DE SUMATRA-SPOORWEG EN HET OMBILIEN-KOLENVELD.

De strooming die zich thans beweegt in eene richting, waarbij alles van den Staat wordt verwacht, doet zich ook gevoelen bij de vraag betrekkelijk de ontginning van het Ombilien-kolenveld. Velen verwachten nu alleen heil in het werken en besturen van en door den Staat. In het midden van deze eeuw was dit anders; toen meende men, dat de tusschenkomst van den Staat alleen daar moest worden ingeroepen, waar de particulieren te kort kwamen, om in een algemeen erkende behoefte te voorzien, en dat aan het initiatief van bijzondere personen zooveel mogelijk moest worden overgelaten. Wanneer dit beginsel toen wellicht te streng werd toegepast, de gevolgen daarvan zijn m. i. minder schadelijk geweest, dan ze nu dreigen te worden van het tegenovergesteld beginsel, dat van den Staat alles moet worden verwacht, omdat deze meer dan bijzondere personen geschikt zou zijn het belang van het algemeen te bevorderen. Wanneer dit begrip meer en meer veld wint, dan naderen wij tot de voor ons onmogelijke inrichting der Maatschappij zooals die wordt beschreven in het werk „Looking Backward” van den heer Edward Bellamy. Maar zij die hebben geleefd en gewerkt toen het eerstgenoemde beginsel heerschte en toegepast werd, kunnen geen vrede hebben met den toestand eener Maatschappij, waarin de Staat alles regelt en bestuurt en de vrijheid van elk individu bijna geheel verloren gaat. Met recht vragen deze: heeft de Staat dan zoo uitstekend voldaan, daar waar hij de zaken bestuurt, die door bijzondere personen kunnen worden gedaan? Maar indien het antwoord naar wij vermeenen in Enropa ontkennend moet wezen, hoeveel te meer moet dit dan het geval zijn in onze Indiën. Wat heeft de ondervinding daar geleerd?

De Staat was landbouwer en teelde thee, tabak, indigo, suiker, is nu nog koffijplanter en met welke treurige gevolgen? Achtereenvolgens moest de cultuur worden opgegeven van de

thee, de tabak, de indigo en den suiker, en nadat dit was gedaan namen die culturen een groote vlucht. Alleen de koffij werd behouden; en de vraag hoe men die Staatscultuur moet verbeteren, of dat men moet besluiten die op te geven, is nu het onderwerp van allerlei verslagen, voorstellen enz. Het is toch duidelijk gebleken, dat velen die het opzicht hadden over die cultuur, daarvan geen verstand bezaten en onnutte en verkeerde werken hadden doen uitvoeren. Nu moet Billiton als wapen dienen om voor Staatsexploitatie van de Ombilien kolen te strijden. Vooreerst is het de vraag of Billiton aan den Staat even veel voordeelen zou hebben gegeven, als nu aan de Maatschappij het geval is; want er wordt beweerd, dat de exploitatiekosten op Billiton minder zijn dan op Banka. Zeker Billiton heeft zeer groote winsten gegeven; maar men vergete echter niet, dat door het krachtig optreden van twee bijzondere personen, waarvan een nog in ons midden leeft, tin werd gevonden, terwijl volgens het regeeringsonderzoek er geen tin was; in dien tijd zond men geen expeditie om tin te zoeken! het geschiedde door ambtenaren van den Staat. De twee bovenbedoelde personen hadden tot hulp niet anders dan hunne volharding en hun moed. Welke bange dagen heeft Billiton bovendien niet beleefd! Indien de nooit genoeg gewaardeerde Prins Hendrik geen hulp verleend en volgehouden had, waar anderen weifelden, dan zou die onderneming te gronde zijn gegaan. Misgunnen wij hun, zoolang de concessie duurt, de vruchten niet, die zij plukken door het welslagen der onderneming.

Velen willen den Staat nog belasten met de exploitatie van een kolenmijn, in strijd met hetgeen de ondervinding heeft geleerd.

