

INDISCH TIJDSCHRIFT VOOR SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



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

REDACTEUR IN HOLLAND: Ir. J. H. MÜLLER Jr.,
(*s-GRAVENHAGE, VAN BLEISWIJRSTRAAT 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:

De drukkerij van plaatsbewijzen en ander klein drukwerk der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij te Semarang (*Vervolg*) — De tramweg van Babat naar Djombang van de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij (*Vervolg*) — Vulmiddel voor gietgallen — Rijtuigen en bagagewagens voor den exprestrein tusschen Batavia en Soerabaia — Commissie in zake de beveiliging van Spoorwegen in Nederland — Uitbreiding van het locomotieven- en voertuigenpark bij de Pruisische Staatsspoorwegen tijdens den oorlog — Van onze bureu — Eenige bladzijden Indische Spoorwepolitiek II (Van particuliere tot Staatsexploitatie) Hoofdstuk II (*Vervolg*) — Open betrekkingen — Maandopbrengsten.

DE DRUKKERIJ VAN PLAATSBEWIJZEN EN ANDER KLEIN DRUKWERK DER NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ TE SEMARANG

door

T. F. VAN DORSEN, Afdelingschef NIS.

(Met afbeeldingen).

(*Vervolg*).

VII.

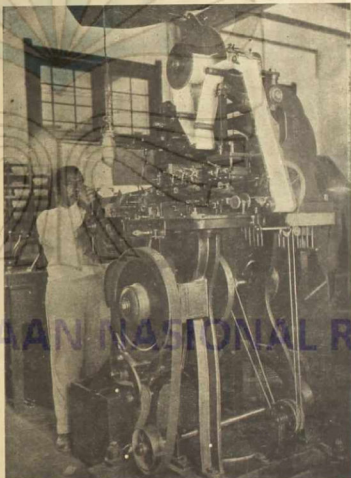
DRUKMACHINES VOOR PAPIEREN EN HALFKARTONNEN BIJETTEN.

Op de machine kunnen bijjetten gedrukt worden tot 100 m.M. breedte. De grootste lengte, waarop de bijjetten automatisch kunnen worden afgesneden, is 180 m.M., de grootste te bedrukken lengte 160 m.M.

De bijjetten kunnen gelijktijdig in 4 kleuren (nummering inbegrepen) gedrukt, geperforeerd en afgesneden worden.

Erratum. Op blz. 73, 2e kolom, 10e regel van boven, is 20.000 te wijzigen in 10.000.

a. Machine voor het drukken van bijjetten van papier of halfkarton, los of in boekjes.



Figuur 14.

De machine verwerkt zoowel papier als halfkarton en levert ongeveer 75 afdrucken van het grootste formaat, zijnde 100×160 m.M., in de minuut. Zijn de afdrucken van kleiner formaat, zoodat meerdere ineens gedrukt kunnen worden, dan levert de machine naar verhouding meer afdrucken.

Bedrukken van het papier of karton aan de keerzijde kan gelijktijdig geschieden.

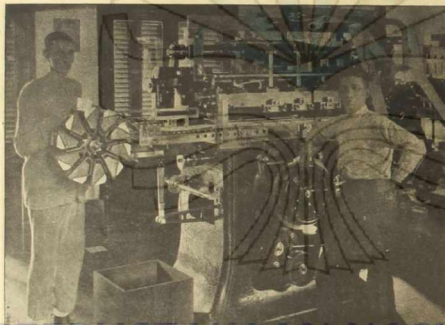
De trambljetten, welke door de conducteurs in de tramtreinen der Maatschappij worden afgegeven, zijn van het formaat 50×80 m.M., zoodat hiervan 150 stuks in de minuut gedrukt kunnen worden.

Het 100 m.M. breede papier wordt daartoe door een in de machine geplaatst mes bij elken druk in de lengte gesneden.

Alle trambljetten worden uitsluitend op deze eene machine gedrukt, tot een totaal van 4.000.000 bljetten (= 40.000 boekjes) per jaar.

De nummerinrichting der machine verspringt automatisch; zij kan zoowel voor voorwaartsche als achterwaartsche nummering gesteld worden.

b. Machine voor het drukken van bljetten van papier en halfkarton, los, in boekjes of in rollen.



Figuur 16.

Meerdere nummerateurs kunnen tegelijkertijd in de machine gebezigd worden.

De gedrukte, genummerde en geperforeerde (voor de strook) bljetten worden na elken druk door de machine afgesneden.

Het papier wordt in de machine ruksgewijs voortgeschoven. Het passeert daarbij achtereenvolgens de verschillende drukkasten, nummerateurs, perforateurs en afsnijmesses.

De afgesneden bljetten vallen op elkaar in verzamelbakjes, welke na elke 25, 50 of 100 druk door de machine

automatisch worden omgedraaid, waardoor het aantal bljetten voor elk boekje afgeteld is. Door de drukker worden de bljetten met de hand uit de verzamelbakjes genomen en met de hechtmaschine samengebonden tot boekjes.

Voorbeeld van een trambljet.



Figuur 15.

Op deze machine kunnen bljetten tot 120 m.M. breedte gedrukt worden. De grootste lengte, waarop de bljetten automatisch kunnen worden afgesneden, is 280 m.M., de grootste te bedrukken lengte 225 m.M.

De bljetten kunnen gelijktijdig in 4 kleuren (nummering inbegrepen) gedrukt, geperforeerd en afgesneden worden.

De machine verwerkt zoowel papier als halfkarton en levert ongeveer 60 afdrucken van het grootste formaat (120×175 m.M.) in de minuut. Zijn de afdrucken van kleiner formaat, zoodat meerdere in eens gedrukt kunnen worden, dan levert de machine naar verhouding meer afdrucken. Bedrukken van het papier of karton aan de keerzijde kan gelijktijdig geschieden.

Op deze machine worden gedrukt: vrijbljetten, sup-

pletiebljetten e.d. van papier, bestelgoedgeleidebrieven plaatskaarten e.d. van halfkarton.

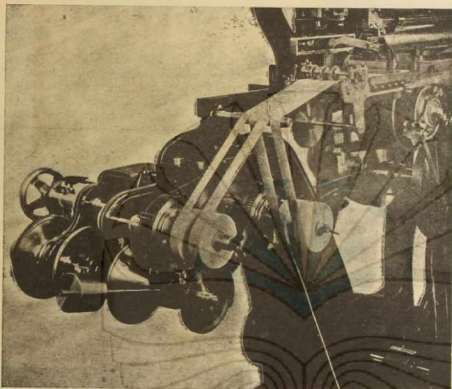
Het gedrukte kan afgesneden of opgerold worden, zoodat het gedrukte naar verkiezing los, in boekjes of rollen afgeleverd kan worden.

Het papier wordt in de machine ruksgewijs voortgeschoven. Het passeert daarbij achtereenvolgens de verschillende drukkasten, nummerateurs, perforateurs en afsnijmesses.

De afgesneden drukwerken vallen op elkaar in verzamelbakjes op dezelfde wijze als voor de andere drukmachine (figuur 14) is beschreven.

Moet het gedrukte in rollen worden afgeleverd, dan worden afsnijmes en verzamelbakjes van de machine genomen en in de plaats daarvan een zelfwerkende rolinrichting met overlanssnijmesses aan de machine bevestigd.

Rolinrichting voor drukmachine.



Figuur 17.

De bedrukte strooken worden door de machine zelf opgerold.

De plaatskaarten in rollen ⁷⁾, beschreven in het Februari-nummer van dit tijdschrift, worden op deze machine gedrukt. De machine levert per minuut 480 of per uur 28.800 plaatskaarten, zijnde ongeveer het dubbele van het aantal, dat op de machines voor Edmonsonkaarten (figuur 6) in denzelfden tijd gedrukt kan worden.

Telkens nadat de machine het voor eene rol vereischte aantal plaatskaarten (viermaal eene rol naast elkaar, figuur 17) heeft gedrukt en opgerold, wordt de machine tot stilstand gebracht, de rollen langs de perforatie afgescheurd en van de machine genomen.

Aan de gedrukte nummers is gemakkelijk te zien wanneer het vereischte aantal stuks opgerold is.

⁷⁾ Deze plaatskaarten worden ook wel „Efubagkaarten” genoemd, naar den vroegeren naam van de Maatschappij (Eisenbahn Fahrkarten und Billeten Aktiengesellschaft), welke de uitvinding exploiteert. De latere naam is „Deutsche Post- und Eisenbahn Verkehrsweesen-Aktiengesellschaft (Dapag-Efubag)”, fabriek te Staken bij Berlijn. Deze maatschappij levert het halfkarton, de drukmachines om de Efubag-kaarten te drukken of wel gedrukte rollen Efubag-kaarten, geheel gereed voor de uitgifte in de stations; de verkoopkasten voor de uitgifte dezer kaarten worden eveneens door bedoelde maatschappij geleverd.

De beide uiteinden van de rol worden met een sluitzegel (droogstempelindruk) van gegomd doorschijnend papier (ongeveer ter grootte van een postzegel) vastgeplakt en aldus, zonder eenige verdere bewerking, aan de stations verstrekt.

Het vastplakken van de uiteinden der rol geschiedt in de Drukkerij zoodanig, dat bij het openen der rol, bij het in gebruik nemen door de stations, het sluitzegel ongeveer in het midden wordt doorgesneden.

Het aantal plaatskaarten per rol is:

- voor de stationsautomaten 2000 kaarten;
- voor de stationsloketkasten 300 kaarten „enkele reis”;
- voor de stationsloketkasten 200 kaarten „heen en terug”.

De breedte van elke rol is 30 tot 30,5 m.M.; de lengte der kaarten is voor de enkele reiskaarten 57 tot 60 m.M. en voor de kaarten voor eene reis heen en terug 80 m.M.

De rollen, bestemd voor de kaarten-automaten, zijn na het laatste nummer voorzien van twee blanco kaarten om de electriche schel in het plaatskaarten-bureau, in het station, te doen over-

gaan, zoodra de laatste gedrukte kaart van de rol is uitgegeven.

Het begin van elke rol is voorzien van vijf blanco kaarten, dienende voor proef dadelijk na het aanbrengen door den stationsambtenaar van eene (nieuwe) rol in de automaat.

VIII.

HECHTEN EN SAMENBINDEN DER BOEKJES PLAATSBILJETTEN.

De bijjetten, welke in de verzamelbakjes der drukmachines op het gewenschte aantal voor elke soort boekjes automatisch afgeteld zijn, worden, voor zoover noodig, voorzien van te voren gedrukte omslagen.

Voor de trambijjetten is het bovenste blaauje van den omslag kleiner dan het bijjet zelf, ten einde het nummer van het eerste bijjet en de soort der bijjetten te kunnen zien, zonder den omslag op te lichten; dit levert in de praktijk gemak op.

Het hechten heeft plaats met gegalvaniseerd ijzerdraad.

Hechtmachine.



Figuur 18.

De boekjes tramblijtten worden per soort saamgebonden tot bundels van hoogstens 10 boekjes. De uiteinden van het touw worden bij de knoop voorzien van een plombeerloodje.

IX.

VERSTREKING DER PLAATSBEWIJZEN.

De verstrekking der plaatsbewijzen aan de stations heeft plaats zonder voorafgaande aanvraag en is volgenderwijze geregeld:

In het	wordt verstrekt de benodigde hoeveelheid
1e kwartaal	tot en met de maand Juli
2e "	" " " " " October
3e "	" " " " " Januari
4e "	" " " " " April

Bij de andere spoor- en tramwegen geschiedt de verstrekking van de plaatsbewijzen aan de stations *uitsluitend* na daartoe ontvangen aanvraag van de stations tot aanvulling van den voorraad.

Vroeger heeft eene gelijke regeling bij de Maatschappij gegolden, welke echter in de praktijk niet heeft voldaan.

De ingediende aanvragen door de stations waren meestal onvolledig en onnaauwkeurig opgemaakt en de aangevraagde hoeveelheden overdreven of te gering, waarvan briefwisseling het gevolg was.

Bovendien waren de wijzigingen in de aanvragen, waardoor onduidelijkheid ontstond, weder eene bron van andere vergissingen.

De thans, sedert zeven jaren, bestaande regeling van verstrekking *zonder voorafgaande aanvraag* blijkt bij voortdoring goed te voldoen.

Aileen indien op een station de aanwezige voorraad, in verband met buitengewoon groot reizigersvervoer of anderszins, niet voldoende is, moet het station de benodigde plaatsbewijzen schriftelijk aanvragen.

De administratie van de verstrekkingen aan de stations wordt gevoerd op administratiebladen (losbladige registers), welke ingericht zijn *per station* en *per soort plaatsbewijs*, terwijl voor elk station ruimte is voor 35 bestemmingen.

Voor elk station worden evenveel bladen gebezigd als er soorten plaatsbewijzen aan dat station zijn verstrekt.

De volgorde der stations is alfabetisch en die der bladen voor elk station volgens de klassen (soorten).

Elk blad kan voor een tijdvak van 2 achtereenvolgende jaren worden gebezigd.

De bladen zijn gegroepeerd in meerdere registers en in elk register zijn de bladzijden genummerd; op de binnenzijde van het buitenblad is eene inhoudsopgave opgenomen, met vermelding van de stationsnamen, de aan elk station verstrekte soorten plaatsbewijzen en de nummers der bladzijden.

Paktafel voor boekjes tramblijtten.



Figuur 19.

VERSTREKING VAN PLAATSBEWIJZEN

KLASSE

TARIEF

BESTEMMING	Richting van vervoer	Onderhouds- en reparatiekosten	Uitgegeven aantal in het volgende jaar	Voorraad op 1 Januari van het loopende jaar		Hoeveelheid van het volgende jaar (100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900)	Verstrekking per kwartaal (/, X getal voorkomende in kolom 9, waarbij rekening dient gehouden te worden met de in elk kwartaal vallende feestdagen)													
				Serie- en beginletter	Aantal		1ste kwartaal			2de kwartaal			3de kwartaal			4de kwartaal				
							Serie- en beginletter	Aantal	Serie- en beginletter	Aantal	Serie- en beginletter	Aantal	Serie- en beginletter	Aantal	Serie- en beginletter	Aantal	Serie- en beginletter	Aantal		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21



Figuur 20.

Bij uitbreiding krijgen tusschentijds bijgevoegde bladen dezelfde nummers als de voorliggende bladen, onder bijvoeging van de letters a, b, c enz.

Deze bladen worden onmiddellijk in de inhoudsopgave bijgeschreven.

De verstrekkingsbewijzen worden voor elk station viermaal per jaar, in het begin van elk kwartaal, opgemaakt uit het versprekkingsregister door het bureau „Reizigers”, zoodat de verantwoordelijkheid voor den inhoud, niet door de Drukkerij, doch door het bureau „Reizigers” gedragen wordt.

Het drukken der plaatsbewijzen geschiedt rechtstreeks aan de hand van de verstrekkingsbewijzen (figuur 21), waarmede de plaatsbewijzen naar de stations worden gezonden.

Afzonderlijke opgaven voor elken drukker van hetgeen gedrukt moet worden, veroorzaakt onnodig geschrijf en papierverbruik en opent weder eene gelegenheid om fouten te maken.

De voor verzending gereed zijnde pakjes plaatsbewijzen worden bij het inpakken door den ambtenaar, belast met het inpakken en verzenden, vergeleken met het bijbehorende verstrekkingsbewijs.

Niet op tijd terugontvangen verstrekkingsbewijzen worden onmiddellijk opgevraagd.

