STEENKOLEN-ONTGINNING EN SPOORWEG-AANLEG OP SUMATRA.

Het Ombiliën-kolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het Transportstelsel op Sumatra's Westkust. 's Gravenhage, gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, 1871 (96 blz. in 4o, met drie kaarten).

De kolenrijkdom der Padangsche Bovenlanden en de mogelijkheid van voordeelige ontginning. Amsterdam, C. F. Stemler, 1871 (76 blz., met kaart).

Uithoofde van het groot gewigt der zaak, zoowel met het oog op de ontwikkeling van Sumatra, als op de aan onze kapitalisten aangeboden gelegenheid om in even soliede als winstgevende ondernemingen in Ned.-Indie hunne kapitalen te plaatsen, haasten we ons de aandacht onzer lezers te vestigen op het door de regering openbaar gemaakt verslag over het Ombiliën-kolenveld en het Transportstelsel op Sumatra's Westkust, en op kolenontginningen op Sumatra in het algemeen.

Wij doen het met te meer genoegen, omdat, al is meermalen, en hoewel niet zonder overdrijving, toch wellicht ook niet geheel ten onrechte, gewezen op de weinige practische resultaten tot nu toe door de werkzaamheden van het wel kleine, maar toch vrij kostbare corps mijn-ingenieurs in N.-I. verkregen, nu gewezen kan worden op een uitnemend practisch en groote winsten belovend resultaat van die werkzaamheden.

Een vier- à vijftal jaren geleden werd besloten tot de mijnbouwkundig-geognostische opname van Sumatra's Westkust. Dit geschiedde zoowel omdat groote verwachtingen gekoesterd werden omtrent de uitkomsten van zoodanig onderzoek, ook voor de naauwkeuriger bekendheid met en de verdere ontwikkeling van dit zoo gewigtig, maar nog te weinig ontwikkeld deel onzer Oost-

Indische bezittingen, als omdat het wenschelijker geacht werd een meer of min aanmerkelijk deel der krachten van het corps mijn-ingenieurs op één punt te concentreren, met het oogmerk dit naauwkeurig te onderzoeken, dan die krachten te zeer te versnipperen door op vele punten van ons zoo uitgestrekt Indisch gebied mineralogische onderzoekingen in het werk te stellen.

Met de leiding van de mijnbouwkundig-geognostische opname van Sumatra's Westkust werd de mijn-ingenieur W. H. de Greve belast; aan hem werd daarbij speciaal opgedragen de transportkwestie tot een onderwerp van studie te maken. Zeer terecht, vooral waar het een zoo bergachtig land geldt als Sumatra's Westkust is, want, — daargelaten nog dat een goed transportwezen van het grootst gewigt is voor de ontwikkeling van elk land en dit op Sumatra nog zeer veel te wenschen overlaat, — de rijkste, diep in het binnenland gelegen mijnen hebben weinig of geen waarde, zoo hare voortbrengselen niet of niet dan met verbazend groote kosten naar de zeehavens kunnen worden afgevoerd, van waaruit zij ter gemeene markt kunnen komen.

De resultaten van het mijnbouwkundig onderzoek van Sumatra's Westkust worden geregeld, even als die van de werkzaamheden van de mijn-ingenieurs in 't algemeen, telken drie maanden in de Indische dagbladen publiek gemaakt, waarin dan ook reeds van 1867 af over in de Padangsche Bovenlanden ontdekte kolenglagen sprake was. Het thans door de Regering openbaar gemaakte, door den heer de Greve op 15 Juli 1870 te Fort de Kock in de Padangsche Bovenlanden onderteekende verslag, behandelt uitsluitend het Ombiliën-kolenveld en het transportstelsel op centraal-Sumatra.

Het is een inderdaad zeer belangrijk stuk, dat de blijken draagt met groote bekwaamheid te zijn gesteld en bewijst dat de Regering bedoeld onderzoek op Sumatra aan zeer bekwaame handen toevertrouwde.

„Wij stellen ons voor, zegt de heer de Greve op blz. 3, de aandacht, zoowel van de Regering als van kapitaal en ondernemingsgeest te vestigen op het belangrijke Ombiliën-kolenveld, voornamelijk met het oog op een verbeterd transportstelsel op centraal-Sumatra, en zullen daartoe achtereenvolgens de navolgende vragen trachten te beantwoorden: Wat is de waarde van het Ombiliën-kolenveld? Hoe zal dat kolenveld onder de tegenwoordige omstandigheden in ontginning gebragt kunnen worden? Hoe zal die ontginning de basis kunnen vormen voor een rationeel communica-

tiestelsel op centraal Sumatra, en op welke beginselen zal dit stelsel moeten berusten? Hoe zijn die beginselen onder een bepaalden vorm te brengen, en welke kosten zijn aan de uitvoering daarvan verbonden?" Die beantwoording wordt in de volgende hoofdstukken gegeven. Eerst wordt het Ombiliën-kolenveld, aldus genoemd naar de Ombiliën-rivier, die uit het meer van Singkarah, in de Padangsche Bovenlanden, haar oorsprong neemt en het kolenveld in zijn geheele lengte doorsnijdt, geognostisch beschreven, gezegd welk het voorkomen is der koollagen, aangetoond dat hare bewerking zeer gemakkelijk zal zijn, en dat, blijkens de onder de bijlagen overgelegde officieele stukken, zoowel het scheikundig als het practisch onderzoek der kolen uitnemende resultaten opleverde, blijkende het dat zij vooral als stoomkolen de vergelijking met goede Engelsche kolen zeer wel kunnen doorstaan. De heer de Greve verdeelt het Ombiliën-kolenveld in twee gedeelten, een zuidelijk, Soengei-Doerian, dat zijn afvoer westelijk naar Padang zou behooren te hebben, en een noordelijk, Boeloe-rottan, dat zijn afvoer oostwaarts zou kunnen hebben. Hoezeer het terrein nog niet met de vereischte naauwkeurigheid overal onderzocht is kunnen worden, meent hij toch gerust te kunnen zeggen dat het Ombiliën-kolenveld vele millioenen tonnen eener uitstekende koolsoort bevat en dat ieder der beide gedeelten van het kolenveld met weinig moeite, en zonder aanvankelijk in diepe mijngangen of mijnputten te vervallen, 100.000 tonnen kolen 's jaars zou kunnen opbrengen.

De waarde dezer ontdekkingen van den heer de Greve en van het hem toegevoegd personeel kan niet ligt te hoog worden geschat. Steenkool is niet slechts het brood der nijverheid. Het wordt meer en meer een volstrekte behoefte der scheepvaart nu de openstelling van het Suez-kanaal er zooveel toe bijdraagt om aan de stoomvaart het overwigt boven de zeilvaart te geven. Men begrijpt van hoe groot belang het voor N.-I., voor onze verdere ontwikkeling aldaar speciaal op Sumatra, voor onze onafhankelijkheid in dat opzigt van anderen, moet zijn, nu in het meest westelijk gedeelte van ons zeer uitgestrekt eilandengebied zeer rijke, gemakkelijk ontginbare kolenlagen zijn ontdekt, welke de verder oostwaarts gevonden Boraëo-kolen, nog verre in hoedanigheid en hoeveelheid schijnen te overtreffen.

