

(300. 1.)

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

MIJNE HEEREN!

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot verhooging van de begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1911 ten behoeve van den aanleg van een spoorweg in *Zuid-Sumatra*.

De toelichtende memorie (en bijlagen), die het wetsontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede, Mijne Heeren, bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

Soestdijk den 5 Augustus 1911.

WILHELMINA.

(300. 2.)

ONTWERP VAN WET.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1911 te verhoogen ten behoeve van den aanleg van een spoorweg in *Zuid-Sumatra*;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

In het Iste hoofdstuk der begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1911, vastgesteld bij de wet van 31 December 1910 (*Staatsblad* n°. 386), wordt:

Onderafdeeling 63. Spoorwegen, verhoogd met f 150 000.

Artikel 2.

In het IIde hoofdstuk van die begrooting, vastgesteld bij de wet van 31 December 1910 (*Staatsblad* n°. 387) en gewijzigd bij de wet van 31 December 1910 (*Staatsblad* n°. 390), wordt:

Onderafdeeling 119. Algemeene uitgaven voor den dienst der Staatsspoorwegen, verhoogd met f 150 000, en

Onderafdeeling 120. Aanleg, uitrusting en uitbreiding van staatsspoorwegen, verhoogd met f 700 000.

Lasten en bevelen dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Koloniën,

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1910—1911.

(300. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Gedurende het grootste gedeelte der vorige eeuw heeft in *Nederlandsch-Indië* onze belangstelling zich, begrijpelijkerwijze, geconcentreerd op het eiland waar ons gezag het eerst gevestigd werd en het diepst wortel schoot. Dientengevolge zijn de beide groote beschavingsfactoren: kapitaal en intellect, op ruime schaal naar dit eiland toegevloeid en kan gezegd worden dat Java thans in economischen zin in vollen bloei is.

In verschillende streken van de Buitenbezittingen daarentegen liggen nog uitgestrekte landstreken met een bij uitstek rijken en vruchtbaren bodem geïsoleerd van het wereldverkeer en de meestal dun gezaaide inheemsche bevolking staat nog op een te lagen trap van beschaving om uit den eigen bodem de voordeelen te kunnen trekken, die hij zoo ruimschoots zou kunnen afwerpen.

Geroepen om het welzijn dezer volkeren te bevorderen, kunnen wij ons niet onttrekken aan den plicht, om, al naar gelang de beschikbare middelen zulks toelaten, ook voor deze landen en volkeren te doen wat wij voor Java deden. Ook hier zullen, zij het dan ook zeer geleidelijk, de sluimerende bronnen van volkswelvaart tot ontwikkeling gebracht, de volkeren zelve in de sfeer der beschaving getrokken moeten worden.

Tot de eilanden, die door ligging en natuurlijke gesteldheid, vanzelf zijn aangewezen om langs den hier aangegeven weg te worden vooruit gebracht, behoort in de eerste plaats het eiland *Sumatra*. Na *Borneo* het grootste eiland van den Archipel, staat het in belangrijkheid zeker niet achter bij Java. De producten uit het plantenrijk zijn grooter in verscheidenheid, de mineraalschatten aanzienlijker, de rivieren beter geschikt voor verkeer en vervoer en de bevolking zeker even vatbaar voor ontwikkeling.

Onze nederzettingen op dit eiland bepalen zich tot de kust- en enkele binnenplaatsen, terwijl, als gevolg van historische en economische omstandigheden, meer uitgebreide vestigingen zijn ontstaan in Atjeh, aan de Oostkust en ter Westkust. Overigens ligt het eigenlijke binnenland nog grootendeels braak, zelfs in die streken, waar de zekerheid bestaat, dat alle factoren aanwezig zijn voor de schepping van een levenskrachtig en welvarend geheel.

Tot deze streken behoort het zuidelijk gedeelte van het eiland; de driehoekige landstreek besloten tusschen *Benkoelen* aan de Westkust, *Palembang* aan de Oostkust en *Telok Betong* aan de Zuidkust.

Zuid-Sumatra. Oppervlakte en bevolking.

Deze streek, die vooral in de laatste jaren de aandacht heeft getrokken door hare gunstige factoren voor volkswelvaart, omvat administratief het gebied der residenties.

	Oppervl. in K.M. ²	Aantal zielen.
Palembang	84 692	684 700
Lamongsche districten	27 595	154 474
Benkoelen	25 368	201 017
Totaal	137 655	1 040 191

Ter vergelijking, tevens ter aanduiding van het zeer schaarsche bevolkingscijfer van dit bij uitstek vruchtbaar en rijk gebied diene dat Java bij eene oppervlakte van 131 050 K.M.² eene bevolking telt van ruim 30 millioen inwoners.

Verhooging begr. van uitg. van Ned.-Indië voor 1911 ten behoeve van den aanleg van een spoorweg in Zuid-Sumatra.

Administratieve indeeling.

Elk dezer drie residenties is verdeeld in afdelingen en onderafdelingen aan het hoofd waarvan Europeesche bestuurs-ambtenaren zijn geplaatst. De inlandsche administratieve eenheid wordt in de residentie Palembang en Benkoelen gevormd door de *marga* (district) staande onder het bestuur van een margahoofd (Pasirah) en onderverdeeld in doesoens (dorpen) onder het bestuur van een dorpshoofd (Proatin). Het margahoofd staat rechtstreeks onder Europeesch bestuur; de doesoenhoofden niet, met uitzondering van die der z.g.n. Midji-doesoens, welke, buiten het desaverband staande, rechtstreeks onder het Europeesch gezag ressorteeren. Het aantal dezer Midji-doesoens wordt echter gaandeweg ingekrompen.

In de residentie Lampongsche districten ontbreekt het margaverband en zijn de afdelingen en onderafdelingen verdeeld in geheel onafhankelijke dorpen onder leiding van een kamponghoofd, wiens bevoegdheden staan tusschen die van een doesoenen van een margahoofd in.

Topographie.

Topografisch vertoont dit gebied het beeld van geheel Sumatra: langs de Westkust strekt zich een — meestal dubbele — bergketen uit (het Barisan-gebergte), aan de zeezijde een smalle kustzoom overlappend, welke overgaat in een heuvelreeks van geringe breedte, waaruit het gebergte steil omhoog rijst om aan de Oostzijde met even steile hellingen neer te komen in een heuvelreeks, zich verliezende in eene uitgestrekte wijde vlakte, welke met de heuvelreeks, op sommige gedeelten een breedte van 200 à 300 K.M. beslaat.

Bezuiden de Pasemahvlakte — waarover later — verliest het Barisan-gebergte zijn karakter van parallelketen; de Westelijke keten zet zich onafgebroken voort, doch de Oostelijke keten neemt den vorm aan van grillige uitloopers van het Westelijk gebergte. Hier treft men de uiterst vruchtbare Semendovlakte aan, door een goed onderhouden weg verbonden met Soegih-waras aan den weg van Batoeradja naar Mocara Enim.

Van de rivieren die ontspringen op den Oostelijken bergketen is er één: de Ketahoen, die naar het Westen, en één: de Semangka, die naar het Zuiden stroomt; alle andere nemen haar weg naar de Oostkust.

De belangrijkste van deze Oostwaarts stroomende rivieren is de Moesi, die ontspringt in hetzelfde tusschen de beide bergketenen ingesloten langsdal, waarin ook de Ketahoen haar oorsprong vindt. Zij heeft een stroomgebied van 45 000 K.M.² of ongeveer anderhalf maal de oppervlakte van Nederland en is tot op 300 K.M. van Palembang bevaarbaar voor hekwieliers. In haar bovenloop besproeit de Moesi de Pasemahvlakte die gerekend moet worden tot de rijkste streken van Sumatra. Door de bijzondere vruchtbaarheid van den bodem en haren waterrijkdom is deze vlakte bij uitstek geschikt voor den rijstbouw, terwijl de berghellingen zich in het bijzonder leenen voor de teelt van stapelproducten voor de Europeesche markt.