De kolenmijn Oranje-Nassau op Borneo's Oostkust werd door den Staat ontgonnen. In 1878 kostte een ton kolen f 48.43 en bracht f 16.65 op. Zoo sukkelde de exploitatie voort, hoewel dwangarbeiders daarbij werden gebruikt, steeds verlies gevende, en slechts 5 à 7000 ton kolen voortbrengende. Gelukkig onstond er in 1885 brand in de mijn en werd daardoor een einde gemaakt aan die rampzalige exploitatie.

Een ander voorbeeld hoe de Staat nu als verkooper van zout werkt werd ons dezer dagen door de bladen medegedeeld. Telkens vergingen er kustvaarders, die het zout van Madura naar Java brengen, waardoor de Staat groote verliezen leed; het zou nu echter gebleken zijn, dat de schepen onder weg van naam veranderden en naar eene plaats buiten Java verzeilden, waar de Arabische gezagvoerders de lading verkochten! Een particulier zou zich niet zoo hebben laten beetnemen; maar dit is zoo grof, dat men aan

de juistheid van dat bericht moet twijfelen; er blijkt echter ten minste dit uit, dat zulks op Java voor mogelijk wordt gehouden.

In een voornaam dagblad in een onzer handelssteden uitgegeven ¹⁾ wordt met recht geklaagd over de allernadeeligste gevolgen van het centralisatiestelsel der Regeering, waardoor een lamheid in het bestuur ontstaat en bekwame en ijverige ambtenaren worden ontmoedigd om te handelen. Komt de Regeering in Indie dan ook niet in veel te kort, bijv. in hare bemoeiingen met de werken tot irrigatie, in zaken van politie, in de regeling der kwestie van de opium, der koffie en der heerediensten; laat dit niet zeer veel te wenschen over?

Onlangs werd medegedeeld wat een ijverig Resident al niet kan doen in het algemeen belang. De helaas reeds overleden hoofdambtenaar Sollewijn Gelpke heeft door zijn krachtig handelen de dagdiensten in zijn gewest zonder eenig nadeel met 5½ millioen verminderd, en daar aan dat roekeloos verspillen van arbeidskrachten, een gruwel voor hen die dat hebben gezien, een einde gemaakt. Met recht wordt gevraagd „waarom gebeuren zulke zaken eerst nu? Hoeveel millioenen dagdiensten hadd en niet aan den inlander kunnen worden bespaard als men die regeling tien of twintig jaar vroeger had ter hand genomen” ²⁾.

Aan eene Regeering die zulke bewijzen heeft gegeven, dat zij zoo veel te kort komt in het regeeren, dat haar werk is — zou men nu weder een taak opdragen, die veel beter door particulieren kan worden gedaan!

Als een voorbeeld dat de Staat wel de geschiktheid heeft om ondernemingen te besturen, die wij meenen dat aan de nijverheid van bijzondere personen moeten worden overgelaten, wordt de exploitatie van de Staatsspoorwegen op Java genoemd en deze als voortreffelijk voorgesteld.

Over het bouwen spreken wij niet; de Staatsingenieurs kunnen dit even goed doen als die eener particuliere maatschappij, al zijn de kosten ook grooter; maar omdat Nederland rijk is wordt op de kosten minder acht geslagen, en de Staatsingenieurs hebben het groote voordeel bevrijd te zijn van alle financieele zorgen. Wij zullen mitsdien alleen de exploitatie beschouwen, omdat het bestuur daarover meer overeenkomstig is aan dat van eene particuliere onderneming.

¹⁾ Nieuwe Rotterdamsche Courant 23—25 November 1890.

²⁾ Ind. Tolk, 3 Maart jl.

Wat het inwendig beheer daarover betreft, hiero ver te oordeelen is niet mogelijk, omdat dit aan geen contrôle onderworpen is zoo als bij de particuliere spoorwegen, hetwelk wij evenwel een groot nadeel achten, want men weet, dat ambtenaren onder elkander soms kleine onregelmatigheden en feilen verbergen.

Wanneer men uit de Verslagen der Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij ziet, hoe men sedert het begin van hare exploitatie het vervoer van goederen van 1879 tot 1888 op de lijn Samarang—Vorstenlanden met 95 pCt. en op de lijn Batavia—Buitenzorg met 234 pCt. zag toenemen, zoowel van producten voor de Europeesche als voor de inlandsche markten, dan blijkt daaruit, dat die particuliere onderneming aan hare roeping heeft voldaan.

