

(157. 5.)

## MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 5 April 1897.)

Van de mededeeling in den aanhef van het Voorloopig Verslag, dat vele leden zich, na de nadere toelichtingen, met de ontworpen gewijzigde richting van den spoorweg van Tarik naar Soerabaja kunnen vereenigen, heeft de ondergeteekende met voldoening kennis genomen. Hij vertrouwt dat, wanneer het thans aanhangige wetsontwerp spoedig wet mag worden, de verdere aanleg van de baan welke, na het votum der Kamer van 24 November 1896, bij Sepandjang is gestaakt, terstond zal kunnen worden voortgezet. Want sedert de ondergeteekende, van den Gouverneur-Generaal de mededeeling ontving, dat voor de uitwerking van het gevraagde *volledige* voorontwerp een geruime tijd noodig was, zijn nu reeds vier maanden verlopen en die destijds onmiddellijk ter hand genomen arbeid zal dus nu wel geheel of grootendeels zijn afgeloopen.

Aan de leden die nog aarzelden hunne stem aan het wetsontwerp te geven, moge de ondergeteekende doen opmerken, dat in de Memorie van Toelichting niet is gezegd dat er nog *geen* voorontwerp bestaat, maar wel dat het nog geruimen tijd duren zou eer het door hem ontboden *volledige*, d. i. tot in details uitgewerkte voorontwerp hier te lande kon aankomen. Hij meent verder, dat hetgeen in de Memorie van Toelichting is gezegd over de gronden waarop de later onjuist gebleken raming der kosten van aankoop van de terreinen aan den linkeroever der Soerabaja-rivier steunde, geen voldoende aanleiding geeft voor de door die leden geuite vrees, later te zullen vernemen „dat de gemaakte ramingen waren uit de lucht gegrepen.”

Naar aanleiding van de vragen en opmerkingen waartoe het als bijlage B overgelegde rapport aan enkele leden aanleiding heeft gegeven, veroorlooft de ondergeteekende zich hier aan te tekenen, dat de steller van dat rapport, oud-chef der exploitatie van de Oosterlijnen, kort te voren uit Nederland was teruggekeerd en, non-actief zijnde, te Batavia verblijf hield. Hij had dus ruimschoots gelegenheid bijzonder veel zorg aan de samenstelling van dat rapport te besteden.

„Daarin” zoo wordt gezegd, „worden evenwel stukken behandeld, die de Kamer niet kent”. De ondergeteekende meent hierop te mogen antwoorden, dat het gemis dier stukken aan de juiste beoordeeling van het rapport geen afbreuk kan doen, omdat het op zich zelf volledig genoeg is.

De vraag of de steller van het rapport niet mede verantwoordelijk is voor de belangrijke misrekeningen die bij het ontwerpen van het oorspronkelijke plan zijn begaan, is evenmin voor beantwoording door den ondergeteekende vatbaar als de vraag of die ambtenaar zich aansprakelijk stelt voor de nu medege-deelde ramingen. Wat het laatste punt betreft, mag echter worden aangenomen, dat hij, als inderdaad in die ramingen ernstige fouten schuilden, niet zou hebben nagelaten er de aandacht op te vestigen.

Wat in het Voorloopig Verslag over de raming van de waarde der benodigde gronden, tot de particuliere landen Djagir, Kara en Ketintang behorende, wordt gezegd, moet, om minder juiste gevolgtrekkingen te voorkomen, eenigszins worden aangevuld. Immers op de in het Verslag aangehaalde woorden „Hoewel de eigenaren wellicht aanvankelijk hogere eischen zullen stellen” volgt in de toelichting, waaraan zij ontleend zijn, nog dit: „schijnt daarom de taxatie van f 3548 per bouw, zelfs bij eventueele gerechtelijke onteigening, nog hoog genoeg, daar het ondenkbaar is, dat een onpartijdig rechter gronden, uitsluitend bestemd voor op eenvoudige wijze gedreven landbouw, hooger zoude taxeerden dan f 5000 de hectare” (het equivalent van f 3548 per bouw). En