De belangrijkste zijrivieren van de Moesi zijn de Klingi, de Rawas, de Lematang, de Ogan en de Komering. De Klingi is van af Mocara Bliti bevaarbaar voor prauwen en valt bij Mocara Klingi in de Moesi, welke rivier van hier aftot Palembang met stoombooten kan worden bevaren. De Rawas is nog ver bovenstrooms van de vereniging met de Moesi met rivierstoombooten bevaarbaar; het gebied van de Rawas schijnt rijk te zijn aan delfstoffen en edele metalen. De Lematang ontspringt ten Zuid-Oosten van de Pasemahvlakte en is nog vóór Mocara Enim, waar zij de Enim opneemt, bevaarbaar voor hekwieliers; het verkeer op de Lematang is in sommige tijden nog drukker dan dat op de Moesi. Mocara Enim is de belangrijkste handelsplaats van Zuid-Sumatra, terwijl het achterland van de Lematang en van Mocara Enim zeer voor ontwikkeling vatbaar geacht moet worden. De Ogan, de belangrijkste van de zijrivieren der Moesi, doorstroomt in haar bovenloop het vruchtbare achterland van Batoeradja: het centrum van den handel in dit verkeersgebied. Bij hoog water kan van hier af het verkeer

naar Palembang over een afstand van 200 K.M. geschieden met hekwieliers, prauwen en vloten. In haar benedenloop stroomt de Ogan op geringen afstand van de Komering, en is daarmede door verschillende kanalen en waterwegen verbonden; wegens de onbevaarbaarheid der meeste kanalen met laag water kan zich hier echter geen geregelde scheep- of prauwvaart ontwikkelen. In haar benedenloop verliest de Komering geheel hare beteekenis als groote rivier voor de scheepvaart.

De belangrijkste rivier van de residentie Lampongsche districten is de Toelang Bawang, die met hare zijtakken tot ver in het binnenland met kleine prauwen bevaarbaar is en het voornaamste verkeersmiddel vormt van de aan hare oevers gevestigde bevolking. Van de afdelingshoofdplaats Menggala af, centrum van handel en verkeer, is deze rivier bevaarbaar met kleine zeestoombooten. Van de overige rivieren in dit gewest verdienen vermelding de Masoedji, grensrivier met Palembang, de Sepoetih en de Sekampong.

Economische toestand.

Bevolking. Zoals uit de bovenvermelde cijfers reeds bleek, is de bevolking van Zuid-Sumatra zeer dun gezaaid; een grondgebied, ongeveer 4-maal zoo groot als Nederland, wordt bewoond door niet meer dan ongeveer 1 miljoen zielen. Uit den aard der zaak vestigde deze bevolking zich slechts daár waar zij de beste bestaansvoorwaarden kon vinden. Aan de westzijde was dit het geval op de smalle kuststrook; aan de oostzijde langs de bevaarbare rivieren, de berijdbare wegen en de zeer vruchtbare bergplateau's. Wat de Oostkust betreft, moet nog gewezen worden op de moerasstrook, die aangetroffen wordt ten Noorden van Palembang, en waar de nog geheel in oertoestand levende „Koeboe's" zich bezighouden met het verzamelen van boschproducten, welke worden ingeëld tegen de meest noodige voedingsmiddelen.

Inlandsche landbouw. Evenals elders in den Archipel is ook in Zuid-Sumatra rijst het voornaamste voedingsgewas. De sawahbouw, zoals die op Java wordt gedreven, komt echter hier nog weinig voor. Door het groote areaal, dat hem ter beschikking staat, verkiest de Maleier den z. g. ladangbouw, waarbij de velden om de 5 of 7 jaren opnieuw worden beplant, maar waarbij eene meer intensieve grondbewerking uit den aard der zaak is uitgesloten. Hoewel miljoenen bouwschikbare zijn of geschikt gemaakt zouden kunnen worden voor den sawahbouw, is de rijstproductie thans zelfs niet voldoende voor de behoeften der inheemsche bevolking, zoodat in alle drie residenties nog eene vrij belangrijke invoer plaats heeft van rijst; in Palembang werd o. a. in 1907 ingevoerd voor eene waarde van bijna f 800 000, in Benkoelen voor f 144 000 en in de Lampongs voor f 372 000.

Behalve voedingsgewassen voor eigen gebruik worden voor den uitvoer geteeld koffie, peper, katoen, tabak en pinangnooten; op de hoogvlakten ook groenten en aardappelen. Koffie wordt vooral geteeld op de hoogvlakten van Pasemah, Semendo en Ranau in Palembang en in verschillende bergstreken van Benkoelen. Peper wordt veel aangeplant in de Lampongsche districten en in de laatste jaren ook in de afdelingen Manna en Kauer in Benkoelen. De Ranaustreken zijn vooral bekend door de bijzonder geurige tabak, die er groeit. De teelt van katoen belooft een hooge vlucht te nemen in het Palembangsche, waar zij sinds lang inheemsch is en voornamelijk gedreven wordt op de langs de rivieren gelegen gronden, die met hoog water onderloopen. Door middel van demonstratie-velden in de buurt van Mocara Enim en elders is het gelukt een product te winnen met aanzienlijk hoogere verkoopwaarde. Eindelijk moet nog melding worden gemaakt van de verzameling en uitvoer van boschproducten, als de voornaamste waarvan genoemd mogen worden verschillende rubber- en getahsoorten, rotan en damar.

De volgende cijfers, waarbij vooral rekening gehouden moet worden met het gering aantal inwoners, kunnen eenig denk-

Verhooging begr. van uitg. van Ned.-Indië voor 1911 tenbehoefte van den aanleg van een spoorweg in Zuid-Sumatra.

beeld geven van de beteekenis van den uitvoer uit de drie gewesten van Zuid-Sumatra:

	Uitvoer in guldens in 1907:	
	Landbouwproducten.	Boschproducten.
Palembang	f 2 107 500	f 1 935 190
Lampongsche Districten.	2 025 800	152 100
Benkoelen	1 286 500	366 400
	f 5 419 800	f 2 453 690

De *veestapel* staat verre achter bij dien van Java. In Benkoelen, waar de veestapel nog het talrijkst is, vindt men toch niet meer dan 66 runderen en 53 karbouwen per 1000 inwoners.

Binnenlandsche handel. Deze onderscheidt zich kenmerkend van den inlandschen handel op Java. De *pasars*, die op Java zulk een overwegende rol spelen in de inlandsche volkshuishouding, worden in Zuid-Sumatra nagenoeg niet aangetroffen. Wel bestaat ook hier het woord *pasar*, doch met eene geheel andere beteekenis; daarmede wordt n.l. bedoeld de handelswijk waar alle koop en verkoop geschiedt en waaromheen de verschillende toko's gegroepeerd zijn, waar de opkoop van producten plaats heeft. In het Palembangse vormen zij een afzonderlijk administratief geheel en zijn voorts van beteekenis aan den bovenloop der rivieren, op de plaatsen waar de bevaarbaarheid der rivieren ophoudt en de producten voor afscheep worden aangebracht. In de Lampongs worden ook aan den benedenloop der rivieren *pasars* van mindere beteekenis aangetroffen.

De Europeesche landbouw. Vooral in de laatste jaren heeft het groot-kapitaal zich sterk geïnteresseerd voor Zuid-Sumatra. In hoofdzaak voor de teelt van koffie, rubber en tabak zijn reeds in erfpacht uitgegeven 177 000 Hectaren, terwijl voor de Lampongsche districten alleen in de eerste maanden van 1910 aanvragen waren ingekomen voor eene uitgestrektheid van 130 000 Hectaren. Bovendien werden 4 houtaankap-concessies verleend met een gezamenlijk oppervlak van 549 000 Hectaren. Van de in erfpacht uitgegeven gronden is nog slechts een klein deel in exploitatie; voorzover over de resultaten geoordeeld kan worden is de bodem in verschillende bergstreken zeer geschikt voor de teelt van producten voor de Europeesche markt.