Indien door de stations toezending verzocht wordt van plaatsbewijzen, welke intusschen op een in behandeling zijnd verstrekkingsbewijs voorkomen en te voorzien is, dat de te drukken voorraad niet in zijn geheel op denzelfden dag kan gereed komen, wordt het benodigde met eene afzonderlijke verzendingslijst vooruit gezonden. Van deze vooruitzending wordt in de laatste kolom van het verstrekkingsbewijs melding gemaakt.

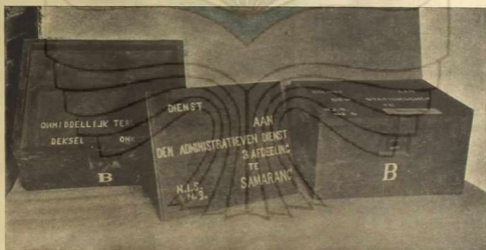
Ten einde de verstrekkingsbewijzen later gemakkelijk te kunnen raadplegen, worden zij per kwartaal in volgorde der nummers in een strookenboek geplakt.

De verzending aan de stations geschiedt met dienstgeleidebrief in daarvoor bestemde kisten.

De dienstgeleidebrief wordt eenvoudigheidshalve niet door het station Semarang, doch door het hoofd der Drukkerij opgemaakt en met de kist medegegeven.

De ingebruik zijnde kisten zijn doorlopend genummerd. Elke kist is voorzien van een letterslot; aan de stations is eene lijst verstrekt van de nummers der kisten en de namen der lettersloten.

Kisten voor de verzending.



Figuur 22.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

De bedoelde ambtenaar teekent voor een en ander op het verstrekkingsbewijs.

Bovendien wordt voor elk verstrekkingsbewijs het aantal van al de plaatsbewijzen volgens de pakjes uitgerekend en het verkregen totaal vergeleken met het op het verstrekkingsbewijs in letters ingevulde totaal aantal verstrekte plaatsbewijzen.

De verstrekkingsbewijzen moeten uiterlijk vijf dagen na den datum van verzending door den stationschef persoonlijk voor ontvangst der plaatsbewijzen geteekend, in de Drukkerij terugontvangen zijn.

X.

PERSENEEL EN ARBEIDSVERDEELING.

Het tegenwoordig personeel bestaat uit:

- 1 hoofd der Drukkerij (rang 6);
- 2 drukkers 1e klasse („ 8);
- 4 „ 2e „ („ 9);
- 1 oppasser („ 17).

Samen 8 personen.

De arbeidsverdeling is in grove trekken volgenderwijze geregeld.

Het hoofd der drukkerij is in de eerste plaats belast met het onmiddellijk toezicht op de orde, den gang en de afdoening der werkzaamheden. Verder voert hij het beheer en de administratie over de voorraden karton, halfkarton en papier; de registers der voorraden (figuur 4 en 5) worden door hem persoonlijk bijgehouden.

Vijf der drukkers bedienen elk een der drukmachines. Een dier drukkers besteedt echter elken dag 2 à 3 uren aan het verzenden van de gedrukte plaatskaarten en trambiljetten naar de stations, gedurende welken tijd de door dezen drukker bediende machine stil staat. De beide drukkers, welke de papierbiljetmachines bedienen, zorgen tevens voor het hechten der boekjes trambiljetten enz. op de hechtmachines; de papierbiljetmachines kunnen gewoonlijk onderwijl doorwerken.

De zesde drukker houdt zich hoofdzakelijk bezig met het samenbinden der gedrukte Edmonsonkaarten in pakjes en het drukken van merkstreepen daarop.

De oppasser is uitsluitend belast met het schoon houden der tot de Drukkerij behorende lokalen, het wegbrengen van kisten plaatsbewijzen en verleent hulp bij het openen van aangekomen kisten nieuw karton en papier, zoomede bij het opbergen daarvan in de magazijnen.

In de drukkerij is een houten bord, afgesloten met openslaande glasruit, opgehangen, voorzien van dopjes, aangevende de stationsnamen; de dopjes worden van de linkerheft van het bord naar de rechterheft verplaatst zoodra de versterking van de plaatskaarten enz. van een kwartaal aan een station heeft plaats gehad. Op deze wijze is met een oogopslag de stand der werkzaamheden te overzien.

De methode is overzichtelijker en eenvoudiger dan het aanhouden van een register voor hetzelfde doel; bovendien wordt geschrijf vermeden.

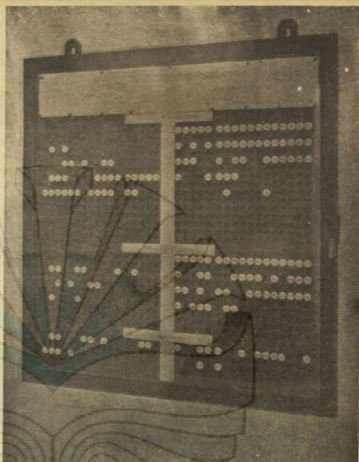
Sinds het jaar 1910 worden de trambiljetten in eigen beheer gedrukt, vóór dien werden ze door eene handelsdrukkerij geleverd; vandaar de groote sprong in dat jaar in het overzicht, voorgesteld door figuur 24.

Het personeel der drukkerij bestond in de verschillende jaren uit het volgende aantal personen:

	Aantal personen
Tot het jaar 1890	1
" " " 1900	4
" " " 1910	6
Thans in het jaar 1918	8

Niettegenstaande het aantal plaatsbewijzen en ander drukwerk, in de Drukkerij gedrukt, in den loop der jaren belangrijk toegenomen is, werd het personeel slechts weinig uitgebreid, dank zij de invoering van elektrische drijfkraft (in 1914), eene economische arbeidsverdeling en voortdurend toezicht, dat de werkzaamheden op de meest praktische wijze worden uitgevoerd.

De tijdsomstandigheden, waardoor de geregelde aanvulling



Figuur 23.

van den voorraad gedrukte formulieren van buitenaf niet steeds verzekerd was, noopten er toe te overwegen, de bestaande drukkerij geleidelijk uit te breiden tot eene algemeene drukkerij, waar alle drukwerken der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij worden gedrukt. Reeds werd daarmede een begin gemaakt. Een belangrijke geldelijke besparing en veel gemak worden van dezen maatregel verwacht.

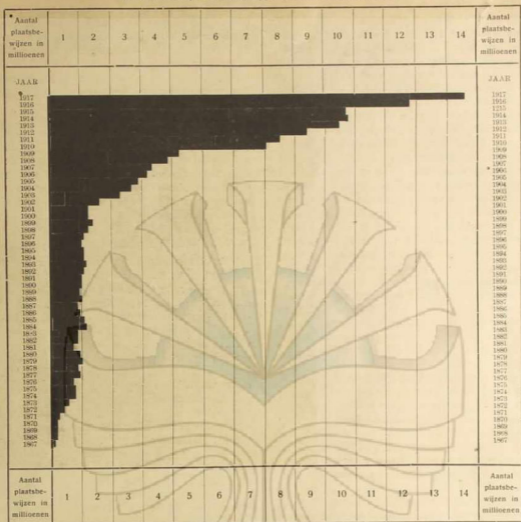
Later zal met juistheid kunnen worden nagegaan, welke besparing inderdaad is verkregen.

Daartoe zal het noodig zijn den kostenden prijs van de verschillende soorten drukwerk per soort vast te stellen, ten einde dezen te kunnen vergelijken met den door de Maatschappij aan particuliere drukkerijen betaalden prijs.

Uit het verschil in prijs en het verbruik in een zeker tijdvak kan de totale besparing worden vastgesteld.

Voor het berekenen van den kostprijs per soort drukwerk kunnen verschillende methoden gevolgd worden. Een zeer bruikbare leidraad daarvoor levert het artikel „Kostenberekening in Drukkerijen door JOHN MOSCOW“, opgenomen in het Maandblad voor het Boekhouden en aanverwante vakken van October en December 1917, No. 278 en 280.

Januari 1918.



Figuur 24.

DE TRAMWEG VAN BABAT NAAR DJOMBANG VAN DE BABAT-DJOMBANG STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ

door
L. J. R. GEENE

OUD-GENIEOFFICIER N.L.L. EN OUD-HOOFDAMTBENAAR DER S.C.S.
(Vervolg).

Nadat in het einde van 1900 uitzicht was verkregen op het tot stand komen der aansluiting te Djombang, werden de aanlegwerken, die tot op dat tijdstip in staking waren gebleven, vanaf het station Ngimbang weder voortgezet en medio Juni 1901 kon het baanvak tot Bloeloek in exploitatie komen. De voortzetting tot Dradah onder- vond nog al vertragen door moeilijkheden met de ontgening van terreinen, met het verkrijgen van eene vergunning

tot tracé-kappen in gouvernements djatibosschen ¹⁾ en met de werving van werkvolk, dit laatste als gevolg van de aanlegwerkzaamheden der lijn Goendih-Soerabaia; niettemin, op 1 Januari 1902 was ook het baanvak Bloeloek-Dradah in exploitatie. Inmiddels waren, na ontvangst der goedkeuring op de betreffende ontwerpen, de werkzaamheden voor het baanvak Dradah — Babat van uit beide eindpunten begonnen, waarna op 18 Augustus 1902 het normale bedrijf over de geheele lijn — daaronder ook begrepen enkele zij- en wisselsporen voor suiker- en houtkapondernemingen — een aanvang nam.

Eén enkel punt van de aangelegde lijn vereischt nog eene korte bespreking, n.l. het Noordelijk eindstation nabij Babat, omdat dit punt bij de latere Regeeringsbesluiten tot naasting een belangrijke rol heeft gespeeld.

¹⁾ De aanvrage tot vergunning was ruim een jaar lang bij het Gewestelijk Bestuur in behandeling geweest en werd einde Mei 1901 ingewilligd.

De concessie-voorwaarden bepaalden dat de lijn zou loopen „naar Babat aan de rivier Solo“.

De keuze van dit eindpunt aan de rivier, hield zeer waarschijnlijk verband met de plannen tot bevaarbaar-making der Solorivier, als onderdeel der irrigatiewerken en is het blijkbaar de bedoeling geweest, om voor enkele daarvoor in aanmerking komende vervoersartikelen der Babat-Djombangtram, o.a. voor hout — eene gelegenheid te scheppen tot gebruik van een goed en goedkoop verkeersmiddel voor voortgezet vervoer; anderzijds zou de opbrengst uit tollén of andere heffingen voor den Lande eene welkome bijdrage aan de rentabiliteit der werken tot bevaarbaar-making zijn geweest.

Voor de Maatschappij was een eindpunt aan eene bevaarbare rivier voor de ontwikkeling van het vervoer niet minder gewenscht, wat natuurlijk de noodzakelijkheid van eene aansluiting op de lijn Goendih-Soerabala gezinszins uitsloot. Deze laatste kwam, na verkregen goedkeuring der Regeering dd. 11 Juli 1902, spoedig tot stand, waarbij de N.I.S. op uiterst tegemoetkomende wijze optrad, o.a. door, tegen het gebruik in, alle kosten voor de, met die aansluiting gepaard gaande, emplacements-uitbreiding op haar station Babat voor hare rekening te nemen.

Minder conciliant was zij voerde Maatschappij ten aanzien van de kruising der beide tramlijnen, welke eene aansluiting der B.D.S. lijn op de Solo-rivier moest voorafgaan.

De eischen, welke de N.I.S. daarvoor stelde, met het oog op het nabijgelegen eindpunt van hare stationsspooren, zouden bij inwilliging — en daaraan viel wel niet te ontkomen — de B.D.S. genoot hebben tot eene vrij aanzienlijke en kostbare omlegging van hare baan. Alvorens daartoe over te gaan, wenschte de Maatschappij den loop van zaken omtrent de Solovalleiwerven af te wachten. De kansen toch op eene bevaarbaar-making waren er, sedert de voorloopige staking, niet op vooruitgegaan, die op het doen van geheel onnutte uitgaven voor eene aansluiting daardoor grooter geworden.

De Maatschappij verzocht in verband daarmede uitstel tot aanleg van het, volgens oorspronkelijk goedgekeurd ontwerp, ca. 600 Mr. lange baanstuk vanaf het eindpunt aan de Solo-rivier tot aan een punt bezuiden de tram-baan der N.I.S. (zie het schetskaartje op blz. 42).

De Regeering, de billijkheid van het verzoek erkennende, stelde daarop bij besluit van 8 April 1902 No. 34, den voltooiingstermijn van het, volgens de concessie, nog ontbrekende baanstuk op 9 September 1903 *).

Alhoewel in de daaropvolgende jaren de kansen op eene bevaarbaar-making der Solo-rivier steeds geringer werden, wenschte de Maatschappij hare verkregen rechten nog niet dadelijk prijs te geven, als gevolg waarvan zij na genoemden datum nog een viertal verlengingen van den voltooiingstermijn, telkens van twee jaren, vroeg en verkreeg. Ook de Regeering achtte het dus blijkbaar in 's Lands belang de oorspronkelijke concessie ten aanzien van het Noordelijk eindpunt der lijn zoo lang mogelijk onaangetaast te laten.

Nadat bij besluit van 30 September 1909 nogmaals eene tweejarige verlenging was verleend, scheen echter in 1911 voor de Regeering het besluit, om van het bevaarbaar-maken der Solorivier af te zien, onherroepelijk te zijn geworden. Zij gaf mitsdien der Maatschappij te kennen, dat op het doortrekken der lijn tot aan de rivier harezijds geen prijs meer werd gesteld en dat verzoeken tot verlenging van den voltooiingstermijn voor het ontbrekende baanstuk niet meer ingewilligd zouden worden.

Daarmede verviel ook voor de Maatschappij alle belang bij het doortrekken der lijn; zij verzocht ontheffing daarvan, welke haar bij besluit van 13 Juni 1912 werd verleend. Daarmede werd het station Babat der N.I.S. definitief het eindpunt der B.D.S. en was genoemde datum ook dien van het „geheel gereed en in exploitatie gebracht zijn“ der lijn volgens art. 6 der concessie-voorwaarden.

II. Het tijdperk der Exploitatie.

De aanvankelijke bedrijfsresultaten der opvolgend in exploitatie gekomen baanvakken laten, wenshet gemis van een doorgaand goederenvervoer — als gevolg van het ontbreken der aansluitingen op de S.S. en N.I.S. lijnen — niet toe om daaruit conclusies te trekken ten opzichte van het bedrijf in zijn vollen omvang in eene verdere bedrijfsperiode.

Slechts voor een onderdeel van het verkeer, nl. het personenvervoer is dit toelaatbaar. Beschouwt men die cijfers van nabij in vergelijking met de bedrijfsresultaten elders onder gelijke omstandigheden, dan wordt oogenblikkelijk de ongunstige meening gelogenstraff, welke over den bevolkingstoestand en over de economische beteekenis van het verkeersgebied der lijn de ronde deed en waarvan kort geleden een weerklink zich in 's Lands raadszaal heeft doen hooren.

Hieronder volge eene vergelijkende opgave van de opbrengst van het personenvervoer (zonder de bagage) per dagKm. bij de drie tramwegbedrijven, welke thans behoreen tot de meest bloeiende van Java en die, naar hun aard en omvang, voor eene vergelijking in aanmerking kunnen komen; de opgaven gelden voor den duur der aanlegperiode van elk der lijnen, tot en met het eerste volle jaar waarin het normaal bedrijf op de voltooidé lijn was uitgeoefend.

jaar-tal	Babat-Djombang		Kediri		Malang		Serajoedal	
	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst	dagkm. opbrengst
1896	—	—	2650	?	—	—	5568	1 162 ¹
1897	—	—	27450	1 184	511	1 (*) 2259	16670	2 111 ¹
1898	—	—	31755	2 665	8517	(*) 3 663	26332	2 238 ¹
1899	1 179	1 262	41112	2 371	13280	(*) 3 860	30607	2 425 ¹
1900	9598	4 149	45625	2 286 ¹	10584	2 244	31803	2 724 ¹
1901	13707	3 383 ¹	—	—	25478	2 113	33060	2 288 ¹
1902	21155	2 24	—	—	28190	2 865 ¹	—	—
1903	24041	2 230 ¹	—	—	30064	3 211 ¹	—	—
1904	—	—	—	—	30399	2 54 ¹	—	—

Men ziet, dat de B.D.S. tijdens de aanlegperiode volstrekt geen slecht figuur maakte in het viertal.

