

(152. 4.)

VOORLOOPIG VERSLAG.

De indiening van dit wetsontwerp gaf aan een aantal leden aanleiding nogmaals de aandacht te vestigen op den huns inziens zorgwekkenden toestand van de Indische financiën, die tot matiging noopt ook waar het den aanleg geldt van werken van openbaar nut. In nadere beschouwingen hieromtrent wenschte men niet te treden, omdat dit punt nog onlangs uitvoerig ter sprake is gebracht in het Voorloopig Verslag betreffende het wetsontwerp tot verhooging der begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het loopend dienstjaar ten behoeve van den aanleg van een spoorweg van Probolinggo naar Panaroekan en van de werken tot verbetering der bevoeding en afwatering van de Solo-vallei. Evenwel wilde men niet nalaten in de bestaande omstandigheden nogmaals in het algemeen met klem te waarschuwen tegen het aanleggen in Indië van openbare werken, waarvan niet met voldoende zekerheid is te verwachten, dat zij in exploitatie de middelen zullen opbrengen, benodigd voor rentebetaling en aflossing der eventueel voor de uitvoering aan te gaaf geldleeningen.

Sommige leden konden zich met deze wetsvoordracht niet vereenigen. Het betoog in de Memorie van Toelichting ten gunste van den aanleg van den hierbedoelden spoorweg had hen van het groote nut daarvan niet kunnen overtuigen.

De Regeering acht de verbinding noodig, opdat door snelleren en goedkooperen af- en aanvoer van reizigers, goederen en producten eene betere gemeenschap worde verkregen, eensdeels met het zuidelijk deel der afdeling Malang en anderdeels met Wlingi, en dit is blijkens de Memorie van Toelichting het hoofddoel van den aanleg.

Men wees er echter op, dat in de overzichten betreffende den oeconomischen toestand van de residentien Kediri en Pasoeroean in het Koloniaal Verslag van 1892 (Gedrukte stukken, Bijlage C. n^o. 5, oader n^o. 17 en 19), door de betrokken residenten niet op het maken van den spoorweg wordt aangedrongen, noch ook zelfs de wenschelijkheid van de totstandkoming daarvan wordt betoogd. Integendeel: ten aanzien van laatstgemelde residentie wordt (onder VII van n^o. 19 van gemeld Verslag) medege-deeld, dat het transportwezen te land aldaar zeer voldoende is, terwijl zelfs in eene uiteenzetting wordt getreden van de aan het vervoer per as verbonden voordeelen, die den inlander in veel gevallen aan de kar als vervoermiddel de voorkeur doen geven boven den spoorweg. Uit het bovenstaande nu moet worden afgeleid, dat de behoefte aan de voorgestelde spoorwegverbinding vooralsnog niet groot kan zijn. Dat het vervoer langs de ontworpen lijn waarschijnlijk niet goedkoop zal kunnen zijn, wordt hieronder nader in het licht gesteld.

Aan eenige der door de Regeering genoemde, volgens haar oordeel aan den aanleg verbonden voordeelen, kende men zeer weinig gewicht toe. In de Memorie van Toelichting wordt gewezen op de gedeeltelijke intrekking van postpaarden, het minder onderhoud van wegen en het goedkooper en sneller postverkeer. De door vermindering van het aantal

postpaarden te verkrijgen bezuiniging, alsook de eventueele besparing op de onderhoudskosten der wegen en die op de kosten van het postverkeer zullen evenwel weinig gewicht in de schaal leggen tegenover de millioenen, benodigd voor aanleg, onderhoud en exploitatie van den spoorweg. De te bereiken meerdere snelheid van het postverkeer zal van geringe beteekenis zijn, zoodat ook dit voordeel te beschouwen is als een van ondergeschikt belang.

Bovendien houde men in het oog, dat het openstellen van de gelegenheid, om langs een tweeden weg van Malang uit Midden-Java te bereiken, eene vermindering van de opbrengst per kilometer ten gevolge zal hebben, tenzij — doch dit meende men, mede op grond van bovenstaande mededeelingen in het Koloniaal Verslag van 1892 niet te mogen verwachten — het spoorwegvervoer door de totstandkoming der nieuwe verbinding eene belangrijke uitbreiding mocht ondergaan.

Meerdere leden verklaarden zich met het wetsvoorstel wel te kunnen vereenigen, al konden ook zij aan alle argumenten, die in de Memorie van Toelichting ten gunste daarvan zijn aangevoerd, niet evenveel waarde hechten. In de afdelingen Malang en Blitar hebben landbouw en industrie zich in den laatsten tijd krachtig ontwikkeld en is diensgevolge de voortbrenging vooral van landbouwproducten aldaar sterk toegenomen. Een afdoend motief nu voor het aanleggen van den spoorweg is naar de meening van deze leden reeds hierin gelegen, dat de totstandkoming daarvan den afzet der producten aanmerkelijk zal vergemakkelijken en daardoor in hooge mate bevorderlijk zal zijn aan de verdere ontwikkeling van landbouw en industrie en dus ook van de volkswelvaart in voormelde gewesten. Het is dus niet wel te betwisten, dat de aanleg nuttig en noodig is en de vrees, dat de inlanders de voorkeur zullen geven aan het vervoer der producten per as, zal, vertrouwd men, dan ook wel ongegrond blijken, wanneer althans de spoorwegtarieven matig berekend worden. Van het personenvervoer meende men evenzeer gunstige resultaten te mogen verwachten op grond van de elders op Java opgedane ervaring, dat door de inlanders een ruim gebruik van spoorwegen wordt gemaakt.