Ook de *mijnbouw-industrie* heeft in de laatste jaren een hooge vlucht genomen. Men denke slechts aan de ontwikkeling van de petroleum-industrie in Palembang, vanwaar in 1907 voor eene waarde van ongeveer $7\frac{1}{2}$ miljoen gulden werd uitgevoerd aan petroleum; aan de goud- en zilverontginningen in het Noorden van Benkoelen en aan de steenkolenvelden in de nabijheid van Moeara Enim. Deze velden worden thans op zeer primitieve wijze door Inlanders ontgonnen en het product per vlot naar Palembang afgevoerd. Eene intensieve ontginning zal alleen mogelijk zijn door het in het leven roepen van een behoorlijke afvoerweg.

Verkeerswegen. a Rivieren. Het verkeer tusschen de groote handelscentra en tusschen de verschillende doesoens onderling geschiedt in hoofdzaak langs de vele rivieren en waterlopen waardoor het land doorsneden is. Ook worden de rijstvelden (*ladangs*) zooveel mogelijk aangelegd daar waar de producten langs eene bevaarbare of vlotbare rivier naar de woonplaatsen der bewerkers kunnen worden afgevoerd.

Op de drie belangrijkste rivieren: de Moesi, de Lematang en de Ogan worden geregelde stoomvaartdiensten onderhouden. De hiervoor veelal gebezigde hekwielers hebben een laadvermogen van 200 tot 400 picols met een diepgang van hoogstens 1 Meter en dienen zoowel voor personen- als voor goederenvervoer. De personarieven zijn bijzonder laag: een dekpassagier van Moera Enim naar Palembang — een afstand

van 190 K.M. — betaalt niet meer dan f 0,70 waarin twee malen voeding gedurende de reis begrepen is. De booten behoren toe aan de Koninklijke Paketvaart-maatschappij, aan de Bataafsche Petroleummaatschappij of aan eene Chineesche kongsie, waarbij de gezagvoerder dan niet alleen vrachtvaarder is, doch tevens onderweg handel drijft. Behalve met hekwielers geschiedt het goederenvervoer voor een groot deel door middel van prauwen (laadvermogen 8 tot 250 picols) en vloten (laadvermogen \pm 70 picols).

De wijze, waarop handel gedreven wordt, hangt nauw samen met het eigenaardig volkskarakter van den Zuid-Sumatraan. Tot zelfoverschatting geneigd en wantrouwend van aard maakt de bevolking, althans aan den benedenloop der rivieren, zoo min mogelijk gebruik van den tusschenhandel. Zij brengt hare producten zelf naar Palembang, wacht daar op eene gunstige gelegenheid tot verkoop en keert, na de noodige inkoop verricht te hebben, weder naar de doesoens terug. De hekwielers varen de aan den benedenloop der rivieren gelegen doesoens dan ook meestal voorbij, wetende dat gelegenheid tot handeldrijven zich daar niet zal voordoen. Aan den middenloop der rivieren is de bevolking reeds meer tot handeldrijven geneigd; door den grooten afstand van Palembang en de bezwarende riviervaart zijn reizende handelaren hier welkom. Daar de hekwielers elke doesoen aandoen waar iets te verdienen valt, hebben zich echter geen bepaalde handelscentra kunnen ontwikkelen.

Dit laatste is wel het geval in de bovenlanden waar de bevaarbaarheid voor stoombooten of prauwen ophoudt en waar zich belangrijke centra hebben ontwikkeld als Moeara Klingi aan de Moesi, Moeara Enim aan de Enim, Batoeradja aan de Ogan en Moeara Doea aan de Komering; verder valt te wijzen op Lahat, Tebingtinggi en Pageralam, in al welke plaatsen de tusschenhandel het voornaamste aandeel heeft in het verkeer. In de Lampongsche districten heeft zich te Menggala aan de Toelang Bawang een niet onbelangrijk centrum kunnen ontwikkelen.

b. *Wegen.* Uit het voorafgaande valt reeds af te leiden, dat het wegensel in Zuid-Sumatra van weinig beteekenis is. De twee voornaamste wegen zijn die, welke in de richting van Oost naar West, van Palembang over Kepahiang naar Benkoelen voert en die, welke in noordelijke richting van Telok Betong naar het op slechts 120 K.M. verder gelegen Menggala leidt. Van eerstgenoemden weg ontbreken de eerste 40 K.M. van af Palembang, zoodat voor dat gedeelte van de riviervaart gebruik gemaakt moet worden.

Het vervoer op de wegen heeft plaats door middel van karren met een laadvermogen van 4 tot 6 picols, getrokken door ossen of stieren. Paardenkarren zijn zeer zeldzaam. Van de overige verkeersmiddelen verdient nog vermelding de door het Gouvernement ingestelde automobiëldienst van Moeara Enim naar Moeara Bliti en naar Moeara Doea en van Lahat naar Pageralam.

Verkeersgebieden. Daar de handel voornamelijk gedreven wordt langs de groote rivieren kan men het geheele handelsverkeer indeelen naar de verschillende afvoerwegen. Het handelsgebied van Palembang kan op die wijze onderverdeeld worden in:

het verkeersgebied bovenstrooms van de vereeniging der Moesi met de Rautas.

Dit gebied strekt zich uit tot aan het Noordelijk deel der Pasemah-hoogvlakte met Tebing Tinggi als middenpunt; in het Westen wordt de grens gevormd door het dal van de Klingi met de Sindangstreken. De voornaamste plaatsen zijn Moeara Bliti, Moeara Klingi en Padangoelaktanding. De afvoer van de eveneens tot het stroomgebied der Moesi behorende landstreek om en nabij het welvarende Kepahiang heeft zijn weg genomen over Benkoelen.

Verhooging begr. van uitg. van Ned.-Indië voor 1911 ten behoeve van den aanleg van een spoorweg in Zuid-Sumatra.

Het achterland van Moeara Klingi wordt bewoond door ongeveer 64 000 menschen, waarvan $\frac{1}{3}$ wordt aangetroffen in het dal van de Klingi en de rest op de hoogvlakte van Pasemah en de ommelanden van Tebing Tinggi. De bevolking is armoedig en weinig arbeidzaam; alleen in de laatste jaren wordt werk gemaakt van sawahbouw. Van uit het Klingidal worden jaarlijks ongeveer 3000 pikols koffie uitgevoerd benevens verschillende boschproducten (rubber, rotan, damar). De katoenteelt is vooral van beteekenis nabij Tebing Tinggi, vanwaar jaarlijks ongeveer 4500 pikols worden uitgevoerd.

Het geheele verkeersgebied voerde in de laatste jaren gemiddeld uit voor f 645 000.

Het verkeersgebied van de Rawas.

Dit is van ondergeschikte beteekenis; uitgevoerd worden alleen katoen en boschproducten, jaarlijks tot een bedrag van niet meer dan f 130 000. De landstreek schijnt echter rijk aan edele metalen.

Het gebied benedenstrooms van den mond der Rawas tot aan Palembang.

Van den mond der Rawas tot aan die der Lematang worden 44 500, van de Lematang tot aan Palembang 11 000 inwoners aangetroffen. Rijst wordt hier alleen verbouwd op ladangs; sawahs worden niet aangetroffen. Ook cultuur-gewassen worden hier weinig of niet verbouwd zoodat de uitvoer zich bepaalt tot boschproducten. Het ontginnen van petroleumterreinen brengt hier echter groote levendigheid. De totale jaarlijksche uitvoer van dit gebied laat zich schatten op f 586 000.