Het is niet bewezen, dat de Staat beter en niet kostbaarder exploiteert dan eene particuliere Maatschappij, en meer acht geeft op de belangen van het algemeen dan deze.

Een der grootste bezwaren tegen het exploiteeren van spoorwegen door den Staat is, dat door den invloed van enkele personen of ondernemingen dikwijls besluiten worden genomen, voor dezen voordeelig maar die niet in het algemeen belang zijn.

Is zulks in Europa somtijds het geval, veel meer nog op Java.

Wij behoeven slechts te wijzen op een tarief voorgesteld door een Gouverneur-Generaal, die aan het hoofd had gestaan van de exploitatie van eenen grooten spoorweg. Bij dit tarief werd de suiker, voor de Europeesche markt bestemd, in de 3^e klasse gebracht, en inlandsche tabak in de 1^e klasse; de padie betaalde over korten afstand meer dan de suiker over langen ¹⁾. Sterk moeten zij geweest zijn, die dit voorstel hebben weten te verkrijgen!

Steeds hebben de suikerfabrikanten het talent gehad, om hunne belangen op den voorgrond te stellen, en voordeelige besluiten uit te lokken, alsof de welvaart van Java alleen van hun welvaren afhangt. Nu weder wordt met kracht opgekomen tegen het besluit der Regeering, om af te keuren het tarief voor het suikervervoer van Djoejo naar Tjilatjap, hetgeen den Staat in 1889 f 73,000 zou hebben gekost.

Dit besluit kwam echter geheel overeen met het juiste beginsel van de exploitatie van een spoorweg, namelijk dat de tarieven naar de verschillende omstandigheden gewijzigd moeten worden, en dat de waarde van het vervoer moet worden betaald. Lage suikertarieven werden zelfs gevorderd toen de fabrieken groote

¹⁾ Economist 1884 blad. 196.

winsten afwierpen, en er door dien voorspoed geen voldoende acht werd geslagen op de productiekosten, die te hoog waren; hetgeen duidelijk bleek toen de crisis in 1884 uitbrak, en de fabrikanten tot grootere inspanning en zorg gedwongen werden, waardoor die kosten aanzienlijk daalden, zoodat thans, althans in de Oostkust, weder ruime winsten worden verkregen. De belangen der groote massa werden niet op den voorgrond gesteld en schenen niet in aanmerking te komen, maar er werd acht gegeven op die van personen, die invloed bij de Regeering hadden.

De Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij heeft een anderen weg ingeslagen. Buiten den invloed van bijzondere personen staande, heeft zij langzamerhand de tarieven en de classificatie gewijzigd, daarbij het oog houdend op de belangen der groote massa en al naarmate de omstandigheden dit vorderden. Zij heeft, op grond van dat beginsel, de suikertarieven niet verlaagd, toen de fabrikanten groote winsten behaalden, waardoor zij dikwijls aan hevige critiek bloot stond; doch toen de crisis uitbrak, werden die tarieven aanzienlijk verlaagd, en met de suikerfabrikanten werd de strijd aangebonden tegen de dreigende mededinging van den beetwortel suiker.

Wat de personen-tarieven betreft, reeds in 1873 heeft die Maatschappij het personen tarief 3e klasse van 1 cent per kilometer (in Nederland $2\frac{1}{2}$) voor korte afstanden ingevoerd, met 30 kilog. bagaadge vrij; dus een zeer laag tarief voor den inlander om met 30 kilog. koopwaren de passers te kunnen bezoeken; dit is daarna uitgebreid tot 2 of 3 stations. Dat tarief is later bij enkele lijnen der Staatsspoorwegen op Java ingevoerd doch zonder vrijdom van bagaadge. Op de Staatslijnen is het tarief 1e en 2e klasse reizigers gelijk aan dat der Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij, maar, dat der 3e klasse, (minstens 80 pCt. der reizigers) bij deze, 25 pCt. lager. ¹⁾

Uit deze voorbeelden blijkt m. i. hoe nadeelig de invloed van enkelen bij de exploitatie van Spoorwegen door den Staat kan werken op het algemeen belang. Indien de Staat op het lage suikertarief in Djoeja naar Tjilatjap terug zou komen, en zoo rijk is, om zooals in 1889 het geval zou zijn geweest, f 73,000 aan de fabrikanten te schenken, dan rijst de vraag: kan zulk eene som dan niet meer ten nutte van het algemeen op eene andere wijze besteed worden?