hierop volgt dan, als eene eenvoudige opmerking, de verder in het Voorloopig Verslag vermelde vergelijking met kleigronden in Holland, om aan te toonen dat een prijs van f 5000 per hectare nog f 1000 hooger is dan de prijs, die tijdens de bloeiperiode van den landbouw in Holland voor goeden kleigrond werd betaald. De ondergeteekende meent daarom, dat er noch aanleiding bestaat voor de waarschuwing om niet te zeer op de vergelijking met de kosten van de gronden voor het oorspronkelijke plan benoemd af te gaan, noch voor de vrees, dat men later van eene commissie zal vernemen, dat de raming geen verband hield met de werkelijke waarde der getaxeerde terreinen.

Het verschil tusschen de geraamde prijzen van sawah- en kamponggronden in de bijlagen C en F, is niet zoo moeielijk te begrijpen, wanneer men nevens die stukken de mede ter griffie gedeponeerde richtingskaarten raadpleegt. Dan toch zal men zien, dat het lijnvak waarop bijlage C betrekking heeft (piket 0—122 van het oorspronkelijke plan, of m. a. w. het gedeelte van het ontworpen kopstation tot aan den rivierovergang bij Sepandjang) loopt door een sterk bevolkt gedeelte en door sawah's die in de onmiddellijke nabijheid van kampongs liggen, terwijl de sawah-gronden, die het tracé kruist waarop bijlage F betrekking heeft (namelijk het lijnvak Sepandjang-Wonokromo) eene aaneengesloten sawah-vlakte vormt, waarvan het gedeelte dat de lijn doorsnijdt, grootendeels ver van de rivier en ver van de naastbijgelegen kampongs verwijderd is. Geheel in overeenstemming daarmede leest men dan ook in bijlage F: „De aan te koopen gronden zijn gewone sawah's en voor een zeer klein percentage kamponggrond, gelegen ver genceg van de rivier en den grooten weg, om bij eventueele uitbreiding der kota Soerabaja geheel daarbuiten te vallen.” Voor terreinen welke ligging overeenkomt met die van de gronden waarop bijlage C betrekking heeft, vindt men ook in bijlage F prijzen van f 2 en f 2,50 per M<sup>2</sup>. uitgetrokken.

Aan de leden wien de voor overbruggingen gestelde bedragen zeer laag voorkwamen, veroorlooft de ondergeteekende zich het volgende te doen opmerken:

Het door hen aangehaalde cijfer van f 119 934 betreft, blijkens den staat (bijlage E) 1) waaraan het ontleend is, niet de brug bij Sepandjang alleen, maar — aldus luidt de omschrijving in den staat — „Overbrugging Kalimas en groote weg bij Sepandjang”. Voor de brug alleen (eene overbrugging van 95 meter in drie spanningen respectievelijk van 35, 30 en 30 meter) wordt in den mede aan de Kamer overgelegden staat „Berekeningen voor de raming van kosten voor den aanleg van een spoorweg ter directe verbinding van Tarik met Soerabaja en Kalimas” eene som van f 112 700 uitgetrokken. Neemt men nu in aanmerking, dat de bovenbouw van een brug van 35 à 40 M. spanning, tegenwoordig f 5000 à f 6000 kost en dat voor de Pegirian een brug van 35 M. wordt vereischt, dan zal men het wel niet zoo onverklaarbaar meer vinden, dat men berekent deze brug voor f 35 000 te kunnen bouwen, terwijl men, lettende op de ondergeschikte rol die de bovenbouw in het totaal der kosten vervult, het begrijpelijk zal vinden, dat men voor de 40 M. lange brug over de Kalimas, waarvoor de bovenbouw voorhanden is, niettemin f 36 000 noodig oordeelt.