Van meer belang dan het verkeersgebied der eigenlijke Moesi zijn de verkeersgebieden van hare zijrivieren de Lematang, de Ogan en de Komering, waarover hiervoren reeds een en ander werd opgemerkt.

Het *verkeersgebied van de Lematang* omvat het achterland van Moeara Enim, welke plaats bereikbaar is voor hekwielers. Tot dit achterland behooren het zuidoostelijk deel van de Pasemah-hoogvlakte, het plateau van Semendo met de Enim-marga's en het land der Lematang- en Kikimmarga's met Lahat als middelpunt. Een groote weg loopt van Moeara Enim over Lahat naar Tebing Tinggi en verder naar Kapahiang. Deze landstreek wordt bewoond door 33 000 inwoners, wier voornaamste cultures rijst en katoen zijn. De totale uitvoer wordt geschat op f 65 000 's jaars. Het zuidelijk deel der Pasemah-hoogvlakte is minder ontwikkeld dan het noordelijke, telt eene bevolking van 35 000 zielen en heeft een jaarlijkschen uitvoer ter waarde van ongeveer f 77 000. Het Semendo-plateau en de Enim-marga's, bewoond door 12 000 zielen, levert eene padi-productie van ongeveer 40 000 pikols 's jaars, benevens eene koffie-opbrengst van \pm 2000 pikols. Bijzonder welvarend is het dal van de Enimrivier, stroomafwaarts van Soengi waras, met eene bevolking van ruim 21 000 zielen. De uitvoer bedraagt hier 53 000 pikols padi, 400 pikols koffie, 3000 pikols katoen en 2600 pikols vruchten. Ook is de pepercultuur hier toenemende; terwijl voorts melding moet worden gemaakt van de steenkolenontginningen en van de ruwe petroleum, die door buisleidingen wordt gepompt naar de plaats van bewerking nabij Palembang. De bloei van de hierbesproken landstreek spiegelt zich af in het levendige karrenverkeer, vooral op den weg van Moeara Enim naar Lahat, in den uitvoer, die gesteld kan worden op f 450 000 's jaars en in de bevolkingcijfers, waaruit blijkt, dat het verkeersgebied van de Lematang 12 pct. bevat van de bevolking van geheel Zuid-Sumatra.

Verkeersgebied van de Ogan. De Ogan wordt voor prauwen bevaarbaar van af Batoeradja, welke plaats gedurende 8 à 9 maanden van het jaar in geregelde stoomvaartverbinding staat met Palembang; bij hoog water stoomen de hekwielers slechts op tot Loeboekbatang.

Het dal van de Boven-Ogan is bijzonder vruchtbaar. Geteeld worden vooral padi, koffie en katoen. De uitvoer van deze

streek, met Batoeradja als middelpunt, is te stellen op f 370 000 bij een invoer ter waarde van f 272 000. Een niet onbelangrijk karrentransport heeft plaats op den weg van Moeara Doea naar Batoeradja. Ook aan de midden- en benedenloop van de Ogan wordt hoofdzakelijk padi verbouwd. Het geheele verkeersgebied van de Ogan telt ruim 123 000 bewoners en heeft een jaarlijkschen uitvoer van plm. f 1 350 000.

Verkeersgebied van de Komering. Hiertoe behoort, behalve de landstreek onmiddellijk aan de rivier gelegen, ook het achterland van Moeara Doewa. De wegen verkeereren hier in slechten staat, waardoor het transport zeer bemoeilijkt wordt. Uitgevoerd worden in hoofdzaak koffie, tabak, katoen en boschproducten tot een waarde van plm. f 284 000 's jaars. Van uit de Midden-Komering heeft voornamelijk afvoer plaats van pinangnoten tot een waarde van ongeveer f 152 000 's jaars. In de landstreek langs de beneden-Komering heeft zich eene niet onbelangrijke volksnijverheid gevestigd (in hoofdzaak van timmerlieden en pottbakkers) terwijl ook velen een bestaan vinden in de vischvangst. De totaal-uitvoer van deze streek is te stellen op f 567 000. Het geheele verkeersgebied van de Komering telt 147 000 zielen.

Het verkeersgebied van de monden van de Moesi en enkele andere rivieren benoorden Palembang is alleen van beteekenis voor de petroleumindustrie. Het gebied van de Iiran en Banjoasin, met 30 000 inwoners, heeft een padi-opbrengst van 98 000 picols 's jaars en een uitvoer van plm. f 166 000 's jaars.

Van de rivieren in de Lampongsche districten is alleen de Toelangbawang van eenige beteekenis voor het handelsverkeer. De op- en afvoer geschiedt meestal door prauwen, bij uitzondering door een stoomer of lichter. Voedingsproducten worden van uit dit gebied niet uitgevoerd; de pepercultuur is door gebrek aan werkkrachten van weinig beteekenis; de totaal-uitvoer kan gesteld worden op f 323 000 's jaars. In de omstreken van Soekadana wordt de pepercultuur algemeen gedreven; de jaarlijksche uitvoer van dit product heeft eene waarde van f 302 000.

Het *verkeersgebied van de Lampongbaai* omvat Kalianda, alsmede Telok Betong en haar achterland. Om en nabij Kalianda wordt voornamelijk de teelt van peper en kokosnoten gedreven; uitgevoerd worden jaarlijks 1000 picols copra en 100 000 stuks stuks klappers, benevens verschillende boschproducten. De totaal-uitvoer heeft eene waarde van f 171 000.

Het vervoer van het achterland van Telok Betong concentreert zich op den weg van deze plaats naar Menggala. De uitvoer van peper en copra is hier belangrijk en heeft eene waarde van f 1 000 000 's jaars.

Andere verkeersgebieden in Zuid-Sumatra zijn die van de Semangkababai met Kota Agoeng als handelscentrum, van Kroë, van Redjang Lebong en van het verdere Benkoelen. De gezamenlijke uitvoer van deze streken bedraagt f 1 600 000, waaronder niet begrepen de uitvoer van edele metalen van Redjang Lebong.

Geschiedenis van het spoorwegvraagstuk.

Het voorafgaande moge volstaan om aan te toonen dat Zuid-Sumatra een dankbaar veld van arbeid kan opleveren voor de verdere maatschappelijke en geestelijke ontwikkeling der thans nog schaarsche inheemsche bevolking en dat in deze landstreek verschillende factoren aanwezig zijn voor het scheppen eener bloeiende landbouwindustrie. Wil dit tweeledig doel bereikt worden dan is het evenwel een eisch van dringende urgentie, dat begonnen worde met eene afdoende verbetering der communicatiemiddelen en met het scheppen van een goed georganiseerd verkeerswezen. Dit werd sinds lang ingezien en het is dan ook reeds 15 jaar geleden dat de eerste concessie-aanvraag (van nu wijlen den heer R. A. EKHOUT) voor den aanleg van spoorwegen in deze streek aan de Regeering werd ingediend.

Verhooging begr. van uitg. van Ned.-Indië voor 1911 ten behoeve van den aanleg van een spoorweg in Zuid-Sumatra.

Deze aanvraag en eenige later ingediende verzoeken om prioriteit voor spoorwegaanleg, hebben aanleiding gegeven tot eene uitvoerige correspondentie tusschen de Indische Regeering en de Regeering in Nederland in hoofdzak loopende over deze drie vragen: 1°. Is het oogenblik gekomen om in Zuid-Sumatra spoor- of tramwegen aan te leggen? 2°. Zoo ja, moeten alsdan die spoorwegen door den Staat dan wel door particulieren aangelegd worden? 3°. Welke maatregelen moeten al dadelijk genomen worden om ter zake tot een bevredigend resultaat te geraken?