Als de ontvangen berichten juist zijn, dan heeft die verlaging

¹⁾ Eenige opmerkingen omtrent het spoorwegnet op Java. Batavia 1889.

van het suikertarief op de Oosterlijnen niet het gevolg gehad dat men zich had voorgesteld; want er zou verzuimd zijn om vooraf overeenkomsten te maken met de bestuurders van elf suikerfabrieken, waardoor het vervoer over den spoorweg ware verzekerd geworden; thans zouden deze op de gewone wijze hebben vervoerd en niet over den spoorweg. Het ware wenschelijk dat dit feit kon worden tegengesproken.

Maar laten wij mededeelen hoe de Regeering zelve over de wijze, waarop met de tarieven op de Staatsspoorwegen op Java werd gehandeld, oordeelt. Voor de beantwoording daarvan verwijzen wij naar de 2e kolom van Pag. 21 van de Memorie van Antwoord op het voorloopig verslag over de begroting van Nederlandsch Indië voor het dienstjaar 1887, alwaar onder meer het volgende staat vermeld:

„In het tariefstelsel zooals het op genoemden datum (1 Januari 1884) werd ingevoerd — namelijk een differentieel kilometer tarief met een vast recht — kon de suiker niet beter gerangschikt worden dan was geschied; maar eene andere vraag was, of dat stelsel voor Java in de praktijk wel deugdelijk zou blijken. Het was op aandrang uit Indië, doch tegen het advies van een deskundige hier te lande en in strijd met de ondervinding door de Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij opgedaan, bij wijze van proef ingevoerd.” En verder: „Na dat spoorweglijntje eenigen tijd in gebruik is geweest, kan niet anders verklaard worden dan dat op de Oosterlijnen het bij wijze van proef ingevoerde tariefstelsel evenmin voldaan heeft als op de Westerlijnen.” Nog verder: „Terugkeer tot het stelsel waarbij de Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij zich goed heeft bevonden, namelijk tot een zuiver kilometer tarief voor vrachtgoederen zonder vast recht, verdient dus alle aanbeveling.”

In de Zitting van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van den 16^{en} November 1886 (zie de verhandelingen pag. 166 2e kolom) heeft de Minister van Koloniën nog de verklaring afgelegd. „De Regeering wenscht gaarne te profiteeren van de ondervinding door de Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij opgedaan.”

Wanneer de Regeering zelve de wijze veroordeelt, waarop op Java met de tarieven, de hoofdzaak van de exploitatie, wordt omgegaan, dan behoeft daar niets bij te worden gevoegd het is afdoende. De regeling daarvan zou op Java moeten geschieden, en het is voor het prestige van den Gouverneur Generaal, die de tarieven van de bijzondere Maatschappijen moet goedkeuren, zeer te bejammeren, indien de Minister van Koloniën verplicht

wordt, om de aldaar goedgekeurde tarieven der Staatsspoorwegen in 's Lands belang te moeten afkeuren.

Merkwaardig is hetgeen wordt medegedeeld, omtrent de tarieven in Indië, door den voormaligen directeur der Openbare werken den heer Janssen van Raay (Indische Tolk 30 December jl.)

Vooreerst keurt hij af het lage suikertarief in den Oosthoek, een zoogenaamd faveur tarief, om daardoor het vervoer te ontnemen aan een belangrijke tak van inlandsch bedrijf, het prauwenvervoer; geheel in strijd met hetgeen de Minister van Waterstaat omtrent de mededinging in Nederland van spoorwegen met de binnenlandsche scheepvaart heeft gezegd. Na dit te hebben aangetoond, wordt omtrent de noodzakelijkheid van het toezicht op de tarieven der Staatsspoorwegen in Indië door het bestuur in Nederland het volgende gezegd:

„In de Tweede Kamer werd de vraag gedaan, hoe de Minister had kunnen besluiten, zich met de bepaling der spoorwegtarieven in Indië in te laten, en achtte men deze bemoeiing met het bestuur der Indische huishouding bedenkelijk. Het daarop door den Minister gegeven antwoord komt mij niet alleen volkomen juist voor, maar kan, mijns erachtens, ook als een bewijs gelden, hoezeer het vasthouden aan dergelijke bemoeiing van het Opperbestuur in het algemeen belang en in dat der inlandsche bevolking is.”

