

(204. 1.)

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot wijziging en verhooging der begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1918 ten behoeve van de overneming door het Land van de aan de Exploratie-Maatschappij *Lematang* toebehoorende mijnconcessies *Bahangau*, *Boekit Asem*, *Boekit Boenian*, *Soeka Marinda*, *Boekit Kendi* en *Boekit Ringin*, alsmede ten behoeve van den aanleg van eene spoorverbinding tusschen *Moeara Enim* en *Tandjoeng*.

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

En hiermede bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

's Gravenhage, den 19 September 1918.

WILHELMINA.

(204. 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, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is, de begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1918 te wijzigen en te verhoogen, teneinde de rechten van de te Batavia gevestigde Exploratie Maatschappij *Lematang* als houdster van de onder de namen *Bahangau*, *Boekit Asem*, *Boekit Boenian*, *Soeka Marinda*, *Boekit Kendi* en *Boekit Ringin* verleende concessies voor de winning van steenen bruinkool binnen terreinen, gelegen in de afdeeling *Palembangsche Bovenlanden* der residentie *Palembang*, door aankoop aan den Lande te doen overgaan, alsmede om in het belang van den afvoer en de verdeeling der kolen, welke in genoemd gebied worden gewonnen, eene spoorverbinding tusschen *Moeara Enim* en *Tandjoeng* tot stand te brengen;

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1918—1919.

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:

Eenig artikel.

I. In het Iste hoofdstuk der begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1918, vastgesteld bij de wet van 1 Juni 1918 (*Staatsblad* n°. 310) en verhoogd bij de wet van 1 Juni 1918 (*Staatsblad* n°. 315) wordt *onderafdeeling* 89, Staatsspoor- en tramwegen, verhoogd met f 840 000.

II. In het IIde hoofdstuk der begrooting van uitgaven van *Nederlandsch-Indië* voor het dienstjaar 1918, vastgesteld bij de wet van 1 Juni 1918 (*Staatsblad* n°. 311) en verhoogd bij de wet van 1 Juni 1918 (*Staatsblad* n°. 315) wordt:

a. tusschen de onderafdeelingen 315 en 316 ingelascht:

Onderafdeeling 315A. Aankoop van de rechten der te Batavia gevestigde Exploratie Maatschappij *Lematang* als houdster van de onder de namen *Bahangau*, *Boekit Asem*, *Boekit Boenian*, *Soeka Marinda*, *Boekit Kendi* en *Boekit Ringin* verleende concessies voor de winning van steen- en bruinkool binnen terreinen, gelegen in de afdeeling *Palembangsche Bovenlanden* der residentie *Palembang*, zoomede aan die maatschappij verschuldigde rente wegens de met haar gesloten optie-overeenkomst f 1 034 750.

b. *Onderafdeeling* 319. Staatsspoor- en tramwegen, alsmede automobiendiensten, verhoogd met f 660 000.

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,

(204. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Reeds geruimen tijd was het bekend, dat in de residentie *Palembang* over eene vele kilometers breede strook, ongeveer evenwijdig loopend aan de lengte-as van *Sumatra*, in de *Midden-Palembang-formatie* bruinkoollagen van meerdere of mindere dikte voorkomen. Deze kolen hebben echter als brandstof betrekkelijk geringe waarde en de ontginning daarvan zou alleen bij gebruik in de onmiddellijke nabijheid van de vindplaats loonend kunnen zijn.

In het gedeelte, gelegen tusschen de *Ajer Lematang* en de *Ajer Enim*, hebben evenwel groote partijen bruinkool-afzettingen een veredelingsproces ondergaan door den invloed van door de aardkorst heengebroken andesietmassa's en hoofdzakelijk ook ten gevolge van tusschen de aardlagen ingedrongen aderen van andesiet.

De hooge temperatuur der uitvloeingsmassa's en de met de storing der aardlagen gepaard gaande drukverschijnselen, hebben het watergehalte der bruinkolen tot enkele procenten teruggebracht, terwijl tevens een min of meer voortgeschreden droge destillatie het koolstof-gehalte heeft verhoogd.

