

## SPoorWEG-AANLEG OP SUMATRA.

---

*Spoorwegaanleg en mijnontginning ter Sumatra's  
Westkust. Adres van de Kamer van Koophandel  
en Nijverheid te Padang aan Z. E. den  
Gouverneur-Generaal van Nederlandsch Indië.*

Padang. R. EDWARDS VAN MUIJEN. 1883.

Somtijds wordt twijfel geopperd omtrent het recht van bestaan der Kamers van Koophandel en Nijverheid in Nederlandsch-Indië, en de meening geuit, dat ze weinig of geen nut stichten, te zelden zijn saamgesteld uit mannen beziel met ware belangstelling voor de aangelegenheden, welke zoo zeer hunne zorgen vereischen, of wel ze worden beschuldigd van bemoeizucht met, en onnoodige menging in bestuurszaken.

Gelukkig kan men deze twijfelaars wijzen op menig belangrijk rapport of advies, somtijds gevraagd, maar ook wel eens ongevraagd aan het Bestuur ter hand gesteld. Zonder eenigszins te kort te doen aan de werkzaamheid van een der Kamers, zij hier slechts herinnerd aan den belangrijken bundel bescheiden indertijd door de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Batavia in zake den havenaanleg in het licht gegeven, en aan zoo menig advies omtrent concessies, spoorwegaanleg, bankwezen enz., door dat college aan de Regeering verstrekt.

Haar Padangsche zuster deed gewoonlijk op minder de aandacht wekkende wijze van zich hooren; zij arbeidde in stilte en zou het vermoeden hebben doen ontstaan, dat die arbeid weinig intensief was, hadde zij zich niet tegen dit verwijt gevrijwaard door de soms breed opgevatte en zeer de belangstelling verdienende overzichten van den Padangschen handel, gedurende een reeks van jaren als bijlage tot de Koloniale Verslagen gepubliceerd.

Aan deze overzichten, waarvan vaak menige bladzijde aan de verschillende takken van den in- en uitvoerhandel, aan scheepvaart-

beweging, vrachten en wisselkoers gewijld worden, zijn gewoonlijk verscheidene staten betreffende den lijnwaadhandel, den in- en uitvoer, de koffieveilingen en de wisselkoersen gevoegd (\*).

Enkele maanden geleden (Oktober 1883) wendde de Padangsche Kamer zich tot Z. Ex. den Gouverneur-Generaal met een adres, dat onder den boven deze aankondiging vermelden titel door den daar genoemden uitgever is gepubliceerd.

Het vermoeden schijnt gewettigd, dat dit adres hier te lande bijna geheel onbekend is en dat de Kamer verzuimd heeft de noodige publiciteit aan haar arbeid te geven.

De meeningen in dit adres neergelegd, verdienen evenwel in ruimen kring de aandacht te trekken van allen, die door hun maatschappelijke positie of hunne talenten eenigermate kunnen medewerken tot vervulling van de wenschen door de Padangsche Kamer den Opper-Landvoogd kenbaar gemaakt.

Zij behandelde toch een onderwerp, dat nog steeds van actueel belang kan geacht worden en reeds meermalen in dit Tijdschrift, o. a. in de Koloniale Kroniek, werd ter sprake gebracht.

Spoorwegaanleg ter Sumatra's Westkust en ontginning der Ombilienmijnen is het onderwerp, dat de vertegenwoordigers van den Padanschen handel in de 42 bladzijden van hun adres voor den Gouverneur-Generaal bepleiten.

Vergelijking van dit adres met het advies ongeveer acht jaar geleden door de Padangsche Kamer gegeven, wijst al dadelijk op den belangrijken keer in den gedachtengang van den Padanschen handelstand. (†)

Destijds geen belangstelling voor de groote werken, te midden van dien handelsstand en als 't ware onder de oogen der kooplieden, met hen sprekend en overlegend, ontworpen en beredeneerd. Acht jaar geleden ontbrak het voldoende besef, dat de

(\*) De vraag schijnt hier niet misplaatst, wat de reden is, dat het Verslag der Kamer over 1882, als bijlage litt. TTT gevoegd bij het Koloniaal Verslag over 1883, slechts bestaat uit de zeer korte beantwoording van een negental vragen. Wordt haar dit kader voorgeschreven, zoo moet men dezen maatregel betreuren; — werd daarentegen door de Kamer nit eigen aandrang afgeweken van de vroeger gevolgde en boven toegejuichte gewoonte, dan zij hier den aan haar gericht wensch geuit, dat zij spoedig weder tot den vroeger bewandelde weg moge terugkeeren.

