde hunne aanvraag geen den minsten twijfel mag overlaten.

Het is op deze gronden, die zij gaarne, zoo dit verlangd wordt, medeling of schriftelijk nader zullen toelichten, dat de adressanten de eer hebben Uwe Excellentie te verzoeken, dat het Uwe Excellentie moge behagen aan Zijne Majesteit den Koning voor te dragen en met gunstig advies te ondersteunen; dat aan de ondergeteekenden, ten behoeve van eene daartoe te rigten maatschappij — onder nadere goedkeuring, in zoo verre noodig, der Vertegenwoordiging — worde verleend concessie tot den aanleg en de exploitatie voor stoom-spoorwegen tot vervoer van personen en goederen op Java, en zulks

hetzij in dier voege als zulks bij de requesten van 12 November 1862, 18 Maart 1863 en 7 November 1863 is gedaan door de Vereeniging Banck c.s. in wier regten de ondergeteekenden getreden zijn, en behoudens de wijzigingen daarin vereischt, uit hoofde der inmiddels reeds aan anderen verleende concessien,

hetzij op den voet als in dit adres nader is ontwikkeld, namelijk: of voor genoemde kortere lijnen zonder rente-garantie, of (hetgeen de adressanten voor het algemeen belang verkieslijk achten) met rente-garantie en subsidie als boven omschreven ter verbinding van de Noord-Westkust met de Zuidkust, en van de Zuidkust met de Noordkust en met de Oostkust van Java.

of eindelijk alleen ter verbinding van Tjilatjap-Bandar-Tjilatjengka-Bandung met de lijn Buitenzorg-Batavia in de richting van Tjilengsi of eenig ander punt.

alles en in allen gevalle in zoodanige rigting en onder zoodanige nadere voorwaarden als door Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, na overleg met de adressanten, zal worden bepaald, en waaromtrent nader, onder overlegging van een uitvoerig rapport met plannen, begrootingen en bestekken van deskundigen, voor een deel door Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal en voor een deel door de ondergeteekenden of door de op te rigten Maatschappij te benoemen, met hen zal worden overeengekomen.

(get.) J. P. DUDOK VAN HEEL,
HESHUIJSEN,
L. VAN WOUDRICHEM VAN VLIET,
PAUL C. VAN VLISINGEN.

RAMING

VAN RENTE-WAARSBORG EN RENTE-SUBSIDIE TEN LASTE VAN DEN STAAT, AANVANGENDE MET DE EXPLOITATIE.

			KOSTEN VAN AANLEG EN VAN MATERIEEL.	RENTE- WAARSBORG aanvangende met de exploitatie.	RENTE- SUBSIDIE aanvangende met de exploitatie.
WESTE-JAVA.					
Uit Tjilatjap naar Bandjar.	6½ mijlen à f100,000 per waarsborg.	Zonder rente- mijl.	f 650,000	—	—
Bandjar naar Bandung.	109½ mijlen à f200,000 per mijl.	Met rente-subsidie tot zoolang nu van zoo veel als de exploitatie minder op zal brengen dan 5 pCt. van het aanlegkapitaal.	35,000,000	—	f 1,750,000
Bandung naar Tjilengsi of enig ander suppunt der lijn Batavia-Buitenzorg.	200 mijlen à f100,000 per mijl.	Met 5 pCt. rente-waarsborg tot een maximum van f 400,000.	20,000,000	—	f 400,000
MIDDEN-JAVA.					
Uit Tjilatjap naar Poerwadjo.	300 mijlen à f100,000 per mijl.	Met 5 pCt. rente-waarsborg tot een maximum van f 200,000.	10,000,000	—	300,000
Poerwadjo over Magelang naar Willem I.	75 mijlen à f100,000 per waarsborg.	Zonder rente- mijl.	7,500,000	—	—
Uit Magelang over Pasuruan naar Soerabaja.	85 mijlen à f100,000 per waarsborg.	Zonder rente- mijl.	8,500,000	—	—

			KOSTEN VAN	RENTE-	RENTE-
			AANLEEN EN	WAARBORG	SUBSIDIE
			VAN	SAARDEGENDE	OP DE
			MATERIEEL	EXPLOITATIE	
OOST-JAVA.					
Soerabaja door	300 mijlen à	Met rente-	ƒ 30,000,000	ƒ 600,000	
Kedirie en Ma-	ƒ 100,000 per	waarborg tot			
dioen, aansluit-	mijl.	een maximum			
ende aan de		van ƒ 500,000.			
lijnSamarang-					
Vorstenlan-					
den, met een					
zijkak naar de					
hoofdplaats					
Kedirie en					
eene naar de					
hoofdplaats					
Madioen.					
	1010 mijlen.		ƒ 118,500,000	ƒ 1,200,000	ƒ 1,250,000

RECAPITULATIE.

235 mijlen à ƒ 100,000 per mijl =	ƒ 23,500,000	sonder rente-waARBORG.
175 " " " 200,000 " " =	35,000,000	met rente-subsidie tot een maximum van ƒ 1,750,000.
600 " " " 100,000 " " =	60,000,000	met rente-waARBORG tot een maximum van ƒ 1,500,000.
1010 mijlen =	118,500,000	met ƒ 1,550,000 rente-subsidie en ƒ 1,200,000 rente-waARBORG. Vermits echter met den aanleg en de exploitatie van den weg uit Tjilatjap wordt uitgegaan, zal naar gelang behoeft aan rente-waARBORG voor de lijn Banteng-Tjilatjap ontfaakt, het bedrag der noodige rente-subsidie voor den weg Bandjar-Bandong verminderen en de geheele spoorweg over Westelijk Java zal reeds beginnen volle rente op te leveren op het tijdstip dat de weg naar Midden-Java wordt aangelegd, en zoo vervolgens; zoodat er geen jaar zal zijn dat meer dan ƒ 1,750,000 ten laste van den Staat zal komen; terwijl na uiterlijk 24 jaren exploitatie, rente-subsidie noch rente-waARBORG meer zal noodig zijn.

BIJLAGE IX.

Aan

Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

AMSTERDAM 8 Juny 1864.

Geven met verschuldigten eerbied te kennen:

J. P. DUDOK VAN HEEL,
W. F. HESHUIJSEN,
L. VAN WOUDRICHEM VAN VLIET,
-PAUL C. VAN VLISSINGEN,

ten deze domicilie kiezende ten kantore van de heeren DUMMLER en Co. te Batavia;

dat zij op den 26en Mei j.l. een adres aan Zijne Excellentie den Minister van Koloniën hebben gerigt, waarvan zij de eer hebben hierbij een afschrift over te leggen;

dat daaruit aan Uwe Excellentie zal blijken, dat de ondergeteekenden, als getreden in al de regten van de ontbonden Vereeniging Banck c.s. eene nieuwe aanvraag om concessie tot de aanleg van spoorwegen op Java hebben gedaan;

hetzij in dier voege als zulks bij requesten van 12 November 1862, 18 Maart 1863 en 7 November 1863 is aangeboden door de Vereeniging Banck c.s. behoudens de wijzigingen daarin vereischt, uithoofde der inmiddels reeds aan anderen verleende concessien;

hetzij op den voet als nader bij het bedoelde adres van 26 Mei is ontwikkeld; n.l.:

of voor den aanleg van de lijnen a) Tjilatjap-Bandjar, b) Poerworedjo en Magelang-Willem I en c) Malang-Pasaroean-Soerabaja of één of twee der lijnen zonder eenige rente-garantie;

of (hetgeen de ondergeteekenden voor het algemeen belang verkieslijk achten) met rente-garantie en subsidie als bij dat adres breder is omschreven, voor den aanleg van doorlopende lijnen a) van Tjilatjap over Bandjar, Tjitalengka en Bandong in de rigting van Tjilengsi of eenig ander aansluitingspunt op de lijn Batavia-Buitenzorg; b) van Tjilatjap over Poerworedjo en Magelang (door Bagelen en Kedoe) naar het fort Willem I, ten aansluiting aan den zijkak van de lijn Samarang-Vorstenlanden; c) van Tjilatjap door Bagelen, langs de zuidkust, naar Djokdjakarta; en d) hetzij van Soerabaja door Kedirie en Madioen, ten aansluiting aan de lijn Samarang-Vorstenlanden, met een zijkak uit Modjokerto naar Pasaroean-Malang; hetzij uit Malang over Pasaroean naar Soerabaja en van daar door Kedirie en Madioen, aansluitende aan de lijn Samarang-Vorstenlanden, met zijkakken naar de hoofdplaatsen Kedirie en Madioen;