De in dit gebied uit de heuvelachtige *Palembang-formatie* stekende bergen *Boekit Asem*, *Kendi*, *Boenian*, *Ringin*, *Besar*

en Serillo, alsmede nog enkele kleinere toppen, bestaan uit eruptief gesteente, waaromheen de steenkolenvorming als een mantel aansluit. Ten gevolge van het verplaatsen der geweldige uitvloeiingsmassa's is de bouw van het terrein ingewikkeld geworden. Op een en ander is het eerst de aandacht gevestigd door dr. TOBLER in zijn opstel „Eine topographische und geologische Beschreibung der Petroleum-gebiete bei Moeara Enim” (Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap XXIII 1906).

In de voorloopige gegevens waarover men beschikte werd in den aanvang van 1915 aanleiding gevonden om buiten de in dit gebied reeds in concessie uitgegeven terreinen, een onderzoek in te stellen naar kolen ten zuiden van Moeara Enim, tot waar de Zuid-Sumatra spoorweg eerlang zou worden doorgetrokken. De totstandkoming van de spoorlijn zou het mogelijk maken de kolen, indien in voldoende hoeveelheid aanwezig, op gemakkelijke wijze af te voeren naar de voor verdeling en afzet zoo bij uitstek gunstig gelegen haven van Palembang. Bovendien zou tevens, indien de kolen voor spoorwegdoeleinden geschikt mochten blijken, op weinig kostbare wijze kunnen worden voorzien in de behoefte aan brandstof voor den Zuid-Sumatra spoorweg.

Bij het onderzoek werden, behalve de gewone bruinkoolafzettingen, machtige hoogveredelde kolenlagen gevonden met eene verbrandingswaarde van ruim 8000 calorieën, terwijl mede uit een overgangskool van mindere verbrandingswaarde bestaande partijen werden aangetroffen. Een voortgezet onderzoek bracht aan het licht, dat op enkele plaatsen door afdekking van waardelooze lagen van betrekkelijk geringe dikte, belangrijke partijen kolen van goede hoedanigheid konden worden blootgelegd. Ontginningen in dagbouw zouden hier kunnen worden geopend zonder dat hiervan nadeelige gevolgen te duchten zouden zijn voor lateren diepbouw.

Toen nu ten gevolge van de tijdsomstandigheden niet slechts de prijzen van buitenlandsche steenkolen steeds hoger stegen, maar ook de aanvoer daarvan met steeds grootere moeilijkheden gepaard ging, zoodat rekening moest worden gehouden met de mogelijkheid, dat zoowel bij de spoor- en tramwegen als bij andere landsdiensten vroeger of later een tekort aan brandstoffen zou ontstaan, werd in het laatst van 1916 besloten dat de dienst der Staatsspoorwegen zou overgaan tot eene voorloopige ontginning van vorenbedoelde kolenlagen, onder leiding van door den dienst van het mijnwezen beschikbaar gesteld personeel. Aanvankelijk had de afvoer van Tandjoeng naar Moera Enim door middel van een décauvillebaan plaats, maar weldra bleek dit vervoermiddel onvoldoende, en trad de noodzakelijkheid aan het licht om in stede daarvan een spoorlijntje met normale spoorwijdte aan te leggen, waardoor eene rechtstreeksche verbinding van de kolenvindplaats met de tramlijn Moeara-Enim—Palembang zou worden verkregen. Met den aanleg werd daarop in November 1917 een begin gemaakt; de 13,5 K.M. lange lijn kan in de tweede helft van 1918 voltooid zijn. De Gouverneur-Generaal gaf tot zoodanigen onverwijlden aanleg machtiging op grond van de overweging, dat hierdoor eene aanzienlijke besparing zou kunnen worden verkregen op de uitgaven voor brandstoffen bij verschillende takken van dienst. Wordt deze besparing voor het jaar 1918 geschat op f 2 200 000, nochtans kunnen de op de begrooting voor dat jaar voor brandstoffen uitgetrokken kredieten niet verminderd worden, vermits de eenheidsprijs voor brandstoffen ten gevolge van de buitengewoone omstandigheden veel hoger is, dan bij de samenstelling van de begrooting geraamd werd.