(*) In den met een sterretje aangegeven cijfers is een klein bedrag aan bagage inbegrepen.

*) De oorspronkelijke voltooiingstermijn der lijn volgens de uitgegeven concessie — 9 Mei 1901 — was, door de Regeering, als gevolg van de door Haar tweegebrachte staking der aanleg-werken, reeds éénmaal verzet op 9 Mei 1902.

De inzet van het normale bedrijf over de voltooidde lijn had plaats onder voor de Maatschappij ongunstige omstandigheden. Daar was vooreerst de geweldige economische crisis, welke sinds 1900 over Java was gekomen en die zich aan de uitkomsten van het spoor- en tramwegbedrijf op gevoelige wijze demonstreerde.

Zoo ging bij de B.D.S. in 1902, niettegenstaande, vergeleken met het voorafgegane jaar, de geëxploiteerde lijn met 15.5 KM. was toegenomen, de totale opbrengst van het personenvervoer met ca. f 3.200 achteruit. Op de Zuiderhelft Djombang — Ngimbang daalde het aantal reizigers met ca. 150.000 en de opbrengst daarvan met rond f 13.000.—

Eerst in 1905 kon geconstateerd worden, dat de crisis was geluwd; zij werd kort daarop gevolgd door een opbloei, die in 1913 zijn hoogtepunt bereikte en door de oorlogscrisis werd onderbroken.

Een tweede tegenslag voor de Maatschappij was de staking der Solovalleiwerken, welke werken bij den aanvang van den tramaanleg gerechtvaardigde verwachtingen omtrent eene snelle ontwikkeling van de Noorderhelft van het verkeersgebied der lijn hadden opgewekt.

De staking bracht wel is waar geen volkomen stilstand te weeg in die ontwikkeling, doch onweertgebaar is het, dat zij het tempo aanzienlijk heeft vertraagd.

En eene derde ongunstige omstandigheid was de onbevredigende financieele toestand der Maatschappij.

In den aanvang van dit opstel werd reeds medegedeeld, dat het financieele werkplan der onderneming in de eerste plaats inhield de vorming van een maatschappelijk kapitaal van 1,5 miljoen gulden, verdeeld over 1500 aandelen, waarvan echter 250 stuks voorloopig in portefeuille werden gehouden in de verwachting van te verkrijgen bezuinigingen.

Een tweede onderdeel van het financieel werkplan was het sluiten van eene obligatieleening tot een bedrag van 6 ton. In de tweede helft van 1899 werd daarvan bij inschrijving vijf ton geplaatst à pari en met eene rente van 4 1/2 %.

Reeds bij deze uitgifte hadden zich de eerste symptomen van eene minder willige geldmarkt voor Indische tramwegen kenbaar gemaakt. Met de uitgifte der reesteerende honderd obligatiën in 1900 ondervond de Maatschappij dan ook reeds moeilijkheden en gelukte het haar slechts om 79 stuks daarvan, telkens bij kleine hoeveelheden, op de beurs te plaatsen.

't Werd benauwend! In Nederland schoof men den grendel op de geldkist en in Indië kampte men met eene geldverslindende staking van den tramaanleg en met eene, voor driekwart, verstopte bron van inkomsten als gevolg van eene geheel verstoorde exploitatie op het voltooidde baangedeelte.

Toen de schaderekening hiervan opgemaakt werd gaf zij, zuinig berekend, het eindcijfer van 1,5 ton (jaarverslag 1900 blz. 9); een heel brok uit het, aanvankelijk als mogelijke besparing, terzijde geleide bedrag van 2,5 ton aan onuitgegeven aandelen!

De schade zelf was echter nog het ergste niet en onder normale omstandigheden ware er over heen te komen. Veel ernstiger was het, dat aan de beurs, onder den

indruk van de gestadige toeneming der economische crisis op Java en van de vermoedelijk wel wat al te hoog gespannen en daardoor des te meer teleurgestelde verwachtingen omtrent de financieele resultaten van het Indische tramwegbedrijf, eene uiterst scherpe daling van tramwegwaarden was ingetreden, eene daling, die vooral de kleine tramweg-ondernemingen in hunnen grondslag aantastte. Of het gemis aan medewerking — om van tegenwerking niet te spreken — van de zijde der Indische Regeering aan den dag gelegd, aan die ongunstige stemming op de geldmarkt mede schuld is geweest, valt bezwaarlijk te bewijzen; bevreedenen zou het niet als het zoo ware.

Voor de B.D.S. had zij het hoogst onaangename gevolg, dat hare in portefeuille gehouden aandelen met geen mogelijkheid meer konden geplaatst worden; haar restant van 21 obligatiën werd nog genoeg geacht voor dekking eener prolongatieleening tot het luttele bedrag van zes duizend gulden.

Om zich de kasmiddelen te verschaffen, noodig voor de voltooiingswerkzaamheden der lijn en voor werkkapitaal bij het openen van het bedrijf daarop, werd de toelving genomen tot een, onder de gegeven omstandigheden zeer zeker bedenkelijk maar toch onvermijdelijk, bankierscrediet, dat, deels op vreemde markt, verkregen werd tot een totaal bedrag van ca. f 182.600.—

Daarmede was de moeilijkheid echter slechts een korten tijd verschoven; deze schuld, op korten termijn aangegaan, vereischte aflossing en consolidatie. Het laatste slaagde, toen de Ned.-Ind. Spoorweg-Maatschappij bereid bevonden werd, om, onder hypothecair verband van het rollend materieel der B.D.S., een crediet te verleenen tot een maximum bedrag van f 250.000 tegen 4 1/2 % rente en af te lossen ultimo 1918.

't Scheepje was eindelijk uit de branding in minder woelig, open water en kon de zeilen bijzetten. 't Ging aanvankelijk niet hard, doch evenmin onfortuinlijk; 't was bevredigend.

Het personenvervoer kwam na 1902 in de stijgende lijn en, behoudens een onbeduidende terugval in 1908, bleef het daarin tot aan het oorlogsjaar; gedurende dat tijdvak steeg zijne opbrengst van f 49.500 tot f 121.200 en dat het in den wedloop met de drie andere, hierboven reeds aangehaalde trambedrijven, niet achteraan kwam hinken, moge onderstaand tabelletje betreffende de opbrengst per dagkm. aantoonen.

Jaar	B.D.S.	K.S.M.	M.S.	S.D.S.
1905	f 2.782	f 2.575	f 3.137	f 3.165
1908	" 2.937	" 2.998	" 3.78	" 4.135
1911	" 3.559	" 3.307	" 4.366	" 4.725
1913	" 4.860	" 4.234	" 5.52	" 6.105

De invloed van de oorlogscrisis op dit vervoer moge hieruit blijken, dat zijn opbrengst in 1914 tot ca. f 114.600 terugliep om in 1915 weer tot ca. f 115.600 te stijgen. Voor zoovegde de bedrijfsuitkomsten over 1916 bekend zijn, mag verwacht worden, dat de opbrengst weder in de klimmende lijn van vóór den oorlog is teruggekeerd om haar verder te vervolgen.

In 't goederenvervoer verdient het contractueele mas-
saal vervoer eene afzonderlijke vermelding.

Daarin was de Maatschappij tot 1913 zeer onfortuinlijk
en verkreeg zijn grafische lijn eene uiterst grillig en
onbevredigend verloop.

Dadelijk bij de opening van het eerste baanvak Djombang—Dollok—Plosso in 1899, verkreeg de Maatschappij
middels den aanleg van een fabriekspoor het suikerver-
voer der fabriek Djombang naar Plosso aan de Brantas,
hare oorspronkelijke afscheepplaats, en waarheen in vroegere
jaren het vervoer per kar had plaats gehad, in 1900
en 1901 een omvangrijk suikerrietvervoer voor de fabriek
Ngelom benevens een belangrijk houtvervoer van een
vialtal houtkap-ondernemingen, in 1903 een aanvankelijk
nog klein, doch voor later meerbelovend petroleum- en
residu-vervoer der Dordtsche Maatschappij, in 1904 een
bevredigend kalksteentransport uit de heuveln bij Ngim-
bang, terwijl tevens de suikerfabriek Djombang, die zich
in 1902 de gelegenheid had weten te verschaffen om
desgewenscht per rail via Djombang te vervoeren — en
zulks in dat jaar en in 1903 ook deed, tot suikervervoer
via Babat overging; in 1905 werd dit voorbeeld door de
suikerfabriek Ngelom gevolgd.

Dientengevolge groeide dit contractueel vervoer jaarlijks
aan tot een quantum van ca. 72.000 ton in 1907; vanaf
dat jaar ging het echter hard achteruit.

Als gevolg van eene overeenkomst tusschen de S.S.
en de N.I.S. — waarover nader — verloor de B.D.S. in
1907 het suikervervoer der fabriek Djombang, in 1908
ging de fabriek Ngelom voor haar product weer tot
prauwtransport over en in 1909, nadat haar vergunning
was verleend voor het maken van eene brug over de
Brantas — niet ver verwijderd van de trambrug der B.D.S. —
tot rietvervoer met eigen materieel, terwijl ten slotte in
1912, tengevolge van aanzienlijke productie-vermindering
van enkele houtkap-ondernemingen, het houttransport tot
op $\frac{1}{3}$ van vroeger terugviel.

Door al die oorzaken was in 1912 het contractueel
vervoer teruggelopen tot op slechts 20400 ton. Wat
dit geldelijk voor de Maatschappij betekende moge hieruit
blijken, dat de opbrengst van het vervoer ten behoeve
der fabrieken Djombang en Ngelom — en dit was nog
slechts een deel van het contractueel vervoer — die in
1905 ca. f 40.000.— bedroeg, in 1909 tot het luttel bedrag
van f 2.280.— was teruggelopen.

Eerst in 1913 kwam een nieuw keerpunt toen de
suikerfabriek Ngelom voor haar product weder tot tram-
transport via Babat terugkeerde en ook de suikerfabriek
Pönen zich daarbij — voor het eerst — aansloot.

Dientengevolge en door de toename van hout- en petro-
leumvervoer was het contractueel vervoer in 1915, niettegen-
staande de mislukking van den suikerooft, weder gestegen
tot 47010 ton en de opbrengst van het fabrieksvervoer —
voor Ngelom en Pönen — alleen tot ca. f 34.000.—.

De resultaten over 1916 zijn nog niet bekend, maar de
gunstige suikerooft mag met groote zekerheid eene nieuwe
belangrijke stijging doen verwachten.

Bracht dus het contractueel vervoer, de rugsteun voor
elke pas beginnende transport-onderneming nogal teleur-
stelling, de opbrengsten van het ongebonden vervoer en

de diverse inkomsten uit anderen hoofde waren van dien
aard, dat zij samen met die uit eerstgenoemd vervoer,
opbrengstcijfers gaven, die tot en met 1906 in de klim-
menten lijn bleven. Eerst in 1908 en 1909, na het
verlies van het geheele vervoer voor de suikerfabriek
Ngelom, was een teruggang van betekenis ingetreden, die
echter in 1910 weder was teniet gedaan om zich in 1912—
door verlies van houtvervoer — te herhalen.

Hieronder volgen de meest sprekende cijfers voor het
totale goederenvervoer met diverse baten vanaf 1902—
jaar der voltooiing — tot en met 1915:

1902	f 42.569	1910	f 93.432
1906	„ 92.740	1911	„ 113.274
1907	„ 92.733	1912	„ 98.338
1908	„ 82.819	1913	„ 134.540
1909	„ 77.468	1915	„ 156.605

Voor 1916 mag met zekerheid andermaal een bedu-
dende vooruitgang in deze opbrengstcijfers verwacht
worden.

Het overzicht van de ontwikkeling van het goederen-
vervoer kan niet afgesloten worden, zonder een enkel
woord te wijden aan eene gebeurtenis, waarvan de
gevolgen voor de Maatschappij van groote beteke-
nis waren en die een beslissenden invloed heeft uitge-
oefend bij het sluiten der onderhandelingen tot verkoop
van de onderneming.

De belangenstrijd tusschen de S.S. en N.I.S. werd nl.
in 1906 beëindigd door het sluiten van een geheime
overeenkomst, waarbij de wederzijdsche verhoudingen
werden vastgesteld ten aanzien van verkeersgebieden,
zooel der eigen spoor- en tramlijnen als die van aansluitende
en aan derden toebehoorende ondernemingen. En
zoo bevatte art. 2 van die overeenkomst de bepaling:
„De S.S. en de N.I.S. hebben voor het vervoer naar
„of van, aan derden of anderen toebehoorende lijnen,
„welke eene verbinding vormen tusschen de lijnen
„van beide diensten, de voorkeur, elk tot op den halven
„afstand tusschen de beide aansluitingspunten aan beide
„diensten”.

In artikel 1 werd de uitdrukking „voorkeur voor ver-
„voer” omschreven als „het recht, dat een der diensten
„heeft, om zonder machtiging [van den anderen dienst
„voor dat vervoer speciale tarieven vast te stellen dan
„wel reducties of restitutie op de vrachtprijzen volgens
„de algemeene tarieven of andere faciliteiten te verleenen.
„De dienst, welke de voorkeur niet heeft, is tot het
„vorenstaande eerst bevoegd na bekomen machtiging van
„den anderen dienst”.

De eenige tramlijn, aan derden toebehoorende, die
eene N.I.S. lijn met de S.S. lijn verbond, was en is nog
de Babat-Djombang-lijn en tegen haar alleen was dus
de aangehaalde bepaling van art. 2 gericht, eene bepaling
waarbij aan de B.D.S., zonder schijn van recht zelfs
en geheel buiten haar om, het vrije beschikkingsrecht over den
oecoonomischen opbouw der onderneming werd ontomen.

Als gevolg van die bepaling moest de N.I.S. ogen-
blikkelijk hare speciale tarieven voor de suikerfabriek
Djombang intrekken, waardoor het suikervervoer dezer
laatste automatisch werd uitgeleverd aan de Staatsspoor-
wegen.

't Was voor de B.D.S., die, zooals hierboven uiteengezet is, zoo'n uiterst moeilijken strijd om het bestaan voerde, een jaarlijksch verlies van ca. f 16.000 en met de herinnering aan de drastische wijze, waarop enkele jaren te voren de Staatsspoorwegdienst zijne belangen bij het suikervervoer uit Kediri had voorgestaan, zal niet zonder ergernis en wrevel het bevel zijn gegeven tot opbreken van het zúspoor, waarmede, voor eigen rekening, de Maatschappij aan de fabriek Djombang voor het eerst een directen toegang verschafte tot den ijzeren weg naar Soerabaia, een toegang dien de S.S. haar niet had kunnen of willen verleen.