Hoe echter van dezen grooten rijkdom partij te trekken? Ziedaar de in de tweede plaats te beantwoorden vraag. (blz. 12). Dat zij eene levensvraag is voor ieder die de ontginning van het Ombiliën-kolenveld zou ondernemen, blijkt hieruit: Ter beproeving van de

Ombiliën-kolen zijn 13 ton daarvan uit eene 5 el dikke laag te Soengei-Doerian genomen en naar Padang vervoerd. De ontginningskosten beliepen *f* 16, de kosten van vervoer, bewaking-enz. *f* 1104,70. De ton kolen dus die te Soengei-Doerian ruim *f* 1 aan ontginning kostte, kwam te Padang op ruim *f* 86 te staan. Aangezien de prijs der beste Engelsche kolen te Singapore b. v. varieert tusschen *f* 20 en *f* 28, te Padang tusschen *f* 25 en 30 à 35 per ton, moet de prijs der Ombiliën-kolen heel wat beneden *f* 86 dalen om met de Engelschen te kunnen mededingen. Dit is niet anders te verkrijgen dan door ze per spoorweg van de plaats van productie naar de uitvoerhavens te vervoeren. Het kortste en om verschillende redenen, zoowel door den heer de Greve als blijktens eene der bijlagen door den Gouverneur der Westkust E. Netscher, boven anderen, inzonderheid boven dat over Padang Pandjang, aanbevolen tracé is dat over Solok, langs hetwelk Soengei-Doerian slechts 64 palen of 96 kilometers van Padang verwijderd is. Dat tracé is wel, gedeeltelijk althans, moeilijk en lastig tengevolge van het bergachtig terrein dat doorloopen moet worden, maar biedt toch volgens den heer de Greve, die echter, hoewel het terrein met zorg hebbende opgenomen, tot een nader meer bepaald deskundig onderzoek adviseert, geen enkel wezenlijk bezwaar aan. Hij meent, blz. 17, dat men op Sumatra behoeft het zoogenaamde stelsel van „goedkoope spoorwegen”: enkel spoor, spoorwijdte van 1.05 tot 1.10 el, rails van $\pm$ 25 kilogram per strekkende el, locomotieven van 12 à 15 ton, snelheid van 25 à 30 kilometers in het uur, zoo eenvoudig mogelijke stations enz. De aanlegkosten van den spoorweg van Padang naar Soengei-Doerian, berekend op eene lengte van 105 kilometers met het oog op de wenschelijke verlenging en omlegging ter bereiking van de vereischte hellingen, worden, met inbegrip van een klein gedeelte Fell-spoorweg (bekend o. a. aan de reizigers over den Mont-Cenis) en van het rollend materieel berekend op *f* 4,000.000 of gemiddeld op *f* 37,500 per kilometer. Zoowel voor den mijnarbeid als voor den aanleg van spoorwegen zal men volgens den heer de Greve in deze streken der Padangsche Bovenlanden steeds een voldoende getal vrije arbeiders kunnen verkrijgen, radende hij voor minder bevolkte streken het bevorderen van de immigratie van Chinezen aan. Neemt men voor ontginningskosten der kolen *f* 5 per ton aan, de prijs der Borneokolen aan de mijn Oranje-Nassau, dat vermoedelijk te hoog is, daar in het Ombiliën-kolenveld gemakkelijk 100,000 tonnen ontgonnen kunnen worden

tegen de 15,000 van Oranje-Nassau, — en voor het vervoer naar Padang het zeer hooge tarief van den spoorweg Samarang-Vorstelanden van 5 ets. vracht per ton-mijl, waarbij de ton kolen f 5.25 aan vervoer zou kosten, dan nog zouden die kolen tegen f 10.25 zelfkosten per ton te Padang geleverd kunnen worden. De kosten van den aanleg van den spoorweg zullen gemakkelijk gedekt kunnen worden door het vervoer van 100,000 ton kolen. Al het overige vervoer, dat zeer sterk zal moeten toenemen zoo beter communicatiemiddelen aan de ontwikkeling dezer zoo vruchtbare en goed bevolkte streek bevorderlijk zullen zijn, zullen de inkomsten van den spoorweg sterk doen stijgen. De steenkolen, die te Padang tegen f 10.25 geleverd kunnen worden, zullen er zeer gemakkelijk de Engelsche kolen verdringen, wier prijs te Padang is f 25 à f 30 de ton. Maar ook op andere plaatsen in den Oost-Indischen Archipel, te Singapore, in Oost-Azië enz. zal dit het geval kunnen zijn, zoodra zij gemakkelijk niet alleen naar Padang, maar ook naar Sumatra's Oostkust vervoerd zullen kunnen worden. Alvorens een vervoer naar de Oostkust mogelijk zal zijn, zal het Noord-Oostelijk gedeelte van het Ombiliën-kolenveld door spoorwegen met een der groote rivieren van Oostelijk Centraal-Sumatra, de Siak, de Kampar of de Indragirie-rivier (verklarende zich de heer de Greve voor de Indragirie, de Gouverneur Netscher (blz. 91) voor de Siak), verbonden en deze geheel bevaarbaar gemaakt moeten worden. Aan dat punt en daarbij aan de verbetering van het transportstelsel van geheel Sumatra's Westkust of eigenlijk van Centraal-Sumatra, waarbij hij een spoorwegnet voor de vruchtbare goed bevolkte Padangsche Bovenlanden, en een goed geregelde verbinding van Westelijk met Oostelijk Sumatra gedeeltelijk per spoorweg, gedeeltelijk per stoomvaart voorstaat, wijdt de heer de Greve zijn derde hoofdstuk, wordende het plan en de wijze van uitvoering in het vierde hoofdstuk nader ontwikkeld. Hij treedt daarbij in vele belangwekkende beschouwingen, toont aan hoezeer aan verbeterde communicatiemiddelen behoefte is om dat uitgestrekte, goeddeels nog onbekende gebied tot ontwikkeling te brengen, hoe wij gedrongen worden onzen regtstreekschen invloed zoowel Oostwaarts als Noordwaarts, naar de zijde van het uiteenspattende Atjinesche rijk, meer en meer te doen gevoelen (waarbij het zeer gelukkig zijn zal dat wij ten gevolge van het jongste Sumatra-tractaat met Engeland de handen meer vrij zullen hebben); hij geeft daarbij een geheel spoorwegnet voor de Padangsche Bovenlanden aan, enz. enz.

Dat alles, hoe belangwekkend ook, laten we voor het oogenblik rusten, omdat ons oogmerk thans voornamelijk was de aandacht te vestigen op het 2e. hoofdstuk van dit rapport, waarin de vraag behandeld wordt: op welke wijze een gedeelte van het Ombiliën-kolenveld, naar de tegenwoordige omstandigheden, kan worden ontgonnen. Het komt ons voor dat de heer de Greve te regt mogt zeggen (blz. 24) te hebben aangetoond dat die ontginning zou moeten berusten op den afvoer der kolen naar Padang en den aanleg van een spoorweg van het kolenveld via Solok naar genoemde havenplaats. Hij gaat daarbij, teregt onzes inziens, van de onderstelling uit, dat die ontginning en spoorweg-aanleg niet door den Staat, maar door eene maatschappij zou worden ondernomen. Deze zou volgens hem noodig hebben een kapitaal van f 700,000 voor de kolenontginning, f 4,000.000 voor den spoorweg, f 1,000.000 voor transport-stoomschepen (om de kolen naar andere markten dan Padang te brengen), kolenloodsen en landhoofden enz., te zamen f 5,700.000. Voorzeker geen groot kapitaal voor een zaak van zoo uitnemend gewigt, die zoo enorm veel voor de ontwikkeling en bloei van Sumatra's Westkust kan bijdragen, en die zoo ruime winsten aan de ondernemers belooft. De heer de Greve toch neemt tot grondslag zijner berekeningen eene opbrengst en een debiet van 100,000 ton kolen's jaars alleen uit Soengei-doerian, hoewel hij meent dat gemakkelijk en opbrengst en debiet veel grooter zou kunnen zijn. Maar reeds bij een opbrengst van 100,000 ton, waarvan 15,000 te Padang en 85,000 ton op andere markten verkocht zouden worden, ware gemakkelijk 9 pCt. van het aanlegkapitaal te behalen, zonder andere bronnen van winst en aanmerking te nemen.