Tegenover deze besparing staan de aanlegkosten, welke groot worden op f 1 511 000. Hiervan is f 11 000 kunnen worden bestreden uit het op de begrooting voor 1917 toegestaan krediet voor kapitaalsuitgaven, zoodat met een bedrag van f 1 500 000 alsnog op de begrooting voor 1918 rekening zal zijn te houden.

Behalve als kolenlijn zal de verbinding Moeara-Enim—Tand-

joeng ook als gewone tramlijn voor het openbaar verkeer in gebruik genomen worden. Met het oog hierop zijn de aanlegkosten gebracht op de kapitaalsuitgaven en zal de bouwrekening van den Zuid-Sumatra-spoorweg daarmede verhoogd worden.

Inmiddels was het onderzoek van de onderwerpelijke terreinen voortgezet, aangezien de aanvankelijke verkenning de bijzondere beteekenis van de hier aanwezige kolenlagen had aangetoond.

Tijdens dit onderzoek deed zich in den loop van 1917 de gelegenheid voor, om voorkeurrecht te krijgen voor de overneming van de aan de Exploratie-Maatschappij Lematang toebehoorende concessies Bahangau, Boekit Asem, Boekit Boenian, Soeka Marinda, Boekit Kendi en Boekit Ringin. Deze concessie-terreinen sluiten — zooals uit de hierbijgevoegde kaart blijkt — onmiddellijk aan bij de in onderzoek zijnde terreinen en vormen daarmede gelijk de voorloopige verkenning reeds had aangetoond, één geologisch geheel. Op 15 September 1917 werd daarop met voornoemde maatschappij eene overeenkomst gesloten van de volgende strekking:

1°. de maatschappij verleent aan het Land het recht om, gedurende een termijn van acht maanden, te rekenen van af de dagteekening der overeenkomst (derhalve tot 15 Mei 1918) een mijnbouwkundig-geologisch onderzoek in te stellen op de terreinen van de zes hierbovengenoemde concessies;

2°. binnen den termijn van acht maanden wordt aan de maatschappij verklaard of de aankoop van hare rechten als houdster der concessies, tegen betaling van één miljoen gulden wordt verlangd en die aankoop behoudens nadere goedkeuring van den wetgever wordt aanvaard;

3°. indien aan de maatschappij wordt verklaard dat de aankoop wordt verlangd, wordt de termijn van acht maanden, waarbinnen de maatschappij verplicht is hare concessierechten tegen betaling van één miljoen gulden te verkoopen, verlengd, totdat de koopakte is verleden of totdat aan de maatschappij is bericht, dat de Wetgever niet in den aankoop bewilligt, met dien verstande, dat de termijnsverlenging den tijd van één jaar (derhalve tot uiterlijk 15 Mei 1919) niet zal overschrijden;

4°. gedurende den termijn van acht maanden is aan de maatschappij een bedrag verschuldigd, berekend naar den voet van f 2000 per maand, terwijl gedurende de termijnsverlenging eene rente is verschuldigd, berekend naar een rentevoet van 6 pct. 's jaars over een bedrag van f 500 000.

Het ligt voor de hand, dat overneming van de concessie slechts dan gewettigd zou zijn wanneer:

1°. de verdere uitkomsten van het onderzoek der terreinen bevredigend zouden zijn;

2°. als vaststaande mocht worden aangenomen, dat termen aanwezig zijn tot opening, naast de Ombilinmijnen en Poeloe Laoet, van eene derde Landskolenontginning.