(†) Dit adres is niet gepubliceerd; de hoofdinhoud is aan steller dezes nog bij herinnering bekend.

zinspreuk van dit tijdschrift: „*het geldt uw belang*” ook hier ten volle van toepassing is.

Nauwelijks mag ondersteld worden, dat men met den bestaanden toestand tevreden was, al bleek de oorlog aan Sumatra's noordpunt voor sommigen niet onvoordeelig; anderen kenden slechts uit herinnering aan vroegere levensjaren de zegeningen, welke de nieuwere middelen van verkeer allerwege verspreiden. Laatstbedoelden het vaderland verlaten hebbende vóór dat de nederlandsche spoorwegen den mannelijken leeftijd hadden bereikt, wisten zich — zelf op dien leeftijd gekomen — geen rekenschap meer te geven van den invloed van versneld en goedkoop vervoer op handel en voortbrenging.

Slechts enkele inwoners van Padang waren overtuigd van de gewichtige gevolgen, welke spoorwegaanleg ook voor Sumatra's Westkust zou hebben en onder hen zij dankbaar herdacht het toenmalig Hoofd van Gewestelijk Bestuur, die, met volledige kennis van het door hem bestuurd gewest, helder in de toekomst blikte, met welwillendheid en invloed den arbeid der spoorwegopname steunde en nimmer zijn hooggewaardeerde voorlichting onthield.

Thans is de toestand veranderd. Padang's handelstand gevoelde behoefte van deze wijziging van meening te doen blijken. Zijn vertegenwoordigers zijn geheel doordrongen van de verplichting, welke op hen rust, om een lans te breken voor den voortdurenden bloei en de welvaart van de landstreek welke zij thans bewonen.

Hun verblijf moge slechts enkele jaren duren, zij zullen voor een groot deel, na korter of langer tijd plaats maken voor opvolgers, maar ofschoon zij waarschijnlijk niet meer de vruchten zullen plukken, welke de door hen aanbevolen en vurig verbeide besluiten zullen doen rijpen, hebben zij toch niet geaarzeld om in een krachtig en welsprekend betoog de aandacht der Regeering te vestigen op de groote belangen bij spoorwegaanleg en mijnontginning betrokken.

Een kort overzicht van den inhoud van het adres zal hier wel niet misplaatst geacht worden.

De Kamer werpt in enkele bladzijden een terugblik op de geschiedenis van den spoorwegaanleg, helaas een overzicht, dat geen enkel lichtpunt aanwijst, waarbij nog geen werkelijk verkregen uitkomst kan geregistreerd worden. Zij moet zich bepalen

tot een herinnering aan hetgeen over spoorwegaanleg en mijnontginning is gepubliceerd, om daarna de aandacht der Regeering te vestigen op de waarde der Ombilienvelden, op den tegenwoordigen toestand van den afvoer, en op de groote gebreken welke het transportwezen, uit een economisch, politiek en militair oogpunt aankleven.

Deze bezwaren worden niet alleen ondervonden door het Gouvernement en het Europeesch element, maar zijn niet minder nadeelig voor de zeer talrijke inlandsche bevolking.

Niet ten onrechte wijst adressante met nadruk op de groote beteekenis van den kolenschat langs de oevers der Ombilien in den schoot der aarde bedolven, en op de wenschelijkheid, dat met de ontginning niet langer gedraald worde, ten einde voorkomen worde dat buiten den archipel in Oost-Azie verspreide kolenlagen de markt gaan beheerschen tot groot nadeel der Ned. Indische steenkolen. (\*)

Inderdaad wordt vaak niet genoeg rekening gehouden met de groote hoeveelheid kolen, thans reeds in den archipel noodig, en met de hooge prijzen, welke de consumenten somtijds moeten besteden.

Zonder overdrijving kan worden aangenomen, dat, zoodra de thans op Java in aanbouw zijnde en de voor dat eiland nog voor-

---

(\*) Terwijl de Kamer herinnert aan de rapporten van den Miinister-Resident Ferguson omtrent kolenbeddingen in China, zij hier nog gewezen op de uitkomsten van het onderzoek in 1881—1882 door de heeren Fuchs en Saladin, op last der Fransche regeering ingesteld naar de waarde en ontginbaarheid van steenkolen in Tongkin en Annam. Volgens een kort overzicht dier onderzoekingen, in: *The Journal of the Iron and Steel Institute* 1884, p. 799—800 bevatten de kolenbeddingen in het district Hon-Gac (zeer gunstig gelegen op een afstand van ongeveer 10 kilometer der kust) ongeveer 920.000 tons ontginbare kolen boven den zeespiegel, terwijl elke meter dieper gaande 43,500 tons kunnen ontgonnen worden. De kolen in het Ke-Bao-bassin zouden waterhoudender zijn en meer siutels opleveren, dan die uit eerstgenoemd district, maar overigens voor den afvoer in gunstige omstandigheden verkeerden. Te Nong-son (Annam) wordt door een Chineesch ondernemer een anthraciet-mijn ontgonnen, gelegen langs een rivier, welke in het droge jaargetijde niet bevaarbaar is; de ligplaats is vrij ver van de kust verwijderd.