Naar het oordeel van vele leden wordt te veel nadruk gelegd op het belang van den spoorweg uit een strategisch oogpunt. De Regeering meent, dat een buitenlandsche vijand de bestaande verbinding tusschen de belangrijke garuizoensplaats Malang en Midden-Java zonder veel bezwaar zou kunnen afsnijden en dat derhalve de vervanging daarvan door eene andere gewenscht is. Men was evenwel van oordeel, dat dit voor zoodanigen vijand niet zulk eene lichte taak zou zijn en dat er dus geen noodzakelijkheid bestaat tegen die eventualiteit voorzieningen te treffen.

Uit de Memorie van Toelichting, in verband met de overgelegde plannen en teekeningen blijkt, dat de spoorweg tal van bochten en krommingen zal beschrijven en voorts op een aantal ten deele zeer steile hellingen zal worden aangelegd, waardoor hij eenigermate het karakter van een bergspoorweg zal verkrijgen. Door sommigen werd met een beroep op de ervaring, opgedaan met den spoorweg in de Preanger regentschappen, die op dergelijke wijze is aangelegd, opgemerkt, dat hierdoor de exploitatie in hooge mate zal worden bemoeilijkt en het onderhoud van het materieel groote uitgaven zal vereischen, zoodat de exploitatiekosten en diensgevolge ook de tarieven voor het vervoer hoog zullen zijn. Hierin zag men groot bezwaar, omdat men meende, dat de duurte van het vervoer velen zal weerhouden van den spoorweg gebruik te maken, en deze dus niet of slechts ten deele aan het met den aanleg beoogde doel zal beantwoorden. Men gaf uit dien hoofde de voorkeur aan eene wijze van aanleg waardoor, zij het dan ook ten koste van grooter uitgaven, te steile hellingen zullen worden vermeden.

Op meerdere Staatslijnen in Indië zijn, meende men de tarieven te hoog. Zoo o. a. ook in de residentie Pasoeroean, blijkens de betrekkelijke mededeeling van den resident in voormeld overzicht van den oeconomischen toestand van dat gewest. Men vergete niet, dat de spoorweg een goedkoop middel van vervoer behoort te zijn en dit worde vooral bij den

Verhooring der begrooting van uitgaven van N.-Indië voor 1893, ten behoeve van een spoorweg van Malang naar Blitar.

aanleg der spoorlijnen in het oog gehouden. Daarom drong men er op aan dat ook die aanleg in Indië geschiedt onder voorlichting van bekwame uit Nederland gezonden deskundigen op het gebied van spoorwegexploitatie.

In de Memorie van Toelichting wordt medegedeeld, dat de ontworpen verbinding als secundaire spoorweg zal worden aangelegd. Hieraan wordt echter toegevoegd, dat de spoorstaven van het normale profiel der Staatsspoorwegen zullen zijn en de dwarsliggers van djatihout en van de gewone afmetingen. Naar aanleiding hiervan werd gevraagd, waarin dan de aanleg als secundaire baan zal bestaan? Zullen wellicht de stationsgebouwen, seintoestellen en andere inrichtingen van eenvoudiger constructie zijn?

Met de voorgestelde richting van den spoorweg kon men zich vrij algemeen vereenigen. Eenige leden evenwel wenschten nader te worden ingelicht ten aanzien van de motieven, die de Regeering er toe hebben geleid het gedeelte tusschen Malang en Kepandjen langs den rechteroever van de Brantas te projecteeren. In de Memorie van Toelichting wordt medegedeeld, dat aan de richting langs den linkeroever dier rivier het belangrijke voordeel is verbonden, dat deze eene kortere verbinding geeft tusschen Malang en de vele erfpachtslanden in de afdeelingen Toeren en Gondanglegi. Niettemin meent de Regeering de voorkeur te moeten geven aan de richting langs den rechteroever en zij laat zich hierbij leiden door de overweging, dat waarschijnlijk eerlang langs den linkeroever eene stoomtramverbinding tusschen Malang en Dampit via Gondanglegi zal worden aangelegd. Nu zou men gaarne vernemen, waarop die meening der Regeering berust. Bestaan er bepaalde gronden, om aan te nemen, dat die stoomtramweg zal tot stand komen? Zoo niet, is het

dan niet gewenscht de lijn langs den linkeroever te leggen? Of zijn er aan de richting langs den rechteroever wellicht nog andere voordeelen verbonden, die geacht kunnen worden op te wegen tegen bovengenoemd voordeel van de andere richting en waaromtrent de Memorie van Toelichting het stilzwijgen bewaart? Eerstgemelde richting is, naar de Regeering mededeelt, korter en goedkooper; afgezien daarvan echter, dat het verschil in lengte betrekkelijk gering is, achtte men deze voordeelen niet van genoegzaam gewicht om ter wille daarvan meergemeld voordeel van de andere richting prijs te geven.

De Regeering veronderstelt, dat tegen de helft van dit jaar met den aanleg zal kunnen worden aangevangen en vraagt met het oog hierop eene verhooring van de begrooting van uitgaven voor het loopend jaar tot een bedrag van f 450 000. Aangezien echter met zekerheid is aan te nemen, dat eventueel het werk eerst later een aanvang zal kunnen nemen, meende men, dat de begrooting met een minder bedrag zal kunnen worden verhoogd.

Aldus vastgesteld den 16den Juni 1893.

PIJNACKER HORDIJK.
CREMER.
KIELSTRA.
GUYOT.
VAN KERKWIJK.