Voor de ontginning van het gedeelte Soengei-Doerian van het Ombiliën-kolenveld en den aanleg van den aan die ontginning noodzakelijk te verbinden spoorweg naar Padang en verder vereischte inrigtingen wordt, gelijk we zeiden, een kapitaal van f 5.700.000 berekend; voor de ontginning der beide gedeelten van dat kolenveld en het in verband daarmede tot stand brengen van een volledig transportstelsel op centraal Sumatra, met inbegrip van een spoorwegnet door de Padangsche Bovenlanden, van eene kabelsleepvaart op de Koeantan—Indragirie-rivier enz., wordt door den heer Greve (blz. 56) in 't geheel een som van f 15.985,000, zegge f 16.000,000 noodig geacht. In zijn slot-hoofdstuk dringt hij er, teregt onzes inziens, op aan dat het plan, zoo mogelijk, door particuliere krachten worde ten uitvoer gebragt, en dat de

Staat, die bij die ten uitvoerlegging in de eerste plaats, ook geldelijk zal worden gebaat, het aan eene op te rigten particuliere maatschappij mogelijk make de vereischte gelden bijeen te brengen door eene rentegarantie van 5 pCt. (blz. 57). Het laatste komt ook ons wenschelijk voor, althans wat betreft de gelden vereischt voor den spoorweg-aanleg, zijnde die op zich zelve een zaak van publiek nut, hoewel ook een hoofdvereischte om de in 't binnenland aanwezige kolenvelden in exploitatie te kunnen brengen. Voor de gelden voor die exploitatie op zich zelve be noodigd, als een zaak van meer zuiver industrieelen aard, ware welligt zoodanige rentegarantie minder noodig. Minder practisch, in het overigens evenzeer van groote kunde als van juiststen practischen blik getuigende rapport van den heer de Greve, vinden wij zijn voorslag om, *thans reeds* de ten uitvoerlegging van zijn geheel plan aan ééne enkele maatschappij op te dragen, welke het vereischte kapitaal van f 16.000.000 bijeen zou moeten brengen, waarvoor het Rijk eene rentegarantie van 5 pCt., dus van f 800.000 's jaars zou moeten toezeggen. We erkennen het gewigt zijner woorden: „Van groot belang is het, dat ééne enkele maatschappij het geheele plan ten uitvoer brenge; het ontwerp toch bestaat uit een reeks verschillende zaken, die in het naauwst verband met elkander staan, en waarvan de eene berust op de andere; zij zijn allen onderdeelen van een harmonisch geheel. Om dat verband niet te verbreken, is het noodig dat dezelfde eenheid, die op den voorgrond trad bij het ontwerpen, ook behouden blijve bij de uitvoering. Slechts wanneer het geheel met één vaste hand geregeld en bestuurd wordt, zal men er al de vruchten van kunnen plukken, die men er van verwachten mag.” We begrijpen dat de man die met ijver en belangstelling een naar zijne gemoedelijke overtuiging deugdelijk plan voor het tot stand brengen eener goede communicatie, door spoorwegen en stoomvaart tusschen westelijk en oostelijk Sumatra ontworpen heeft, die zich door plaatselijk onderzoek heeft kunnen overtuigen en van de noodzakelijkheid aan zoodanige communicatie om de rijke natuurschatten van dat even vruchtbare als schoone land tot gemeen goed van allen te maken, en van de wenschelijkheid, zoowel uit een politiek als uit een economisch oogpunt, om door verbeterde communicatiemiddelen dat land spoedig in de gelegenheid te stellen tot ontwikkeling te komen, — hoogst gaarne zou zien dat ten spoedigste aan dat plan in zijn geheel een begin van uitvoering werd gegeven. Ware het doenlijk, we zouden er ons zeer

in verheugen, dat zijn plan, al dan niet gewijzigd, binnen een jaar tijd kon zijn ten uitvoer gelegd, overtuigd als we zijn zoowel van de grootsche toekomst, welke het rijke, maar nog zoo weinig geëxploiteerde Sumatra, dat een tweede Java moet worden, tegemoet gaat, als van de volstrekte noodzakelijkheid om de vruchtbare metaalhoudende gronden in het binnenland door goede communicatiewegen met uitvoerhavens in verbinding te brengen, wil die ontwikkeling en exploitatie van het binnenland mogelijk zijn. Maar, daargelaten nog dat de heer de Greve zelf erkent, dat zijn plan nog verder onderzoek en wellicht wijziging zal eischen (blz. 56 en elders), daargelaten dat reeds, gelijk we zagen, de tegenwoordige Gouverneur der Westkust, die in zijne vroegere betrekking van resident van Riouw, tengevolge zijner bemoeiingen met de Siaksche aangelegenheden, gelegenheid had met de Oostkust van centraal Sumatra goed bekend te worden, in een belangrijk punt van hem verschilt en niet de Indragirie, maar de prachtige Siak-rivier als afvoerweg voor dat gedeelte van Sumatra aanbeveelt, zoo komt 't ons voor dat de Hr. de Greve, door te veel op ééns te willen doen verrigten, het qui trop embrasse mal étreint uit het oog verloor. Een kapitaal van 16 millioen, gesteld al dat het plan de Greve, al dan niet gewijzigd, daarvoor zij uit te voeren, is, bij het bestaande wantrouwen in Indische ondernemingen, vermoedelijk nog niet zoo heel ligt, althans niet in Nederland, met welks geld in de eerste plaats we toch zoo gaarne dergelijke ondernemingen zagen tot stand komen, bijeen te brengen, zelfs niet met eene rente-garantie van den Staat van 5 pCt. Van de Staten-Generaal zal ook natuurlijk eer de rente-garantie over een kapitaal van f 5,700.000, benoodigd voor de uitvoering van het eerste gedeelte van het plan, dan reeds dadelijk die vereischt voor het kapitaal verlangd voor de uitvoering van het geheele plan, worden verkregen. Op de op ondervinding berustende verzekering van den hr. de Greve en van anderen (waaronder, blijkens later te vermelden stukken, de heer van Diest, laatstelijk hoofdingenieur van het mijnwezen in N.-I., de hr. Verkerk Pistorius, eenige jaren ambtenaar in de Padangsche Bovenlanden (*), de Generaal van Swieten, oud-Gouverneur der Westkust), nemen we gaarne aan, dat er gegronde vooruitzigten bestaan, dat de nijvere, op