Boven genoemde bron bevat gern bijzonderheden omtrent de physische en chemische eigenschappen der Tongkin-kolen en vermeldt slechts, dat ze hooger staan dan de Australische en Japansche soorten. In 1880 zouden te Singapore, Saigon, Shanghai en Hongkong 500,000 tons kolen gebruikt zijn, grootendeels uit Engeland en Australië aangevoerd. Engelsche kolen kostten meer dan 40 sh., terwijl de Australische kolen te Saigon gelijken prijs bedongen en de Japansche kolen 30 sh. golden.

gestelde staatsspoorwegen gereed zijn, het jaarlijksch steenkolenverbruik in den archipel 200.000 ton zal bedragen. In deze behoefte wordt voor een zeer klein deel, ja voor weinig meer dan  $2\frac{1}{2}$  pCt., door de gouvernementismijn in Zuid-Borneo voorzien; terwijl betrekkelijk weinig gebruik wordt gemaakt van de niet bijzonder goede australische kolen, zoodat men grootendeels afhankelijk is van den aanvoer van engelsche kolen.

Nu kan — juist ten tijde van groote behoeften —, de aanvoer dier kolensoort belet worden. Bovendien zij nog herinnerd, dat de groote wisseling in de kolenprijzen zeer nadeelig is voor den verbruiker, terwijl stabiliteit in die prijzen verwacht kan worden, zoodra in den archipel uitstekende kolen in voldoende hoeveelheid geregeld ter markt komen.

Bovendien deelt de Padangsche handelsstand de meening, reeds elders geuit, dat de uit Europa aangevoerde kolen in de toekomst met hooger zeevracht zullen belast zijn.

De Kamer wijst uitvoerig op de aanzienlijke directe baten, welke uit mijnontginning en spoorwegaanleg voor het gouvernement zullen voortvloeien. Zij raamt die op bijna zes ton gouds, daarbij rekening houdende met enkele besparingen, welke zich evenwel aan juiste schatting onttrekken.

Maar zelfs al gaat men niet zoover en wil men, om tegenspraak te vermijden, zich beperken tot de baten, welke gemakkelijk en met volledige zekerheid te becijferen zijn, zoo komt men toch bij zeer laag aangenomen cijfers tot het besluit, dat spoorwegaanleg en mijnontginning den Staat jaarlijks een voordeel van f 425,000 zullen verschaffen. (\*).

Terecht zegt adressante, dat de vooruitzichten, welke zich voor den Staat ontsluiten, wanneer het werk tot stand komt, dat zij in haar adres behandelt, geheel berusten op feiten, welke niet geloofchend kunnen worden.

Als kanteekening op het adres zij nog vermeld, dat eene

---

(\*) Vergelijk hierbij het dd. 12 Februari jl. verhaalde in het Indisch-Genootschap.

Zowel in die bijeenkomst als in het adres der Kamer werd niet gelet op het voordeel, dat een geregelde vaart der kolentransportstoomers voor den vervoer overvoer van gouvernementzout zal opleveren.

In de begroting van N.-Indië voor 1883 wordt voor het transport van 's gouvernementzout van Madura naar de Buitenbezittingen f 53.70 per kojang geraamd. De 2100 kojang, jaarlijks voor Sumatra's Westkust noodig, zullen voor veel geringer prijs naar de haven in de Braudewijsbaai kunnen vervoerd worden door de coalsteamers, welke Ombilicnkolen naar Soerabaja gebracht hebben.

onderneming, welke zich spoorwegaanleg en mijnontginning voorstelt, minder kapitaal behoeft dan de Kamer op bldz. 11 van haar adres noemt.

Zij geeft cijfers, ontleend aan vroeger gepubliceerde rapporten. De in die bescheiden medegedeelde begrotingen berustten op hooge eenheidsprijzen, welke — bv. wat ijzer en staal betreft — thans belangrijk minder zijn, dan 8 à 9 jaar geleden. Voorts is bij den bouw der Java-staatsspoorwegen gebleken, dat de onteigening geringer uitgaven zal vorderen, dan destijds voor Sumatra werd geraamd. Deze overwegingen deden besluiten om, onder inachtneming van al wat bij den bouw kon bezuinigd worden, en zich bepalende tot hetgeen voor dezen, in geheel bijzondere omstandigheden verkeerenden spoorweg, strikt noodzakelijk is, de aanleg- en exploitatie-kosten op nieuw te ramen.