Hoe nu! mag men vragen. Heeft de Staat als uitgever van spoor- en tramconcessies, zich stilzwigend het recht voorbehouden om als Spoorwegexploitant den oecónomischen opbouw der geconcedeerde onderneming te ondermijnen en doorgeheime contracten die concessies waardelooste maken? Men mag het in twijfel trekken, doch dan is het aan geen twijfel onderhevig, dat de spoorweg-ambtenaren, in hun al te grooten ijver voor de behartiging der hun toevertrouwde belangen, de grens van het behoorlijke en betamelijke tegenover de B.D.S. hebben overschreden.

Men begrijpe wel! De spoorwegdienst was volkomen in zijn recht om te trachten, uit het nieuw ontsloten verkeersgebied der tramlijn zijn aandeel in het nieuw ontstane vervoer te verkrijgen, — al was dan dit streven in volstrekte tegenstelling met het vroegere hardnekkige verzet tegen de daarvoor onmisbare aansluiting — doch de weg, die tot dat doel moest leiden, had de Koninklijke moeten zijn, dien der rechtstreeksche onderhandelingen met de B.D.S. en met den afzender der goederen; de wijze, waarop het begeerde aandeel thans werd toegeëigend, langs donkere paden en bij overrompeling, was stuitend en kwalijk te rijmen met den geest der uitgereikte concessie.

Behalve de suikertabriek Djombang, zou ook Ngelom, wanneer hare in 1905 gesloten suikervervoer-overeenkomst was geëindigd, en verder ook de fabriek Pönen, wanneer deze te eeniger tijd haar prauwtransport op de Brantas tegen spoor- en tramvervoer zou verwisselen, onder de werking der gewraakte overeenkomst zijn gekomen, waardoor beide fabrieken voor de B.D.S. een groot deel van hunne betekenis zouden verliezen.

Het heeft dan ook, van den aanvang af der onderhandelingen tusschen S.S. en N.I.S., niet aan pogingen van de zijde der laatste ontbroken, om voor het vervoer ten behoeve van de beide genoemde fabrieken de voorkeur aan de N.I.S. te laten. Of billijkheidsoverwegingen ten aanzien van de B.D.S., dan wel andere gronden van opportunititeit of utiliteit den doorslag gegeven hebben is niet bekend; geconstateerd kan slechts worden, dat de S.S. aan het verlangen heeft toegegeven en de gevraagde voorkeur, alhoewel niet in het contract vastgelegd, onder bepaalde voorwaarden en voor den duur der gesloten overeenkomst toch heeft gelaten.

In 1912 dreigde hierin verandering te zullen komen, doordien de S.S. plannen ontwierp tot doortrekking van de tramlijn Krian—Gempokerep naar Kertosono, op en langs den linkerover der Brantas rivier, waardoor de fabriek Ngelom direct aan, en Pönen in de onmiddellijke nabijheid van eene staatslijn zouden komen te liggen.

Het is der B.D.S. echter mogen gelukken, op haar vertoog, van den toenmaligen Hoofdspecteur der S.S. de verklaring te verkrijgen, dat de beraamde doortrekking niet gericht zou zijn tegen de B.D.S. en dat derhalve voor de genoemde fabrieken de voorkeur zou gelaten worden onder de voorwaarden als in 1906 bepaald en voor den duur der toen gesloten overeenkomst.

Toen dan ook in 1913 Ngelom — na sinds 1908 andermaal het prauwtransport beproefd te hebben — weder tot vervoer per tram en spoor terugkeerde en Pönen zich daarbij aansloot, werd dit suikervervoer over Babat geleid en was de B.D.S. van deze inkomsten, voorloopig althans, verzekerd.

Echter ook niet meer dan voorloopig. De Maatschappij hing in deze geheel af van het voortbestaan der in 1906 gesloten overeenkomst, van een „vodje papier" dus, om in hedendaagsche terminologie te blijven, een vodje echter, dat elk der partijen niet alleen verscheuren kon, doch, met inachtneming van eene eenvoudige formaliteit, zonder schande of blaam, op elk gewild tijdstip ook, verscheuren mocht.

Zou te eeniger tijd die overeenkomst de belangen van één der beide partijen niet meer dienen zooals gewenscht, zou eene herziening en wijziging daarvan het gevolg zijn en zou op het tijdstip dier herziening de staatstramlijn Krian—Kertosono in bedrijf of zelfs de bouw er van zeker zijn, dan zou, het is aan geen twijfel onderhevig, aan de B.D.S. het vervoer der beide fabrieken voor goed worden ontnomen.

't Was juist dit vervoer, hetwelk de inkomsten van het bedrijf op een peil had gebracht, dat, met inachtneming van alle eischen voor een solied beheer, ook aandeelhouders mocht doen hopen op een aandeel in de winst in een niet ver verwijderd versiet.

Het jaarverslag der Maatschappij over 1913 zinspeelde daarop dan ook en volkomen terecht; onder normale omstandigheden ware eene bruto-opbrengst van f 10.25 per dagkm. en eene netto-opbrengst van f 5.43 per dagkm., als in dat jaar verkregen, voldoende geweest voor uitkeering van een, zij het dan ook nog klein, dividend; eene vergelijking met de reeds meer aangehaalde drie trammaatschappijen moge dit staven.

De Serajoedaltram keerde in 1901, bij eene bruto-opbrengst van f 8.96 en eene netto-opbrengst van f 5.06 per dagkm. een dividend uit van 5%, in 1902 en 1903 bedroegen deze cijfers resp.

1902 f 10.075, f 6.26, 6%
1903 f 10.595, f 6.95, 6.5%

Reeds in 1898, bij eene nog niet geheel voltooide lijn, eene bruto-opbrengst van f 8.535 en eene netto-opbrengst van f 4.91 per dagkm. was deze Maatschappij begonnen met eene uitkeering van 3.5% dividend.

Voor de Malangtram, die in hare eerste exploitatiejaren ook met ernstige moeielijkheden te kampen had, geven wij volgende cijfers

	bruto-opbrengst	netto-opbrengst	dividend
1910	f 9.39	f 5.17	3%
1911	" 11.23	" 6.56	4%

en voor de Kediritram, die hare exploitatie onder zeer gunstige voorwaarden kon aanvangen (grootere baanlengte,

lage aanlegkosten en van stonde af aan een krachtig ontwikkeld massaal vervoer):

	bruto-opbrengst	netto-opbrengst	dividend
1900	f 5.80	f 2.54	4 %
1908	„ 10.50	„ 6.62	9 %

Dat de B.D.S. nog niet op zulk een gunstig eindresultaat kon wijzen had drieërlei oorzaak:

1e. de tegenspoed bij den aanleg had de Maatschappij beroofd van het, in de eerste jaren van de exploitatie, onmisbare werkkapitaal voor aanschaffing van magazijns- en brandstofvoorraden, voor uitvoering van werken tot plaatselijke verbetering en solidereing van baan en kunstwerken — uitgaven die bij elken nieuwen spoorwegbouw een niet gering gewicht in de schaal leggen — en voor noodzakelijke uitbreidingen van materieel en aan weg en werken, teneinde te kunnen voldoen aan de steeds klimmende eischen van de vervoers-ontwikkeling.

Alle voor deze doeleinden benodigde fondsen moesten ontleend worden aan de verkregen winsten van het bedrijf, voor een deel zelfs moesten daarvoor aangewend worden de gelden, gestort in de statutaire fondsen. De normale weg, om deze gelden te verkrijgen, was immers door het geschikte crediet der onderneming ten eenenmale afgesloten, en zelfs eene poging tot financiële reorganisatie der onderneming bleek geen kans van slagen te hebben.

2e. de tegenslag, bij den aanvang der exploitatie, door de tijdelijk ongunstige oeconomische toestanden op Java, doch meer nog, het verlies, na 1906, van het overgrote deel van het contractueel vervoer, had, ondanks meerdere extra-stortingen buiten en behalve de statutaire, ten gevolge gehad een ontoereikenden aangroei van het vernieuwingsfonds.

Toen dan ook in de jaren 1911-1913 de eerste dwarsliggervernieuwing zich in hare volle zwaarte op het bedrijf deed gevoelen — eene zwaarte nog verhoogd door eene buitensporige rijzing der Indische houtprijzen — was het vernieuwingsfonds, ook nog in verband met de sub I aangegeven oorzaak, niet bij machte zijne nivelleerende organische functie te verrichten en waren het alweer de jaarlijksche bedrijfswinsten, die op hoogst ongewenschte en onregelmatige wijze den last der eerste vernieuwing moesten dragen.

3e. de vervanging van 250 onuitgegeven aandeelen door eene, op korten termijn af te lossen hypothecaire leening, ontrok jaarlijks door rente en aflossing aan de bedrijfswinsten een zeker bedrag, hetwelk onder normale omstandigheden aan de gezamenlijke aandeelhouders zou zijn ten goede gekomen.

Het moet hier getuigd, dat, ter zake van de aflossing, de N.I.S. in hooge mate tegemoetkomend was en er was reden om te mogen veronderstellen, dat eene verlenging van den contractueelen aflossingstermijn, indien te eniger tijd gewenscht en gevraagd, ook zou verkregen zijn. Dat deed echter niets af aan de verplichting der Maatschappij ter zake van de aflossing te doen wat zij vermocht, al gingen daarmede ook de laatste restantjes winst den aandeelhouders voorbij.

De bewijzen voor bovenstaande beweringen, men kan ze in overvloed vinden in de door de Maatschappij uitgegeven jaarverslagen. Waar deze voor iedereen ten dienste

staan, is het overbodig en zou het ook te ver voeren die bewijzen hier ter plaatse allen aan te brengen. De belangstellende lezer, die zich aan eene iets meer dan vluchtige lezing der boekjes zou willen wijden, zal echter, behalve door het relaas van veel tegenspoed, zorgen en ontgoochelingen, ook getroffen worden door het onverwoutbaar vertrouwen in de levensvatbaarheid der onderneming, de echt Hollandsche taaiheid en geduld, waarmede steeds weer op betere tijden werd gehoopt. Dat dit vertrouwen ook in ruimeren kring dan dien der samenstellers van de verslagen post ging vatten, moge hieruit blijken, dat de aandeelen der Maatschappij, die in 1908 tot een koers van 13 % waren gedaald, successievelijk in 1912 weder tot 62 % waren opgeklimmen. Zij, die dit vertrouwen deelden zijn door de feiten in volgende jaren in het gelijk gesteld.

De opbrengst per dagkm. van f 10.25 in 1913 had niet alleen de levensvatbaarheid der onderneming bewezen, doch ook haar voortbestaan verzekerd, onder voorbehoud natuurlijk van overmachtige gebeurtenissen, dan wel van nieuwe aanslagen en kwellingen van de zijde van den staatsspoorwegdienst.

De jaren 1914 en 1915 versterkten, ondanks de oorlogscrisis en ondanks de mislukking van den suikerrooist in laatstgenoemd jaar, de uitkomst van 1913; de opbrengsten stegen nl. tot resp. f 10.655 en f 10.915 per dagkm., waarmede de Maatschappij geacht had mogen worden voor goed over de crisis heen te zijn. Wat daarna tot herstel nog te doen overbleef was het uittemen van wat oud zeer, en de nieuwe stijging der opbrengsten in 1916 met ca. f 40.000 of f 1.60 per dagkm. maakte het ontwijfelbaar, dat die operatie zonder uitstel, met vaste hand en spoedig succes ware uitgevoerd, wanneer der Maatschappij den levensdraad niet ware afgesneden. Want vóór het zoover was en toen ook voor aandeelhouders de vruchten aan het geplante boompje begonnen te rijpen, toen achte de Indische Regeering het oogmerk gekomen om er de hand op te leggen en, gerijpt, te plukken. Einde Juni 1914 deelde zij der Maatschappij bij deurwaardersexploit mede, besloten te zijn den tramweg te naasten.

III. De naasting van den tramweg.

Het gouvernementbesluit van 28 Juni 1914 No. 1 bedoelde in werking te brengen de navolgende bepalingen van de voorwaarden, waaronder aan de Maatschappij vergunning voor aanleg en exploitatie harer lijn was verleend:

„Art 9”.

„De tramweg kan van Gouvernementswege worden „genaast, zoodra hij gedurende een tijdsverloop van 10 „jaren of langer in zijn geheel is geëxploiteerd.

„De prijs, waarvoor de naasting geschiedt, zal zijn „twintigmaal de gemiddelde zuivere winst op de exploi- „tatie per jaar over de drie voordeeligste jaren uit een „tijdperk van de laatste vijf jaren der exploitatie.

„Van het voornemen, om den tramweg te naasten „wordt ten minste zes maanden te voren aan den onder- „nemer kennis gegeven”.

bevatte enkele regelen omtrent de uitbetaling der naastingssom, de teruggave van het waarborgkapitaal en eene eventuele waardeering van den „behoorlijken staat van onderhoud”, waarin de tramweg in geval van naasting moet verkeer.

Het genoemde Regeeringsbesluit hield voorts in, dat „de naasting zal plaats hebben op 30 December 1914; „tenzij vóór dien datum overeenstemming wordt verkregen „nopens aankoop der bedoelde onderneming door Ned.-„Indië, waaromtrent met den Minister van Koloniën in „overleg is getreden.

Al dadelijk trekt in dit besluit de aandacht de datum van 30 December 1914, waarop de naasting zou moeten plaats hebben, en vraagt men zich af waarom, aangezien men geheel vrij was in de keuze van den datum, mits voldoende aan de 3e alinea van art. 9, niet gekozen was 31 December, in verband met den duur van een boekjaar der Maatschappij.

Volgens, uit Indië ontvangen, nadere toelichting was die datum van 30 December met opzet aldus gekozen, om het geheele exploitatiejaar 1914 uit te sluiten bij de berekening van de naastingssom volgens de 2e alinea van het hierboven geciteerd art. 9 der concessievoorwaarden.

De Indische Regeering stelde zich hiermede op het standpunt, dat onder „jaren” in genoemd artikel moeten worden verstaan „volle kalenderjaren” of „volle boekjaren”.

Welken invloed deze, geheel willekeurige, interpretatie op het bedrag der naastingssom zou hebben, moge blijken uit onderstaande tabellen, waarin over de jaren 1911—1915 de zuivere winst is berekend, zooals zulks naar de opvatting van de Regeering zou hebben moeten geschieden en zooals wij haar aantreffen in hare memorie van antwoord, vermeld in het eindverslag der Commissie van Rapporteurs uit de Eerste Kamer over het Wetsontwerp tot aankoop der lijn (Hand. St. C. 1915-1916 blz. 339).

Of die opvatting strookt met die der Maatschappij, blijve hierbij nog geheel in het midden.

	1911	1912	1913	1914	1915
Bedrijfsinkomsten	f 202045	f 205577	f 255749	f 265727	f 272247
Uitgaven:					
a. Bedrijfskosten	„ 110948	„ 110932	„ 120370	„ 139278	„ 142849
b. Gratificatiën (personeel)	„ 2162	„ 2325	„ 2085	„ 2227	„ 2797
c. kosten uitzending (Europ. personeel)	„ 1003	—	—	—	—
d. buitenl. verloven Europ. personeel	—	—	„ 6870	„ 2360	„ 6322
e. inkomstenbelasting	„ 89	„ 266	„ 266	„ 393	„ 1149
f. storting statuaire fondsen	„ 16163	„ 16446	„ 20459	„ 21258	„ 21779
Tezamen uitgaven	f 130365	f 129969	f 150050	f 165516	f 174896
Blijft zuivere opbrengst	f 71680	f 73608	f 105699	f 100211	f 97351

Volgens de Indische Regeeringsautoriteiten zou dus de naastingssom moeten bedragen

$$\frac{71680 + 73608 + 105699}{3} \times 20 = f 1.686.580$$

(de jaren 1909 en 1910 leverden, naar dezelfde wijze berekend als in de tabel, eene kleinere zuivere opbrengst als in 1911 en kunnen dus buiten beschouwing blijven).