of eindelijk alleen ter verbinding van Tjilatjap-Bandjar-Tjitalengka-Bandong met de lijn Buitenzorg-Batavia, in de rigting van Tjilengsi of eenig ander punt der lijn Batavia-Buitenzorg;

dat zij, onbewust of de Regering in Nederland op het Koninklijk Besluit van 31 October 1852 zal tergekomen, zich verplicht achten dezelfde aanvraag om concessie ook tot Uwe Excellentie te rigten, en zulks in het vertrouwen dat onder de voorgestelde spoorwegen één of meerdere zullen zijn, welke Uwe Excellentie in het belang van Java zal achten en waarvoor Uwe Excellentie geneegen zal zijn aan de ondergeteekenden concessie te verleenen; terwijl de ondergeteekenden zich bereid verklaren om ook Uwe Excellentie behoorlijk en naar genoegen in te lichten omtrent de financiële betoon, waarop de ondergeteekenden steunen, en waaromtrent zij niet willen dat bij Uwe Excellentie eenige twijfel zoude overblijven;

dat de ondergeteekenden hierbij voegen afschrift van de drie stukken, welke zij ook aan Zijne Excellentie den Minister van Koloniën hebben overgelegd, waaruit blijkt dat hunne ramingen alle vertrouwen verdienen en dat het denkbeeld van eene doorlopende spoorweg-verbinding over geheel Java door eene deskundige militaire specialiteit, vooral ook met het oog op de defensie van Java, hoogerlijk wordt goedgekeurd;

dat de ondergeteekenden overigens inhaerens aan de gronden en middelen in hun adres aan Zijne Excellentie den Minister van Koloniën vervat, en aan de daarbij gevoegde Tabel en Schets-spoorwegkaart van Java, gelijk mede aan de in dat adres uitgedrukte bereidverklaringen ten aanzien der vast te stellen voorwaarden van concessie en van de rigting door Uwe Excellentie voor de aangevraagde lijnen nader te bepalen.

Weshalve de ondergeteekenden eerbiedig verzoeken, dat het Uwe Excellentie moge behagen hunne hierboven breder omschreven aanvraag of eenig deel daarvan in gunstige overweging te nemen en de ondergeteekenden met de concessie van één of meer der bedoelde spoorweg-lijnen te begunstigen.

(Geteekend) J. P. DUDOK VAN HEEL,
HESHUIJSEN,
L. VAN WOUDRICHEM VAN VLIET,
PAUL C. VAN VLISSINGEN.

BIJLAGE X.

Aan

Zijne Excellentie den Minister van Koloniën.

AMSTERDAM 14 Juny 1864.

Excellentie,

De ondergeteekenden:
J. P. DUDOK VAN HEEL,
W. F. HESHUIJSEN,
L. VAN WOUDRICHEM VAN VLIET,
PAUL C. VAN VLISSINGEN,

ten deze domicilie kiezende te 's Gravenhage, ten huize van den derden ondergeteekende:

hebben de eer, in verband met hun verzoekschrift aan Uwe Excellentie van 26 Mei 1864, ter zake van spoorweg-aanleg op Java en met de voorloopig dispositie van Uwe Excellentie daarop van 11 Juny j.l. Aⁿ. No. 3, Uwer Excellentie bij dezen aan te bieden afschrift van het verzoekschrift aan den Landvoogd van Nederlandsch Indië, dat zij met de laatst van hier vertrokken mail, door tusschenkomst van de heeren DUMMLER en Co. te Batavia, Zijner Excellentie hebben doen toekomen; en zij verstoppen zich Uwer Excellentie te verzoeken:

hunne daarbij gedane aanvragen om concessie, gelijkuitdende met die gedaan bij het bovenvermelde verzoekschrift aan Uwe Excellentie van 26 Mei j.l., goedgeunstig bij Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal te willen ondersteunen, nadat ook het Verslag van het Indisch Genootschap ter zake hunner aanvragen om concessie, den 6 Mei j.l. uitgebragt door de heeren MILLARD,

BACHIENE en VAN KERKWIJK, (waarvan een afdruk hierbij wordt overgelegd), ter kennis van Uwe Excellentie zal zijn gekomen.

Met gevoelens van oprechte hoogachting noemen de ondergeteekenden zich,
van Uwe Excellentie

de zeer gehoorzame dienaren,
(gef.) J. P. DUDOK VAN HEEL.
HESHUIJSEN.
L. VAN VLIET
PAUL C. VAN VLISSINGEN.

EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG-POLITIEK

II

(VAN PARTICULIERE TOT STAATSEXPLOITATIE)

HOOFDSTUK I.

De eerste levensjaren van de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij¹⁾.

(Vervolg).

Naad de wet tot bekrachtiging van eenige artikelen van de concessie Samarang-Vorstenlanden in No. 110 van het Staatsblad van 1863 — Ind. Stbl. 116 — verschenen was, werd de concessie-PPOOLMAN c.s. in eene naamlooze vennootschap, de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij — de N.I.S.M. — ingebracht. Zulks geschiedde bij acte van 27 Augustus 1863 (ingewilligd bij Koninklijk Besluit van 17 September 1863 No. 37); de heer POOLMAN trad als voorzitter van den Raad van Beheer op en bleef deze moeilijke functie een tiental jaren vervullen²⁾.

Reeds dadelijk had de jonge maatschappij met financiële moeilijkheden te kampen. Moeilijk had de buitenstaander dit kunnen verwachten. In de zitting der Tweede Kamer der Staten-Generaal van 24 Juni 1863³⁾ toch had de Minister van Koloniën, de heer J. D. FRANSEN VAN DE PUTTE verklaard: „Het besluit van 1852 is daarbij „wel degelijk in acht genomen, in rationelen zin. De „bedoeling van de voorwaarden, dat men namelijk moet „verzekerd zijn dat het geld aanwezig is, kan niet zijn „dat het geld op tafel moet liggen. Ik kan echter de „verzekering geven, dat wellicht nooit met meer zekerheid „dat het geld er is eene concessie is verleend dan thans. „Het geld is er, en wat gezinszins onverschillig kan „wezen: het is Hollandsch geld.” Deze pertinente verklaring, wier zin geen twijfel overliet aan de gunstige auspiciën, waaronder de op te richten vennootschap zou gaan werken, was ten eenenmale onjuist.

Het geld zou n.l. voor een goed deel geleverd moeten worden door de Algemeene Maatschappij van Handel en Nijverheid, welke in April 1863 te Amsterdam met een

kapitaal van 40 miljoen gulden opgericht was (voorloopig voor de helft gestort hoofdzakelijk door de Amsterdamsche branche van het Fransche *Crédit-Mobilier*). Zulks was het gevolg van de garantie tegen eene provisie van 4% — door genoemde geldinstelling, dat het geheele aandeelenkapitaal groot f 10.000.000. — geplaatst zou worden. ⁴⁾

Met de inschrijving ging het niet vlot, noch in de Indische spoorwegen — gevolg van de voorgeschiedenis —, noch in de Algemeene Maatschappij had men veel vertrouwen. Toch gelukte het nog 2670 aandeelen geplaatst te krijgen n.l. 50 bij den Koning, 100 bij de Nederlandsche Handelsmaatschappij, 500 bij de Nederlandsch-Indische Handelsbank — mede een creatie van de Algemeene Maatschappij — 600 bij de concessionarissen en 1420 bij 49 diverse inschrijvers. De Algemeene Maatschappij was geroorzaakt 7330 aandeelen te nemen, zonder in de gelegenheid te zijn die te spuien.

De geleidelijke volstorting der aandeelen ondervond daardoor groote moeilijkheden. Dit bleek al doordat de Algemeene Maatschappij reeds dadelijk slechts met de uiterste moeite de eerste 25% bijeen kon brengen. En het werd er niet beter op, toen eind 1864 de directeur eclipseerde, na zijne maatschappij door speculatie voor meer dan f 4.000.000. — te hebben opgelicht. De moedermaatschappij werd toen noodlijdend.

Onderwijl gingen de werkzaamheden aan den spoorweg, door den Gouverneur-Generaal SLOET VAN DE BEELE persoonlijk den 17 Juni 1864 begonnen, geregeld door (zie bijlage I). Steeds meer geld was noodig, tenslotte stond men in 1866 voor de moeilijkheid, dat slechts 50% op de aandeelen was gestort, en dat de Algemeene Maatschappij, die nog altijd 6930 aandeelen in haar bezit had, niet bij machte was, meer geld te founneeren.