(*) Bekend als schrijver der te regt onlangs in de Gids door Prof. Veth zeer geprezen *Studiën over de inlandsche huishouding in de Padangsche Bovenlanden*. (Bommel 1871).

goed loon beluste Maleijer der Padangsche Bovenlanden blijken zal een even goed spoorwegaarbeider als mijnwerker te zijn. Maar de ondervinding zal toch nog uitspraak moeten doen of inderdaad, op den duur op zoovele honderden vrijwillige arbeiders voor zoo geregelde en zwaren arbeid als bij mijnontginning en spoorwegaanleg op groote schaal vereischt worden, gerekend zal kunnen worden. Ook is het onzeker, de ondervinding in andere opzichten opgedaan leert het, of het vermoedelijk niet onaanzienlijk technisch personeel, benoodigd voor de oogenblikkelijke uitvoering van het plan de Greve in zijn geheel, spoedig beschikbaar zou zijn, althans zoo men niet aan te hooge eischen toegeven of daarbij te veel vreemdelingen in dienst zou willen nemen, iets wat ons minder gewenscht zou voorkomen. Daarbij komt nog, dat latere terreinopnemingen of andere omstandigheden het mogelijk wenschelijker zullen doen achten den afvoer van kolen van het noordoostelijk gedeelte van het Ombiliën-kolenveld (Boeloe-rottan), wanneer de tijd gekomen zal zijn om ook dit in exploitatie te brengen, mede westwaarts naar Padang en niet naar oostelijk Sumatra te doen plaats hebben.

Om deze onderscheidene redenen zouden wij er de voorkeur aan geven, dat aanvankelijk, maar dan ook ten allerspoedigste, slechts uitvoering wierd gegeven aan het eerste gedeelte van het plan de Greve, namelijk het bijeenbrengen der vereischte gelden voor de ontginning van het gedeelte Soengei-Doerian van het Ombiliën-kolenveld en voor den aanleg van een spoorweg van Padang naar die kolenontginning. Wat de heer de Greve verder in zijn inderdaad hoogst belangrijk rapport voorstelt ten aanzien van een spoorwegnet door de Padangsche Bovenlanden, van de verbinding van Westelijk met Oostelijk Sumatra, enz. zou dan tot grondslag kunnen strekken van verder te dien aanzien in te stellen onderzoekingen. Leiden die tot uitkomsten, waarop door de regering met gerustheid beslissingen genomen en voorstellen aan de Staten-Generaal gedaan kunnen worden, heeft de ondervinding bij de ontginning der concessie Soengei-Doerian en bij den aanleg van den spoorweg van Padang naar die kolenontginning uitspraak gedaan ten opzichte der punten waaromtrent voor het tegenwoordige nog genoegzame ondervinding ontbreekt, dan zal 't de tijd zijn, binnen weinige jaren naar we hopen, tot de verdere uitvoering van het voor de verdere ontwikkeling van Sumatra zoo veel belovende, al dan niet gewijzigde plan de Greve over te gaan. Binnen zeer weinige jaren. De kwestie op welke wijze door een

verbeterd communicatiestelsel tot de ontwikkeling van centraal-Sumatra bijgedragen en hoe westelijk met oostelijk Sumatra verbonden zal worden, mag toch niet meer van de baan alvorens daaromtrent op goede gronden eene beslissing kunne worden genomen. Het rapport-de Greve mag niet, als de vruchten van zoo vele belangrijke onderzoekingen, in de doos worden gedaan. Er moet op worden voortgebouwd, opdat spoedig, op grond van voortgezet onderzoek en van de uitspraken der ondervinding, ten aanzien van het plan in zijn geheel een beslissing kunne worden genomen, welke onzes inziens op dit oogenblik nog praematuur zou zijn.

Dat anderen er evenzoo over oordeelen, althans voor het tegenwoordige slechts de ontginning van de concessie Soengeidoerian en den aanleg van den spoorweg van Padang via Solok naar die kolenontginning voor uitvoering rijp achten, ten minste zich voorsbands daartoe wenschen te beperken, blijkt uit het tweede aan het hoofd dezes genoemde, niet in den boekhandel verkrijgbare stuk en uit de overige stukken van den aanvrager dier concessie uitgegaan, welke mij zijn ter hand gesteld met vergunning er voor dit artikel gebruik van te maken.

Op 16 October 1871 toch is door den heer P. H. van Diest, laatstelijk hoofdingenieur, chef van het mijnwezen in Ned.-Indie, thans tot herstel van gezondheid met verlof hier te lande, bij de Regering eene aanvraag ingediend voor de concessie tot ontginning der Ombiliën-kolenvelden. Tevens werd betoogd dat kolenontginning en spoorweg-aanleg op Sumatra onafscheidelijk en afhankelijk van elkander zijn. „Zonder kolenontginning op ruime schaal, zeide de heer van Diest, is aan spoorweg-aanleg vooreerst niet te denken; zonder afvoer per spoorweg is kolenontginning aldaar evenzeer ondenkbaar.” Hij deed daarom tevens het verzoek, dat de regering eene rentegarantie van 5 pCt. zou geven voor het voor den spoorweg-aanleg noodig geacht kapitaal, dat in maximum op f 7.000.000 werd begroot. Onder de door den heer van Diest bij zijne concessie-aanvraag en tot toelichting daarvan overgelegde stukken, behoort een door hem op 16 Augustus 1871 onderteekende brochure, getiteld: „De kolenrijkdom der Padangsche Bovenlanden en de mogelijkheid van voordeelige ontginning.” Toen hij dat stuk onderteekende had, blijkt een noot op blz. 5 en blijkens de nota van toelichting tot zijne concessie-aanvraag, het rapport van den heer de Greve nog niet het licht gezien. Evenwel is, gelijk dan ook in de nota van toelichting van 16 Oct. jl. eenigzins wordt erkend, de brochure van den heer van Diest

kennelijk in de meeste opzigten niet veel anders dan een extract uit het rapport van den heer de Greve wat de ontginning der concessie Soengei-Doerian en den aanleg van den daarvoor noodzakelijken spoorweg betreft; zij berust althans geheel op dezelfde gegevens, slechts vermeerderd met hetgeen nader ter zake bekend werd of door den heer van Diest tot adstructie van zijn betoog kon worden bijgevoegd. Zeer natuurlijk; want al had het eindrapport van den heer de Greve van 15 Juli 1870 niet het licht gezien toen de heer van Diest Indie met verlof verliet, als chef van het mijnwezen in N.-I. heeft hij natuurlijk inzage gehad van dat rapport van den onder hem ressorterenden ingenieur de Greve, waaruit hij de gegevens en cijfers voor zijne memorie kon putten. Haasten we ons er bij te voegen dat, al had wellicht nog meer uitdrukkelijk in die memorie kunnen zijn gezegd dat — wat voor de lezers van beide stukken volkomen duidelijk is — de cijfers en gegevens in de memorie van Diest, waarin slechts omtrent enkele punten tot andere conclusien wordt gekomen, bijna alle uit het rapport de Greve zijn geput, de heer van Diest bij herhaling op de verdiensten van den heer de Greve wijst, aan hem de ontdekking van het Ombiliën-kolenveld dank wijt (blz. 6), terwijl ook (blz. 19) wordt erkend dat het tracé van den over Solok aan te leggen spoorweg aan de opmetingen der mijn-ingenieurs te danken is.