„De Regeering in Nederlandsch Indië kan, uit den aard der zaak, onmogelijk geheel buiten den invloed blijven der belangen, die zich daar trachten te doen gelden, en het is juist daarom dat de vertegenwoordigers dier belangen er naar streven, het zwaartepunt der Regeering naar Indië over te brengen.”

Dit alles overwegende is het ook niet vreemd, dat de Regeering thans de voorkeur geeft aan den verderen bouw en de exploitatie van spoorwegen door bijzondere personen met rentewaarborg.

Wij hebben de zaak der exploitatie eenigzints uitvoerig beschouwd, omdat deze in onmiddellijk verband staat met de vraag omtrent de exploitatie van den spoorweg op Sumatra. De nu in aanbouw zijnde spoorweg van de Emmabaaï naar het Ombiliën Kolenveld is het begin van een net van spoorwegen op Sumatra. Wordt thans beslist, dat de Staat dat stuk zal exploiteeren, dan is het bijna zeker, dat dit met al de spoorwegen op dit eiland door den Staat zal geschieden. Dit zouden wij op de hierboven vermelde gronden, in strijd met het algemeen belang achten. Wij zijn daarom van oordeel, dat die exploitatie aan eene Maatschappij

met behoorlijke waarborgen moet worden gegeven. Dat dit zonder bezwaar kan geschieden, bewijzen de concessien der particuliere spoorweg Maatschappijen op Java, waaruit nooit moeilijkheden met de Regeering zijn ontstaan, terwijl zij kosteloos groote diensten aan haar hebben bewezen.

Moet naar wij vermeenen de exploitatie der spoorwegen op Sumatra aan bijzondere Maatschappijen worden gegeven, hoeveel te meer moet dit dan niet geschieden met de ontginning van het Ombiliën kolenveld. Dit kan niet vergeleken worden met kolenmijnen in Europa, die gelegen zijn in hêt midden van andere kolenvelden en industriele ondernemingen, welke het geheele jaar door veel kolen gebruiken, en tusschen eene bevolking die ook veel brandstof noodig heeft; daardoor is hun een meer vast debiet verzekerd. De prijzen die dergelijke ondernemingen kunnen maken, worden wel bepaald door die op de groote algemeene markt van steenkolen en zijn dus ook afhankelijk van die, welke worden bedongen door buitenlandsche mijnen, maar zij hebben een bepaalden kring van afzet, waarop zij kunnen rekenen.

Het zal met de kolen van het Ombiliën veld geheel anders zijn. In het land, waarin dit veld is gelegen, is het verbruik van steenkolen zeer gering, en komt in geen aanmerking bij eene eenigzints ontwikkelde opbrengst der kolenmijnen. Het debiet moet dus elders gezocht worden, en hierdoor wordt de ontginning der mijn veel meer een commercieele dan een technische zaak. Hij die aan het hoofd staat moet agenten op verschillende plaatsen hebben, die de kolen trachten te verkoopen. Hun moet eene vrij groote vrijheid van handelen worden gelaten en zij moeten dus groot vertrouwen bezitten, en in staat zijn om verkochte hoeveelheden op bepaalde tijden te leveren. Over een grooten voorraad kunnen zij niet beschikken, want in dat heete klimaat vermindert de hoedanigheid spoedig. De mijneigenaar heeft niet zooals in Europa het geval is, voor den afvoer der kolen spoorwegen, welke de mijnen met de verkoopplaatsen verbinden. Hij moet dus over stoomschepen kunnen beschikken, die onafhankelijk van wind en weder de kolen naar de verkoopplaatsen brengen, om aan de gesloten overeenkomsten te kunnen voldoen. Hij zal die echter slechts aanschaffen al naar mate de behoefte ontstaat en daarin door het huren van booten niet kan worden voorzien. De exploitatie der mijn en al wat voor den verkoop gevorderd wordt moet op voldoende schaal geschieden, want het kan alleen voordeel geven indien eene groote hoeveelheid aan den dag wordt gebracht. Hierbij moet toch in aanmerking worden genomen, dat,