Kans om koopers te vinden voor die resterende aandeelen, wanneer zij „en masse” op de markt te Amsterdam gebracht werden, was uitgesloten. Geen andere uitweg bleef open dan te trachten een obligatieleening te sluiten op niet al te onereuze voorwaarden.

In 1867 won men een Engelsch consortium — HORSTMAN & Co. te Londen — genegen de 4½% obligatieleening

¹⁾ Zie dr. E. B. KIELSTRA in de Januari-afl. 1914 van het tijdschrift *Onze Eeuw*. *Uit de geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* bladzijde 50.

Mr. J. E. BANCK, die in zijne brochure *Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* (’s-Gravenhage A. J. VISSER 1869 de gestie drie maatschappij lief aanvalt, zegt op bladzijde 21:

„Wist hij (d.i. de Minister van Koloniën) niet dat de Amsterdamsche „succursale van het *Crédit-Mobilier* de hoofdactionaris was, en „dat de „Amsterdamsche Geldmannen” van wie hij met zooveel „ophef gewaagt, voornamelijk door den heer MENDEL, vertegenwoordigd waren, wiens naam toevallig op zwendel rijmt en „van wien ik verder niet zal spreken, omdat de bekende regel: „de mortuis nil nisi bene ook op zedelijke afgestorvenen van toepassing is.”

(Zie ook Mr. A. S. VAN NIEROP „De *Indische spoorwegconventie* (Amsterdam ELLERMAN en HOUTSEMA, Maart 1869) bladzijde 9 o.a.

„Geen aspirant-Minister” schreef 15 Maart 1869 (de *Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* in de *Tweede Kamer — Vervolg op de Waals aanteekeningen over koloniale onderwerpen*. Amsterdam. SCHULTEMA & HOLKEMA bladzijde 12).

²⁾ Ondanks de 19 Pct. die het eerste jaar na hare oprichting — „van het kapitaal? — werden uitgekeerd was het voor niemand een geheim dat de Algemeene Maatschappij voor Handel en Nijverheid niet was opgericht om aan Handel en Nijverheid in Nederland uitbreiding te geven, maar om uit Nederland kapitalen te lokken voor welke verkrijging men aan vreemde beurzen, na de „daar gedane ondervinding het hoofd had gestooten. Geheel de „incarnatie drie Maatschappij is in *Dickens’ great Merdle* voorgoed en in *littre Mendel* verzeventijkt.”

³⁾ In het onderdeel der Indische spoorwegpolitiek, dat hier behandeld vindt, zal de historie van de N.I.S.M. slechts gememoreerd worden voor zoover zij van invloed was op de ontwikkeling der denkbeelden omtrent het verkeer op Java in het afgemeen.

⁴⁾ Zie over de heeren POOLMAN enz.: Mr. H. P. G. QUACK *Herinneringen*. Amsterdam P. N. VAN KAMPEN en ZON 1915 (bl. 99 e.v. en bl. 107 e.v.), alsook Mr. N. P. VAN DEN BERG *Indische Gids* 1913, bl. 987 e.v.: *Uit den tijd van de oprichting en de eerste jaren van het bestaan der Nederlandsch-Indische Handelsbank (persoonlijke herinneringen van een voormalig hoofdagent).*

⁵⁾ Zie *Eenige bladzijden Indische spoorwegpolitiek* 10 (de voorgeschiedenis der Indische spoorwegen). Hoofdstuk IV.

van f 4.000.000.— tegen den koers van 89 % aan de markt te brengen. Dat deze koers zoo laag was, zal duidelijk zijn, wanneer men bedenkt dat het aan de Algemeene Maatschappij gelukt was even te voren zich van hare aandelen — waarop intusschen 60 % gestort was geworden — tegen den koers van 56 % ¹⁾ te ontdoen, nadat zij het publiek met een schoonklinkenden Franschen prospectus — bijlage II — opgewarmd had.

Tot die uitgifte der obligatieleening was door den Minister toestemming verleend; toen echter de geldschieters door tusschenkomst van den Raad van Beheer poogden gedaan te krijgen, dat de rente der obligatieleening preferent zou zijn, werd zulks geweigerd; de wet kende, wat den rentewaarsborg betreft, geen onderscheid tusschen aandelen en obligatiën ²⁾. Dit had tot gevolg dat op den dag der toewijzing van de leening het Engelsche Syndicaat bezwaren maakte wegens den stand der geldmarkt — gevolg van de Luxemburgsche kwestie.

Nu zou de weg van rechten hebben opengestaan om de geldmannen te dwingen aan hun toezegging te voldoen, echter zou dit er in geen geval toegeleid hebben, dat de contenten dadelijk kwamen binnen vloeien. En dit toch was noodig! Daarom werd de transactie gesloten, dat de N.I.S.M. de helft der obligatiën terug zou koopen; de onkosten der volle leening, waaronder 6 % provisie voor de firma HORSTMAN & Co., bleven nog voor rekening van de spoorwegmaatschappij. Het gevolg was dat de geplaatste 1980 obligatiën netto niet meer dan f 1.461.985.86 oprachtten, dus nog geen 74 % van de nominale waarde. De 2020 in portefeuille gehouden aandelen bleken voor redelijke prijzen onverkoopbaar, evenwel werd de Handel-Maatschappij bereid gevonden een aantal daarvan in leasing te nemen, waardoor weer eenig geld in de kas der Spoorwegmaatschappij vloeide ³⁾.

Officieel werd de mislukking der leening geweten aan den inhoud van artikel 75 der concessievoorwaarden, welk artikel bepaalde, dat de Staat slechts tot einde December 1868 een rente waarborgde over de voor den aanleg uitgegeven sommen ⁴⁾. In het laatst van 1868 verzocht daarom de N.I.S.M. om a) het maximum der renegarantie van f 630.000 te verhoogen tot f 765.000, b) den garantietermijn met 2½ jaar te verlengen.

Den 28 December 1868 sloten de Ministers van Koloniën en Financiën, de heeren DE WAAL en VAN BOSSE, met den Raad van Beheer der N.I.S.M. een overeenkomst, welke eene wijdere strekking had door samenwerking aan de concessie Buitenzorg-Batavia, (waarover later meer), waarvan eenige artikelen de bekrachtiging bij de wet vereischten (Bijlage III). Het wetsontwerp zelve

¹⁾ Mr. BANCROFT noemt 60 % op bladzijde 32 zijner brochure; „Geen aspirant-minister“; 589, 1/2.

²⁾ Zie hierover nog nader in Hoofdstuk II. De heer WEIJERMAN spreekt over deze onderhandeling niet in deel I A van zijn *Geschiedkundig Overzicht van de tot standkoming der aan Spoor- en tramwegmaatschappijen in Nederlandsch-Indië verleende concessievoorwaarden en den op grond van die concessievoorwaarden gesloten overeenkomsten*. (Mededeelingen Algemeen No. 11 der S.S.) De verdere onderhandelingen, die leidden tot de Indische Spoorwegconventie vindt men aldaar zeer uitvoerig weergegeven op bladzijde 14 e.v. Hiernaar worde verwezen.

³⁾ Zie over deze transactie nader in Hoofdstuk II.

⁴⁾ W. E. WEYERMAN *Geschiedkundig Overzicht van het Ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* (Javasche Boekhandel Rijswijk-Batavia) bladzijde 19 (zie ook bijlage 4).

met de Memorie van Toelichting (zie Bijlage IV) werd bij koninklijke boodschap van 13 December d.a.v. bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal ingediend (Gedr. Stukken 1868—6911 No. 83 1 tot en met 5).

Den 5en Maart 1869 gingen de besprekingen in de Tweede Kamer aan (Handelingen II bl. 997 e.v.). Deze zullen in Hoofdstuk II uitvoeriger behandeld worden evenals het Voorloopig Verslag, de Memorie van Beantwoording en de behandeling in de Eerste Kamer. Had den 9en April 1869 de laatste bespreking plaats, den 10en April verscheen de wet reeds in het Staatsblad (Ind. Stbl. No. 52).