Rekent men echter over de jaren 1912—1914 dan vindt men als naastingssom:

$$\frac{73608 + 105699 + 100211}{3} \times 20 = f 1.876.787,$$

een verschil alzoo, ten nadeele van de Maatschappij, van circa f 190.200.—

Indien de Regeeringsambtenaren, bij de keuze van den gewraakten datum en met het daarmede vooropgestelde doel, in de meening hebben verkeerd, dat de Maatschappij hun handigheidje zonder tegenspraak zoude hebben laten doorglippen, dan is er in hante overweging van het vermoedelijk verloop der naastingprocedure eene bedenkelijke vergissing ingeslopen. Want het is buiten eenigen twijfel, dat de Maatschappij tot in hoogste instantie hare opvatting zou bepleit hebben, t.w. dat de datum van naasting op 30 December gesteld zijnde, elk der „drie voordeligste jaren uit een tijdperk van de laatste vijf jaren der exploitatie” geloopt had telkens van 30 December in het ene tot 30 December in het daaropvolgende jaar, over het tijdperk 1909—1914. En zoo deze opvatting alsdan als juist erkend ware — waarop naar veler bevoegde meening verreweg de grootste kans bestond — dan zou de keuze van den besproken datum wel hebben meegebracht, voor de Maatschappij den administratieven rompslomp der omwerking van hare administratie en der hernieuwde afsluiting van hare boeken op dien datum over een vijfjarig tijdperk, doch voor den staat niet anders, dan een luttel verschil van enkele tientallen guldens in den naastingssom in vergelijking met dien, welke zou verkregen zijn, indien de datum van naasting één dag later en dus op het einde van een vol boekjaar der Maatschappij ware gesteld, een verschil dat, mogelijkwijze nog in het nadeel van den Staat had kunnen uitvallen.

Voorwaar, St. Bureaucratius zou reden gehad hebben tot tevredenheid over zijn nieuwe vondst en tot grimlachen over het daarmede verkregen succes!

Er is nog een ander, scherper, oordeel mogelijk over de wijze, waarop de betrokken Regeeringsambtenaren vermeenden het landsbelang te moeten dienen tegenover eene kleine, financieel niet sterke tramwegonderneming; dat oordeel zij echter den lezer zelve overgelaten!

De genoemde datum van 30 December 1914 geeft echter aanleiding tot nog ernstiger bedenking.

De Regeering ging daarmede blijkbaar, en naar hare meening in overeenstemming met de 1e alinea art. 9 der concessie-voorwaarden, van de veronderstelling uit, dat reeds op of vóór 30 December 1904 de tramweg „in zijn geheel” was geëxploiteerd. „In zijn geheel” volgens de uitgegeven concessie natuurlijk, waaraan echter eind 1904, zooals in een vorig hoofdstuk meegedeeld, het Noordelijkste baanstuk tot aan de Solorivier nog ontbrak, en waarvoor in 1909 zelfs nog een uitstel tot aanleg van twee jaren werd verleend.

Het geheele naaftsingsbesluit was derhalve praematuur, zooals de Maatschappij in een adres van 1 October 1914 aan den Minister van Koloniën als volgt betoogde:

„Bij art. 6 der concessie is een termijn van drie jaren „na de aanvaarding der vergunning gesteld, waarbinnen de „tramweg geheel gereed en in exploitatie moet zijn”, welke termijn echter bij herhaling door den Gouverneur-Generaal werd verlengd, laatstelijk bij besluit ddo. 30 „September 1909 No. 19 tot den 9^{en} September 1911.

„Vast staat dus dat de tramweg op den 30^{en} September „1909 nog niet geheel gereed en in exploitatie was, „en aangezien het gedeelte van den tramweg, waarvoor, „destijds verlenging werd toegestaan (t. w. het noorder- „lijntje bij Babat) ook op den 13en Juni 1912, datum waarop „ontheffing van den aanleg van dat gedeelte werd ver- „leend, nog niet gereed was, staat evenzeer vast, dat de „tramweg vóór den 13en Juni 1912 niet geheel gereed en „in exploitatie is geweest.

„Het bij art. 9 der concessie bedoelde tijdvak van 10 „jaren heeft derhalve vóór 13 Juni 1912 geen aanvang „kunnen nemen. Van een recht van naasting kon mitsdien „toen zelfs in de eerste 10 jaren nog geen sprake zijn.

„Tengevolge van het besluit van den Gouverneur- „Generaal dd. 13 Juni 1912 No. 4, waarbij ontheffing is „verleend „van de verplichting tot aanleg en exploitatie „van het ten Noorden van de ontmoeting met de stoom- „tramlijn Goendih-Soerabaja van de Ned. Ind. Spoorweg „Maatschappij gelegen gedeelte van den stoomtramweg”, „is het overige gedeelte daarvan, dat vóór de ontheffing „gereed en in exploitatie was, van het oogeblik dier „ontheffing af, geworden de tramweg in zijn geheel. Van „het oogeblik dier ontheffing af, want terugwerkende „kracht heeft het besluit van ontheffing natuurlijk niet, „Van dat oogeblik af is derhalve het bij art. 9 bedoelde „tijdvak, gedurende hetwelk de tramweg in zijn geheel „in exploitatie moet zijn geweest—welk tijdvak vóór dien, „gelijk hierboven is uiteengezet, geen aanvang had kunnen „nemen — *beginnen te loopen*.

„Indien geen ontheffing van den aanleg van het noor- „derlijntje bij Babat ware verleend, zou het naaftsingsrecht „van den Staat zijn geboren geworden 10 jaren nádat ook „dat lijntje in exploitatie zou zijn gekomen; tengevolge „dier ontheffing zal het tienjarig tijdvak reeds worden „vervuld in Juni 1922. De bevoegdheid tot naasting zal „alzo door die ontheffing wel eerder intreden dan anders „het geval zou zijn geweest — evenwel niet vóór 13 Juni 1922.

„Slechts indien men terugwerkende kracht zou willen „toekennen aan het besluit tot ontheffing, in dier voege, „dat het zou zijn alsof die ontheffing reeds meer dan 10 „jaren vroeger ware verleend en wel juist van het tijdstip „af, waarop het gedeelte van den tramweg, dat de Re- „geering nu wil naasten, over zijne volle lengte in ex- „ploitatie kwam — slechts dan zou men kunnen aannemen „dat het tijdvak van 10 jaren hetwelk vóór het besluit „tot ontheffing nog moest beginnen te loopen, daarna op „eens geheel werd vervuld, met het gevolg dat thans „reeds bevoegdheid tot naasting zou bestaan. Tot het „verleenen van terugwerkende kracht aan Haar besluit „was de Indische Regeering echter niet bevoegd en zij „is daartoe dan ook niet overgegaan.

„Wel had de Indische Regeering aan het verleenen der „ontheffing van den aanleg van een gedeelte van den „tramweg de voorwaarde kunnen verbinden, dat het „naaftsingsrecht ten opzichte van het overige reeds in „exploitatie zijnde gedeelte van den tramweg aanstonds „zou intreden, maar zij heeft dit niet gedaan en indien „zij het had gedaan, zou onze Maatschappij, die, hierop „zij nogmaals de bijzondere aandacht gevestigd — nog in „een lange reeks van jaren geen naasting in het voor- „zicht had, ontheffing op dié voorwaarde niet hebben „aanvaard. Daarvoor is haar aan het behoud van hare „lijn en de verdere ontwikkeling van het verkeer (ook „met het oog op den prijs bij eventuele naasting) te „veel gelegen”.

Aldus het recht tot naasten op 30 December 1914 betwistende, verzocht de Maatschappij aan den Minister van Koloniën te willen bevorderen, dat de Indische Regeering afziet van haar voornemen om tot naasting over te gaan.

Bij schrijven van 22 October 1914 ontving daarop de Maatschappij mededeeling, dat de Minister, in verband met den toenmaligen financieelen toestand, met den Gouverneur-Generaal te rade was gegaan om het besluit van 28 Juni No. 1 ten aanzien van de naasting in te trekken.

Het gehouden overleg in deze heeft inderdaad tot dat resultaat geleid.

Bij besluit van 27 October 1914 No. 1a werd der Maatschappij kennis gegeven, „dat in verband met de huidige tijdsomstandigheden geen gevolg gegeven zal worden aan het voornemen tot naasting op 30 December 1914 enz. enz.”

„Dat de toenmalige tijdsomstandigheden op dit besluit „werkelijk van invloed zijn geweest, kan niet in redelijken „twijfel getrokken worden; men was in de eerste oorlogs- „periode, die reeds onomstootelijk had vastgesteld, dat „aan 's lands middelen in allerlei richting enorme en „onafwijsbare eischen zouden gesteld worden, zoodat het „twijfelachtig mocht heeten of eene werkelijk voor uitstel „vatbare uitgave van een paar millioen, in 's lands Raads- „zaal een gunstig onthaal zoude vinden: men mag zelfs „veronderstellen, dat de Regeering bij toenemenden drang de „tijdsomstandigheden tot hoogergenoemde intrekking zou „zijn overgegaan, ook zonder het verzet der Maatschappij.

„Of er dan geen enkel verband zou hebben bestaan „tusschen het intrekkingbesluit der Regeering en het „verwerend betoog der Maatschappij? Men kan hier slechts „gissen, doch dan dient de aandacht gevestigd op het „gesprek door den Minister van Koloniën in de Verga- „dering der Eerste Kamer op 28 Juli 1916 (Hand. St. Gen. „blz. 510) luidende:

„Mijns inziens waren er tegen die overname” (d.w.z. in verband met het voorafgegane, de naasting) „bezwaren van juridischen aard. Ik meende, dat, als het ooit mocht komen tot eene poging” tot naasting, er van de zijde van de Babat-Djombang Stoomtram-Maatschappij, tegenwerking zou komen, eene tegenwerking waarvoor alleszins grond bestond.”

„De richting, waarin gissingen omtrent het besproken verband zich dus ook mogen bewegen, is hiermede aangegeven.

Hoe dit nu ook zij, de kwestie van naasting der tramlijn was van de baan en nu de „stok achter de deur” was verwijderd, konden, meer onbevangen dan vóór dien, beide partijen het, in het Indische Besluit van 28 Juni reeds vermelde, alternatief voor naasting, t. w. de koop en verkoop bij minnelijke schikking, in gezette overweging en behandeling nemen.

VULMIDDEL VOOR GIETGALLEN.

Een door jarenlang gebruik beproefd recept voor het opvullen van gietgalen en slechte plaatsen in gietstukken wordt opgegeven als volgt:

1 1/2 deel loodwit

2 1/2 „ dextrine

4 „ zorzvuldig gezeefde boor- en draaikrullen.

Deze deelen goed te mengen en zooveel water toe te voegen, dat ongeveer de dikte van mortel wordt verkregen.

Met een plamuurmes of een dergelijk instrument wordt de massa op de gewenschte plaats ingedrukt.

Na 48 uur tijd gegeven te hebben voor drogen en verharding, kan de opgevulde plaats behakt, geschaafd of geboord worden, zooals het gietstuk zelf. Met lampenzwart worden de vullingen in de tint van het gietstuk bijgewerkt.

Om de te mengen hoeveelheden der verschillende bestanddeelen gemakkelijk af te kunnen meten, kan men een doosje met drie afdelingen van de volgende afmetingen gebruiken.

De afdeling voor de boorkrullen 10 c.M. lang, 5 c.M. breed en 2.5 c.M. diep; die voor de dextrine 10 c.M. lang, 3.5 c.M. breed en 2.5 c.M. diep en die voor het loodwit 10 c.M. lang, 2 c.M. breed en 2.5 c.M. diep.

Werkstattstechnik October '17. §

RIJTOUGEN EN BAGAGEWAGENS VOOR DEN EXPRES-TREIN TUSSEN BATAVIA EN SOERABAJA.

Op 18 en 19 December 1917 stonden in de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en spoorwagematerieel, J. J. BEYNES, te Haarlem, ter bezichtiging gereed een AB- en een C-rijtuig, bestemd voor den expres-trein tusschen Batavia en Soerabaja via Kroja. Deze rijtuigen maken deel uit van een bestelling van

4 ABR-rijtuigen,
4 CR - „ „ en
2 FR - „ „

alle voor de boven genoemde verbinding der S. S. bestemd. Daarvan zijn de AB- en C-rijtuigen thans gereed, terwijl aan den bouw der restauratie-rijtuigen spoedig zal begonnen worden.

De hoofdafmetingen dezer rijtuigen zijn de volgende:

lengte tusschen de buffers	19,610 M.
„ van het onderstel	18,500 „
„ de rijtuigkast	18,640 „
breedte „ „ „	2,694 „

hartafstand der trucks	13,000 M.
radstand „ „ „	2,360 „
totale radstand	15,360 „
gewicht van het rijtuig	35,000 K.G.
„ „ een truck	4,750 „

Het aantal zitplaatsen bedraagt:

AB-rijtuig in de 1e klasse	14
„ „ 2e „ „ „	23
C-rijtuig	76
Restauratierijtuig	26.

Deze rijtuigen worden voorzien van twee buffers aan elke bufferbalk en speciaal trekwerk; voor de onderlinge verbinding zijn overloopbruggen met vouwhalgenaanwezig.

De personenrijtuigen zijn voorzien van toilet en closet, de verlichting is electrisch volgens het systeem STONE.

De hierboven genoemde rijtuigen worden geheel gereed afgeleverd door de firma J. J. BEYNES te Haarlem, om daarna in stukken naar Java verzonden te worden.*

Aan deze firma is bovendien opgedragen de levering der beslagdeelen, de onderstellen en trucks van nog:

6 ABR- rijtuigen,
6 CR - „ „ „
4 FR - „ „ en
6 DR - wagens,

die dezelfde hoofdafmetingen en dezelfde inrichting krijgen als de thans gereed zijnde. Alleen de zij-buffers en het speciale trekwerk blijven voorloopig achterwege, doch thans wordt reeds met de latere aanbrenging daarvan rekening gehouden.

Wij hopen spoedig een uitvoerige beschrijving dezer rijtuigen, toegelicht met teekeningen en afbeeldingen, te plaatsen.

De firma J. J. BEYNES te Haarlem heeft bij de aflevering dezer rijtuigen getoond materieel te kunnen ontwerpen en afleveren, dat een vergelijking met het fabriek van buitenlandsche ondernemingen gerust kan doorstaan. Te meer is een woord van lof op zijn plaats, waar het hier gold den bouw van rijtuigen van bijzondere constructie. Een eigenlijk onderstel namelijk is bij de hierboven vermelde rijtuigen niet aanwezig, doch het geraamte van den rijtuigbak vormt één constructief geheel daarmede.

Verwacht mag worden, dat na deze proefneming—meer dan vóór het uitbreken van den oorlog het geval was—de Nederlandsche nijverheid in aanmerking komt voor de levering van het materieel der Staatsspoorwegen op Java. M.

COMMISSIE IN ZAKE DE BEVEILIGING VAN SPOORWEGEN IN NEDERLAND.

Door de S.S., H.S.M. en N.C.S. is een commissie benoemd, die een studie zal maken van de selsels van beveiliging, bij deze Maatschappijen in gebruik, en voorstellen zal doen omtrent wenschelijk geachte wijzigingen. De bedoeling is om voor de Nederlandsche Spoorwegen een eenvormig seinreglement te kunnen vaststellen en een gemeenschappelijk dienstreglement voor den loop der treinen.