Wat aangaat het eerste punt diene, dat het mijnbouwkundig-geologisch onderzoek, hetwelk na het sluiten van bovenvermelde overeenkomst, ook de concessie-terreinen heeft omvat, in den aanvang van 1918 tot het maken van de volgende schattingen in staat stelde. De kolen, die van zeer uiteenloopende hoedanigheid zijn, zijn daarbij, ter vergemakkelijking van een juist overzicht, ingedeeld in drie groepen, nl.: 1°. hoogwaardige glanskolen met eene verbrandingswaarde van 7000 tot 8400 calorieën; 2°. overgangskolen met eene verbrandingswaarde van 6000 tot 7000 calorieën; en 3°. bruinkolen ¹⁾ met eene verbrandingswaarde van minder dan 6000 calorieën.

Kolenvelden gelegen *buiten* de concessie-terreinen.

In het Noordelijk terrein werd aangetoond een aaneengesloten mijnveld, verdeeld over drie lagen, met eene dikte van 7 tot 12 M.,

¹⁾ De opname van bruinkolen bleef op den achtergrond. De opgegeven taxaties van deze kolensoort werden bij de verkenning met weinig moeite verkregen.

volgens matige raming bevattende 30 millioen ton glanskolen en 10 millioen ton overgangskolen. Hiervan kunnen ruim 250 000 ton glanskolen en ruim 300 000 ton overgangskolen in eenvoudigen dagbouw worden gewonnen. Voorts werden ten westen van de concessie Boekit Ringin op verschillende plaatsen glanskolen aangetroffen, waarvan de vermoedelijke hoeveelheden nog niet konden worden opgegeven.

Kolenvelden gelegen *binnen* de concessie terreinen.

De concessie terreinen Boekit Asem en Bahangau bevatten naar schatting minstens 2 millioen ton glanskolen (waarvan vermoedelijk 400 000 ton in dagbouw kunnen worden gewonnen), 4 millioen ton overgangskolen en 125 millioen ton bruinkolen.

De concessie terreinen Boekit Kendi en Boekit Ringin bevatten volgens matige raming vermoedelijk 15 millioen ton glanskolen, 14 millioen ton overgangskolen en 20 millioen ton bruinkolen. Winning in dagbouw zal waarschijnlijk niet mogelijk zijn, doch diepbouw zal op betrekkelijk eenvoudige wijze door ontsluiting met tunnels kunnen geschieden.

Het concessie terrein Boekit Boenian bevat vermoedelijk minstens 15 millioen ton glanskolen en overgangskolen. De grens tusschen deze beide kolensoorten kan nog niet worden bepaald. Op deze concessies werden bovendien 9 millioen ton bruinkolen aangetroffen.

Het meest zuidelijk gelegen concessie terrein Soeka Marinda heeft de minste waarde en bevat naar schatting, behalve 14 millioen ton bruinkolen, slechts 1 millioen ton overgangskolen.

Volgens het onderzoek in het stadium waarin het in den aanvang van 1918 verkeerde, bevatten derhalve de onderzochte terreinen *buiten* de concessies ten minste 40 millioen ton glanskolen en overgangskolen, en de concessie terreinen minstens 50 millioen ton glanskolen en overgangskolen en meer dan eene drievoudige hoeveelheid bruinkolen.

De glanskolen staan in hoedanigheid boven *alle andere* kolen welke tot nu toe in Nederlandsch-Indië zijn gewonnen. De proeven, welke door de Koninklijke Marine zijn genomen, hebben aangetoond, dat door menging van de glanskolen met een eveneens in de Lematang-velden voorkomende kolensoort van anthracietische geaardheid, een brandstof wordt verkregen, welke goede Cardiff-kolen evenaart. De ontginning der velden opent dus de mogelijkheid in de steenkolenbehoefte der Marine op bevredigende wijze te voorzien.

Bovendien is onderzocht, in hoever de kolen zich leenen voor de bereiding van cokes, geschikt voor metallurgische doeleinden. Ofschoon dit onderzoek nog niet is geëindigd, kan op grond van de reeds verkregen uitkomsten worden verklaard, dat het vraagstuk van de cokesbereiding, bij gebruikmaking van Lematang-kolen waarschijnlijk tot eene bevredigende oplossing zal kunnen worden gebracht.