De spoorwegmaatschappij had echter zotbl. niet kunnen wachten; den 19en Februari had daarom het Comité van Bestuur te Samarang aan de Indische Regering reeds een renteloos voorschot van f 320.000 aangevraagd, hetwelk den 12en Maart werd verleend onder voorwaarde dat het bedrag teruggegeven zoude worden, indien het wetsontwerp door de wetgevende macht mocht worden verworpen. Aangezien dit laatste niet geschiedde kon de N.I.S.M. met dit geld doorwerken en werd den 10en Februari 1870 de lijn van Semarang tot Solo ⁵⁾ voor het publiek verkeer opgesteld. Toen waren echter weder alle fondsen opgeteerd en moest opnieuw bij de Indische Regering om voorschot aangeklopt worden. Op de wet van 10 April 1869 (Ind. Stbl. No. 52) zal in dit en vooral in het volgende Hoofdstuk nader teruggekomen worden. Hier zij nog vermeld dat en de heer STIELTJES en de combinatie VAN VLIET het aannemen. De vraag rijst: waren de financiële rampen alleen het gevolg van den funesten financiële opzet, toen een niet volkomen creditwaardige bankinstelling „een kreupele credietinrichting“ — als geldschiester voor de jonge maatschappij optrad? Het antwoord moet ontkennend luiden; naast de financiële bezwaren als gevolg van den foutieven geldelijken opzet, deden zich ook financiële moeilijkheden gevoelen, welke in de ondervonden technische teleurstellingen hun oorsprong vonden. Deze teleurstellingen kan men splitsen in twee groepen; 1e die, welke het gevolg waren van het gemis aan elke ervaring op aanleggebied van spoorwegen op Java, zoodat veel leergeld te betalen viel; 2e die, welke voortsporen uit den duren aanleg van den zijktak van Minister FRANSEN VAN DE PUTTE, door de concessionarissen „te lichtvaardig“ aanvaard ⁶⁾, en de grotere lengte van de lijn, dan waarop oorspronkelijk gerekend was. Aangezien men vele fouten aan den hoofd-ingenieur, chef van den aanleg, den heer J. P. DE

⁵⁾ De lijnvakken Semarang—Tangoeng, Tangoeng—Kedondjatti en Semarang-Haven waren tevoren reeds resp. 10 Augustus 1867, 19 Juli 1868 en 20 Juli 1868 voor het publiek verkeer open gesteld. Exploitatie had plaats volgens de bepalingen van het eerste Algemeen Reglement voor de spoorwegdiensten in N. I. van 1866 (Indisch Staatsblad No. 132), dat eenige regelen voor de veiligheid en openbare orde gaf, dus hoofdzakelijk een politiematige karakter droeg. Dit Algemeen Reglement bleef van kracht tot 1885 (Stbl. No. 184), nadat het bij Stbl. 1883 No. 277 afgekondigde Reglement buiten werking gelaten was. Nadere bijzonderheden omtrent de Indische Spoor- en Tramwegwet zijn o.a. te vinden in Hoofdstuk I van: *Een en ander over de verantwoordelijkheid van Spoor- en tramwegen in N. I. bij aanneming, verwoerd en aflevering van goederen door S. A. REITSMA en in deel I van Indische Spoorwegpolitiek* Hoofdstuk I en § 6. Zie ook de BORDES *Locaal Spoorwegpolitiek op Java in de(n) Indische(n) Gids van 1888 bl. 1532*.

⁶⁾ Zie Eenige bladzijden *Indische spoorwegpolitiek* 10 (de voorgeschiedenis der Indische spoorwegen) Hoofdstuk III en hierna Hoofdstuk II.

BORDES heeft geweten, is het niet meer dan billijk hier de karakteristiek op te nemen, welke dr. E. B. KIELSTRA van hem gegeven heeft¹¹⁾.

„Tot hoofdingenieur, belast met den aanleg, was benoemd de Heer J. P. DE BORDES, toen 46 jaar oud. Hij was in Nederland een zeer bekwaam genieofficier geweest en had, de laatste drie jaren, eerst als lid, daarna als voorzitter van den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten gefungeerd. Hij was betrokken geweest in concessie-aanvragen voor Nederlandsche spoorwegen, maar had nog niet als practisch spoorwegman dienst gedaan; trouwens van hoe weinig ingenieurs kon men dat in 1863 zeggen.

Hij kwam geheel vreemd op Java, onbekend met de daar beschikbare werkrachten en bouwstoffen, onbekend met het terrein zijner werkzaamheid, onbekend ook met den aard der natuurkrachten, waartegen hij naar van Herwerden's schildering een moeilijken strijd zoude te voeren hebben.

„Wanneer men dit alles in aanmerking neemt, dan past het, groote hulde te brengen aan den man, die gedurende een zestal jaren op uitstekende wijze de werkzaamheden in Indië leidde, bezwaarlijk had men betere keuzen kunnen doen. Het feit alleen, dat de geheele spoorweg in vrijen arbeid werd gemaakt zonder de deslids door velen zoo onvermijdelijk geachte heerdiensten, bewijst reeds voor de energie, door DE BORDES getoond.

„Maar de moeilijkheden bleven niet uit. Afgescheiden van persoonlijke aanvallen, waaraan hij bloot stond van de zijde dergenen die om de een of andere reden de verleende concessie hadden afgekeurd, aanvallen door hem steeds met waardigheid gedragen — had hij met veleerlei bezwaren te kampen: vaak ontoereikend personeel, teleurstellend terrein, vooral bij den aanleg van den „Zijtak“, mislukking van een poging om een deel van het werk in aanneming te doen uitvoeren; de aardbeving van 1865, die, toen de vraag rees of de vesting Willem I wel behouden zou blijven, tijdelijk het werk op den zijtak deed staken.”

De heer KIELSTRA komt dan ook tot de slotsom dat het, achteraf beschouwd, niets wonderlijks had, dat de bouwtijd met 1½ jaar werd overschreden, en dat de spoorweg 17½ in plaats van f 14.000.000.— kostte.

In 1870 schreef de heer DE BORDES eene brochure omtrent den onder zijne leiding verrichten spoorweg-aanleg¹²⁾. Op bladzijde 20 daarvan deelt de schrijver nog een en ander mede over de richting van den spoorweg, waarover indertijd zooveel geschreven en gesproken werd. Hij spreekt zich daarbij zeer beslist voor de vlaktelijn uit¹³⁾. Merkwaardig is nog wat op bladzijde 22 voorkomt, omdat daaruit blijkt waarom van

de richting-HAITINK (FRANSEN VAN DE PUTTE) ten slotte afgeweken werd. De heer DE BORDES zegt o.m.:

„Naar mijn gevoelen was de door concessionaris eerst aangevraagde richting over Goeboek en Poerwodadi; „beste, om Samarang met de Vorstenlanden te verbinden; „deze doorsneed een goed bevolkte landstreek, het rijke „rijdsdistrict van Grogoban en vermeed het moeilijke „terrein bij Kedoeng-Djatti.

„Het eenige voordeel der lijn over Kedoeng-Djattie is, „dat deze over 40 à 50-K.M. lengte door of langs djat- „tibosschen loopt, die aan den Staat behooren en nu „geexploiteerd kunnen worden. Het was een dood kapi- „taal, dat nu voortbrengend wordt, maar bovendien aan „den spoorweg gedurende een lange reeks van jaren een „aanzienlijk vervoer van timmer- en brandhout naar „Samarang en de Vorstenlanden verzekert.

„Den spoorweg niet over Goeboek en Poerwodadi „kunnende aanleggen, was het zaak het nadeel der bij „de wet aangenomen richting zooveel mogelijk te ver- „mindern en tevens om de sterke hellingen te vermijden „van eene meer rechtstreeksche richting van Kedoeng- „Djattie naar Solo.

„Daarom heb ik van Kedoeng-Djattie eene oostwaart- „sche richting aangenomen, waardoor de spoorweg zooveel „mogelijk in de richting van Poerwodadi is omgeboogen „tot het station Goendih, alwaar hij weder eene zuidelijke „richting aanneemt.”

Na eene opsomming der voordeelen van de definitieve richting besloot de heer DE BORDES op bladzijde 24:

„De meer rechtstreeksche richting van Kedoeng-Djattie „werd door geen enkel algemeen belang gevorderd. De „ombuiging naar Goendih is alzoo in alle deelen in het „belang geweest, zoowel der onderneming als der resi- „dentien door en langs welke de spoorweg werd aan- „gelegd.”¹⁴⁾

In de eerste jaarverslagen der Maatschappij vinden we van de tegenslagen bij het werk telkens melding gemaakt — o.m. ook dat het contract met de aannemers VERLOOP & Co. ontbonden moest worden. Over de benarde financiële vooruitzichten werd evenwel hardnekkig gezegd.