Tevens werd daarbij een vergelijkend onderzoek ingesteld naar de betrekkelijke waarde van verschillende voorgestelde richtingen.

Deze arbeid, saamgevat in een uitvoerige nota, is in December 1883 aan het Departement van Koloniën aangeboden. Deze nota zal van Regeeringswege gepubliceerd worden, als vervolg op de vroeger verschenen rapporten, zoodat alle belangstellenden behoorlijk over deze aangelegenheid kunnen oordeelen.

Men zal wel niet van onbescheidenheid worden beschuldigd, wanneer hier wordt medegedeeld, dat in die nota de kosten van aanleg van een spoorweg van de Brandewijnsbaai- over Padang-Pandjang naar het kolenveld, geheel ingericht voor een jaarlijksch vervoer van 100.000 ton steenkolen, in hoofdsom, maar met inbegrip van het rollend materieel, op elf millioen gulden zijn geraamd.

Men bepale zich aanvankelijk tot de hoofdlijn, en bouwe eerst, nadat het hoofd-object voltooid is, een zijtak van Padang Pandjang naar Pajakombo. De kosten van deze zijlijn zullen, zonder de renten gedurende den aanleg, ongeveer drie en een half millioen gulden bedragen.

Zijn hoofdlijn en zijtak voltooid, dan is ook vooreerst voldaan aan de behoefte aan spoorwegen in de Padangsche Boven- en Beneden-landen.

Bovendien zijn er nog zoovele andere redenen, welke krachtig pleiten voor handelend optreden der Regeering, redenen, welke er haar toe moeten leiden der particuliere industrie haar steun niet te onthouden, wanneer deze vermeent dien te behoeven, om

de door den Padangschen handel gewenschte onderneming tot stand te brengen.

Niet alle op goeden grond te verwachten voordeelen kunnen in cijfers worden uitgedrukt. Goed beredeneerde berekeningen zijn, hoe droog en weinig opwekkend ook, vaak welsprekender dan eenig betoog, hoe fraai gestijleerd, hoe logisch gedacht dit ook zijn moge.

Toch zij 't vergund hier in enkele woorden te herinneren, welke hooge belangen bij spoorwegaanleg ter Westkust van Sumatra betrokken zijn.

Het geldt hier een bij uitstek vruchtbaar en goed bevolkt gewest, een landstreek, waar de bevolking over geringe oppervlakte tamelijk dicht is saamgedrongen.

De residentie Padangsche Bovenlanden draagt in niet geringe mate bij tot de middelen in Indië, terwijl daarentegen voor het bestuur geen groote uitgaven gevorderd worden.

De zeer rustige bevolking der Boven- en Benedenlanden geniet zekere mate van welvaart, welke evenwel in de laatste jaren niet is toegenomen. Verschillende oorzaken werken daartoe mede. Ambtenaren, die geruimen tijd verschillende gedeelten van deze residenties hebben bestuurd en gelegenheid hebben gehad de hun toevertrouwde bevolking in alle opzichten te leeren kennen, zijn wellicht in staat de redenen te ontvouwen, waarop het feit berust, dat zoo dikwerf door de importeurs op gevoelige wijze wordt waargenomen.

Op enkele feiten kan evenwel gewezen worden.

De inlander heeft wel is waar geen direct belang bij de prijzen, welke op de veilingen van gouvernementskoffie door den kooper van het door hem geleverd product besteed worden, maar daarentegen wel bij de hoeveelheid, welke hij in de gouvernementspakhuizen kan leveren. De ziekte van de koffieplant heeft echter zeer nadeeligen invloed gehad, niet alleen op de hoedanigheid, maar ook op de hoeveelheid van het product, en daardoor den inlander in niet geringe mate benadeeld.

De veestapel is, vooral in de Bovenlanden, voor den Maleier een bron van rijkdom; het vee dient hem tot bearbeiding zijner sawah's en is de eenige beweegkracht bij het transport. Door de veeziekte, in 1866 uitgebroken en in 't volgend jaar in hevigheid toegenomen, is volgens de Koloniale verslagen tot Juni 1868 van den op ultimo December 1866 aanwezigen stapel, wat de karbouwen betreft, 53 pCt. en van de runderen ongeveer 50 pCt.

bezweken. Zoowel door aanvoer uit de oostelijke staatjes, als door aankokking is het verlies hersteld, maar niet zonder belangrijke schade.