De ondergeteekende vertrouwt door het bovenstaande de geopperde vragen en bedenkingen genoegzaam te hebben beantwoord om de leden, die hunne stem eerst wenschten te bepalen na de ontvangst van het antwoord der Regeering, te overtuigen, dat er geen reden is om, uit vrees voor nieuwe teleurstelling, de beslissing over deze werkelijk urgente zaak tot de begrooting voor 1898 uit te stellen. Het zou toch inderdaad te betreuren zijn, indien in den aanstaanden afvoertijd de gereed zijnde 23½ K.M. van de nieuwe lijn (het gedeelte Tarik-Sepandjang) ongebruikt moesten blijven, waar door het aanleggen der 6 K.M., die Sepandjang van den bestaanden spoorweg scheiden, de mogelijkheid ontstaat, dat daarvan reeds dit jaar voor het producten-vervoer partij getrokken wordt.

Over hetgeen verder in het Voorloopig Verslag volgt over de belangen van derden bij het aannemen der gewijzigde richting, meent de ondergeteekende kort te mogen zijn. Dat die belangen in de geschiedenis van den spoorweg van Tarik naar Soerabaja een zekere rol hebben vervuld, is ongetwijfeld waar. Het voorstel van den Minister van Dedem vond bestrijding omdat, naar men meende, te weinig, het voorstel van den onderge-

1) In het Voorloopig Verslag staat bijlage F, doch dit moet een drukfout zijn, daar het cijfer in die bijlage niet wordt aangetroffen.

teekende omdat, naar men meende, te veel aandacht was geschonken aan de belangen der Oost-Java Stoomtram-Maatschappij. En evenmin zou de ondergeteekende de juistheid willen betwisten van de opmerking, dat, waar de behartiging van de belangen van derden gepaard kan gaan met de behartiging van 's lands belang, er aanleiding te meer is om ook de eerste niet uit het oog te verliezen. Maar waar de Regeering, toen zij inderdaad met zoodanige belangen billijkshalve rekening meende te moeten houden, hare inzichten daaromtrent onbewimpeld heeft blootgelegd (Gedrukte Stukken 1894—1895—167 N°. 3 en 5) is er, naar de meening van den ondergeteekende, geen reden om, waar zij een voorstel uitsluitend met redenen van landsbelang motiveert, het vermoeden uit te spreken, dat het de belangen van derden zijn die tot het voorstel hebben geleid. En nu moge de heer Stoor, in een request aan den Gouverneur-Generaal, en niet in een dagblad-artikel, de wenschelijkheid van wijziging van het oorspronkelijk aangenomen tracé hebben bepleit, het blijft niettemin waar, dat op dat tijdstip het nieuwe plan reeds in studie was genomen, waaruit volgt, dat het denkbeeld om de richting over Wonokromo te nemen, toen reeds moet zijn opgevat.

Ter beantwoording van de gestelde vragen diene het volgende:

Voor de vraag of eenige beperking ten opzichte van passagiersvervoer over de staatslijn Soerabaja—Tarik of over een of meer vakken daarvan bestaat, is het volkomen onverschillig of de oorspronkelijke richting behouden dan wel de nieuwe gekozen wordt. Noch in het eene, noch in het andere geval is van zoodanige beperking sprake.

Het verbod van goederenvervoer over den tramweg Soerabaja-Sepandjang en hare geprojecteerde verlenging naar het zuidwesten, blijft gehandhaafd.

Indien het bezwaren mocht opleveren dat de treinen van het station Soerabaja naar het station Kalimas zullen moeten terugsporen tot de halte Goebeng, zal het leggen van een wissel op het punt waar het nieuwe tracé, beoosten het station Soerabaja afbuigt van den bestaanden spoorweg, zooals uit bijlage B blijkt, het middel zijn om die bezwaren op te heffen. Het goederenvervoer van Soerabaja naar Kalimas beliep echter over het geheele jaar 1895 niet meer dan 1080 ton.

Wanneer de gelegenheid mocht bestaan om, op aanvraag uit Indië, mannen die rijke ervaring van spoorweg-exploitatie hebben uit te zenden, zal de Regeering die gelegenheid zeker niet onbenut laten.

De opmerking over het gemis eener kaart kan, na hetgeen daaromtrent reeds in het Voorloopig Verslag is herinnerd, verder onbeantwoord blijven.

*De Minister van Koloniën,*

BERGSMA.

(157. 6.)

VERSLAG.

(Niet in de Bijlagen opgenomen.)