„Onderfusschen — 16 October 1863 — had de N.I.S.M. concessie aangevraagd voor den aanleg en de exploitatie

De heer STIELTJES had zich vroeger reeds per request tot de Tweede Kamer gewend, teneinde op de afwijking van het wettelijk vastgestelde tracé te wijzen. Zie hierover Bijblad van de Nederlandsche Staatscourant 1864-69 2.

„Ok in het Koninklijk Instituut van Ingenieurs kwam de nieuwe richting ter sprake (zie o.a. Notulen Vergadering van 14 Februari 1865).

Aanleg van spoorwegen op Java ingeleid door T. J. STIELTJES bladzijde 120 e.v. met debat van den heer HAITINK. De heer DE BORDES deed discussies ten slotte af. Zie ook de notulen van 15 Februari 1865 bijl. 14 en van 12 September 1865 bijlage 3.

Het tracé STIELTJES (berglijn) duikt telkens weder in de spoorwegliteratuur op. Een ingenieur begon in 1883 zijne brochure: Beschouwingen naar aanleidingen van de spoorwegpolitiek van den Minister van Koloniën van Bloemen Waanders. (Samarang A. BISSCHOP 1883) met de woorden: „De treurige bladzijde 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 ver- „dediging van zijn tracé van een spoorweg die Samarang met de „Vorstenlanden verbindt, enz.”

Af en toe zal de gelegenheid zich aanbieden naar de verschillende uitingen te verwijzen.

¹¹⁾ Zie ook Hoofdstuk II.

¹¹⁾ J. P. DE BORDES. *De Spoorweg Samarang-Vorstenlanden* (den Haag, Gebr. van CLEEF 1870) Notulen Instituut van Ingenieurs 1870—71 bladzijde 84 e.v.

¹²⁾ Hij ging daarbij verder dan bijv. de gewezen ingenieur bij de Commissie tot de Vervoermiddelen S. E. W. ROORDA VAN EIJNSINGA (*Eenige Denkbare over zoekpooze spoorwegen op Java* 1864), die op bladzijde 16 de lijn-Haitink afkeurde en zich voor de vlaktelijn-Stieltjes uitsprak. De gewezen sectie-ingenieur bij dezelfde commissie N. H. HENKEL bleef ook later de berglijn-Stieltjes prefereren (*Aanleg van spoorwegen op Midden-Java* Amsterdam J. C. SCHLOMANN 1866).

van de lijn Batavia—Buitenzorg¹⁴⁾. Rentegarantie oordeelde zij daarbij niet noodig. En daar ook het Indische Gouvernement van dezelfde opinie was, verleende de Gouverneur-Generaal de concessie bij Gouvernements Besluit van 27 Maart 1864 No. 1. (zie bijlage VI).

Deze concessieverleening was een doorn in het oog van allen, die aan de N.I.S.M. een kwaad hart toedroegen. En dit waren er velen! Voornamelijk de heeren DUDOK VAN HEEF c.s., opvolgers van de concessie-Banck, zaken-vrienden van den heer L. VAN WOUDRICHEM en VLIET, die voor dezelfde lijn concessie aangevraagd hadden als onderdeel van een groter net, zie bijlage VII¹⁵⁾.

Tegen de concessie rezen echter bij de Regeering bezwaren, die naar het oordeel van den heer KIELSTRA nog al gezocht waren¹⁶⁾. Ook volgens de meening van anderen. De minister van Koloniën toeh opperde bij missive van 24 September 1864 bedenkingen tegen art. 11 der voorwaarden — handelende over kosteloozen afstand van gouvernementgronden aan den concessionaris in recht van opstal tijdens den duur der concessie, welk artikel volgens den Minister aan de Koninklijke goedkeuring onderworpen moest worden. Nu was in het rapport van 29 Januari 1852¹⁷⁾ gezegd, dat „afstand van gouvernementgronden wel een punt zal zijn het welk bij de concessie wordt geregeld” en bij Koninklijk Besluit van 31 October 1852 letter H 22 (Indisch Staatsblad 1853 No. 4¹⁸⁾ was het verlenen der concessie aan den Gouverneur-Generaal opgedragen. De Koninklijke goedkeuring was dus niet bepaald noodig, hetgeen ook blijkt uit vergelijking met art. 6 der concessie Pasoeroean-Malang, waarin een gekluidende bepaling voorkwam en voor welk artikel dezelfde goedkeuring niet verlangd werd.

De redactiewijziging van art. 11 der concessievoorwaarden geschiedde bij besluit van den Gouverneur-Generaal van 19 Juni 1865 No. 1 (bijlage VIII), doch het zou 22 Juni 1868 worden voor de Koninklijke goedkeuring verleend werd (bijlage IX). Ook tegen de §§ 2, 3 en 4 van art. 37 der concessievoorwaarden waren bezwaren ingebracht, welke bij hetzelfde Gouvernements-Besluit van 19 Juni 1865 geëlimineerd werden.

Hoe het zij, de vraag kan gesteld worden of dit lange uitstel aan de N.I.S.M. ongelukkig was en dit schijnt niet het geval te zijn geweest, aangezien in het jaarslag van 1866 werd vermeld „dat de door het bestuur in het „werk gestelde pogingen om voor de uitvoering der „concessie Batavia-Buitenzorg geld te bekomen tot heden „niet zijn mogen gelukken. De geschokte toestand der geld- „en fondsenmarkt maakt het onraadzaam daartoe verdere „pogingen aan te wenden.” Terecht merkt Mr. BANCK¹⁹⁾ op, dat waar de concessionarissen zelf verklaarden de fondsen niet te bezitten, art. 1 van het K.B. van 31 Oct. 1852 Lett. H 22 geëischt had, dat zij van hunne rechten vervallen waren verklaard. Toen op 30 Juli 1868 aan de Maatschappij verzocht werd ingevolge art. 66 het waarborgkapitaal te storten, waardoor de aanvaarding definitief zou zijn geweest, werd door de Maatschappij geantwoord met indiening van een voorstel, dat tot de z.g. Indische Spoorwegconventie leidde.

De Minister van Koloniën DE WAAL nu bleek genegen een wetsontwerp in te dienen, waarbij aan de N.I.S.M. ten behoeve van de lijn S.V. tot 1906 een rente werd verzekerd van 4½% over een kapitaal van hoogstens f 17.000.000.— (zie hiervoren). De Maatschappij zou een obligatieleening van f 11.000.000.— mogen sluiten, waardoor ook de obligatieleening van 1867 kon worden geconverteerd. Rente en aflossing der nieuwe leening werden ten koste der aandeelhouders door den Staat gewaarborgd. Van de f 11.000.000.— moest een bedrag van f 4.000.000.— onder toezicht der Regeering worden gereserveerd om zekerheid te krijgen dat de lijn Buitenzorg—Batavia zou worden gebouwd.

De aandeelhouders keurden de transactie goed²⁰⁾. In de Tweede Kamer der Staten Generaal werd de wet, mede door d'at Minister DE WAAL een portefeuillekwestie deed vermoeden, met 37 tegen 31 stemmen aangenomen.

Ook in de Eerste Kamer bleek een meerderheid voor de wet te vinden (Wet van 10 April (Ind. Stbl. 1869)

¹⁴⁾ Op voorstel van den heer DE BORDES na gehouden besprekingen met de landvoogd.

¹⁵⁾ Zie o.a. rekest aan den Minister van Koloniën dd. 26 Mei 1867 en zie Open brief van de Heeren Dudok van Heel c.s. over spoorwegaanleg op Java gericht aan de Commissie ad hoc uit het Indisch Genootschap. Amsterdam 1864. Daarin werd er o.a. terecht op gewezen, dat het uitgeven in concessie van voordelrijke lijnen zonder rentegarantie voor den Staat nadeelig was, omdat de onvoordelrijke lijnen zouden overblijven (bijlage 10).

¹⁶⁾ Dit zalks juist gezien was blijkt o.a. uit eene uitlating van den heer DE BORDES in zijn „Woord aan de aandeelhouders der N. I. S. M. naar aanleiding der voorstellen tot uitbreiding (den Haag, Geb. Van CLEEF 1877) bladzijde 17, zie bijlage 1 van Hoofdstuk III.

¹⁷⁾ Indisch Genootschap 16 April 1867 Bladzijde 70. „Ik herhaal „het, niets dwingt ons tot het nemen van een besluit. Onze „Maatschappij heeft de twee spoorwegen op Java, die zeker door „geen ander in opbrengst zullen worden overtroffen; waarom uitbreiding in „ten er gevaar bestaat dat zij finantieel nadeelig kan zijn.” Beter pleidooi voor staatsaanleg en exploitatie van spoorwegen in de koloniën is haast niet denkbaar.