De gevreesde epizoötie is thans opnieuw uitgebroken en zal — gelukt 't niet haar spoedig te bedwingen — van den Staat en de bevolking groote offers vorderen en den afvoer der gouvernements-koffie bedreigen.

Zulke omstandigheden moeten onvermijdelijk vooruitgang tegenhouden en kunnen eenigszins de algemeene klacht verklaren, dat het koopvermogen van den Maleier in de laatste jaren niet is toegenomen. Het behoeft geen betoog, dat de handel hiervan een zeer gevoeligen terugslag ondervindt. (\*)

Dat verbetering van den toestand wenschelijk is, zal wel de meening zijn van ieder, die met kennis van zaken kan oordeelen. De Padangsche Kamer van koophandel beschouwt spoorwegaanleg als een der krachtigst werkende hulpmiddelen tot verlevendiging van den handel. De ondervinding heeft overal elders geleerd, dat verbetering der transportmiddelen, gemakkelijk, geregeld en goedkoop verkeer, de welvaart eener landstreek verhoogt. Het beweren der Kamer, dat ook langs het strand der Indische zee en in de valleien van den Barisan dezelfde gunstige gevolgen mogen verwacht worden, zal wel geen tegenspraak ondervinden.

De Maleier is handelaar en landbouwer.

Hij verlaat dikwerf op nog jeugdigen leeftijd voor korten of langen tijd de moederlijke omgeving, om eerst na min of meer langdurige omzwervingen zijn geboortegrond terug te zien. Hij verplaatst zich gaarne over betrekkelijk geringe afstanden en is een ijverig bezoeker der wekelijke passars. In de Bovenlanden worden de voornaamste markten geregeld door duizende personen, soms van vrij ver komende, bezocht, allen eenige koopwaren met

(\*) Het vermoeden schijnt gewettigd, dat het koopvermogen van de bewoners van Sumatra's Westkust grooter is dan dat der Javanen.

De waarde van den invoer, welke bijna geheel uit Europeesche artikelen bestaat, wordt sinds 1874 niet meer gepubliceerd. Zonder grove misvatting kan evenwel worden ondersteld, dat ze niet minder is, dan gedurende de laatste jaren, waarvan cijfers bekend zijn, d. i. ongeveer f 5,000,000 per jaar. De invoer heeft daarmede het standpunt bereikt, waarop van 1839—1844 de totale handel (in- en uitvoer) stond. (Vergelijk: de Steurs. De Vestiging en Uitbreiding der Nederlanders ter Westkust van Sumatra. Dl II bldz. 188). Garens, manufacturen en lijnwaden deelen in den invoer voor ongeveer 60 pCt, d. i.: voor f 3,000,000 of ruim f 3 per hoofd der bevolking. Mr. J. Hulshoff Pol stelt dit bedrag voor Java op f 2 (Vergelijk: Economist 1877, bldz. 1012.)



zich voerende. De meeste marktgangers gaan te voet naar het voor hen zoo aantrekkelijk vereenigingspunt. Geef hun gelegenheid om zich op geschikte uren, snel en tegen lage vrachtprijzen te verplaatsen, en zonder twijfel zal het verkeer zich levendig ontwikkelen. Op een spoorweg door de Bovenlanden zal dan ook al vrij spoedig een belangrijk personenverkeer ontstaan.

De Maleier houdt zich gaarne bezig met landbouw. Het voornaamste gewas is de paddie. De inlander mist evenwel thans voldoende prikkel tot uitbreiding van die cultuur. Het ontbreekt hem niet aan goede sawahgronden; hij houdt zich bij voorkeur onledig met sawah-arbeid, waarvoor de valleien der Bovenlanden zoo bij uitstek geschikt zijn, terwijl de Maleier aan bevoeiing, waarvan hij bij uitnemendheid de kunst verstaat, veel zorg besteedt. Het product is evenwel, in verhouding van zijn waarde, te volumineus en de transportkosten zijn thans te hoog om, ook bij niet zeer hooge rijstprijzen, de teelt voldoende loonend te doen zijn. Het verschil der rijstprijzen in de onderscheidene deelen der Boven- en Beneden-landen wijst voldoende op de hooge transportkosten, welke dit artikel niet kan dragen.

Geef gelegenheid om de paddi op min kostbare wijze naar de plaatsen van verbruik te brengen en hoogstwaarschijnlijk zal de Maleier zich weer met meer ijver toelleggen op de voortbrenging van een product, dat in vroeger jaren voor een niet onaanzienlijke hoeveelheid in den uitvoer deelde.