De eerste vraag werd zonder voorbehoud bevestigend beantwoord op grond van de overtuiging dat Zuid-Sumatra, zonder aanleg van spoorwegen, niet zal zijn op te wekken uit den toestand van onvruchtbare rust waarin het is weggezonden. Op de tweede vraag kon bezwaarlijk een beslissend antwoord gegeven worden zolang geen uitvoerige en betrouwbare gegevens waren verzameld omtrent de terreinsgesteldheid, het handelsverkeer en de maatschappelijke toestanden in de door den spoorweg te doorsnijden streken en omtrent de richting en vermoedelijke kosten van den spoorweg. Naar aanleiding van de derde vraag werd dan ook besloten al dadelijk te beginnen met het houden eener verkenning van de geheele landstreek en het verzamelen van alle gegevens benodigd voor de vaststelling van een spoorwegplan. In 1902 werd zoodanige verkenning opgedragen aan den ingenieur A. K. H. LIGTVOET, terwijl in 1908, in verband met andere sinds ontvangen concessieaanvragen en de daarover gevoerde correspondentie, aan den hoofdingenieur J. F. P. RICHTER het houden van eene spoorwegopname in Zuid-Sumatra werd opgedragen.

Richting van het spoorwegtracé.

De studie van den verdienstelijken arbeid van den hoofd-ingenieur RICHTER — waaraan bovenstaande gegevens omtrent den geographischen en economischen toestand van deze landstreek in hoofdzak zijn ontleend — en van de over dien arbeid door de Indische autoriteiten uitgebrachte adviezen, heeft geleid tot de navolgende conclusiën, inzake de mogelijkheid tot aanleg van een spoorweg, die in de verkeerstoestanden in deze streek de zoo dringend noodige verbetering zou kunnen brengen.

Wordt tot aanleg van spoorwegen in Zuid-Sumatra besloten dan zal niet alleen gezorgd moeten worden, dat de aan te leggen lijnen aansluiten aan de bestaande handelsbeweging, maar bovendien, dat zij de ontwikkeling der te doorsnijden landstreken zooveel mogelijk bevorderen.

Bij de beantwoording van de vraag van welk punt daarbij zal zijn uit te gaan is in de eerste plaats in het oog te houden dat het verkrijgen van werkkrachten op ruime schaal noodig is en daar deze werkkrachten niet of niet voldoende beschikbaar zijn in het land zelf, zullen zij van elders moeten worden aangevoerd. De nabijheid van Java, waar in verschillende streken overbevolking valt waar te nemen, wijst van zelf aan in welke richting de ontbrekende werkkrachten gezocht zullen moeten worden. De kern van de toekomstige bevolking van Zuid-Sumatra zal op Java gevormd en van hier over Telok Betong in het land van bestemming ingevoerd moeten worden. Dat deze oplossing van het arbeidersvraagstuk ook door hen, die zich toelagen op het groot-landbouwbedrijf de meest aannemelijke wordt geacht, kan wel hieruit blijken, dat de erfpachtsaanvragen zich bij voorkeur hebben gericht op het meest nabij Java gelegen gedeelte van Zuid-Sumatra: het achterland van Telok Betong.

Zoowel met het oog hierop als in verband met de gemakkelijke communicatie tusschen Telok Betong, Bantam en Batavia kan dus al dadelijk vastgesteld worden, dat een spoorweg in Zuid-Sumatra zijn beginpunt zal moeten hebben te Telok Betong.

De verder landwaarts te voeren spoorweg zal in de eerste plaats zooveel mogelijk die plaatsen moeten aandoen, waar de door den spoorweg te doorsnijden waterloopen bevaarbaar

worden. Van de bevaarbaarheid dezer waterloopen, van de terreinsgesteldheid en van de mindere of meerdere vruchtbaarheid van den bodem zal het ten slotte afhangen welk areaal zoodoende aansluiting zal verkrijgen met het wereldverkeer. Uit hetgeen dienaangaande bij de opname gebleken is valt in ieder geval af te leiden dat het tracé zich zal moeten bewegen van Telok Betong in de richting van het belangrijke handelscentrum Batoeradja. Zoodoende zal de lijn al dadelijk al het vervoer trekken, dat in verband met den economischen toestand reeds thans te verwachten is.

Bij de bepaling van de richting, die het tracé verder noordwaarts zal moeten volgen, moet in de eerste plaats rekening worden gehouden met de noodzakelijkheid om Palembang aan het spoorwegnet aan te sluiten. Evenzeer als Telok Betong de aangewezen uitvoerhaven is voor het zuidelijk gedeelte van de landstreek beoosten de Barisanketen, zoo is Palembang voor het noordelijk gedeelte van die landstreek het punt, waar de uitvoer van het Oosten en de invoer van het Westen elkander ontmoeten. In de tweede plaats moet rekening worden gehouden met de wenschelijkheid om eene zoo kort mogelijke verbinding te scheppen tusschen Palembang en het zoo belangrijke achterland van Moeara Enim.

Een rechtstreeksch tracé van Telok Betong naar Palembang zou voor een groot deel loopen door streken, waar geen behoefte bestaat aan spoorwegverbinding en nu de verbinding van Telok Betong met Batoeradja gebleken is van dadelijke urgentie te zijn, zal de oplossing van het vraagstuk het gemakkelijkst te vinden zijn in den aanleg van eene directe verbinding van Palembang met Moeara Enim en de doortrekking van de lijn Telok Betong—Batoeradja tot zij de verbindingslijn Palembang—Moeara Enim snijdt. De keuze van dit snijpunt is wederom afhankelijk van verschillende overwegingen van financiëlen, economischen en topografischen aard, welke ten slotte geleid hebben tot de conclusie, dat van eene aansluiting van de van Batoeradja komende lijn bij Praboemoelih aan de lijn Palembang—Moeara Enim, het grootst mogelijk vervoer bij zoo gering mogelijke aanleg- en exploitatiekosten is te wachten.

Is hiermede de richting aangegeven van de lijnen wier aanleg al dadelijk als het meest noodzakelijk moet worden beschouwd, hieraan moet worden toegevoegd dat de tracés zoodanig zijn gekozen dat latere doortrekking zoowel westwaarts naar Benkoelen als noordwaarts naar Midden-Sumatra mogelijk blijft.

Met betrekking tot de details van het hier aangegeven tracé moge verwezen worden naar de bij deze Memorie behoorende kaart en naar de ter griffie van de Kamer voor de leden ter inzage gelegde stukken; hier worde volstaan met de volgende opmerkingen.

Details betreffende het tracé.

In het heuvelland, dat zich noordwaarts van Telok Betong voortzet wordt het hoogste punt van den spoorweg bereikt bij de halte Kedaton op 117 M. boven den zeespiegel. Daarna daalt de lijn met zwakke hellingen en contra-hellingen tot op + 48 M. en, bij den overgang van de Wai Rarem, op + 24 M.

Geen der klimmingen of dalingen voorbij Tandjoeng-Karang zal eene steilere helling behoeven te vertoonen dan $\frac{1}{200}$.

In het heuvelland tusschen de Komering en de Ogan is het hoogste punt gelegen op + 91 M., waarna de lijn wederom daalt tot + 44 M. nabij Batoeradja.

Hoewel derhalve de lijn gerangschikt kan worden onder de vlaktelijnen zal het kilometrisch grondverzet niettemin belangrijk zijn, omdat over de geheele lengte van het traject Telok Betong—Batoeradja ophoogingen en ingravingen elkander tot vrij aanzienlijke hoogten opvolgen; het is echter niet onmogelijk, dat bij den bouw blijkt, dat hierin besparing kan worden aangebracht.

In het gedeelte Batoeradja-Praboemoelih wordt als hoogste punt bereikt + 79 M. en daalt de lijn daarna tot aan laatstgenoemde halte, gelegen op + 38 M. Ook in dit gedeelte zal gerekend moeten worden op aanzienlijk grondverzet.