¹⁸⁾ Onze Eeuw Jan. afl. 1914 bladzijde 55.

¹⁹⁾ Zie Enige Bladzijden Indische Spoorwegpolitiek 10 (De voor-geschiedenis der Indische Spoorwegen).

²⁰⁾ Idem.

¹⁹⁾ Mr. J. E. BANCK. De geschiedenis der N.I.S.M. bladzijde 29 „Geeft aspirant Minister” zeide op bladzijde 25 van de brochure de N.I.S.M. in de Tweede Kamer: „Gesteld er ware zulk een „voorschift gaat het dan op te sustineren dat het provoceren „daarvan moest wachten tot de concessionarissen in staat zouden „zijn kapitaal te formeren? Gaat het dan op, die bekrachtiging „ter elfde ure te provoceren, niettegenstaande het gebleken was „dat conc. het bewind was, onder de dekmantel van het konink- „lijk gezag, bevriende personen hebben trachten te bevoorstellen „voor die lijn bijeen te brengen? Gaat het dan op te treden te zijn „met voorwaardelijke aanvaarding en te vergunnen dat in strijd met „de letter der concessies en met alle usance op het stuk van „concessiën, geen storting van waarborgkapitaal plaats heeft?”

„Beschouwen we dat alles in onderling verband dan meenen wij „ons niet aan verkeerde voorstelling schuldig te maken, wanneer „wij aannemen dat en de M. v. K. die in 1864 en die welke in „1868 conc. het bewind was, onder de dekmantel van het konink- „lijk gezag, bevriende personen hebben trachten te bevoorstellen „en dat zij dit hebben gedaan ten koste van een, ook door hen, „erkend landsbelang en ten nadeele van een concurrente combi- „natie, die aanbod te doen wat het landsbelang medebracht „..... Maar er is meer, de onmogelijkheid waarin de con- „cessionaris verklaarde te verkeeren van de verplichtingen na te „komen, die uit de concessie 1863 op hem rusten, is dienstbaar „gemaakt om hem in staat te stellen ook kapitaal te formeren „voor de lijn Buitenzorg-Batavia”.....

²⁰⁾ J. P. de BORDES: De Spoorweg Samarang—Vorstenlanden bl. 95: „Men bewere niet dat indien de transactie van 1869 zou onvoor- „deelig was, men ze dan niet had moeten aangaan. Er zijn „omstandigheden waaronder men zelfs de hardste voorwaarden „moet aannemen.”

No. 52^{*)}). (Zie overigens hoofdstuk II, hetwelke meer in 't bijzonder over deze wet handelt).

De leening, groot f 9.020.000.— met de Engelsche leening van f 1.980.000 te samen f 11.000.000.— tegen den koers van 90% uitgegeven, bracht ruim f 8.000.000.— in de kas, waarvan f 4.000.000.— voor de lijn Batavia-Buitenzorg.

Kon aan laatstgenoemde lijn geleidelijk worden doorgevoerd — het project was reeds opgemaakt door den heer HENKET, aanlegchef was de heer MEIJNERS — de financiële moeilijkheden bij den aanleg der lijn S./V. bleven bestaan ²²⁾). In April 1870 waren de geldmiddelen totaal uitgeput en moesten de werken gestaakt worden. Het Indische Gouvernement verleende een renteloos voorschot van f 175.000.— tot voltooiing van de nog vereischte werken in het reeds geëxploiteerde deel van den weg alsmede voor onderhoud.

Den 30 Augustus 1870 werd in Nederland een overeenkomst met de N.I.S.M. gesloten, waardoor zij in staat zou worden gesteld de 3e en 4e sectie te voltooien. Deze overeenkomst beoogde verlenging van den opleverings-termijn tot 26 September 1873 indien de Maatschappij zich zelf de benoedigde f 2.000.000.— zou kunnen verschaffen, dan wel de Staat zou financieel bijspringen met behoud van vrijheid om genoemden termijn (26 September 1871) al dan niet te verlengen of de concessie vervallen te verklaren. Waar de Fransch-Duitsche oorlog uitgebroken was, was het te voorzien, dat een leening niet gepraat zou kunnen worden, zoodat een nieuw wetsontwerp zou moeten worden ingediend. Voor het echter zoover kwam eindigde de oorlog en gelukte het aan de Maatschappij in Maart 1871 een leening groot f 2.000.000.— 189.000.— pondsterling — rentende 5% te sluiten tot den koers van 90¹/₂ %, na aftrek van 4¹/₂ % provisie, het pond berekend op f 11.80. Uitstel van oplevering werd toen verleend.

Onderwijl verkeerde de N.I.S.M. echter nog altijd in den hoogsten financiële noed. Solosche landhuurders verstrekten een voorschot op de vrachtflooten tot een

²¹⁾ Mr. A. S. VAN NIEROP schreef voor de aanname der wet in de Eerste Kamer op bladzijde 7 van de Indische spoorweg conventie: „De geheime bedoeling, zooda die uit de discussie is op te maken is intusschen, dat die vier miljoen zullen uitmaken de garantie voor den weg Buitenzorg-Batavia. Men schijnt tot die gemakkeerde inrichting gekomen te zijn om te ecarteren de aanbiedingen voor Batavia-Buitenzorg zonder garantie of om te kunnen handhaven de concessie voor dien weg door den Gouverneur-Generaal in 1864 aan de Maatschappij verleend zonder garantie. De Regeering houdt dan ook vol in de gewisselde stukken, dat voor de concessie Batavia-Buitenzorg geen subsidie of garantie wordt verleend, zelfs nog in de Memorie van Beantwoording op art. 3 der overeenkomst. Maar in de discussie moest er het hooge woord uit en was de fictie niet bestand tegen de waarheid.

De intentie van het Gouvernement schijnt dus, behalve de uitroeping van den eerst geconcedeerden weg Samarang-Djokarta, ook de uitroeping van den weg Batavia-Buitenzorg te verzerken door garantie voor den eersten weg van zeven miljoen, waaronder twee miljoen voor conversie van geplaatste obligatiën en vier miljoen waarop zonder dat hiervan veel blijkt, de weg Buitenzorg-Batavia wordt geraamd.

„De intentie van de Maatschappij schijnt te om in het tekort te voorzien voor den weg Samarang-Djokarta en 2e de positie der aandeelhouders te verbeteren door bijvoeging der lijn Batavia-Buitenzorg, de eenige die in indré schijnt te kunnen renderen.” Mr. VAN NIEROP drong aan op een nieuw geformuleerde regeling waarbij 7 en 4 miljoen obligatiën werden gegarandeerd door de Maatschappij, uit te geven telkens na verloop van de Regeering in serieën of gedeelten na oplevering van een gedeelte werk of door den Staat telkens voor het bedrag als de Maatschappij, volgens overeenkomst of concessie, die het plan van obligatiegarantie moet regelen recht zal hebben aan haar af te geven (bladzijde 14).

²²⁾ Vergelijk de rede van het kamerlid LENTING op 3 Maart 1869.

bedrag van f 63.000, omdat de Indische Regeering ingevolge instructies uit het moederland, (12 November 1870) geen voorschotten meer mocht verleen. Deze laatste bepaling werd echter ingetrokken, zoodat in Maart 1871 opnieuw een regeeringsvoorschot van f 200.000 werd verleend. Het voorschot van de Solosche landhuurders was toen met de vrachten verrekend, terwijl van het voorschot van den lande, groot f 175.000, reeds f 135.000.— was afbetaald geworden door vrijwillige inhouding van aan aandeelhouders gegarandeerde renten. Tengevolge dezer financiële manipulaties kon de N.I.S.M. vrij geregeld doorwerken met gevolg dat het vak Solo-Djokda den 10en Juli 1872, het vak Kedongjatti — Willem I — de fameuze zijtak — den 21 Mei 1873 in exploitatie kwam, terwijl van de lijn Batavia-Buitenzorg den 15en September 1871 het stuk Batavia — Weltevreden, den 16en Juni het volgende stuk tot Mr. Cornelis, den 31en Januari 1873 het laatste vak tot Buitenzorg voor het publiek verkeer kon worden opengesteld.

Vermelding verdient nog, dat de voorschotten van f 175.000 en f 200.000 reeds in Juli 1871 waren aangezuiverd. Begin 1873 bedroeg het renteloos voorschot aan den Staat wegens rentegarantie bereids drie miljoen, om nog te stijgen (1875) tot f 3.334.429.66¹/₂. Na 1877 werd evenwel geregeld afbetaald, zoodat in 1894 de schuld gedeelt was en in 1895 het eerste winstaandeel groot f 163.631.65¹/₂ aan den Staat werd uitgekeerd.