zoals zulks nit hetgeen door verdedigers en bestrijders der concessie-aanvragers, is medegedeeld, er langzamerhand eene zeer sterke mededinging voor de levering van kolen in den Indischen Archipel is ontstaan. De Koetei-kolen kunnen, gelijk een der bestuurders onlangs in eene Vergadering van het Indisch Genootschap verklaarde, voor f 10— langsscheeps op Borneo geleverd worden; agenten bieden kolen uit Japan en Australie aan.

De toestanden zijn alzoo in de laatste jaren veel veranderd, en de hoog opgevijselde waarde van het Ombiliën kolenveld, door sommigen op f 1.000.000.000 geschat, kan alleen dienen om de gronden, waarop de concessie wordt bestreden, in het oog van het publiek, dat geen kennis van die zaken heeft, kracht te geven. Wij vragen: wettigt het verleden om in eene zaak, die met zooveel overleg, kennis en vrijheid van handelen moet worden gedreven, de Regeering te doen optreden; is het niet onbegrijpelijk, dat zelfs zij, die de Regeering in Indie veroordeelen over de wijze waarop zij bestuurt en haar zoo groote tekortkomingen verwijt, nu haar wil maken tot kolenhandelaarster onder de omstandigheden waarop dit met de Ombiliën kolen moet geschieden?

Na het voorafgaande zal het niet bevreemden, dat wij boven de exploitatie door den Staat van den spoorweg van de Emma-baai naar het hart van Sumatra en van het Ombiliën kolenveld, de voorkeur geven aan die door eene bijzondere maatschappij, wanneer deze ten minste alle waarborgen aanbiedt van soliditeit, en dat de Staat een billijk aandeel zal ontvangen van de winsten. De bepalingen omtrent de exploitatie van spoorwegen op Java hebben beproeven voldoende te zijn, om te beletten dat de spoorwegondernemingen niet zouden voldoen aan de eischen, die elke Regeering kan en moet stellen, om te zorgen dat het algemeen belang wordt behartigd, als daar bijv. zijn; de veiligheid, het aantal treinen, de uren van vertrek en aankomst, een voldoende samenstelling van de treinen enz. enz. De geschiedenis van het toezicht der Regeering in Indië op de particuliere spoorwegen bewijst, dat dit toezicht zelfs in bijzonderheden afdaalt en eischen doet, waarover men hier verbaasd zou zijn, zoo zelfs, dat dit door een Regeerings ambtenaar, de tegenwoordige directeur der openbare werken, scherp werd veroordeeld in een pubiek geschrift.¹⁾

¹⁾ Locaal Spoorwegen op Java, door M. J. van Bosse, door mij aangekondigd in de Indische Gids 1888, pag. 1529.

Voor de exploitatie van den spoorweg en der kolenvelden heeft de Regeering een aanbieding ontvangen van mannen, die alle waarborgen aanbieden van kennis en soliditeit. Van den heer Cluysenaer op Sumatra sedert jaren en met de exploitatie van spoorwegen ten volle bekend; die door het groote vertrouwen, dat hij bezit, aan het hoofd gesteld is van de exploitatie van het groote net der Staatsspoorwegen in Nederland. Met hem heeft de heer van Houten de aanvraag gedaan, die geheel bekend is met den handel van Sumatra.