Verhooging begr. van uitg. van Ned.-Indië voor 1911 ten behoeve van den aanleg van een spoorweg in Zuid-Sumatra.

De lijn Palembang—Praboemoelih—Mocara Enim volgt in hoofdzaak den breeden rug, die de waterscheiding vormt tusschen de Moesi en de Ogan. Het emplacement Palembang is ontworpen op den rechteroever der Moesi, vóór de samenkomst van deze rivier met de Ogan, waardoor de buitengewoon hooge kosten van overbrugging van een dier rivieren worden ontgaan, terwijl het emplacement gemakkelijk bereikbaar is voor zeeschepen en de riviervaart eene eenvoudige verdeling der ontvangende goederen mogelijk maakt.

De totaal lengte van het traject Telok Betong—Batoeradja—Praboemoelih—Palembang bedraagt 387 K.M. en die van het traject Praboemoelih—Mocara Enim 76,5 K.M. Het geheele spoorwegnet zal dus eene lengte hebben van 463,5 K.M.

De spoorwijdte zal te stellen zijn op het ook op Java, ter Sumatra's Westkust en in Deli gebruikelijke cijfer van 1,067 M., waardoor o. m. ook dit voordeel wordt verkregen, dat het op Java gebruikte doch voor het toenemend vervoer te licht wordende materiaal, voor de lijnen in Zuid-Sumatra kan worden gebezigd, in stede van tegen lage prijzen van de hand gezet te moeten worden.

Kosten

Naar het oordeel der Indische Regeering zou het alle aanbeveling verdienen om met den aanleg van de onderwerpelijke lijn tegelijk van Telok Betong en van Palembang uit te beginnen. Nochtans heeft zij voorgesteld de werkzaamheden voorshands alleen van uit het Zuiden aan te vangen, op grond van de overweging, dat geene zekerheid bestaat dat voor den gelijktijdigen aanleg van twee punten uit het noodige technische personeel in Indië beschikbaar zal zijn.

Ofschoon de ondergeteekende dit bezwaar tegen den aanleg van Telok Betong en Palembang uit niet onderschat, meent hij dat getracht moet worden daaraan te gemoet te komen door tijdelijke aanvulling uit Europa van het voorhanden zijnde technisch personeel, in dier voege dat de beschikking wordt verkregen over voldoende krachten ter uitrusting van zeven spoorwegsecties. Het voordeel verbonden aan den gelijktijdigen aanleg van het Noorden en Zuiden uit acht hij namelijk zoo overwegend dat hij zoo eenigszins mogelijk aan dien gecombineerden aanleg wenscht vast te houden. Door ook van uit Palembang de werkzaamheden te beginnen wordt spoedig het meest loonende gedeelte van den geheelen spoorweg n.l. de verbinding Palembang—Mocara Enim tot stand gebracht. Deze verbinding beheerscht het verkeer en den handel van een uitgestrekt deel van het binnenland der residentie Palembang en oefent daarom ook een domineerende invloed uit op de geheele toekomstige ontwikkeling eener, aan steenkolenvelden en uitgestrekte petroleumterreinen rijke landstreek, welke zich uitstrekt tot aan de waterscheiding van het Barisan-gebergte.

Mochten de reeds in het werk gestelde pogingen om door tijdelijk personeel de technische krachten op het vereischte peil te brengen, falen, dan kan uiteraard nog altijd het werk in een matiger tempo uitgevoerd worden.

De ondergeteekende heeft van de tijdelijke aanwezigheid hier te lande van den hoofdinspecteur, chef van den dienst der Staatsspoorwegen op Java gebruik gemaakt om hem uit te noodigen de wijzigingen aan te geven, welke als gevolg van den aanleg van uit twee punten in de oorspronkelijke raming van kosten zouden moeten worden gebracht. Volgens de diensgevolge opgemaakte gewijzigde raming zullen de kosten van aanleg, bij een bouwtijd van 6 jaren, bedragen f 32 850 000 (waarvan f 4 660 000 in Nederland en f 28 190 000 in Indië uit te geven) d. i. f 70 900 per K.M. (1) of met inbegrip van 4 pct. rente van het aanlegkapitaal gedurende den bouwtijd, f 37 581 316. Rekenende op een bouwtijd van zes jaren zal

derhalve gemiddeld ruim $5\frac{1}{2}$ millioen gulden 's jaars of met inbegrip van 4 pct. rente $6\frac{1}{4}$ millioen gulden 's jaars beschikbaar gesteld moeten worden.

Rentabiliteit.

Omtrent de verschillende factoren, die in de toekomst de rentabiliteit van het aan te leggen spoorwegnet zullen beheerschen, bestaat uit den aard der zaak nog groote onzekerheid. Ook zal die rentabiliteit niet voor alle trajecten gelijk zijn en is te verwachten, dat sommige trajecten al dadelijk met winst te exploiteeren zullen zijn, terwijl zulks bij andere eerst in verre toekomst het geval zal zijn. Zonder te vervallen in uitvoerige berekeningen van twijfelachtige waarde moge daarom hier volstaan worden met de vermelding van enkele cijfers, die eenig denkbeeld kunnen geven van de mogelijke kansen op winst of verlies.

De opbrengst van het reizigersvervoer is in verband met de elders opgedane ervaring, geraamd op 2,2 cents per reizigerskilometer, die van het goederenvervoer op 6 cents per tonkilometer. Het totaal aan directe inkomsten wordt, in verband met een en ander, berekend op f 834 000 's jaars of f 4,92 per dagkilometer, welke cijfers zeker niet te hoog geraamd zijn wanneer men die o. a. vergelijkt met de opbrengst van den Atjeh-tramweg die, in minder gunstige omstandigheden werkende dan de Zuid-Sumatra spoorwegen zullen doen, in 1907 in totaal opracht ruim f 609 000 bij eene lengte van niet meer dan 400 K.M., d. i. f 4,17 per dagkilometer.

De exploitatiekosten worden geraamd op f 785 000 's jaars of f 4,63 per dagkilometer, zoodat de geheele exploitatie in de eerste jaren een voordelig saldo zou aanwijzen van \pm f 50 000 's jaars. Daarnevens moet echter rekening worden gehouden met de indirecte voordeelen van den spoorwegaanleg. Op het vervoer van Gouvernements-reizigers, goederen enz. zal, na de totstandkoming van den spoorweg, eene besparing zijn te verkrijgen van ongeveer f 50 000 's jaars. De opbrengst van verschillende cultuur-ondernemingen (voor wier exploitatie, volgens vertrouwbare berichten, reeds een kapitaal van f 11 000 000 beschikbaar is gesteld) zal over weinige jaren geschat kunnen worden op 2000 ton rubber, 12 000 ton koffie en 14 000 ton landbouwproducten, welke voor ongeveer $\frac{9}{10}$ door den spoorweg vervoerd zullen worden. Behalve hetgeen aan belastingen, in- en uitvoerrechten enz. in 's Lands schatkist zal vloeien, zal van deze ondernemingen alleen een canon van f 80 000 's jaars geïnd kunnen worden. Dat deze cijfers nog voor belangrijke verhooging vatbaar zijn, wordt duidelijk wanneer men in aanmerking neemt dat nog 500 000 bouws langs of in de onmiddellijke nabijheid van den spoorweg ontgonnen kunnen worden.

Eindelijk mag gewezen worden op de in verschillende landen opgedane ervaring, welke uitwijst, dat in streken als hier bedoeld, waar de factoren voor een bloeiend verkeer aanwezig zijn, de aanleg van spoorwegen ten slotte steeds winstgevend blijkt te zijn, ook al zijn de winsten in den aanvang gering of moeielijk te ramen.