Na hetgeen reeds uit het rapport de Greve werd medege-deeld komt het onnoodig voor bij de memorie van Diest verder lang stil te staan. Alleen zij nog gewezen op enkele der punten van verschil tusschen memorie en rapport en aangeteekend dat beiden de door hen opgemaakte begrootingen van kosten staven door onder de bijlagen voorkomende uitgewerkte kostenramingen. De heer de Greve berekent de kosten van aanleg van den spoorweg van Padang naar Soengei-Doerian op f 4.000.000 of f 37.500 per kilometer. De heer van Diest berekent daarvoor (blz. 26) f 6.475.000, of f 7.000.000 als maximum of f 57.000 à f 57.500 per kilometer, (*) zeker nog al een aanmerkelijk verschil. De

(*) Men lette daarbij op zijne noot op blz. 24, waar, in plaats van 't systeem-Fell, voor bergachtig terrein in Indie de wielen van Thomson's roadsteamer, met breede caoutchouc-banden, worden aanbevolen. Aan de aanneming van 't eene of 't andere systeem zouden echter natuurlijk nauwkeurige onderzoeken behooren vooraf te gaan. Komt de door de reizigers over den Mont-Cenis zoo teregt bewonderde Fell-spoorweg voor Indie wel wat zamengesteld en gevaarlijk voor, vooral

heer de Greve berekent de productie-kosten der steenkolen op f 5 per ton; de heer van Diest op f 3.75 (blz. 45). De heer de Greve begroot het kapitaal benoodigd voor het in ontginning brengen der mijn Soengei-Doerian op f 700.000, de heer van Diest (blz. 51) op f 850.000, waarbij hij nog een som van f 150.000 voegt, „welke beschikbaar moet zijn voor de exploitatie der mijn gedurende b.v. een half jaar tijd, omdat de kolen welke geproduceerd worden niet aan de mijn zijn te verkoopen.” De heer de Greve berekent een winst van 9 pCt. 'sjaars op het kapitaal van f 5.700.000, benoodigd voor den aanleg van den spoorweg en andere met de kolenontginning in verband staande werken en voor die ontginning zelve. De heer van Diest maakt teregt meer afscheiding tusschen het kapitaal vereischt voor den spoorweg en het millioen benoodigd voor de kolenontginning op zich zelve. Voor dit laatste berekent hij bij verkoop van $\frac{1}{4}$ der jaarlijks te produceren 100.000 ton kolen à f 16 per ton te Padang en van $\frac{3}{4}$ à f 18.50 per ton te Batavia en te Poelo-Pinang, ruim 21 pCt. winst, welke met 10 pCt. kan klimmen voor elken gulden, welken de steenkolen kunnen opbrengen boven de gestelde prijzen van f 16 à f 18.50. De heer de Greve verlangt gouvernementsgarantie van 5 pCt. rente over het geheele door hem noodig geachte kapitaal; de heer van Diest alleen over het voor den spoorweg-aanleg noodig geachte kapitaal. Hij betoogt dat daarbij die garantie aan het gouvernement eigenlijk zeer weinig, mogelijk niets zou kosten door de aanmerkelijke directe en indirecte voordeelen, welke het uit dien spoorweg-aanleg trekken zou, de 3000 ton kolen welke het, wegens de in Indie gewone cijns bij mijnontginningen van 3 pCt., uit de kolenontginning verkrijgen zou, het aanmerkelijk vervoer dat terstond op den spoorweg te wachten is, enz.

Op blz. 56 zijner brochure berekent hij, zich grondende op door de regering zelve openbaar gemaakte cijfers, dat het gouvernement uit de ontginning van het Ombiliën-kolenveld en het tot stand komen van een spoorweg van daar tot Padang terstond een direct voordeel van f 200.000 'sjaars, voornamelijk uit verminderde transportkosten voortspruitende, zou genieten. De exploitatiekosten van den spoorweg op 50 pCt. van de bruto-opbrengst

zoolang men onder de inlanders nog geen voldoende geoefend technisch personeel zal hebben, omtrent den roadsteamer, dien ik in den vorigen zomer te Edinburgh zag werken, werd vernomen dat het succes vrij mager was.

stellende, zoo acht hij (blz. 51) een bruto-opbrengst van *f* 660.000 's jaars of ongeveer *f* 20 per kilometer daags voldoende om den spoorweg rentegevend te doen zijn. Voor koffij-afvoer, af- en opvoer van andere producten en handelswaren en personenvervoer wordt een inkomst van *f* 112.000 geraamd. De afvoer van 100.000 ton kolen à *f* 5.25 per ton, zou *f* 525.000 opbrengen. Het kolenvervoer of dat van andere goederen of wel dat van personen zal dus slechts zeer weinig behoeven toe te nemen om den spoorweg reeds terstond rentegevend te doen zijn. De rentegarantie, vereischt om het voor den spoorweg-aanleg gevorderde kapitaal bijeen te doen brengen, althans zonder dat men zich daarbij aan te bezwarende voorwaarden onderwerpt, zal dus hoogstwaarschijnlijk voor het gouvernement slechts zeer geringe, zoo eenige uitgaven tengevolge hebben. Die uitgaven zouden, onzes inziens, in elk geval volkomen gerechtvaardigd zijn door de groote, in de eerste plaats voor het gouvernement belangrijke voordeelen, welke van bedoelden spoorweg-aanleg voor de ontwikkeling en den bloei van Sumatra het gevolg zal zijn.

Bij de kostenberekening zoowel voor den spoorwegaanleg als voor de kolenontginning zal het voorzigtiger zijn de hoogere cijfers van den heer van Diest dan de lagere van den heer de Greve tot grondslag te nemen. Vooreerst omdat het, wordt tot de onderneming besloten, de eerste maal zal zijn dat dergelijke groote zaken op Sumatra zullen worden tot stand gebracht en het ten einde latere teleurstellingen en bezwaren (*) te voorkomen, gewenscht is de kosten eer te hoog dan te laag te ramen. Ten tweede, wat meer speciaal den spoorweg-aanleg betreft, omdat al is de heer van Diest even weinig spoorweg-ingenieur als de heer de Greve, de eerste, tengevolge van zijn aanwezigheid in Europa, de gegevens en becijferingen van den heer de Greve en zijne eigene heeft kunnen bespreken met deskundigen in aanleg van spoorwegen, ook in berglanden, ond. and. ook met Engelsche ingenieurs, waarbij gebleken is dat eene raming van *f* 4 miljoen voor een spoorweg van ruim 100 kilometers lengte, gedeeltelijk door zeer moeilijk terrein, bepaald veel te laag moet zijn.

Goed gezien in de memorie van Diest achten wij 't vooral, dat afscheiding worde gemaakt tusschen den spoorwegaanleg en de kolenontginning en dat de bedoeling is alleen rentegarantie te vragen voor het kapitaal benoodigd voor den spoorweg-aanleg.

(*) Men denke aan die door de Indische Spoorwegmaatschappij ondervonden.