De Benedenlanden zijn zeer geschikt voor de klappercultuur en toch is de uitvoer van klappernoten (coprah) betrekkelijk gering. Een spoorweg van Padang naar Padang-Pandjang zal over groote lengte terreinen doorsnijden, waar de klapperboom welig kan tieren. Goedkoop vervoer zal ook daar tot ontwikkeling van den handel in dit artikel bijdragen.

Het bovengezegde geldt voor bijna alle artikelen, welke thans worden uitgevoerd, terwijl 't geen nadere herinnering zal behoeven, dat goedkoop opvoer van zout en van de verschillende — bijna alle geïmporteerde — gebruiksgoederen den Inlander in niet geringe mate zal ten goede komen.

Dat de scheepvaart zich door spoorwegaanleg en mijnontginning aanzienlijk zal uitbreiden wordt zeker niet in twijfel getrokken. Daardoor zullen enkele artikelen, welke nu somtijds wegens hooge vrachten niet of in niet voldoende mate voor den uitvoer in aanmerking komen, daarin voor grooter hoeveelheid bijdragen; men denke b. v. aan de Cassia.

Even zeker zal de particuliere landbouwnijverheid zeer gebaat worden, wanneer zij door goedkooper vervoer en minder kostbare wijze van verschepping harer producten, wordt tegemoet gekomen. Uitbreiding der landbouwondernemingen moet door ieder, die zelfs slechts oppervlakkig den toestand kent, zeer worden gewenscht en komt ook den Staat geldelijk ten goede. De Kamer becijfert, dat een onderneming van 600 bouws den lande aan erfpacht, verponding, patent, hoofdgeld en uitvoerrecht, ongeveer *f* 10.000 opbrengt.

Enkele dier ondernemingen kunnen reeds thans als zeer wel geslaagd worden genoemd. In 1883 werden op de drie grootsten respectievelijk 5000, 2200 en 2000 pikols koffie geoogst; bij beoordeeling dezer cijfers mag niet over 't hoofd worden gezien, dat deze ontginningen nog van zeer jongen datum zijn.

Een paar opmerkingen mogen hier nog plaats vinden.

Wellicht zullen zij, die de urgentie van spoorwegaanleg ter Sumatra's Westkust niet erkennen, wijzen op de Sambalioengen en Koetei-kolen, welke in den laatsten tijd zoo dikwerf ter sprake zijn gebracht. Zonder in een onderzoek te treden naar de hoedanigheid, gemakkelijke ontginbaarheid en voorhanden hoeveelheid dier kolen, — een onderzoek, dat men zich bij gebreke van voldoende gegevens moet ontfeggen — wordt aangenomen, dat genoemde factoren van levensvatbaarheid eener te dien einde in het leven te roepen onderneming, werkelijk bevredigend zijn. Maar deze overweging behoeft niet van ontginning der Ombilienterreinen te weêrhouden, want in het kolenverbruik in den Archipel, nu reeds 200.000 ton bedragende en in de te Singapore en Ceylon bestaande behoefte, op ongeveer 400.000 ton te ramen, kan door Nederlandsch-Indische kolen worden voorzien.

Meer dan één onderneming kan zich een zeer loonend marktgebied kiezen en tegen den aanvoer van engelsche kolen den strijd aanvaarden.

Van andere zijden wordt wellicht aangevoerd, dat het ter Sumatra's Westkust zal ontbreken aan voldoende arbeidskrachten, aanvankelijk voor aanleg van den spoorweg, later voor arbeid in de kolenmijn.

De groote bevolkingsdichtheid van het spoorweggebied en van de naaste omgeving der Ombilientvelden, doet deze vrees ongegrond schijnen.

Ze mag in geen geval invloed uitoefenen op het nemen eener beslissing, te meer omdat — blijkt de vrees gegrond — middelen tot genezing zijn aantewenden. Men vergunne, natuurlijk onder inachtneming van de noodige voorzorgen, den invoer van vreemde arbeiders. Het zeer bevolkte eiland Nias, waarvan de bewoners zich niet ongaarne naar het „groote eiland” verplaatsen, zal zeer geschikte werklieden in voldoende hoeveelheid verschaffen.

Het is onze vaste overtuiging, dat een goed opgevatte, rationeel ten uitvoer gebrachte en op gezonde grondslagen gevestigde onderneming, welke spoorwegaanleg en mijnontginning ten doel heeft, moet slagen.

De richting van den spoorweg worde zorgvuldig gekozen, daarbij acht gevende op de technische eischen, waaraan de afvoerweg moet voldoen, en gebruik makende van de hulpmiddelen, welke de wetenschap thans biedt. Bij die keuze mogen de belangen en de economische toestand, zoowel als de vermoedelijke ontwikkeling der te doorsnijden landstreek niet over het hoofd worden gezien. De welvaart en toekomst der inlandsche bevolking is daarbij ten nauwste betrokken.