Deze commissie is samengesteld uit:

Voorzitter: Ir. E. C. W. VAN DIJK, Chef van den Dienst van Weg en Werken der N.C.S.;

Secretaris: Ir. A. 't HOOFT, Ingenieur bij de afdeling Seinwezen der S.S.;

Leden: Ir. M. L. BLEULAND VAN OORDT, Chef van het Seinwezen S.S.;

Ir. A. VAN DRIEL VAN WAGENINGEN, Chef der afdeling Seinwezen H.S.M.;

Ir. H. E. HOEKSTRA, Chef van Tractie H.S.M.;

Ir. J. L. H. HUYSSINGA, Chef van de Beweging S.S.;

T. M. F. C. JORISSEN, Chef van den Goederendienst H.S.M.;

Ir. H. F. THUISSEN, Chef van Tractie S.S.

„de verklaring, dat zij Java zeer gaarne in het bezit van „spoorwegen zouden zien en dat zij, daartegen geen be- „denking hebbende, enkel hunne bezwaren onleenden aan „de voorgestelde overeenkomst. Ik vat die verklaring in „dien zin op, dat die geachte afgevaardigden, evenals „de Regering, de beide spoorwegen, waarvan hier sprake „is, wenschen tot stand te zien komen; doch is die „onderstelling juist, dan moet ik ten eenes male met „die sprekers in gevoelen verschillen dat er een kortere en „goedkoopere weg zou zijn om dat doel te bereiken, dan „hier wordt voorgedragen.

„De Heer STORM VAN 'S GRAVENSANDE heeft inzonderheid „het punt behandeld, of men het geld der contribuabelen „mocht besteden of het belang der Maatschappij. Het „zou dan in allen gevalle toch nog het geld der Indische „contribuabelen zijn. Ik geef den geachten spreker volko- „men toe, dat wanneer wij een last op de Indische finantien „leggen, die last ten slotte langs een omweg op onze „eigen schouders nederkomt; maar de geachte afgevaar- „digde zal toch niet tegenspreken, dat het hier in de „eerste plaats de beschikking over de inkomsten van „Indië geldt. Indien men de beide spoorwegen wil, zal „het onvermijdelijk zijn offers te brengen, en dan is het „niet de vraag of men de contribuabelen al dan niet „belasten zal, maar hoe men hen het minst zal belasten. „Dat ik zeer ernstig gezocht heb naar het middel om de „minste offers van de schatkist te vorderen, zal ik niet „behoeven te verzekeren, want gewis zal niemand meer „last dan ik in het vervolg van deze zaak hebben.

„Welke zijn nu de middelen, hier ter sprake gebracht, „welke men verkiestelijk zou achten boven het voorstel „van de Regering? De heer BLUSSE, en ik meen ook de „heer NIERSTRASZ, verlangt, dat men de Maatschappij te „hulp kome door een voorschot uit de schatkist, die „welgevulde schatkist, maar dat men dan het bedrag „der rente daarvan verrekene met het bedrag der gegaran- „deerde rente. Ik zou bedenking tegen dat voorstel hebben. „Daarvan is hier wel eens meer sprake geweest, maar „de Kamer was nooit zeer gezind eene concessie te ver- „leenen en dan nog uit de schatkist het geld te geven „om het werk uit te voeren. Daar had men, niet zonder „reden, bedenking tegen.

„Vervolgens spreekt men van de welgevulde schatkist. „Het is waar, zij bevindt zich — ik ben er dankbaar voor — „in een gezonden toestand; maar zij is niet onuitputtelijk, „en mij dunkt, dat, zoo als de zaken loopen, die overvloed „in de schatkist van lieverlede wel zal verminderen. Als „men (indien ik mij zoo mag uitdrukken) eene aderlating „als deze op de schatkist toepast, zal men het oogenblik „verhaasten, waarop ter voorziening in de behoeften van „onzen Staat en van onze spoorwegen eene leening zal „moeten gesloten worden. En wat zou dan het voordeel „zijn? Als wij nu geld aan de Maatschappij ter leen „verstrekken en haar dus de kosten besparen die zij „anders zal moeten aanwenden om eene leening te „plaatsen, zullen wij over eenige maanden die kosten in „een anderen vorm en ten laste onzer schatkist te betalen „krijgen. Daarom moet ik zeggen, dat ik dit in het „belang van den Staat niet wenschelijk zou achten, het „zou slechts een uitstel wezen.

UITBREIDING VAN HET LOCOMOTIEVEN- EN VOERTUIGENPARK BIJ DE PRUISISCHE STAATSSPOORWEGEN TIJDENS DEN OORLOG.

Volgens een mededeeling, voorkomende in het Z.d.v.d.E.V. van 19 December 1917 No. 99 (blz. 836—837), zijn tot dusverre bij de Pruisische Staatsspoorwegen gedurende den oorlog in dienst gesteld 4900 locomotieven en 120.000 goederenwagens. Tot 1 April 1918 wordt gerekend op nog 1700 locomotieven en 9000 wagens, terwijl nog onderhandeld wordt over den aanbouw van 1700 locomotieven en 29.000 wagens. De prijzen der locomotieven zijn ongeveer 60% en die der wagens ongeveer 80% gestegen!

Ten gevolge van gebrek aan personeel hebben de fabrieken echter een grooten achterstand vooral met de wagens, waarvan honderden gereed zijn op enkele onderdeelen na, die maar niet geleverd kunnen worden.

VAN ONZE BUREN.

Korten tijd geleden werden in Japan de eerste voor uitvoer bestemde locomotieven gebouwd en verzonden. Het zijn 2 machines voor de Fransche spoorwegen in Cochinchina.

The Locomotive 15 Juni '17



EENIGE BLADZIJDEN INDISCHE SPOORWEG- POLITIEK

II

VAN PARTICULIERE TOT STAATSEXPLOITATIE HOOFDSTUK II.

*De Indische Spoorwegconventie in de Volksvertegen-
woordiging.*

(Vervolg)

„Al de geachte afgevaardigden, die over deze zaak heb- „ben gesproken, zijn hunne redevoeringen begonnen met

„Ik neem de vrijheid, nog een gewichtig bezwaar aan te voeren, dat ik tegen het verstrekken van een dergelijk voorschot zou hebben. Men ontleemt, indien men het doet, aan de Maatschappij een groot gedeelte van den prikkel om goed en zuinig te beheeren. Staat zulk eene Maatschappij tegenover particuliere crediteuren, dan weet zij, dat zij stipt op den tijd voor betaling moet zorgen; maar is de Staat de eenige crediteur, dan weet men wel hoe het gaat. Als dan de rentebetaling niet op den bepaalden dag kan geschieden, dan zijn er honderd redenen tegen eene, waarom de Staat niet van zijn regt gebruik maakt. Men ontleemt dus aan de Maatschappij een heilzamen prikkel, als men haar voorschotten uit de schatkist doet. Maar welke som wil dan de geachte spreker uit Dordrecht voorschieten? Als ik wel verstaan heb, niet meer dan 5 miljoen. Maar dan is de weg Batavia-Buitenzorg nog niet gemaakt, en zal de Maatschappij alleen in staat gesteld zijn om den weg van Samarang naar de Vorstenlanden af te maken. De lijn Batavia-Buitenzorg blijft dan buiten beschouwing en dat is mijn doel niet; het is ook niet het doel der Regering en evenmin naar ik geloof, van die Joden die aan Java spoorwegen gunnen.

„De geachte spreker uit Dordrecht heeft de bezwaren tegen dit ontwerp breed uitgemeten en gewezen op al de offers, die de Maatschappij vordert. De geachte spreker heeft zich echter bij de optelling op een paar punten vergist. Zoo vindt hij het een groot offer, dat de leening, in Engeland gesloten, geconverteerd zal worden in de nieuwe obligatiën en acht hij dit een groot voordeel voor de houders der oude obligatiën. Maar dit is eene dwaling; het is volstrekt niet zoo; die oude leening wordt niet zoo maar in eene nieuwe leening geconverteerd; de houders der oude obligatiën zullen het verschil van waarde in geld moeten bijpassen. Het is dus geen gratuite conversie, maar eene conversie met bijpassing; passen de houders niet bij, dan heeft er geen conversie plaats. Daarom is dat cijfer van 11 miljoen niet meer dan een maximum, want, komt de conversie niet tot stand, dan zal het niet meer zijn dan 9 miljoen. Die overgang van de oude in de nieuwe leening is dus voor den Staat geen bezwaar, het is voor den Staat ten eenen male onverschillig.

„Want wat zal de positie zijn? Als dit ontwerp niet doorgaat en dus de Maatschappij van hare concessie vervallen wordt verklaard dan zal de zaak geliquideerd moeten worden en zullen dan de oude obligatiën niet evenzeer moeten betaald worden, als wanneer er eene nieuwe leening tot stand komt? Het is dus, ik herhaal het, voor den Staat geheel onverschillig.

„Wil men dus met den geachten spreker uit Dordrecht niet verder gaan dan vijf miljoen, dan wordt het doel niet bereikt en zal men de lijn Batavia-Buitenzorg op het oogmerk niet hebben, terwijl men in het tegenovergestelde geval niet verder bezwaard wordt dan met die f 135.000, een cijfer dat de geachte spreker zelf niet overdreven hoog vindt. Men heeft er slechts op te letten dat de lijn Batavia-Buitenzorg op vier miljoen is geraamd. Als men nu aan een andere maatschappij rentegarantie gaf, zou men tot een veelhooger cijfer dan die f 135.000 komen.

„Maar nu weegt vooral dit bezwaar bij den geachten afgevaardigde uit Dordrecht, niet dat de concessie voor den weg Batavia-Buitenzorg aan die Maatschappij is gegeven, want dat is sedert lang geschied, maar dat de uitvoering daarvan nu mogelijk zal worden gemaakt. Vooral de geachte afgevaardigde uit Middelburg vindt daarin enorm bezwaar. Hij gaat verder, en beklagde zich over de wijze van voorstelling, die, dat waren zijne woorden, niet geheel in den haak was.

„Mijnheer de Voorzitter, de geachte spreker verkeerde ten eenen male in dwaling. Er is niets hoegenaamd verzeven. Er is geen sprake van een voor- of nadeel, dat men der Maatschappij tracht toe te voegen. Men heeft de zaak in hare eenvoudigheid voorgesteld. Tegenover het offer van f 135.000 's jaars wordt de aanleg van een lijn verkregen, die zeker anders meer zou kosten.

„De geachte afgevaardigde uit Middelburg vraagt inlichting, want het was hem duister dat zoodanige voorstelling in het leven kon komen, dat de Maatschappij die een kapitaal van 10 miljoen bezat en dat geheele kapitaal reeds verbruikt heeft, nogmaals van dat verbruikte kapitaal 4 miljoen ten laste van den weg Batavia-Buitenzorg zou brengen. Dat is doodeenvoudig eene boekhoudingsoperatie. Op het grootboek van den weg Batavia-Buitenzorg zullen geen obligatiën, maar eenvoudig aandeelen geboekt worden. Dat is niets dan eene boekhoudingsvraag, en kan geen bezwaar voor de zaak opleveren; ik althans kan het bezwaar niet vatten.

„Maar de dwaling van den geachten spreker uit Middelburg bestaat vooral hierin, dat hij zich van den weg Batavia-Buitenzorg eene overdrevene voorstelling maakt, dat het voor de Maatschappij een zoo enorm voordeel zou wezen dat zij die nieuwe lijn zoo uitvoeren en voor dat voordeel veel meer zou mogen opbrengen dan zij nu doet. Dat denkbeeld is, zoo als de zaak nu ligt, inderdaad een dwaalbegrip. Dat is met cijfers aan te wijzen. Het zij mij vergund dat duidelijk te maken. Het is niet aangenaam aan de Vergadering cijfers te moeten voordragen, maar ik ben er nu toe genoodzaakt.

„Welke zal de positie van de aandeelhouders in deze Maatschappij zijn, wanneer de wet wordt aangenomen en de Maatschappij de beide ondernemingen zal hebben uitgevoerd? Dan zal de positie eenvoudig deze wezen: men zal de bruto-opbrengst van de twee ondernemingen bijeen voegen, men moet daarvan de exploitatiekosten aftrekken en dan wijst het overschot de netto-winst aan, die de aandeelhouders zullen genieten.

„Ik stel een voorbeeld. Laat ons stellen — en dit is werkelijk zooals de omstandigheden nu zijn, eene zeer gunstige onderstelling — dat de beide spoorwegen eene bruto-opbrengst van f 7000 per kilometer opleveren. Wij zijn bij lang zoo ver niet. Dat geeft echter voor 260 mijlen eene totale opbrengst van f 1.820.000. De exploitatiekosten op de helft stellende, is de overblijvende winst f 910.000. Daarvan moet men nu de renten van de obligatiën van deze leening aftrekken, ten bedrage van f 635.000, en dan zal in deze wezenlijk hoog opgeschroefde onderstelling, de zoo hoog geraamde weg Batavia-Buitenzorg, die goudmijn!, ten gevolge hebben: dat de aandeelhouders in die spoorwegen

„eene rente zullen trekken van $3\frac{3}{4}\%$ van hun geld.
„Nu vraag ik: of dit zoo aanmoedigend is voor een man
„die zijn kapitaal in eene industriële onderneming in
„Indië zal steken?

„Gaat men verder, neemt men eene nog hoogere op-
„brengst van f 8000 per mijl aan, dan zullen de aandeel-
„hebbers 4 percent krijgen. Er zal evenwel nog menig
„jaar verloopen, voordat men f 4000 per mijl op de
„beide spoorwegen maakt. Die zich derhalve eene voor-
„stelling maakt van buitensporige voordeelen, die de zaak
„zal opleveren, bedriegt zich ten eenen male.

„Daarentegen verliest men nog een ander punt geheel
„en al uit het oog, en dat is ook een bezwaar dat zich
„doet gelden tegen het denkbeeld van den heer BUISSE
„om dit wets-ontwerp goed te keuren en de Maatschappij
„liever te helpen door een voorschot uit de schatkist.
„Wanneer de Maatschappij beperkt wordt tot de tegen-
„woordige onderneming en die op neereuse voorwaarden
„moet blijven voortzetten, dan zullen de aandeelhouders
„de belangrijke vraag te beslissen hebben, of zij niet beter
„doen de geheele onderneming te liquideren. Blijft de
„Maatschappij in den tegenwoordigen toestand, zonder de
„lijn Batavia-Buitenzorg, dan zullen zij misschien — de
„heer VIRULY heeft het zeer juist opgemerkt — $1\frac{1}{2}$ percent
„van hun geld maken. Maar wanneer zij mogten besluiten
„om de zaak te liquideren, dan zal de concessie vervallen,
„dan zal de waarde van den weg getaxeerd moeten worden
„en het Gouvernement 80% van die getaxeerde som
„contant moeten betalen. Zoo doende zullen de aandeel-
„houders misschien 40 of 50% ontvangen van hetgeen
„zij betaald hebben.

„Die keus zal voor menigen aandeelhouder nog al
„yereidelijk zijn.