Moet het al wenschelijk worden geacht beiden, kolenontginning en spoorweg-aanleg, om het onafscheidelijk verband daartusschen bestaande, aan één maatschappij te gunnen, zij moeten als op zich zelf staande gedeelten van een groot geheel worden beschouwd en beheerd. De kolenontginning is eene geheel industriële zaak. Wordt deze, gelijk we zeer wenschelijk achten, door eene particuliere maatschappij, en niet als op Borneo door de Regeering ondernomen, die maatschappij behoort daartoe zelve de noodige gelden bijeen te brengen; van een verzoek tot rentegarantie voor het daarvoor noodig geachte kapitaal behoort geen sprake te zijn; die garantie zou ook, teregt, niet ligt door de Regering worden aangevraagd of door de Staten-Generaal bewilligd. Geheel anders is het met den spoorweg-aanleg. Is de bedoelde spoorweg een hoofdvereischte om de kolenontginning mogelijk te maken, hij is tevens een werk van groot algemeen nut, waarmede het Gouvernement in de eerste plaats zijn voordeel zal doen, omdat de Gouvernemensstaak daardoor zeer zal worden verligt, de afvoer der Gouvernemensproducten enorm gemakkelijker en goedkooper gemaakt, de ontwikkeling van het rijke binnenland van Sumatra en zijn verbinding met de hoofdplaats van Sumatra's westkust, en daardoor met de zee, zeer zal worden bevorderd. Eene rentegarantie door den Staat van het voor dien spoorwegaanleg vereischt kapitaal is dus zeer gemakkelijk te verdedigen. Zij zou het vooral in casu zijn daar, gelijk de heer van Diest (blz. 56) aantoonst, het gouvernement, behalve de te behalen groote indirecte voordeelen uit de ontginning van het Ombiliën-kolenveld en het tot stand komen van een spoorweg van daar tot Padang, een direct jaarlijksch voordeel van f 200,000 zou hebben, zoodat de Staat in het ongunstigst geval voor rentegarantie altijd slechts een betrekkelijk zeer gering bedrag zou hebben uit te keeren.

Van harte hopen we dan ook dat de pogingen welke worden aangewend om de concessie voor de ontginning van het Ombiliën-kolenveld en voor den aanleg van den spoorweg van daar tot Padang te verkrijgen en om de daarvoor vereischte kapitalen bijeen te brengen, spoedig met gunstigen uitslag mogen worden bekroond. Voor de ontwikkeling van het heerlijke, rijke Sumatra zal daarmede een zeer belangrijke stap worden gedaan. En aan den kundigen mijn-ingenieur de Greve zal de eer toekomen daartoe door zijne ontdekkingen en opnemingen op Sumatra en door zijn zoo uitnemend belangrijk rapport den weg te hebben aangewezen.

Aan hen, die zich voorloopig bereid hebben verklaard de voor de ontginning van het Ombiliën-kolenveld en voor den aanleg van den spoorweg van Padang daarheen vereischte gelden bijeen te brengen, worden achtereenvolgens, door hen die de leiding der zaak op zich namen, stukken uitgereikt, zoowel naar aanleiding van nader uit Indie ontvangen berigten, telkens, op grond van steeds voortgezette onderzoekingen, strekkende tot bevestiging der goede verwachtingen welke van de ontginning van het Ombiliën-kolenveld worden gekoesterd, als naar aanleiding van alhier ingewonnen inlichtingen, welke tot bevestiging van de in de brochure van den heer van Diest opgewekte verwachtingen omtrent de mogelijkheid van het op de voorgestelde wijze tot stand brengen en welslagen der zaak in 't geheel kunnen strekken. Op het in enkele van die stukken voorkomende, wenschen we nog even te wijzen. Dit geschiedt niet om speciaal *deze* zaak bij het publiek aan te bevelen. Zij behoeft zoodanige aanbeveling niet, want — gelukkig bewijs voorwaar dat nog niet alle ondernemingsgeest bij onze kapitalisten is uitgedoofd, en dat er nog menschen genoeg zijn bereid, om, ook na de ondervonden teleurstellingen en bezwaren en niettegenstaande het wantrouwen over 't geheel in Indische ondernemingen bestaande, toch nog gelden in mijnontginningen en spoorwegondernemingen in Indie te plaatsen — de voor de kolenontginning en tevens die voor den spoorwegaanleg vereischte gelden, de laatste mits de regering rentegarantie verleene, *zijn* toegezegd Met het plan voor een en ander behoeft dus niet ter beurze te worden gekomen. Maar behalve in de Ombiliënvallei zijn nog op onderscheiden plaatsen op Sumatra (om van Borneo niet te spreken) steenkolenbeddingen van goede hoedanigheid gevonden. De heer van Diest noemt eenige daarvan op blz. 17 zijner brochure. Hij wijst op de kolenlagen nabij den heuvel Soenoer ten oosten van Benkoelen, op een afstand van 62 kilometer van de Poeloebaai, waarvan 36 kilom., bij bevaarmaking van de rivier, te water afgelegd kunnen worden; op de kolenlagen te Doessonbaroe, mede in de nabijheid van Benkoelen; op die langs de prachtige baai van Tapanoei bij Siboga en op onderscheidene vindplaatsen van bruinkolen in oostelijk Sumatra. Anderen vinden zich welligt opgewekt van de ontginning dier kolenvelden hun werk te maken. De inlichtingen ten behoeve van de voorgenomen ontginning van het Ombiliën-kolenveld ingewonnen, kunnen hun daarbij te stade komen, en niet minder de ondervinding welke wij van harte hopen dat

binnen zeer weinig tijd bij die ontginning en den daarvoor vereischte spoorwegaanleg zal kunnen worden opgedaan.

Eene eerste vraag voor het aanvangen van dergelijke groote werken, vooral in tropische landen, steeds te doen, is: bestaat er redelijke kans dat steeds over een genoegzaam aantal arbeiders, in casu zoowel voor de mijnontginning als voor den spoorwegaanleg, zal kunnen worden beschikt? Tén betooge dat daarvoor geen vrees behoeft te worden gekoesterd, heeft de concessie-aanvrager, onder het opschrift: „Werkkrachten in de Padangsche Bovenlanden”, doen afdrukken wat daaromtrent wordt gezegd door den heer de Greve op blz. 20 van zijn rapport, waarop wij reeds hierboven wezen; door den heer Verkerk Pistorius op blz. 125 en 126 zijner „Studien over de inlandsche huishouding in de Padangsche Bovenlanden,” die onderscheidene voorbeelden aanhaalt dat honderden vrije arbeiders voor een loon van 30 à 35 cents daags voor zware werken zonder de minste moeite te krijgen waren, en dat in die Bovenlanden een klasse van proletariërs bestaat die op Java in de meeste streken wordt gemist; door den Generaal van Swieten, die op grond zijner veeljarige ondervinding als Gouverneur van Sumatra's Westkust, de beweringen der heeren de Greve en Pistorius in dit opzigt volkomen bevestigt, en er op wijst dat de krachtig gebouwde, hebzuchtige Maleijer, veelal reeds aan mijn-arbeid gewoon, gaarne door arbeid geld verdient, ook omdat hij tengevolge van het op Sumatra heerschende regt van erfopvolging, volgens hetwelk de vrouw erfgenaam is, in den regel niets bezit dan hetgeen zijn vrouw hem wil afstaan, en hij dus gaarne zelf iets verdient.