Eene vingerwijzing in deze richting geeft het schiereiland Malakka, dat 25 jaren geleden in een toestand verkeerde verre ten achter bij dien van Zuid-Sumatra thans en waar men met den spoorwegaanleg is begonnen in eene periode toen geenerlei rendement van die spoorwegen te wachten was. Thans is men daar in het bezit van een spoorwegnet van meer dan 750 K.M., dat nog jaarlijks wordt uitgebreid en een geheel ommekeer ten goede heeft aangebracht in het verkeerswezen, terwijl het in zijn geheel bij voortdurende goede financiële resultaten afwerpt.

Urgentie van den spoorwegaanleg.

Uit het voorafgaande valt af te leiden, dat een spoorwegnet in Zuid-Sumatra volgens het aangegeven tracé voldoende kansen aanbiedt voor eene winstgevende exploitatie in de toekomst. Doch ook al bestond omtrent die kansen voorshands

(1) Het aanlegkapitaal der Staatsspoorwegen op Java en ter Sumatra's Westkust bedraagt (vide statistiek over 1909) voor de Westeralijnen f 91 377, voor de Oosterlijnen f 77 789 en voor de Sumatralijn f 95 844 per kilometer.

geen voldoende zekerheid dan nog wil het den ondergeteekende voorkomen, dat met de uitvoering van dit werk niet langer mag worden gedraald.

Aan den plicht om een ernstige proef te nemen met de economische ontwikkeling van daarvoor vatbaar geachte streken in de Buitenbezittingen kunnen wij ons, het werd reeds opgemerkt, niet onttrekken. Zooals uit bovenstaande beschrijving van de landstreek valt af te leiden, leent Zuid-Sumatra zich bij uitstek voor zoodanige poging. Groote uitgestrektheden vruchtbare gronden liggen daar braak, in den bodem zijn schatten verborgen aan edele metalen en andere delstoffen, de dun gezaaide inheemsche bevolking heeft goeden aanleg, doch staat nog op te lagen trap van ontwikkeling om zelf bij te dragen tot de exploitatie van de rijke hulpbronnen des lands; het handelsverkeer is nog in menig opzicht primitief, doch voor belangrijke uitbreiding vatbaar; alles wacht op de levenwekkende drijfkracht, die de hier sluimerende bronnen in volle werking zal moeten brengen, een drijfkracht die alleen geleverd kan worden door Westersch intellect, kapitaal en ondernemingsgeest.

In de bestaande omstandigheden, en zoolang in het verkeerswezen geen afdoende verbetering is gebracht, zullen het Europeesch kapitaal en de Europeesche ondernemingsgeest zich echter niet willen wagen aan een taak, die, juist met het oog op die omstandigheden, onuitvoerbaar moet worden geacht. Wil men de landstreek tot bloei en welvaart brengen, de bevolking de vruchten van den eigen bodem doen plukken, haar opheffen uit den staat van achterlijkheid, waarin zij verzonken zal blijven, zoolang haar isolement voortduurt, dan zal men moeten beginnen haar te trekken binnen den kring van het wereldverkeer en van de daarmede samengegroeide beschavingsbegrippen. Aanleg van ijzeren wegen, die deze veelbelovende maar thans braakliggende streken in aanraking zullen brengen met de buitenwereld is dus een eisch van dringende noodzakelijkheid.

Mag de urgentie van den aanleg van ijzeren wegen in Zuid-Sumatra volgens het hooger aangegeven tracé derhalve als vaststaand worden aangenomen dan rest nog de bespreking van de vraag of deze aanleg zal moeten geschieden van Staatswege dan wel overgelaten zal moeten worden aan het particuliere initiatief.

Aanleg van Staatswege of door particulieren.

Beschouwt men het spoorwegvraagstuk in zijn geheel dan wil het den ondergeteekende voorkomen, dat eene principieele keuze tusschen beide stelsels noch noodig, noch wenschelijk is.

Van beide stelsels toch is het practisch nut, de uitvoerbaarheid, afdoend gebleken; aan beide kleven eigenaardige gebreken, doch uit niets valt af te leiden, dat zij vijandig tegenover elkaar zouden moeten staan en dat aanneming van het eene onvermijdelijk zou moeten leiden tot verwerping van het andere. Integendeel, de natuurlijke ontwikkeling van het spoorwegwezen leidt ten slotte veelal tot een toestand, waarbij de beide stelsels elkander aanvullen, waarbij zij niet *tegenover*, doch *naast* elkaar in werking zijn.

Ter beantwoording van de vraag of, in een bepaald geval, aan het eene dan wel aan het andere stelsel de voorkeur moet worden gegeven, is het noodig een oogenblik stil te staan bij de beweegredenen, die eenerzijds den Staat, anderzijds den particulieren ondernemer, kunnen leiden tot spoorwegaanleg.

Voor den particulieren ondernemer is de spoorwegaanleg uitsluitend eene financieele onderneming, opgezet met de bedoeling het in den aanleg gestoken kapitaal winstgevend en liefst zoo winstgevend mogelijk te maken; vanzelf volgt hieruit dat het particulier initiatief alleen of in hoofdzaak rekening houdt met de vermoedelijke financieele resultaten der aan te leggen lijnen en haar arbeidsveld zal willen bepalen tot die lijnen, welke de beste waarborgen aanbieden voor rentabiliteit.

Voor den Staat is de rentabiliteit uit den aard der zaak niet onverschillig, doch evenmin hoofdzaak; de keuze van een arbeidsveld wordt hier bepaald door geheel andere overwegingen.

Wakende voor het algemeen belang, zal de Staat zich allereerst moeten afvragen waar en tot welken omvang dit algemeen belang het aanleggen van spoorwegen eischt en tot dien aanleg moeten overgaan, ook al bestaat geen zekerheid omtrent dadelijk te verwachten winsten. De Staat zal moeten letten op de moeilijk onder cijfers te brengen beteekenis van den spoorweg als beschavingsfactor, op het groote belang van het bezit van eigen spoorwegen ingeval van binnen- of buitenlandsche verwickelingen, eindelijk op den invloed der spoorwegen op de algemeene volkswelvaart en de daaruit voortvloeiende indirecte voordeelen, die in den vorm van meer vertier, verhoogde belastingopbrengst enz. aan 's lands geldmiddelen en aan het algemeen belang ten goede kunnen komen.

Toegepast op het spoorwegvraagstuk in Zuid-Sumatra, zooals dat hierboven is geschetst, leiden deze beschouwingen al dadelijk tot de conclusie, dat de aanleg van de hoofdlijnen in deze landstreek in ieder geval zal behooren te geschieden door den Staat. De onzekerheid inzake de met deze lijnen te behalen winsten zou, bij uitvoering door particulieren, al dadelijk hiertoe kunnen leiden, dat alleen de meest winstgevende gedeelten aangevraagd of in exploitatie gebracht werden, terwijl de minder winstgevende gedeelten voorshands onuitgevoerd zouden blijven dan wel alleen aangelegd zouden kunnen worden met rentegarantie of andere voordeelen door den Staat te verleenen. De belangen daarentegen, die de Staat bij den spoorweg-aanleg heeft, brengen mede dat tegen aanleg ook van de voorloopig minder winstgevende gedeelten niet behoefte te worden opgezien, terwijl geen enkele reden bestaat om den Staat alleen de kwade kansen te doen dragen en de goede aan den particulieren medewerker over te laten.

De belangen van den Staat brengen in de tweede plaats mede, dat het spoorwegbeheer aan de begin- en eindpunten der hoofdlijnen, i. c. gevormd door belangrijke havenplaatsen als Telok Betong en Palembang geheel in handen van den Staat blijft. Niet alleen in normale, maar ook in abnormale omstandigheden, bij opstand, oorlog enz. is het van het grootste belang, dat de Staat zelf op deze plaatsen de leiding van het verkeer in handen heeft.