„De heer HEEMSKERK heeft nog een ander punt ter
„sprake gebracht. Hij meent dat het beter zou zijn te denken
„aan aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat,
„ook voor Indië, en vraagt wie nu nog twijfelen kan aan
„het antwoord, dat men geven moet op de vraag: of de
„Staat duurder bouwt dan particulieren? Onder die twijfel-
„laars behoor ik, Mijnheer de Voorzitter. Ik geloof nog
„altijd, dat de aanleg van spoorwegen door den Staat
„veel duurder is, de Staat bouwt altijd veel duurder.
„Ik heb daarvan meer dan een bewijs uit eigen ondervin-
„ding, niet van spoorwegen, maar van andere zaken.
„Onlangs waren de kosten van zeker gebouw voor het
„Departement van Financien door den Waterstaat begroot
„op f 110000; terwijl eenige maanden later een parti-
„culier hetzelfde gebouw heeft geplaatst voor f 53000!
„Ik ken meer voorbeelden van dien aard. Wanneer de
„heer HEEMSKERK er aan twijfelt of de Staat duurder
„spoorwegen bouwt dan particulieren dan moet ik hem
„toch vragen of hij nooit het oordeel gehoord heeft van
„een beroemd Fransch ingenieur over den aanleg van
„onze Staatsspoorwegen, die zeide: qu'on y avait déployé
„un luxe qu'un riche État seul pouvait se permettre?
„Of hij niet weet dat wij op wegen, waar wij nog in geen
„honderd jaar aan dubbel spoor zullen denken, toch nu
„reeds de baan voor dubbel spoor hebben aangelegd?
„Of hij niet weet dat wij een soort van rails gebruikt
„hebben, zooals op den Chemin de fer du Nord of de

„Keulen-Mindener baan, waar 80 of 100 treinen per dag
„passeren, noodig zijn, maar die ten onzent, waar vier
„of vijf treinen per dag rijden, inderdaad veel te kostbaar
„is? Ik spreek niet tegen dat particuliere spoorwegen
„ook veel kapitaal verslinden. Maar dat heeft twee oor-
„zaken. Vooreerst worden dikwijls spoorwegen aangelegd,
„wel in het belang van den concessionaris, maar niet het
„belang van den aandeelhouders. Die zaak laat ik echter
„ter zijde. Maar waar het serieuze ondernemingen geldt,
„zoo als hier, kan de schuld in de concessie liggen.
„Dit was het geval met de Nederlandsch-Indische Spoor-
„wegmaatschappij. De voorwaarden der concessie zijn zoo
„oneers dat zeer velen in het gevoelen van den geachten
„spreker uit Amsterdam hebben gedeeld en geen aandeel
„in die onderneming genomen hebben.

„Wat was het geval? De staat gaf eene rentebetaling
„gedurende de constructie en garandeerde $4\frac{1}{2}\%$ pct ge-
„durende de exploitatie. Beide posten werden op rekening
„gesteld en nu bepaalde de concessie, dat zoodra meer
„dan 5 pct door de aandeelhouders zou worden genoten,
„het $6\frac{1}{2}$ pct zou strekken tot terugbetaling van de schuld
„aan den Staat. Ik weet niet juist hoe groot de som is,
„die de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij aan
„den Staat op dit oogenblik verschuldigd is, ik meen
„dat het eene som van 8 à 9 ton bedraagt. Die som zal
„nog vrij wat klimmen. Derhalve hebben de aandeelhouders
„in die Maatschappij het aangename en voordelige voor-
„uitzicht dat zij gedurende eene reeks van jaren nooit meer
„dan 5 pct zullen trekken. Ik durf vragen: is dit een
„voortuitzicht om renteniers aan te moedigen aandelen te
„nemen? Is in die omstandigheid ook niet het antwoord
„gelegen op de vraag: waarom de Maatschappij van Handel
„en Nijverheid de aandelen van de Nederlandsch-Indische
„Spoorwegmaatschappij nooit heeft kunnen plaatsen? Toen
„het publiek toch zag wat er van de zaak was die rentege-
„vend kon beschouwd worden. Dit is eene fout die men
„gemaakt heeft, eene fout waarover ik de toenmalige
„Regering niet hard wil vallen. Zij bragt een offer aan de
„publieke opinie, die ook hier beweerde dat men vooral
„bij de behandeling van dergelijke ondernemingen in de
„allereerste plaats bedacht moet zijn op het voordeel van
„de schatkist. Maar men zag voorbij dat tegenover het
„voordeel voor de schatkist een billijk voordeel in de
„schaal moet liggen voor de renteniers, aan wie men
„voorstelt aandeel in zoodanige ondernemingen te nemen.

„Nu heb ik hooren zeggen dat het mogelijk zou zijn
„den spoorweg Batavia-Buitenzorg zonder eenige subsidie
„of hulp van Staatswege te leggen. Ik erken dat men uit
„eene zinsnede in de Memorie van Toelichting, die aan
„mijne aandacht is ontsnapt, kan afleiden dat ook de
„Regering in dit gevoelen deelt. De zinsnede is echter
„niet juist gesteld. Zij drukt tenminste mijn gevoelen niet uit
„en de meening van mijn geachten ambtgenoot eigenlijk
„ook niet. Kan men er aan denken dat men in den
„tegenwoordigen tijd dergelijke spoorwegondernemingen
„zonder hulp van Staatswege tot stand kan brengen? De
„heer HEEMSKERK heeft gewezen op de Rijn- en Holland-
„sche Spoorwegmaatschappijen. Mijn geachte ambtgenoot
„heeft reeds daartegenover gesteld dat die Maatschappijen
„een gevestigden naam hebben, dat zij 7 à 8 percent

„afwerpen en zij dus geen moeilijkheid kunnen hebben „om het benooodigde kapitaal tot uitbreiding te vinden. „Maar zal men voor geheel nieuwe ondernemingen, voor „spoorwegen, die nog in terra incognita gelegd moeten „worden, kunnen denken aan de mogelijkheid, om zonder „hulp van Staatswege de zaak tot stand te brengen? „Waarlijk, ik zou lust gevoelen de leden, die dit gevoelen „voorstaan, eene lijst van inteekening voor te leggen en „hun te vragen: hoeveel aandelen neemt gij? Indien al „de leden, om een blijk van goeden wil te geven, voor „een enkel aandeel wilden inschrijven, zal hun voorbeeld „dan nog wel navolging vinden? Men moet zich geen „illusie maken. De tijd is reeds jaren voorbij waarin men „rekenen kon om op eene gemakkelijke wijze geld te „verkrijgen. Ik heb onlangs in een financieel dagblad eene „optelling gevonden van de som, die in 1868 — om maar „niet verder terug te gaan — in allerlei Staats- en spoor- „wegleeningen in de bekende wereld geplaatst is; alleen „het jaar 1868 vorderde een kapitaal van 2800 millioen „voor verschillende ondernemingen. Elk dagblad schier „kondigt tegenwoordig een nieuwe leening aan. Volgens „de pittoreske uitdrukking van een deskundige vallen de „Russische spoorwegleeningen als hagel uit de lucht; heden „wordt een nieuwe aangekondigd en er zijn nog andere „in het verschiet. Men heeft Oostenrijksche, Fransche, „Amerikaansche, Hongaarsche, Rumenische leeningen, met „7 à 8 percent rentegarantie; men heeft Amerikaansche „fondsen en spoorwegondernemingen met zeer hooge ren- „ten — en zal men nu tegenover die feiten aan de mogelijk- „heid denken om den spoorweg Batavia-Buitenzorg te „leggen zonder hulp van den Staat? Niets is geheel „onmogelijk, maar ik durf ernstig aan de uitvoerbaarheid „twifelen.

„Mijn conclusie is, dat die hulp volstrekt noodig is om „Java in het genot te stellen van die beide lijnen, te „zamen 260 mijlen bedragende. De uitgebreidheid van „Java's grondgebied in aanmerking nemende is dat niet „veel, vergeleken met de 800 mijlen door ons hier aan- „gelegd uit de Indische geldmiddelen; het offer van eene „rentegarantie van 4½ pct over f 17.000.000 is gering, „of eigenlijk eene vermeerdering van rente van f 135.000 „beteekent weinig tegenover 100 millioen, door ons uit „Indië genoten voor onze spoorwegen en 200 millioen „voor onze schulddelging. Dat is niet veel bij hetgeen „de Engelsche Regering voor Britsch-Indië doet: zij heeft „900 millioen onvoorwaardelijk gegarandeerd niet met „4½, maar met 5 pct en zulks op een oogenblik, dat de „Engelsche fondsen à 3 pct 93 getoeterd stonden.

„Om al die redenen heb ik gemeend dat ik eene politieke „en eene financieele fout tevens zou begaan, zoo ik mijne „medewerking weigerde aan het tot stand komen dezer „overeenkomst; eene politieke vooral met het oog op „het belang onzer kolonien en het oordeel van het „buitenland; een financieele, omdat, hoe men de zaak ook „wende, de Kamer bij verwerping van dit wets-ontwerp „zal ondervinden dat het aanleggen van den spoorweg „Batavia-Buitenzorg veel grooter offer zal eischen dan nu „wordt gevraagd.

„Men verlieze niet uit het oog den indruk dien deze „afstemming zou te weeg brengen; zij zou een soortgelijk

„verschijnsel ten gevolge hebben als hier werd gevraagd „voor een kapitaal van 80 à 85 millioen: De wet werd „verworpen en de spoorwegen kosten nu reeds 140 mil- „lioen! Datzelfe zal men zien gebeuren ten aanzien van „Java, als men den door de Regering voorgestelden „gematigden weg niet wil inslaan”.

De afgevaardigde van Middelburg, de heer FOKKER, na de „gevoerde discussien beducht voor het lot van het wets- „ontwerp en genegen de Maatschappij te helpen, stelde „de volgende motie van orde voor:

„De kamer verlangende met de Regering zamen te „werken om de Nederlandsche Indische Spoorweg Maat- „schappij in de gelegenheid te stellen om de haar „verleende en bij de wet van 6 Julij 1863 (Staatsblad „No. 110) bekrachtigde concessie tot den aanleg en de „exploitatie van een spoorweg van Samarang over Soerakarta „naar Djokjakarta volledig uit te voeren, is van oordeel „dat hetgeen de Maatschappij tot het volbrengen van deze „hare taak te kort komt, aan haar uit 's Rijks-schatkist, „bij wijze van leening of van voorschot, zou behooren te „worden verstrekt; en gaat over tot de orde van den „dag” (Gedr. stuk 1868—69 11 No. 83.16).

Nadat de Minister van Koloniën verklaard had, dat „de Maatschappij tijdig om hulp gevraagd had — dus niet „pas in Augustus 1868 — doch reeds in October 1867, „waarop bij dispositie van 7 November 1867 No. 41 een „afwijzend antwoord gevolg was, ging de vergadering tot „Maandag 8 Maart uiteen. Op dien datum was reeds een „bezwaarschrift van den heer van Woudrichem van VLIET „tegen deze motie ontvangen (bijlage III).

In de Kamer werden tegen de motie vele principieele „en incidentieele bezwaren te berde gebracht. Ondanks de „verdediging van den voorsteller, die haar aldus wijzigde:

„De kamer verklaart gezind te zijn met de Regering „zamen te werken om de N.I.S.M. in de gelegenheid te „stellen, de haar verleende en bij de wet van 6 Junij 1863 „(Stbl. No. 110) bekrachtigde concessie tot den aanleg „van eenen spoorweg van Samarang over Soerakarta naar „Djokjakarta volledig uit te voeren”, werd zij met 52 „tegen 12 stemmen verworpen.

Daarna sprak de oud Minister FRANSSEN VAN DE PUTTE: „Mijnheer de President, aanvankelijk dubieerde ik of ik „over dit wets-ontwerp het woord tot de Kamer rigten „zou, omdat ik niet kon zeggen in deze zaak onpartijdig „te zijn.

„Ik ben niet onpartijdig, ik heb groote liefde voor het „tot stand komen van den spoorweg van Samarang naar „de Vorstenlanden. Evenwel is mijn advies door ver- „schillende leden gevraagd, en mijn zwijgen zou aan „verkeerde redenen kunnen toegeschreven worden. Doch „ook afgescheiden daarvan zou, in den stand waarin het „debat thans is, zwijgen van mijne zijde plichtverzuim „wezen.

„Ik vraag een welwillend oor van de kamer, omdat ik „heden zeer lijdend ben en het spreken mij zeer moei- „lijk valt.

„Ik zeide zooveen, dat zwijgen mijnerzijds wellicht aan „verkeerde redenen zou toegeschreven worden, en ik had „daarbij het oog op uitdrukkingen, door verscheidene „leden dezer Vergadering gebezigd, onder anderen dat

„het geachte lid hupscer zou hebben gehandeld door of „de woorden niet te uiten of er reden van te geven, „opdat verdediging mogelijk ware, verdediging bijvoor- „beeld gelijk op het eene punt waarover het geachte lid „zich uitgelaten heeft: de djatie-boschchen die gekomen en „verdwenen zijn. Dit is geen nieuwe zaak. Den 4den April „1867 is zij hier in het breede besproken, maar het schijnt „dat het noodig is het nogmaals te doen.

„De deskundigen hier te lande hadden om den aard „der landstreek aan te duiden het boschachtig terrein „eene groene kleur gegeven. Dat is naderhand met den „passer gemeten en men heeft gezegd: aan de Kamer „zijn zoo en zooveel vierkante palen djatie-boschchen voor- „gesteld. Doch de Minister, die de wet verdedigde, heeft „gezegd: uit dien staat — hij beriep zich volstrekt niet „op de kaart — zou op te maken zijn; dat men meer dan „200 vierkante palen djatiehout vindt, maar bij minste „raming zijn er in het spoorweggebied 100 vierkante palen „djatiehout, en er zijn nu ook meer dan 100 vierkante „palen djatiehout langs den spoorweg.

„Zoo ware het welligt den geachten afgevaardigde uit „Arnhem mogelijk andere bezwaren toe te lichten; maar „ook zonder dat wensch ik aan de welwillende uitnoodiging „van dengeen, die het eerst in deze discussie sprak, gehoor „te geven en van mijne zijde trachten zooveel licht over „dit wetsontwerp te verspreiden als mij gegeven zal zijn.

„Wat heeft primitief aanleiding gegeven tot dit ontwerp? „De allerellendigste toestand van het transportwezen op „Java. Twintig jaren waren met wisselen van stukken „verloopen en nu meende de Minister van Koloniën LOUDON „in 1861 (het zij tot zijne eer gezegd), dat er aan al dat „geschrijf of er trekspoorwegen zouden zijn, of men een „net van spoorwegen zou aanleggen dan of er maar een „begin zou gemaakt worden met een-enkele lijn, of de „spoorwegen door den Staat of door maatschappijen zouden „worden aangelegd, een einde moest gemaakt worden „door een stap vooruit te doen. Wanneer men er nu op let „(ik meen om andere redenen, dat het van belang is de „aandacht der Kamer te vestigen) op hetgeen in eene „van de Memorien van den toenmaligen landvoogd, mijn „geachten vriend uit Arnhem, aan de Kamer medegedeeld „voorkomt, dat er in Augustus 1861 aan het Departement „van Koloniën overleggingen hebben plaats gehad tusschen „den heer LOUDON, den benoemden landvoogd en de „concessionarissen POOLMAN en FRASER, dan geeft dit wel „stof tot nadenken, bij de beoordeeling van de handelwijze „van den landvoogd, die op Java kwam na voorafgegaan „overleg met het opperbestuur, wanneer men in aanmerking „neemt dat Augustus 1861 ook is de datum van aanvraag „van deze concessie. Ik zal er geen woord meer van zeggen.

„Ik hoor zeggen: ik begrijp het niet. En toch is het „zeer ligt te begrijpen; ik zal het duidelijk zeggen: zoo „iemand in en buiten deze Kamer veroordeeld is over „deze zaak, het is zeker ons geacht medelijdt uit Arnhem, „en toch blijkt het, dat hij niet heeft gehandeld zonder „overleg met hem, op wiens voordragt hij door den Koning „tot landvoogd werd benoemd.