Eene andere, voor de aandeelhouders in steenkolen-ontginningen in N.-I. gewigtige vraag is: of de door den heer van Diest berekende verkoopprijs van f 16 in de afvoerhaven en van f 18,50 in andere Indische havens, beiden als minimum-prijzen, waarop zijne voorspiegeling van zeer voordeelige ontginning van het Ombiliën-kolenveld gegrond is, en welke voor digter aan zee gelegen ontginningen nog minder zullen kunnen zijn — niet te hoog is? De heer van Diest wendde zich daarom tot den heer Poolman, Directeur der N. I. Stoomvaartmaatschappij en Voorzitter van den Raad van beheer van de N. I. Spoorwegmaatschappij, en tot den heer Daum, gewezen gevolmagtigde van de firma W. Cores de Vries, contractant met het gouvernement voor de exploitatie der stoomvaart in N. I. gedurende de jaren 1850—1865, — beiden mannen van veeljarige ondervinding in dit opzigt — met de

vraag, op welke gemiddelde verkoopwaarde men zou kunnen rekenen van de steenkolen voortkomende uit ontginningen in Indie, en van bewezen even goede hoedanigheid voor stoomgebruik als de Engelsche steenkolen, en die, een groot voordeel voor de verbruikers, ten allen tijde in voldoende hoeveelheid voorhanden zouden zijn? Beider antwoord is afgedrukt in een stuk dat tot opschrift heeft: „Kolenprijzen in N. I.” De heer Poolman antwoordt: „De Stoomvaartmaatschappij verbruikt jaarlijks ruim 40 m. tonnen kolen, uitsluitend uit Engeland aangevoerd tot prijzen, die van *f* 20 tot *f* 24 per ton variëren. De behoefte van de Spoorwegmaatschappij kan gerekend worden op 6000 à 8000 tonnen 'sjaars. Een gedeelte wordt verkregen uit Australië, dat volgens contract *f* 21 te Batavia kost. Het overige wordt van hier verzonden en komt te Samarang te staan op *f* 20 à *f* 21.50 per ton, vrij aan wal.” Hij voegt er bij dat wel eens te Samarang kolen voor *f* 15.50 per ton te krijgen waren geweest, maar dat op een ander tijdstip, bij gebrek aan voorraad, *f* 35 per ton had moeten worden betaald. Volgens den heer Daum waren de gemiddelde prijzen der, voor het grootste gedeelte op bestelling uit Engeland aangevoerde, aan boord der stoomschepen van de firma W. Cores de Vries verbruikte steenkolen in de jaren 1856—1865, bij doorslag over tien jaren, $\pm$ *f* 22.28. Waren al zeer enkele malen, bij groote overvoering der markt en bij gebrek aan koopers, gelijk, wel eens o. a. in 1871 het geval was, Engelsche steenkolen te Batavia voor *f* 14, *f* 15 à *f* 16 per ton verkrijgbaar — omdat die op avontuur als ballast aangevoerde kolen verkocht *moesten* worden door schepen welke producten *moesten* laden, — op het bekomen van kolen tegen die lage prijzen in eenige aanmerkelijke hoeveelheid is nimmer rekening te maken; groote verbruikers van steenkolen zullen dan ook gaarne, volgens hem, eene overeenkomst aangaan om voor eenige jaren de goed bevonden Ombiliën-steenkolen te ontvangen tegen *f* 18,50 per ton. „Eene dergelijke overeenkomst, zegt de heer Daum, zou ik van een groot belang en zeer voordeelig achten voor de verbruikers van belangrijke hoeveelheden steenkolen, omdat: P^o. men alsdan niet meer afhankelijk is van de afwisselende prijzen der kolen in Engeland, waar een doorgaande neiging tot meerdere duurte bestaat, enz.; So. het dépôt van de geproduceerde kolen (Padang) slechts drie à vier dagen stoomens verwijderd is van de plaats van groot verbruik (Batavia) en daardoor de verbruikers van kolen veel meer verzekerd zijn van geregelde, elkander spoediger opvolgende en snellere aan-

voeren dan wanneer die van Eurôpa moeten plaats hebben; To. de voorraad die onder de tegenwoordige wijze van voorziening in de behoefte zeer groot moet wezen, zal belangrijk minder behoeven te zijn, en zal zulks eene belangrijke rentebesparing veroorzaken." De heer Daum geeft dan ook de verklaring, dat, wanneer hij nog aan het hoofd stond der stoompakketvaart in N.-I., hij niet zou aarzelen „om voor eenige jaren eene overeenkomst aan te gaan voor den koop van de benoodigde hoeveelheid steenkolen tegen den genoemden prijs van f 18,50 de ton van 1000 kilogram, te ontvangen te Batavia."

Wordt daarbij nu nog in aanmerking genomen: dat het steenkolenverbruik in alle landen toeneemt; dat de werkstakingen onder de Belgische mijnarbeiders en die waarmede men in Engeland wordt bedreigd, ligt eene verhooging der Europeesche steenkolenprijzen tengevolge kunnen hebben; dat tengevolge van de openstelling van het Suez-kanaal de zeilvaart meer en meer door de stoomvaart wordt vervangen; dat ook op Java, vooral voor de suikerbereiding, het verbruik van steenkolen toenemend is en sterk zal toenemen bij het gereed komen van elk gedeelte van het voorgenomen spoorwegnet; dan voorzeker schijnt die prijs van f 18.50 niet te hoog en tevens de zekerheid te bestaan dat tegen minstens dien prijs steeds een zeer aanmerkelijke hoeveelheid Ombiliën-kolen grif koopers zal vinden. Daarbij zal het voor de Indische verbruikers een zeer hoog te waarden voordeel zijn dat de vindplaatsen der kolen voortaan in hunne onmiddellijke nabijheid en zij dus niet meer afhankelijk zullen zijn van de onregelmatige aanvoeren uit Europa, met de daarvan onafscheidelijke groote variatiën in de prijzen.

In de derde plaats is een stuk overgelegd, blijkens hetwelk, 1o. de Ingenieur der mijnen, Directeur der Domaniale steenkolenmijnen te Kerkrade in Limburg, de heer C. van der Elst, een man van veeljarige ondervinding als ontginner van steenkolenmijnen, de verklaring aflegt dat hij zich gaarne vereenigt met de door den heer van Diest opgemaakte raming van kosten der kolenontginning in de Ombiliën-vallei; 2o. de heeren Bateman en Co. te Londen, volgens overgelegde verklaringen zeer gunstig en als zeer soliede bekende aannemers voor den aanleg van spoorwegen, bereid zijn den spoorweg van Padang naar het Ombiliën-kolenveld voor de door den heer van Diest geraamde som van f 7.000.000 te leggen, mits het gouvernement over die som eene rentegarantie verleene van 5 pCt. 's jaars en hun een jaar tijd worde verleend

ten einde zich, door plaatselijk onderzoek te vergewissen of de spoorweg inderdaad voor niet meer dan f 7.000.000 kunne worden gelegd.

Deze stukken dienen dus tot nadere adstructie van het o. a. in de nota van toelichting tot de concessie-aanvraag vooropgezette aangaande de zeer gunstige verwachtingen welke van de ontginning van het Ombiliën-kolenveld en van de exploitatie van den spoorweg van Padang naar de Ombiliën-vallei mogen worden gekoesterd.