Zullen de begin- en eindpunten der hoofdlijnen dus in eigen beheer van den Staat moeten blijven, het is duidelijk, dat ook niet gedacht kan worden aan een aanleg of exploitatie door particulieren van een of meer der tusschenliggende gedeelten. Voorkomen zal moeten worden dat zich in Zuid-Sumatra een toestand ontwikkelt als op Java waar of de Staatsspoor van de uitvoerhaven is afgesloten, of tusschen twee gedeelten van de Staatslijn een particuliere lijn is ingesloten. De ondervinding op Java opgedaan met den aanleg van hoofdlijnen, deels door particulieren, deels door den Staat, moet in casu leiden tot de gevolgtrekking, dat de onderwerpelijke lijn geheel door den Staat behoort te worden aangelegd.

Eindelijk moge er op gewezen worden, dat men met Staatsaanleg niet staat voor eene proefneming met eene tot dusver niet toegepaste methode, maar dat op Java sinds tal van jaren gebleken is dat de Staat volkomen bij machte is een goed georganiseerd spoorwegbedrijf te scheppen en tot bloei te brengen en dat geen enkele reden bestaat om aan te nemen, dat zulks niet ook in Zuid-Sumatra het geval zoude zijn.

Zal, in verband met een en ander, de aanleg en exploitatie der voorgestelde hoofdlijn in Zuid-Sumatra moeten geschieden door den Staat, de mogelijkheid is niet uitgesloten dat vroeg of laat zich de wenschelijkheid doet gevoelen tot het maken van aansluitingen en zijlijnen ten dienste van het meer locale vervoer uit het binnenland naar de hoofdlijn. Allicht zal dan blijken, dat het particulier initiatief hier een dankbaar arbeidsveld kan vinden. Uit den aard der zaak is a priori niet te zeggen welke vlucht het verkeerswezen in deze streek zal nemen en in hoever het daarbij blijken zal op den weg van den Staat te liggen tot uitbreiding van het eigen spoorwegnet over te gaan. Toch mag aangenomen worden, dat men evenals elders, ten slotte ook hier zal geraken tot een toestand, waarbij de Staat en de particuliere ondernemer elkander aanvullen en gezamenlijk

medewerken aan het tot stand brengen van een aan hooge eischen beantwoordend verkeerswezen.

De ondergeteekende vertrouwt met het voorafgaande voldoende toegelicht te hebben, dat en waarom het hem wenschelijk toeschijnt zoo spoedig mogelijk een aanvang te maken met den aanleg in Zuid-Sumatra van een spoorweg volgens het aangegeven en in de ter griffie neergelegde stukken uitvoerig toegelichte plan.

Bij de uitvoering zullen uit den aard der zaak verschillende kwesties kunnen rijzen, welke nader overwogen zullen moeten worden, doch thans nog niet voor definitieve oplossing vatbaar zijn. Omtrent één dier kwesties n.l. het arbeiders- en emigratie-vraagstuk moge de ondergeteekende zich hier echter eene opmerking veroorloven.

Arbeiders- en emigratievraagstuk.

Wegens de nabijheid van het in sommige gedeelten overbevolkte Java kan verwacht worden, dat de aanvoer van werkkrachten voor den spoorwegaanleg van Telok Betong uit, tot geen moeilijkheden aanleiding zal geven en de bouw der lijn voor het grootste gedeelte in vrijen arbeid zal kunnen plaats vinden. Om diezelfde reden mag ook een bevredigende oplossing tegemoet gezien worden van het arbeidersvraagstuk, met betrekking tot het in cultuur brengen van de zeer vele in erfpacht aangevraagde terreinen in het Zuidelijk deel der Lampongsche districten, terwijl, gelet op de bij den spoorweg-

aanleg op Java opgedane ervaring, de groote waarschijnlijkheid bestaat, dat, in verband met den reeds thans bestaanden natuurlijken trek van Bantammers naar de Lampongs, waar zij in de peper- en klappertuinen ruime dagloonen verdienen, vele Javanen, ook van de bij den aanleg te werk te stellen arbeiders, zich langs de spoorlijn blijvend zullen vestigen.

Welke middelen aangewend zullen moeten worden om die vestiging te bevorderen, zal later een punt van nauwgezette overweging moeten uitmaken, maar het ligt in de bedoeling van de Indische Regeering al dadelijk in deze richting werkzaam te zijn o. a. door bij de uitgifte van gronden in erfpacht op ruime schaal grond te reserveeren langs den spoorweg, niet alleen voor de inheemsche bevolking, maar ook voor de te verwachten intrekkers.

Zooals boven werd opgemerkt zal gedurende 6 jaar een bedrag van gemiddeld $5\frac{1}{2}$ millioen gulden 's jaars of met inbegrip van de rente à 4 pct. van gemiddeld $6\frac{1}{4}$ millioen gulden benodigd zijn.

Voor het loopende dienstjaar kan volstaan worden met het beschikbaarstellen van een bedrag van f 150 000 ten laste van hoofdstuk I en van f 850 000 ten laste van hoofdstuk II.

Daartoe strekt het hierbij gevoegd wetsontwerp.

De Minister van Koloniën,

DE WAAL MALEFIJT

PLAN tot den aanleg van een SPOORWEG in ZUID-SUMATRA.

OVERZICHTSKAART.

Schaal 1:1000 000.

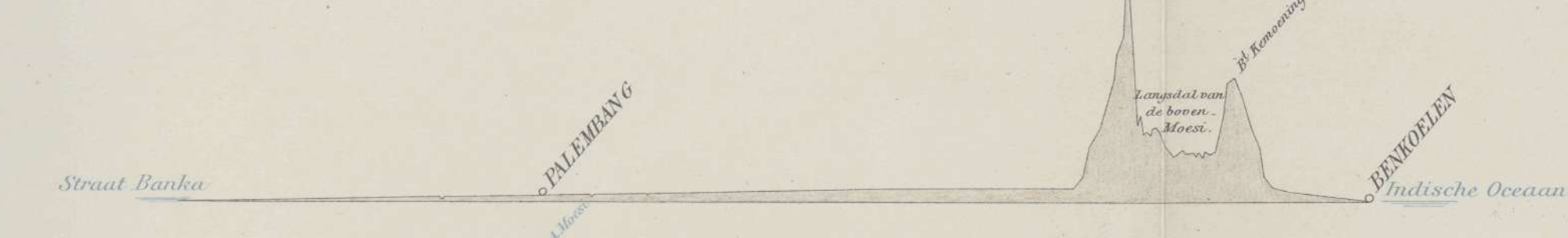
Behoort bij de Memorie van Toelichting betreffende de verhooring der begroting van uitgaven van Nederlandsch Indië voor het dienstjaar 1911, ten behoeve van den aanleg van een Spoorweg in Zuid-Sumatra.



Legenda.

- Voorgestelde spoorweg met halte.
- Gewestelijke grens. Residentie.
- Afdelingsgrens. Lampongsche districten.
- Gewestelijke grens. Residentie.
- Afdelingsgrens. Palembang.
- Gewestelijke grens. Residentie.
- Afdelingsgrens. Benkoelen.
- Standplaats van den Resident.
- Assistent Resident.
- Controleur.
- Rivier.
- Meer.
- Grote rijweg.
- Harrenweg.
- Paardenpad.
- Voetpad.
- Boschpad.
- Moeras.
- Berg.
- Hoogtelijn van 50 M. boven den zeespiegel.
- 100.
- 200, 400, 600 M. enz.
- +262 Hoogte der wegen en bergen.
- +239 rivieren.
- Profiel over de oostelijke bergreeks.
- langs dalen.
- hoofdwaterscheiding.

PROFIEL STRAAT BANKA - PALEMBANG - BENKOELLEN.



A. HET BARISANGEBERGTE GEZIEN VAN UIT HET NOORD-OOSTEN.