„En nu de Minister, die in het voorjaar van 1863 optrad. „Hij vond klagen van alle kanten over den ellendigen „toestand van het transportwezen op Java, hij vond de

„concessie, verleend door den Gouverneur-Generaal, eerst „weinig maanden aan het bestuur en niet op zijne voor- „dragt benoemd: ik had de eer niet hem te kennen.

„Indien er niet waren zeer overwegende bezwaren — die „bestonden er niet en bestaan niet — wat ware dan het „oordeel der vertegenwoordiging geweest over den Minister „die den landvoogd had gedesavouéerd?

„En wat is het pogen geweest van den Minister en „van zijn nu overleden ambtgenoot voor Finantien? Lang „voordat het wetsontwerp in discussie kwam, had ik de „eer, de definitieve vaststelling der begrooting van 1863 „te verdedigen, en geïnterpelleerd, naar ik meen door den „heer GROEN, over de verhouding — niet de persoonlijke, „maar de staatkundige — tusschen den verantwoordelijken „Minister van Koloniën en den Gouverneur-Generaal, verde- „digde ik het thema onlangs ook door den tegenwoordigen „Minister van Koloniën behandeld; en als voorbeeld „hoe ik meende dat de vrije werking aan de Indische „Regering moest worden gelaten, zeide ik: stel dat de „wetgevende magt hier te lande bepaalt dat er een spoorweg „zal gelegd worden van Samarang naar de Vorstenlanden „of van Batavia naar Buitenzorg, dan verlene zij rente- „garantie tot een zeker bedrag, maar late aan de Indische „Regering de bepaling van de rigting over. Wie verzette „zich daartegen? Het was de toenmalige afgevaardigde „uit Zwolle, hoofd van de conservatieve koloniale oppositie, „die onmiddellijk opstond, protest daartegen aantekende „en in een vrij lang betoog trad, dat de Kamer de rigting „moest bepalen en dat dit het voornaamste element van „discussie moest wezen. Dat was het voorpostengevecht.

„De beide betrokken Ministers lieten zich daardoor „niet afschrikken. Zij stonden in de Memorie van Toe- „lichting hun gevoelen voor. Maar de Kamer sloot zich bij „den heer MIJER aan en liet daarvan in het Voorloopig „Verslag vrij algemeen en uitdrukkelijk blijken.

„Waar ik beoordeeling en veroordeeling verdien, ik „zal, als het te pas komt, tekortkoming erkennen. Maar „het past ook anderen; bij die zelfverloochening, eens de „hand in eigen boezem te steken en te vragen: hebben „wij wel gedaan die quaestie in de Tweede Kamer der „Staten-Generaal te brengen?

„Ware het toch niet verstandiger geweest het plan „van de Regering te volgen, een zeer beperkt plan ver- „geleken met hetgeen hier heden het Britsch-Indisch „stelsel is genoemd, en in zooverre even als de Engelsche „Regering te handelen, dat men zich hier niet bemoeide „met de rigting, maar eene rente-garantie toestond met „bepaling van een maximum en niet zoo onvoorwaardelijk „en onbepaald als dat in Britsch-Indië geschiedt, alleg „onder contrôle van den Gouvernements-commissaris?

„Maar had de Regering toen de zwakheid aan het „verlangen der Kamer toe te geven, het is zeker niet aan „haar, vooral niet aan die leden die daartoe krachtig mede- „werkten, daarvan nu een verwijt te maken.

„In elk geval, aan dat schrijven en plannen maken, „dat sedert twintig jaren plaats had, moest een einde komen. „Of men nu Staatsspoorwegen bouwde, een net van spoor- „wegen projecteerde, hetgeen geweigerd was, of eene lijn „concedeerde, wat men doen mogt, de eerste spoorweg „op Java was en zal altijd zijn hetgeen men noemt a leap in

„the dark, zowool voor de deskundigen buiten als in de „Kamer als voor den Minister van Koloniën. Daarom juist was „het zoo verkeerd de rigting in deze kamer te willen regelen.

„Welk bezwaar was er geweest om de nu gevolgde „rigting aan te nemen, wanneer iemand in de Kamer „beter de kaart kennende dan de verantwoordelijke Minister, „die geen ingenieur is, opgestaan ware en gezegd had: „de Ministe tast mis; het snijpunt moet niet Tempoeran „wezen, maar Kedong Djati? Eenige verlening van de „lijn en zijtak ware geen bezwaar geweest, want zelfs „is in de Kamer gewezen op een zijtak, die nog langer „is: van Goeboek naar Ambarawa (Willem I). De heer „Minister van Koloniën heeft gezegd: ja, de verandering „van Kedong Djati en Tempoeran is niet de schuld van „de Maatschappij. Mijn verder betoog zal doen zien, dat „ik geen vijand van de Maatschappij ben.

„Maar aan wien de schuld? Na al hetgeen gezegd is, „wil ik alleen constateren dat de ingenieurs van de „Maatschappij op het terrein gekomen, adviseerden om de „thans bestaande lijn te nemen, al was zij in hoofdlijn wat „langer en al werd daardoor ook de zijtak wat langer, „omdat de hoofdlijn langs de dessa Tempoeran, met „tegenhellingen had moeten gemaakt worden. En men „behoefte niet eens een spoorwegman te zijn, om te weten „dat dit voor de exploitatie allernadeeligst was geweest.

„De Heer 's JACOB, ons vroeger mededeid, de heer „TRAKRANEN, toen Minister van Koloniën, en ik zelf, heb- „ben in 1867 over die verandering gesproken. En ik wil „alleen dit herhalen, dat ik bereid was om een wets-ontwerp „tot verandering in te dienen, indien het van het Indische „Bestuur uitging.

„Maar wanneer de technici, op het terrein aanwezig, „en de Indische Regering zeggen dat dit niet noodig is, „welke Minister zal dan met zoodanig wets-ontwerp bij „de Kamer komen.

„Maar die onzekerheid, zal men zeggen, bestond alleen „hier; had men gewacht op meerder licht uit Indië men „ware beter ingelicht. Zij bestond in Indië even zeer, bij hen „die de deskundigen bij uitnemendheid genoemd werden.

„Ik herinner alleen dat uit de stukken blijkt, dat men „toen eene mijl taxeerde op f 115 000, en dat de lijn „nog maar zal komen op f 85 000 per mijl, gedeelte „berglijn inbegrepen. Merkwaaardig is wat in het rapport „aan het Engelsch Parlement voorkomt. Men leest daar: „Britsch Indische spoorwegen zijn geene uitzonderingen „op den regel dat de uitgaven altijd de raming over- „treffen. In sommige gevallen zijn de kosten drie of vier „malen grooter geweest dan men verwachtte; in andere „gevallen was het onderscheid zeer gering“. Dat moest „met den eersten Nederlandsch-Indischen spoorweg des „te meer het geval zijn, omdat niemand er iets van wist „wat spoorwegbouw op Java in uitkomsten zou wezen.

„Ik wijs nog op een stuk dat in handen der Kamer is, „waar de raming per mijl van de exploitatie op Java, „daaronder ook berekend het dure vervoer der steen- „kolen, f 5000 was; terwijl de ondervinding nu geleerd „heeft dat de mijl geëxploiteerd wordt voor f 3600.

„Sprekende feiten. De bezwaren tegen eene berggrigting „zijn hier van weerskanten uitgemeten. Die bezwaren „golden, zoo in als buiten de Kamer, ook tegen den zijtak.

„Maar aan de grootste bezwaren, die men op dezen zijtak „ontmoeten zou, heeft men niet gedacht.

„Zij die de berglijn zoo bijzonder aanbevelen, wezen, „en te regt, op de gemakkelijke aardverplaatsing door „het spoelen. Zij die in de bovenlanden van Java bekend „zijn, weten welke werkwijze dit is. Ieder, die toen daarvan „gesproken werd, heeft hare aanwending toegestemd. En „wat heeft nu de Maatschappij ondervonden? Toen men „aan den zijtak aan het werken was, heeft men daar „grote roolsteenen gevonden, waarvan eenige een omvang „hebben van het 1/4 of 1/6 dezer zaal. Nu kan men wel „zeggen: op den zijtak kan men spoelen, maar dergelijke „steenen laten zich niet wegspoelen. Dit is dan ook zoozaak „gewees dat de zijtak veel meer geld gekost heeft.

„Een ander bezwaar dat zich voordeed, was de afschui- „ving van grond op den zijtak. Niemand heeft daaraan „gedacht: en toch is—dit een van de grootste bezwaren „waarmede men te kampen had. Ik geloof dat de Regering „van 1863 volstrekt niet verkeerd gehandeld heeft door de „handen aan het werk te slaan; de eerste spoorweg was „en moest altijd zijn een „greep in het onzekere“.

„Zal ik nu beweren dat die Regering van 1863 volstrekt „geene fouten heeft begaan? Geenszins. Ik zal de fouten, „die zij begaan heeft opnoemen. Laat ieder, voor zooveel „zijn aandeel betreft, mij dit nadoen.

„De eerste fout heb ik reeds genoemd, het toegeven „door de Regering aan den wensch om de rigting hier „in de Kamer vast te stellen.

„De tweede fout — en ook de leden der Kamer die de „concessie nog al goed hadden nagezien, ook uit een „juridisch oogpunt, hebben daarin meegedaan — dat men „verlof gaf obligatiën uit te geven tot een derde van „het benoedigde kapitaal, maar dat dit niet gelijktijdig „gebeurde met het uitgeven der aandelen.

„Had die uitgifte gelijktijdig plaats gehad, veel wat „thans gebeurd is, ware dan niet geschied.

„De derde fout was het bezwaar dat men in hooge „mate in 1867 heeft ondervonden — in 1867 had men „daarmede nog de Maatschappij kunnen helpen maar nu, „ik geef het den Minister van Financien toe, is het te „laat — dat men in 1863 de rentegarantie niet onvoor- „waardelijk en doorlopend verzekerd heeft.

„Ik bejammer het dat dit niet heeft plaats gehad, niet „alleen voor de Maatschappij, maar vooral voor een aantal „ingezetenen van Nederland, die toonden iets voor Indië „te willen doen, en die in de veronderstelling dat de „rentegarantie voor de aandelen doorlopend en onvoor- „waardelijk zou zijn, hebben ingeschreven, maar nu de „dupes van hun goeden wil zijn geworden. Dit bejammer „ik omdat het voortaan elke onderneming, zelfs met „rente-garantie, moeilijkheden zal doen ondervinden om „geld te krijgen.

„De lijst is nog niet uit. *De zijtak opgenomen zonder „verhooring van rentegarantie.* Het is verleidelijk voor „een Minister om, als hij het oog op de belangen der „schatkist heeft, meer rente-garantie voor de aandelen „te geven voor eene wijziging in de concessie tot de „opname van den zijtak als hij het voor hetzelfde geld „kan bekomen. Ik zou mij echter een tweede maal daartoe „niet laten verleiden, en niet schromen mij bereid te

„verklaren tot het geven van eene meerdere rente-garantie.

„Ten vijfde. *De vermindering der gegarandeerde rente met 1½ pct, zoodat zij van 7 ton is gebragt op f 630.000.* „Waarom is dat geschied? Omdat er destijds ook concessie-„hunters waren — die ik bedoel zijn thans niet meer in „het land — die op eene wijze in het bezit van de voor-„waarden der concessie waren gekomen, waover ik mij „niet zal uitlaten, en die door anderen de Regering lieten „aanbieden de concessie te willen overnemen voor 4½ pct „rente-garantie. En mag dan de Regering 5 pct geven, „als men nog niet alles van concessie-aanvragers weet? „Ik was er in 1863 niet zoo mede bekend als thans.

„Eindelijk. *De volgorde der te verrigten werken, en nog „erger het zich daarbij nederleggen door de Regering, „toen die volgorde op voorstel van den tegenwoordigen „geachten afgevaardigde uit Gorkum door de wet werd „bekrachtigd.* Wat zeggen nu de adressen van den heer „STIELTJES? Men make den zijtak het laatst.

„Voor wie de zaak kent is het duidelijk dat, als men „de hoofdlijn had aangelegd voor aan de 4de sectie te „beginnen, thans de locomotieven zouden snorren tot Solo „en Djokjo, en dat de Maatschappij hoogstwaarschijnlijk „nu niet om hulp zou behoeven te vragen aan deze Kamer.

„Mijn aandeel in de schuld heb ik volmondig erkend, „ik hoop dat ook anderen dit voorbeeld zullen volgen.

„Ten toon dit wets-ontwerp in de afdelingen onderzocht „werd was ik geenszins voldoende ingelicht, en de rap-„porteur mijner afdeling zal weten dat ik slechts licht „heb aangevraagd. Ik was toen nog in de diepste duisternis „omtrent sommige punten Vrijdag en Zaterdag hier be-„handeld, en zelfs nog niet genoeg op de hoogte toen

„het debat hier werd geopend. Nadat dit echter den eersten „dag plaats had gehad en ik de bezwaren tegen de Maat-„schappij vooral door het geachte lid uit Gorkum aangevoerd „gehoord had, begaf ik mij uit deze kamer regstreeks „naar de bureaux der Maatschappij, en heb de directie „verklaard dat, als men mij niet ophelderde de bezwaren „tegen haar ingebragt, ik hoe ook gestemd voor het „wets-ontwerp, dit niet verdedigen kon. De directie met „een van de commissarissen toevallig tegenwoordig heeft „geantwoord dat niet alleen voor mij maar ook voor „alle leden van de Kamer haar archief openstaat. Ik heb „daarvan gebruik gemaakt met betrekking tot die punten „van bezwaar die hier in het midden zijn gebragt; er „was natuurlijk geen tijd alles na te zien.

(Wordt vervolgd).

OPEN BETREKKINGEN.

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij:

ADMINISTRATIEF- en TECHNISCH PERSONEEL; zich te wen-
den tot den Administratieven 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 MAART EN APRIL 1918

SPOOR- EN TRAMWEGEN	Opbrengst Maart in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met Maart		Verschil in guldens	
	1918	1917	meer	minder	1918	1917	meer	minder
	D. S. M.	452.327	405.667	46.660	—	1.302.821	1.154.236	148.585
Afjeh Stoomtram	98.832	86.891	11.941	—	266.367	228.595	37.772	—
	Opbrengst April in guldens		Verschil in guldens		Totaal opbrengst tot en met April		Verschil in guldens	
	1918	1917	meer	minder	1918	1917	meer	minder
S. S. op Java (Spoor- en tramwegen)	3.051.765	2.742.571	309.194	—	11.981.455	11.054.321	927.134	—
N. I. S.	790.000	679.504	110.496	—	3.060.000	2.858.174	201.826	—
S. J. S.	229.200	194.600	34.600	—	893.800	808.600	85.200	—
O. J. S.	64.300	57.000	7.300	—	277.600	238.200	39.400	—
S. D. S.	46.400	40.500	5.900	—	181.000	154.900	26.100	—
S. C. S.	282.700	229.700	53.000	—	1.091.500	927.800	163.700	—
Malang S. M.	44.300	38.242	6.058	—	177.200	146.804	30.396	—
Modjokerto S. M.	18.215	13.679	4.536	—	77.672	61.717	15.955	—
Madoera S. M.	75.000	85.000	—	10.000	310.000	323.000	—	13.000
Probolinggo S. M.	10.891	12.652	—	1.761	67.176	54.128	13.048	—
Paseroean S. M.	10.608	9.768	840	—	45.744	36.991	8.753	—
N. I. T. M.	54.928	50.434	4.494	—	234.197	210.720	23.477	—
B. E. T. M.	31.283	28.087	3.196	—	126.371	118.770	7.601	—
K. S. M.	41.100	40.032	1.068	—	170.300	155.508	14.792	—