(Wordt vervolgd)

S. A. REITSMA.
Afdelingschef der S.S.

NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEG- MAATSCHAPPIJ

Deze Maatschappij kan terugzien op een zeer bevredigend boekjaar, waartoe het belangrijk toegenomen suikervervoer, gevolg van ruime oogsten, in niet geringe mate bijgedragen heeft. De hoeveelheden suiker, in 1914, 1915 en 1916 vervoerd, bedroegen onderscheidenlijk 244.017, 229.362 en 292.812 tonnen.

Ondervolgende staat geeft een overzicht van de bedrijfsinkomsten over de laatste drie jaren.

	1914	1915	1916
Bruto opbrengst	9.209.629	9.349.537	10.529.557
Exploitatiekosten	4.634.484	4.893.302	4.963.259
Netto opbrengst	4.575.145	4.456.235	5.566.298

Ook de Staat deelde in de meerdere inkomsten: zijn aandeel in de winst van den Spoorweg Samarang-Vorstenlanden bedroeg f 369.543.54 tegen f 230.338,83¹ in 1915 en f 260.124,35 in 1914.

De Maatschappij had in 1916 in totaal 627 k.M. spoor- en tramweglijnen in exploitatie, verdeeld over:
 Spoorweg Samarang-Vorstenlanden 210 k.M.
 Stoomtramwegen:
 Djokja-Brossot 28 „
 Djokja-Willem I 111 „

Goendih-Soerabaja 249 K.M.
Solo-Bojotali 29

Van de 70 huizen van 14 verschillende typen, die samen het woningpark-Gergadjti te Samarang zullen vormen, waren einde 1916 44 ter bewoning gereed. Op 1 Juli van het verslagjaar werd de Centrale Werkplaats te Semarang gesloten en die te Djokja is zijn geheel omvang opengesteld; het aantal werklieden bedroeg aldaar einde Juli 760.

Op grond van artikel 59; vijfde lid, van het Algemeen Tramwegreglement werd, bij request van 21 Augustus 1915, aan de Indische Regeering toestemming gevraagd om in het belang van het reizend publiek, op de baanvakken Magelang-Setjang-Parakan en Djamboe-Willem I de maximum-snelheid der treinen tot 45 K.M. per uur op te voeren.

De Directeur van Gouvernementsbedrijven meende tegenover deze verhooging van de maximum-snelheid den eisch te moeten stellen, dat de Tramweg-concessie zou worden veranderd in eene Spoorweg-concessie. Met het oog op de belangrijke algemeene verhooging van bedrijfskosten, die van dien eisch het gevolg zou zijn, is voorloopig van het voornemen om op bedoelden tramweg met grotere snelheid te rijden, afgezien.

Gedurende het verslagjaar werd aan de volgende lijnen in aanleg gewerkt:

Djokja — Passar Gedé — Poendoeng; Babat — Toeban; Kandangan — Grisee en Bodjonegoro — Djatirogo.

De uitkomsten der exploitatie over het loopende jaar laten zich, tengevolge van den heerschenden suikercrisis, heel wat minder gunstig aanzien dan de hierboven besprokene: tot en met September bleef de bruto opbrengst f 167.631 onder die over hetzelfde tijdvak van het vorige jaar.

SAMARANG-JOANA STOOMTRAM- MAATSCHAPPIJ

De bedrijfsuitkomsten over 1916 zijn, tengevolge van de aanmerkelijke verbetering van den economischen toestand in een groot deel van het door deze Maatschappij bediende verkeersgebied, belangrijk gunstiger dan die over 1915. Het ondervolgend staatje geeft een beeld van den finantiëlen toestand der S.J.S. over de jaren 1914 tot en met 1916.

	1914	1915	1916
Bruto opbrengst	2.602.730,72	2.450.962,72	2.670.734,14
Exploitatiekosten	1.328.710,86	1.359.311,36	1.369.605,60
Netto opbrengst	1.274.019,86	1.091.651,36	1.301.128,54

De bruto opbrengst is derhalve f 219.771 hooger dan die over 1915, terwijl de exploitatiekosten, dank zij het doorgevoerde systeem van bezuiniging, slechts met f 10.294 stegen; vandaar een aanzienlijk grotere netto opbrengst en een gunstiger exploitatie-coëfficiënt, n.l. 51,3% tegen 55,4% over 1915.

De vooruitgang is hoofdzakelijk het gevolg van den goed geslaagden suikeroogst, terwijl het verslag de bevredigende resultaten verder toeschrijft aan „het verhoogde streven naar ontwikkeling van de inheemsche bevolking „en het bij den Inlander veld winnende inzicht, dat door „verhoogde inspanning meerdere welvaart kan worden „verkregen”.

Met den aanleg van nieuwe lijnen wil het niet erg vlotten: bij besluit van 5 Mei 1916 wees de gemeenteraad van Semarang de aanvraag om concessie voor een electrisch tramweginet in die gemeente af; de concessie voor een tweede lijn tusschen Semarang en Demak werd op voorstel van den Directeur van Gouvernementsbedrijven als niet aanvaard beschouwd, terwijl omtrent de op 29 Mei 1915 ingediende concessieaanvraag voor de verlenging der zijlijn Koedoës-Petjangan tot Japara, tot dusverre niets vernomen werd.

Het baanvak Lasem-Pamotan der lijn Lasem-Djatirogo werd voltooid.

Overigens hoopde de oorlogstoestand in toenemende mate tot beperking van belangrijke aanleg- en uitbreidingswerken. Ter verkrijging van de voor laatstgenoemde werken noodige gelden werd eene inschrijving op f 1.000.000 der f 2.000.000 aandeelen in portefeuille tegen den koers van 110%, uitsluitend voor aandeelhouders, opgesteld. Op deze emissie werd voor 961 aandeelen ingeschreven, welke alle toegewezen werden. Deze nieuwe aandeelen geven recht op de helft van het dividend over 1916. Dit werd op 6% bepaald, tegen 5% over 1915 en 8% over 1914.

OOST-JAVA STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

Ondervolgend staat van opbrengsten en kosten geeft een overzicht van de geldelijke uitkomsten dezer Maatschappij over de drie laatste jaren:

	1914	1915	1916
Bruto opbrengst	681.344,96	682.198,94	754.174,96
Exploitatiekosten	354.463,73	370.504,35	455.671,73
Netto opbrengst	326.881,23	311.694,59	298.503,23

De uitbreiding van het bedrijf (waarover nader) deed de exploitatiekosten over 1916 met f 85.167 vermeerderen, waardoor de exploitatiecoëfficiënt tot die sedert 1903 niet meer bereikte hoogte van 60,4% steeg (vorig jaar 54,3%). Dientengevolge kon de aanzienlijk hoogere bruto opbrengst niet verhinderen, dat de netto opbrengst niet onbelangrijk beneden die over 1915 bleef.

De in het verslagjaar aan het stadsnet te Soerabaja toegevoegde stoomtramlijn Wonokromo-Koeping-Regentstraat-Staatsspoor deed het verkeer naar verwachting stijgen. Grootendeels tengevolge van het in exploitatie nemen dezer lijn vermeerderde de opbrengst op de lijn Soerabaja-Krian met f 56.639. Niettemin zullen nog eenige jaren moeten verlopen, voordat de volle rente van de zee; hoogte aanlegkosten der nieuwe lijn behaald zal worden.

De concessie voor een elektrisch tramwagweg te Soerabaja — verleend op 25 November 1915 — kon in het verslagjaar nog niet aanvaard worden, daar de overeenkomst met de gemeente, welke vooraf tot stand moest komen, eerst in de maand April 1917 geteekend werd.

De Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen „Dermo” leverde minder winst op dan in vorige jaren, hoofdzakelijk wegens de beneden verwachting gebleven opbrengst van den suikerrietooft (*f* 14.011,26 netto) tengevolge van verwaarloozing van een deel van den aanplant door de bevolking, ongunstige weersgesteldheid in April en onregelmatige verwerking van het riet door de fabriek, aan welke het verkocht was. Bovendien was gisting onder de bevolking, die onregelmatigheden van verschillende aard met zich bracht, van ongunstigen invloed.

Het dividend, sedert 1911 6 % bedragende, werd ook over het afgelopen jaar op dit percentage vastgesteld.