Met betrekking tot de vraag, of tot de opening van eene derde Landssteenkolenontginning behoort te worden overgegaan, moge het navolgende worden opgemerkt.

In de jaren 1907 tot 1914 is het totaal kolenverbruik in Nederlandsch-Indië van 600 000 ton tot ongeveer 1 000 000 ton per jaar gestegen. Met het oog op de ervaring, welke overal elders is opgedaan, mag eene gestadige verdere stijging zeker worden goacht. Voor het uitbreken van den oorlog werden per jaar ruim 400 000 ton kolen, hoofdzakelijk Australische en Japansche, ingevoerd. Een aanzienlijk gedeelte hiervan was bestemd voor den dienst der Staatsspoorwegen, welke in 1914 en 1915 jaarlijks meer dan 150 000 ton buitenlandsche kolen heeft gebruikt. Zal deze dienst uiteraard zoodra mogelijk tot het uitsluitend gebruik van inlandsche kolen overgaan, dit neemt niet weg, dat de Japansche en Australische kolen niet onwaarschijnlijk toch niet geheel van de Indische markt zullen kunnen worden verdrongen, vermits zij in de schepen, welke

suiker of andere waardevolle landbouwvoortbrengselen komen innemen, als ballast worden aangevoerd, en derhalve goedkoop kunnen geleverd worden. Desniettemin ligt hier voor de inheemsche kolen nog een groot afzetgebied open. Daarnevens is het geenszins uitgesloten, dat op den duur eene belangrijke hoeveelheid Indische kolen zal kunnen worden afgezet naar de tegenover Palembang gelegen havens Singapore en Penang, waar voor het uitbreken van den oorlog jaarlijks ongeveer één millioen ton kolen, hoofdzakelijk uit Australië, Japan en Britsch-Indië, werd ingevoerd, ook al zou de kolenhandel in die havens niet bepaald van uit Indië kunnen worden beheerscht. Wellicht zouden de Indische kolen ook met voordeel geleverd kunnen worden naar de Philippijnen, waar jaarlijks meer dan een half millioen ton kolen van buiten worden aangevoerd, en naar Colombo.

Van de binnenlandsche opbrengst wordt verreweg het grootste gedeelte door de beide Landsontginningen geleverd. De productie van de Ombilinmijnen bedroeg in 1917 ongeveer 480 000 ton. Voor eene aanzienlijke, geleidelijke opvoering van deze op zich zelf voor eene kolenontginning niet onbelangrijke opbrengst zijn de noodige maatregelen reeds voorbereid. Indien evenwel uit eene nieuwe Landsontginning, die de kolen tegen een lagere kostprijs kan afleveren en voor het vervoer naar elders gunstiger gelegen is, binnen korten tijd belangrijke hoeveelheden kolen kunnen gewonnen worden, vervalt de noodzakelijkheid om de opbrengst van het Ombilinbedrijf zoo snel mogelijk op te voeren en zal de mogelijkheid van eene meer intensieve exploitatie min of meer zijn te beschouwen als eene reserve, welke naar gelang van omstandigheden moet worden aangesproken.

Trouwens zelfs indien het mogelijk ware, de opbrengst van de beide thans bestaande Landskolenontginningen zoodanig op te voeren, dat binnen redelijken tijd de voorziening in de behoefte van Nederlandsch-Indië aan kolen zoude zijn verzekerd en het thans nog geheel braak liggend afzetgebied daar buiten behoorlijk zou kunnen worden benut, dan nog zou, naar het den ondergeteekende wil voorkomen, een dergelijke toestand, waarbij het zwaartepunt steeds meer in het Ombilinbedrijf zou komen te liggen, niet zonder ernstige bedenkingen zijn. Waar de spoorwegverbinding tusschen Sawah Loento en de kust loopt door een vulkanisch en zeer bergachtig terrein, moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van ernstige storing in die verbinding, waardoor de kolenaafvoer naar Emmahaven voor korten of langen tijd zou worden stopgezet. Eene dergelijke mogelijkheid mag niet zonder voorzorg worden aanvaard.