Men bepale zich aanvankelijk tot de hoofdlijn, om eerst daarna de Lima poeloe Kota's en de Agamsche hoogvlakte met den gereed zijnden afvoerweg te verbinden.

Overdreven eischen mogen aan den aanleg en de exploitatie van den spoorweg niet gesteld worden. Toepassing van voorschriften en bepalingen, welke elders doeltreffend kunnen zijn, zouden hier misschien blijken niet alleen nutteloos, maar zelfs schadelijk te wezen. Het doel, met spoorwegaanleg beoogd, mag niet uit het oog worden verloren; bij samenstelling van het bouwprogramma, moet dit als leidend beginsel op den voorgrond treden, opdat het karakter van dezen, in geheel bijzondere omstandigheden verkeerenden spoorweg, behouden blijve. Zoo handelende worden nuttelooze uitgaven vermeden en kan de exploitatie van eenvoudigen aard zijn.

De aard van het onderwerp en de belangstelling, welke het ons inboezemt, deed onwillekeurig de aanvankelijk gestelde grenzen overschrijden en is oorzaak, dat geen weêrstand werd geboden aan de verleiding om meer te geven dan een eenvoudige aankondiging der aan het hoofd genoemde brochure. Die afdwalingen zijn te beschouwen als toelichting en aanvulling van het adres.

Mogen bovenstaande regelen medewerken tot het bekend worden in ruimer kring van den arbeid der Padangsche Kamer van koop-handel en nijverheid, opdat dit college door de opgewekte belang-stelling belooning vinde voor haar streven.

De kennismaking van dit pleidooi ten behoeve van een der be-langrijkste gedeelten van den Indischen Archipel zij allen aanbe-volen, die gelooven aan de toekomst van Midden-Sumatra.

Wij eindigen met den wensch, dat het verlangen der Kamer eindelijk verhoord moge worden en de dag niet meer verre zij, waarop de eerste locomotief in de Brandewijnsbaai gelost wordt, als bode van een reeds te lang verbeiden dageraad!

*Utrecht.*

J. L. CLUIJSENAER.

### NASCHRIFT DER REDACTIE.

Of, bij exploitatie der Ombilien-kolenvelden, de afvoer oost-waarts dan wel die naar Padang de meeste voordeelen aanbiedt, is eene vraag die, naar onze meening, niet zoo bepaald ten voor-deele van Padang is uitgemaakt, als bij Adres der Kamer van Koophandel wordt gezegd. Immers — de heer Cluysenaer erkende het zelf in zijne hoogst belangrijke behandeling van het onder-werp in het Indisch Genootschap 12 Februarij 11., — genoegzame gegevens wat de oostkust betreft, zijn niet voorhanden. Dat onder-zoek is gestaakt. Wat voor dien oostelijken afvoer pleit, is bekend. Langs de oostkust van Sumatra ligt de weg der menigvuldige steamers, terwijl langs Padang slechts eene stoomvaartlijn gaat, alzoo levert de oostkust de beste gelegenheid tot dadelijken afzet der kolen; immers dáár is de groote handelsroute. Daarbij kan voor een gedeelte van den afstand waarschijnlijk van het water-transport worden gebruik gemaakt, al is het daartoe geschikte punt, dat het dichtst bij Ombilien gelegen is, nog niet met juistheid aangewezen. Voorts is de oostelijke helling van het ge-bergte zachter glooiend dan de westelijke zijde, zoodat de aanleg van het gedeelte spoorweg dat voor het transport zal vereischt worden, vermoedelijk minder kostbaar zou zijn. Eindelijk zoude een geregelde spoor- en vaarweg, dwars door Sumatra heen, ver-moedelijk meer tot de ontwikkeling der Padangsche Bovenlanden

bijdragen, dan die van de mijnen naar Padang, hoe gewenscht ook voor deze plaats op zich zelve.

Het is dan ook bekend dat de regeering in der tijd aan twee deskundigen een naauwkeurige opname der oostelijke waterwegen en riviermonden heeft opgedragen, welke beide opdrachten echter door den dood der gecommitteerden, de Ingenieur van Hoevell en de luit. ter zee Engeltaart, tot geen resultaat hebben geleid.

Wanneer nu in den aanvang het onderzoek van beide richtingen voor een afdoend oordeel noodzakelijk werd geacht, dan kan men thans niet met grond beweren dat de zaak ten faveure der westelijke richting is uitgemaakt, nu het onderzoek der oostelijke achterwege is gebleven.