Het rekest betreffende de concessie-aanvraag is tweeledig. Het omvat, uithoofde van het boven aangetoond onafscheidelijk verband tusschen kolen-ontginning en spoorweg-aanleg, zoowel het verzoek tot het verleenen der concessie tot kolen-ontginning als dat betreffende de rentegarantie van het voor dien spoorweg-aanleg benoodigd kapitaal. Kon omtrent de kolen-ontginning op zich zelve worden beslist, de zaak kon zeer spoedig haar beslag krijgen. Die beslissing zou, krachtens de in N.-I. op het stuk der mijn-ontginningen geldelijke bepalingen, aan den Gouverneur-Generaal alleen staan. Daarvoor zou niet veel tijd worden vereischt. De Indische regering weet volmaakt welke zaak het geldt. Als regel is aangenomen dat mijn-ontginningen in Indie aan den partikulieren ondernemingsgeest worden overgelaten. De cijns van elke mijn-ontginning aan het gouvernement op te brengen, is ook bij de bestaande bepalingen geregeld. Deze regelen ook het verder voor zulke zaken noodige. De regering zou dus geen langen tijd behoeven om omtrent de concessie-aanvraag te beslissen. Met de vragen of de voorspiegelingen omtrent het voordeel der ontginning, de mogelijkheid om steeds over voldoende werkkrachten te kunnen beschikken, enz. — punten welke een nader officieel, langdurig onderzoek zouden vereischen, — heeft de regering zich niet in te laten. Worden daaromtrent later teleurstellingen ondervonden, deze zijn voor risico der ondernemers.

Met de kwestie der rentegarantie echter is het anders. Het zou zeer te begrijpen zijn dat de Minister van Koloniën aarzelt met een wetsvoorstel betreffende die rentegarantie voor de Kamers te komen, alvorens een nader plaatselijk deskundig onderzoek zij ingesteld omtrent de vraag: 1^o of de bedoelde spoorweg inderdaad voor ongeveer f 7,000,000 zou zijn te leggen; 2^o of de voorstelling van den concessieaanvrager, dat rentegarantie over dat kapitaal aan den staat hoogst waarschijnlijk slechts zeer weinig, zoo iets, zou kosten, op goede grondslagen schijnt te rusten. Het zou dus te begrijpen zijn dat zoodanig nader officieel, plaatselijk deskun-

dig onderzoek aan de beslissing omtrent de concessie-aanvraag zelve, om het onafscheidelijk verband tusschen spoorwegaanleg en kolenontginning, moest voorafgaan. Doch dan kunnen we slechts hopen dat met dat nader onderzoek de meeste spoed gemaakt zal worden. Men moet toch het ijzer smeden terwijl het heet is. Veler belangstelling in deze zaak is opgewekt. Men zorge ook in het belang van andere ondernemingen van soortgelijken aard in Indie, dat deze niet verkoele. Is het der regering, zoowel hier als ginds, ernst met de herhaaldelijk geuite verzekering dat niets liever zou worden gezien dan dat partikulieren zich aan de ontwikkeling der Buitenbezittingen wjdden, zij doe dan spoedig het noodige om weldra te kunnen geraken tot eene beslissing omtrent de concessie-aanvraag voor de ontginning van het Ombiljën-kolenveld en het daarmee verder in verband staande. Zonder spoorweg geen kolenontginning; geen spoorweg zonder kolenontginning; geen spoorwegaanleg zonder rentegarantie, althans niet dan op hoogst bezwarende voorwaarden. De kolenontginning zou in casu wel de *raison d'être* zijn van den spoorweg. Maar het een is van het ander onafscheidelijk. Wil men spoedig met de kolenontginning, gesteld de concessie daarvoor kon terstond worden verleend, aanvang zien maken, dan moet ten spoedigste omtrent het punt der rentegarantie kunnen worden beslist. Is daarvoor inderdaad, gelijk ook door de heeren Bateman en Co. wordt verlangd, nader deskundig plaatselijk onderzoek nodig over de vraag, of de bedoelde spoorweg inderdaad voor de gestelde som van f 7,000,000 of minder te maken zij, van dat onderzoek worde ten spoedigste werk gemaakt.

Moge dit dus spoedig geschieden en de heer van Diest, wat de concessie-aanvraag tot kolenontginning aangaat, niet, gelijk bijkens het slot zijner nota van toelichting tot het verkrijgen der bedoelde concessie, met andere aanvragers tot ontginning van steenkolen in een ander gedeelte van Sumatra het geval was, worden verwezen naar een voorgenomen herziening der bepalingen op de mijnontginningen. Zoo iets zou van weinig belangstelling in eene zoo belangrijke zaak getuigen. Het zou ook onbillijk zijn, daar toch concessie-aanvragers gerechtigd zijn te verlangen dat hunne aanvragen worden getoetst aan de bestaande bepalingen, en niet aangehouden omdat het voornemen bestaat die bepalingen te herzien, eene herziening die, bij den meestal langen duur van zoo iets, vooral wanneer zoowel de Nederlandsche als de Indische regering er mede moet worden gemoed, mogelijk lang zou kunnen uitblijven.

Mogt dus de met 1 Januari dezes jaars opgetreden Gouverneur-Generaal deze zaak in Indie nog onafgedaan hebben gevonden, dan is het te hopen dat hij daarin-spoedig zal hebben beslist of het noodige verrigt, ten einde den Minister van Koloniën hier te lande in de gelegenheid te stellen ten aanzien der rentegarantie spoedig eene beslissing te nemen of daaromtrent een voordragt aan de Staten-Generaal te doen, omdat eerst daarna wezenlijk handen aan het werk zullen kunnen worden geslagen.

Ten slotte veroorloven we ons eene ernstige bede aan hen, die zich tot nu toe aan het hoofd dezer zaak hebben gesteld en uit welken vermoedelijk, gelijk gewoonlijk, de eerste directeuren en commissarissen zullen worden gekozen. Veler treurige ondervinding hier te lande toont, dat men ook bij ons de slechte gewoonte van andere landen leert volgen, om aan de oprigters en eerste directeuren van zulke ondernemingen enorme tractementen en andere inkomsten toe te leggen, soms ook voor het quasi inbrengen eener concessie, voor welke al bitter weinig is gedaan, zoo groote sommen uit te betalen of voordeelen toe te kennen, dat het den schijn heeft als werd de onderneming tot stand gebracht hoofdzakelijk om, ten koste der ongelukkige aandeelhouders, de oprigters en directeuren vette baantjes en groote geldelijke voordeelen te bezorgen.

Moge de, naar wij hopen, zeer spoedig aanstaande Ombiliën-kolen-Maatschappij zich ook in dit opzigt gunstig van andere meer of min soortgelijke vennootschappen onderscheiden, (alles wat wij tot nu toe van de zaak vernamen, doet ons de hoop koesteren dat dit inderdaad het geval zal zijn), en in de gelegenheid worden gesteld door krachtige, voordeelige mijnontginning en door goed geregeld spoorwegverkeer, aan de ontwikkeling van het heerlijk Sumatra een krachtigen stoot te geven.

Is zij in de Padangsche Bovenlanden met voordeel voor haar zelve en van het algemeen werkzaam, geen twijfel of anderen zullen daarin aanmoediging vinden elders in het zoo uitgestrekte, maar nog zoo weinig ontgonnen Insulinde hetzelfde te beproeven.

Januarij 1872.

J. K. W. QUARLES VAN UFFORD.