De jaarlijksche opbrengst van de Poeloe Laoet steenkolenontginning bedroeg de laatste jaren ongeveer 120 000 ton. Zooals Minister DE WAAL MALEFUT reeds in zijne Memorie van Toelichting op het wetsontwerp tot aankoop van de ontginningen der steenkolenmaatschappij Poeloe Laoet (Gedrukte stukken Tweede Kamer 1912—1913 — 255 — 3) uitdrukkelijk in het licht stelde, zal het ten einde de onderneming rentegevend te maken, zaak zijn te trachten de jaarlijksche opbrengst zoo spoedig mogelijk tot 300 000 ton op te voeren. De noodige maatregelen daartoe zijn in voorbereiding.

Wat eindelijk aangaat de opbrengst van de particuliere ontginningen, deze is van ongeveer 50 000 ton in 1914 tot bijna 110 000 ton in 1916 gestegen. Deze stijging moet echter als een tijdelijke worden beschouwd; in het algemeen moet de kleine ontginning het afleggen tegen het grootbedrijf, dat goedkoper werkt, omdat de algemeene onkosten door eene grotere opbrengst worden gedragen. Indien voor het kolenvervoer — zooals bijna steeds het geval is — omvangrijke en dus zeer kostbare maatregelen moeten worden getroffen, is trouwens alleen het grootbedrijf daartoe in staat, evenals ook alleen de groote ontginningen de voor eene snelle en goedkope belading der schepen noodige werken tot stand kunnen brengen. Zulks is, evenals overal elders, ook in Nederlandsch-Indië gebleken. Slechts daar, waar zonder risico voor den eigenlijken ondernemer de winning op uiterst eenvoudige wijze kon geschieden door inlanders, die de kolen tegen een vooraf

vastgesteld, steeds zeer lagen prijs, op de verschepingsplaats afleverden, was van eenigszins regelmatige ontginning sprake. De tijdelijke opleving van de kleinere ondernemingen is dan ook alleen het gevolg van de buitengewone omstandigheden en de daardoor veroorzaakte buitengewoon hooge kolenprijzen. De kolen, die thans door de kleinere ontginningen op de markt worden gebracht, zijn voor een groot gedeelte kolen van minder goede hoedanigheid. Bij normale prijzen zijn die kolen over het algemeen de kosten van het vervoer niet waard en kunnen ze geen afzet vinden. Dat zulks thans mogelijk is geweest, is grootendeels een gevolg van den kolennood. Zijn echter betere soorten verkrijgbaar, dan kunnen de minder goede kolen zich niet handhaven.

Daarbij komt dat, gelijk de ervaring elders heeft geleerd, de kleinere mijnbedrijven — tenzij ze onder bijzonder gunstige omstandigheden werken — de lasten niet kunnen dragen, welken ten gevolge van de zich uitbreidende overheidsbemoeiingen met arbeiderstoestanden op de bedrijven worden gelegd.

Daarnevens is in de praktijk gebleken, dat voor de vorming van groote kolenontginningen in Nederlandsch-Indië van het particulier initiatief niet veel te verwachten is. Alle pogingen van particuliere zijde om ontginningen op groote schaal op te zetten, hebben tot dusver gefaald.

Naar het inzicht der Indische Regeering, hetwelk de ondergeteekende geheel deelt, ligt dan ook de ontwikkelingslijn van het kolenbedrijf in Nederlandsch-Indië in de richting van geheele en rechtstreeksche ontginning van Landswege, en bestaat voor de opening van eene derde Landskolenontginning alle reden.

Op grond van deze overwegingen en met de gunstige uitkomsten van het nader onderzoek voor oogen heeft de Indische Regeering binnen den bij bovenbedoelde overeenkomst vastgestelden termijn van 8 maanden aan de Exploratie-Maatschappij Lematang medegedeeld, dat zij den aankoop van de concessierechten der maatschappij onder het bij de overeenkomst gestelde voorbehoud aanvaardt.