In het Indisch Genootschap werd dit punt onlangs door den Heer Robidé v. d. Aa ter sprake gebracht; de HH. Cluysenaar en Veth (deze laatste vroeger sterk voorstander des oostelijke richting) opperde vrij aannemelijke bedenkingen tegen den oostelijken afvoer, doch niettemin blijft het een feit, dat die richting niet genoegzaam is onderzocht, — hoewel omtrent de bevaarbaarheid der Batangharie tot Samalidoe en mogelijkheid van kolenaafvoer vandaar tot aan zee geen twijfel meer behoeft te bestaan.

Het terrein tusschen Samalidoe, het punt dat de Heer Pruijs van der Hoeven, toen Resident van Palembang, in 1878 met de Gouvernements-stoomer *Barito* bereikte bij 't opvaren en opnemen van de Batangharie, en dat hij, na opname van lengte en breedte, bevond te zijn op nagenoeg 30 kilometer van de grens der Padangsche bovenlanden en 100 kilom. van de vindplaats der Ombilienkolen, is nog niet behoorlijk opgenomen, en dus kan nog niet, zelfs bij benadering gezegd worden, hoeveel het verschil in prijs der steenkolen zou kunnen zijn in de Brandewijnsbaai of voor de monding der Batangharie, bijaldien het transport per spoor tot Samalidoe en verder langs de rivier naar de oostkust plaats had.

Dit kan intusschen nu reeds met zekerheid worden verklaard, dat de ontwikkeling van de vruchtbare hooglanden aan de westkust van Sumatra eerst dan tot haar recht kan komen, bij eene verbinding met de groote rivieren die naar de oostkust, naar straat Malakka, stroomen. Hierdoor zou niet alleen de ontwikkeling van de westkust, maar ook die van midden en oost-Sumatra bevorderd worden. Alleen door het wegen-net van het gewest *Sumatra's westkust* te verbinden met de punten tot waar de oostelijk loopende rivieren bevaarbaar zijn, zou men aan het handelsverkeer reeds

grootere levendigheid kunnen geven. Men heeft slechts na te gaan wat te Palembang heeft plaats gehad sedert de verbetering van de land- en waterwegen in 1873—1879 en de daarmee gepaard gegane afschaffing van gedwongen transport- en andere heeren-diensten. Van 200 pik. 'sjaars is de koffij-productie daar gestegen tot 80,000 pik. Tot van de bovenstreken van Benkoelen worden de producten vervoerd naar de hoofdplaats Palembang, waar het stoombootverkeer uit Batavia, Singapore en andere plaatsen in en buiten onzen archipel is verdubbeld, terwijl tengevolge der meerdere welvaart en ontheffing van lasten, de bevolking aan hoofdgeld, in stede van *f* 400,000 zooals in 1873 ongeveer *f* 900,000 opbrengt en de in- en uitgaande rechten en andere inkomsten meer dan het tweevoudige van vroeger bedragen. Ook afgescheiden dus van de kwestie van de ontginning der Ombilien-kolen, is verbinding van de westkust met de oostkust eene zaak, zeer der overweging waardig.

Wat nu de Ombilien-concessie en Padang-spoorweg betreft, nu er zoo vele jaren verlopen zijn zonder eenig begin van uitvoering, of zelfs beslissing aangaande de uitvoering, zoude het o. i. wel wat laat zijn om de decisie op aanvragen voor den spoorweg naar Padang thans nog van het onderzoek der oostelijke richting afhankelijk te maken. En daar, ook in geval deze laatste verkieslijk bleek te zijn, de verlenging naar Padang toch wel zeker zoude volgen, zoo schijnt er ons veel voor te zeggen, om thans niet over de voorkeur te twisten, doch het meest voor de hand liggende te volbrengen. Blijkt de oostelijke afvoer dan doenlijk, dan volgt die lijn toch zeker ook, ja de aanleg zal dan door de Padangsche lijn nog gemakkelijker zijn geworden. Het ligt o. i. in de rede, dat, van welke kust begonnen worde, het dóórtrekken tot de andere kust, zoowel voor de ontginning van het Ombilien-veld als voor de straks bedoelde ontwikkeling van midden-Sumatra van zelve zal zijn aangewezen.

Maar bij verleenning der ontginnings-concessie zou dan, naar onze meening, op die eventualiteit moeten acht geslagen worden. Het ware te betreuren indien, bij het onvolkomene der tegenwoordige gegevens, de kwestie: *verbinding met de Oostkust* door de concessievoorwaarden wellicht wierd gepraejudiceerd, eene kwestie die, ook afgescheiden van het Ombilieveld, uit een staatkundig en economisch oogpunt van het hoogste belang blijft.

*Red.*