SERAJOEDAL STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

Met tevredenheid kan deze Maatschappij terugzien op de in het verslagjaar 1916 bereikte resultaten. Niet-tegenstaande den reeds lang gevreesden en thans een voldongen feit geworden afbreuk, haar door den staatspoorweg Cheribon-Kroja aangedaan, bleef de bruto opbrengst een stijgende lijn volgen, waardoor zij die van het vorige verslagjaar met *f* 8.522 kon overtreffen. De ook hier doorgevoerde bezuiniging drukte de exploitatiekosten met *f* 2.938 naar beneden, tengevolge waarvan de exploitatie-coëfficiënt van 45,4 % over 1915 daalde tot 44,5 %.

Een overzicht der geldelijke uitkomsten over de laatste drie jaren treft men hieronder aan.

	1914	1915	1916
Bruto opbrengst . . .	271.021,36	732.016,57	740.538,67
Exploitatiekosten . . .	321.508,90	332.460,32	329.522,62
Netto opbrengst . . .	399.512,46	399.556,25	411.016,05

De reeds boven aangestipte verkeersonttrekking begon met de opstelling van het baangedeelte Kroja-Toegoeran der lijn Cheribon-Kroja op 1 Juli 1916. Een enkele blik op de spoorwegkaart is voldoende, om het nadeel te bespeuren, dat de S. D. S. van deze nieuwe lijn moet ondervinden. Voor een groot deel evenwijdig loopende met het baanvak Maos-Poerwokerto, verschaft zij aan laatstgenoemde plaats een tweede verbinding met de zuiderlij van den staatspoorweg. Bovendien wordt het aanvankelijk verwachte voordeel van het gelijktijdig verkrijgen eener verbeterde verbinding met de noordkust-plaatsen Tegal, Pekalongan en Batang, voorloopig gemist, omdat de door de S. C. S. beoogde aanleg der verbindingslijn Balapolang-Margasari tot nog toe afgestuit is op de bezwarende concessievoorwaarden.

Het lijngedeelte Bandjarnegara-Selokromo der lijn Bandjarnegara-Wonosobo werd op 1 Mei van het verslagjaar voor goederenvervoer opengesteld; de geheele lijn werd op 7 Juni 1917 volledig voor het verkeer geopend.

Met het oog op de tijdsomstandigheden en de nog onzekere bedrijfsuitkomsten van de lijn Bandjarnegara-Wonosobo werd het niet raadzaam geacht een hooger dividend dan 8 % (evenals het vorige jaar) uit te keeren, ofschoon het ter verdeling beschikbare winstsaldo groter was dan over het vorige boekjaar. Zoo doende kon een bedrag van *f* 130.714.— afgeschreven en gereserveerd worden tegen *f* 103.543.— over 1915.

MALANG-STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

Ook deze transportonderneming heeft over de uitkomsten van 1916 geen klagen, zooals uit ondervolgende staat blijkt; men mag zelfs van een bijzonder gelukkig jaar spreken.

	1914	1915	1916
Bruto opbrengst . . .	442.216	516.429	587.635
Exploitatiekosten . . .	171.699	195.269	201.793
Netto opbrengst . . .	270.516	321.159	385.841

In ronde getallen bedroeg dus de stijging der bruto opbrengst *f* 71.200, terwijl de exploitatiekosten slechts *f* 6.500 hooger waren, zoodat het netto provenu dat van 1915 met *f* 64.700 overtoft. Als gevolg hiervan daalde de exploitatie-coëfficiënt van 37,8 % op 34,3 %, hetgeen zeker gunstig te noemen is.

Het personenvervoer nam in het afgelopen jaar sterk toe, in verband met het heuchelijke feit, dat de pest in de Afdeling Malang als geweken beschouwd mocht worden. Het aantal 1e klasse reizigers, toch reeds aan het dalen, verminderde in 1916 weder niet onaanzienlijk, hetgeen aan het toenemende autogebruik te wijten is.

Aan aandeelhouders kon een dividend van 9 % uitgekeerd worden, tegen 6 1/3 % over 1915 en 6 % over 1914.

KEDIRI-STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ

Weder heeft de K. S. M. een voorspoedig boekjaar mogen afsluiten, daarmede voortgaande in de lijn, die zij reeds jaren volgt. Mogen ook al in de naaste toekomst onverhoopd moeilijke jaren aanbreken, zoo is deze Maatschappij in den loop van haar bestaan (opgericht in 1895) krachtig genoeg geworden om zware tijden het hoofd te kunnen bieden.

	1914	1915	1916
Bruto opbrengst	599.506	632.746	715.195
Exploitiatiekosten	216.078	223.576	241.476
Netto opbrengst	383.428	409.169	473.719

Door de stijging der bruto opbrengst met ruim f 82.400, waartegenover slechts een vermeerdering der exploitatiekosten met f 17.900 staat, bedroeg de toename der netto opbrengst ruim f 64.500. Deze uitkomst bracht een daling van de exploitatie-coëfficiënt van 35,3 % op 33,8 % mede.

Aandeelhouders genoten een dividend van 13 1/2 % tegen 10 1/2 % over 1915 en 11 1/2 % over 1914.

ERRATA.

In het vervolg van het artikel „De 8-uur arbeidsdagbeweging van het Amerikaansche spoorwegpersoneel” (zie ons No. 9 van September j.l.) zijn een aantal storende fouten geslopen, waardoor o.m. verschillende zinnen onbegrijpelijk werden.

Men gelieve te lezen:

bladzijde 187, 2e kolom, 7e alinea „Garretson” i.p.v. „Garutson”
id. 188, 1e id. , 1e id. „Unie” i.p.v. „ruzie”

bladzijde 188, 1e kolom, 1e alinea „political frame up” i.p.v. „political Frame up”
id. , id. , 3e id. „Stermannact i.p.v. „Herman-nact”
id. , id. , 4e id. „ook hij een” i.p.v. „ook een”
id. 189, 1e id. , 2e id. „productievermeerdering” i.p.v. „productie vermeerdering”
id. , id. , 3e id. „enten” i.p.v. „uiten”
id. , 2e id. , 3e id. „It is a game of strategy” i.p.v. „It is a gawe of strategy”
id. , id. , 4e id. „genomen” te schrappen
id. 190, 2e id. , 1e id. „deze” i.p.v. „heen”
id. , id. , id. „te stellen” te schrappen
id. , id. , 6e id. „N. C.C.” 2-maal i.p.v. „W.C.C.”

Ir. V. JOCKIN.

OPEN BETREKKINGEN.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij:

ADMINISTRATIEF- en TECHNISCH PERSONEEL; zich te wenden tot den Administratien Dienst, 1ste Afdeling, te Semarang.

Batavia-Electrische Tram-Maatschappij:

MAGAZIJNMEESTER. Vereischte kennis van administratie.

Staatsspoorwegen-Oosterlijnen:

WERKTUIGKUNDIGE TEEKENAARS.

Staatsspoorwegen-Westerlijnen:

LAGER ADMINISTRATIEF PERSONEEL (klerken).

MAANDOPBRENGSTEN AUGUSTUS, SEPTEMBER EN OCTOBER 1917

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst Augustus in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met Augustus		Verschil in guldens	
	1917	1916	meer	minder	1917	1916	meer	minder
Atjeh Stoomtram	95.163	98.529	—	3.366	701.047	688.647	12.400	—
	Opbrengst September in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met September		Verschil in guldens	
	1917	1916	meer	minder	1917	1916	meer	minder
D. S. M.	432.325	387.402	44.923	—	3.051.663	2.892.416	759.247	—
Atjeh Stoomtram	95.264	95.775	—	511	796.311	784.386	11.925	—
	Opbrengst October in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met October		Verschil in guldens	
	1917	1916	meer	minder	1917	1916	meer	minder
S.S. W.L. (Spoor- en tramwegen)	1.710.431	1.628.962	81.468	—	17.034.207	15.225.123	1.809.084	—
Malang S. M.	58.400	52.406	5.994	—	545.885	505.191	40.694	—
Modjokerto S. M.	20.095	16.428	3.667	—	232.503	255.203	—	22.700
Probolinggo S. M.	26.302	23.232	3.070	—	229.720	212.380	17.340	—
Pasoeroean S. M.	19.770	16.525	3.245	—	190.832	202.393	—	11.561
B. E. T. M.	31.292	27.411	3.881	—	299.828	278.002	21.826	—
K. S. M.	67.200	64.447	2.753	—	631.300	620.500	10.800	—