Natuurlijk is het geenszins onze bedoeling met dit geschrift eene pleitrede te leveren voor de belangen der genoemde heeren. Daarenboven hebben zij bij herhaling verklaard, dat zij als concessie-aanvragers optredende, daarmede in geen en deele eigen voordeel op het oog hadden. Zij beoogden alleen de zaak in het algemeen belang in de naar hunne meening eenige goede richting te drijven. En aan de oprechtheid dezer verklaring behoeft niet getwijfeld te worden, sedert zij zich bereid verklaarden van hunne concessie-aanvraag afstand te doen, indien de Regeering de uitvoering van het plan eener particuliere ontginning, met aanzienlijk aandeel in de winsten voor de schatkist, in dien geest als door hen is beraamd, liever zou willen opdragen aan een door haar te kiezen Comité van mannen in den lande, die door positie en bekwaamheden de meeste waarborgen aanbieden voor eene volkomen loyale en tevens meest praktische oplossing. Wanneer nu zulk eene wijze van uitvoering ernstig wordt aangeboden, dan moet dit worden toegejuicht door een ieder die van oordeel is, dat het drijven van een industriele en handelszaak niet het werk van den Staat is. Maar zooveel te meer moet dit het geval wezen, als de voorwaarden zoo gunstig voor den Staat zijn, als zij worden voorgesteld in de concept-overeenkomst door genoemde heeren aan den Minister Keuchenius aangeboden. In die voorwaarden, waarvan wij inzage mochten verkrijgen, bezit de Staat voldoende macht om de concessie na 1910 te naasten, tegen eene billijke schadevergoeding aan de aandeelhouders, welke afhangt van het aantal jaren dat dit geschiedt voor den afloop der concessie 1965. De schadeloosstelling zal, wanneer de naasting in 1910 geschiedt, nog niet zooveel bedragen als de aandeelen der Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij thans boven pari staan.

De Regeering zal de concessie echter alleen naasten wanneer de onderneming in een toestand is, dat de uitkeering aan deze minder bedraagt, dan zij bij eigen beheer zou kunnen verwachten, (zoo

als bij de Billiton Maatschappij.) Wanneer dit echter het geval is hebben de eigenaars, die de zaak in dien bloeienden toestand hebben gebracht, loon verdiend, ten minste volgens hen die nog meenen dat het initiatief van particulieren daarop recht heeft. Doch in het tegenovergestelde geval, hebben de aandeelhouders groote verliezen geleden, en als de Regeering dan verplicht is, de concessie te naasten, omdat de goede exploitatie door dien slechten finantieelen toestand moeilijk wordt, welnu dan zal zij zeker van haar macht als Regeering gebruik maken, om zeer voordeelige voorwaarden te bedingen, terwijl de aandeelhouders verplicht zijn, toe te geven.

Tegen te grooten voorspoed van de onderneming waakt echter de concessie; van de winsten krijgt de Staat zijn aandeel en wel een belangrijk.

Als de aandeelhouders van het vastgesteld aandeelen-kapitaal 5 pCt. hebben ontvangen, wordt hetgeen overblijft verdeeld in gelijke deelen, tusschen beide partijen. Als de aandeelhouders 6 pCt. hebben gekregen, krijgen zij van het overblijvende $\frac{1}{3}$, de Staat $\frac{2}{3}$. Wanneer de aandeelhouders $7\frac{1}{2}$ pCt. hebben ontvangen krijgen zij $\frac{1}{4}$ van de meerdere winst, de Staat $\frac{3}{4}$.

Uit de berekeningen blijkt, dat wanneer de aandeelhouders 5 pCt. krijgen, de Staat f 73.220 ontvangt; bij 7.5 pCt. f 168.215.

Voor de volle exploitatie zal noodig zijn aan aandeelen en obligatiën nagenoeg 5 millioen.

Wanneer eene soliede Maatschappij zich wil vormen, die de spoorweg en de kolenmijnen zal exploiteeren op zoo billijke voorwaarden, waardoor de Staat meester is om alle buitensporige winsten te voorkomen en een billijk aandeel van de te behalen winsten krijgt dan is zulks m. i. in 's Lands belang. Daarbij wordt de Regeering ontheven van de zorg voor de goede exploitatie van een spoorweg, die in verband moet zijn met de kolenexploitatie om beiden het meeste voordeel te kunnen doen geven, en tevens ontslagen van de zorgen van een handelsbedrijf, waarin zij stellig te kort zou komen. Zonder eenigen twijfel moet de Staat alleen concessie geven onder voorwaarden, welke zijne belangen waarborgen, maar zóó dat dit tevens geschiedt, wat de exploitatie van den spoorweg betreft, met het oog op de uitbreiding der spoorwegen op Sumatra.

DE BORDES.