De ondergeteekende acht deze beslissing volkomen juist. Hoewel bij het onderzoek groote steenkoolafzettingen buiten de concessies zijn aangetroffen, is het voor het leggen van een voldoende grondslag voor een grootbedrijf, dat zich voor onbepaalde tijd tot elken gewenschten omvang kan ontwikkelen, noodig, de ontginning van die kolenvelden vast te koppelen aan die van de voorraden, welke op de concessie terreinen zijn gevonden. Een grootbedrijf als waarvan hier sprake is, zal een welvaarts-middelpunt vestigen in eene tot nu toe vrijwel onontgonnen streek. Spoorweg- en haventoestanden zullen zich aan de behoeften van het bedrijf hebben aan te passen en in het belang van eene talrijke mijnwerkers-bevolking zullen, in ongetwijfeld steeds toenemende mate, omvangrijke maatregelen moeten worden getroffen. Het is dan ook niet voldoende om te beschikken over afzettingen, welke uit een zuiver bedrijfsstandpunt, gedurende een bepaalden, zij het ook geruimen termijn, eene aanzienlijke opbrengst waarborgen, maar het voortbestaan van het te stichten grootbedrijf behoort gedurende elken voor beschouwing in aanmerking komende tijd te worden verzekerd.

Zulks klemt te meer, waar, gezien de groote hoeveelheden zeer waardevolle kolen welke op de concessie terreinen zijn gevonden, en gegeven het feit, dat deze kolen voor een gedeelte in dagbouw kunnen worden gewonnen, aanvaarding van het aanbod der Lematang-Maatschappij alleen uit dezen hoofde reeds volkomen is verantwoord.

In dit verband zij er nog op gewezen, dat de nieuwe Landskolenontginning nabij den grooten scheepvaartweg, en derhalve voor den afzet uitermate gunstig, is gelegen.

De zelfkosten van het spoorwegvervoer naar de afscheephaven Palembang (Kertopati) zullen lager zijn dan de kosten van het vervoer van Sawah Loento naar Emmahaven. Weliswaar is de afstand tot Kertopati enkele kilometers langer, doch het vervoer in Palembang zal zich bewegen over eene nagenoeg vlakke baan,

terwijl het vervoer naar Emmahaven gedeeltelijk per tandradbaan moet geschieden over een 770 M. hooge bergpas.

De groote voorraden welke in dagbouw kunnen worden gewonnen, zullen het mogelijk maken, binnen zeer korten tijd eene groote opbrengst te bereiken tegen lagere zelfkosten dan die bij de andere Landsontginningen. Ook zonder dat rekening wordt gehouden met de tegenwoordige buitengewoon hooge kolenprijzen, mag de onmiddellijke rentegevendheid van de nieuwe ontginning gewaarborgd worden geacht.

Voor het jaar 1919 wordt eene opbrengst van 200 000 ton kolen geraamd. De rechtstreeksche winningskosten daarvan zullen naar schatting f 1 000 000 bedragen, terwijl in dat jaar van het aanlegkapitaal vermoedelijk f 1 000 000 zal worden verwerkt. Daartegenover staat bij matige raming, eene opbrengst uit den verkoop van kolen van f 2 000 000, waarmede op de ontwerp-begrooting voor 1919 rekening zal worden gehouden.

Hoewel het uit een mijn-technisch oogpunt mogelijk zal zijn de opbrengst zeer snel op te voeren, wordt met het oog op den afzet en de te verwachten moeilijkheden in den aanvoer van de benodigde werkrachten, veiligheidshalve gerekend dat eerst na 10 jaar eene opbrengst van 500 000 ton zal worden bereikt. Bij eene dergelijke opbrengst zal met het bedrijf (met inbegrip van de te betalen afkoopsom) naar schatting een kapitaalsuitgaaf van f 5 000 000 zijn gemoeid. Rekening houdende met een rentevoet van 5 pct. en eene gemiddelde afschrijving van eveneens 5 pct. — ook voor het aan de Lematang-Maatschappij te betalen bedrag van f 1 000 000 — zullen de middellijke bedrijfskosten derhalve f 500 000 bedragen of f 1 per ton kolen.

De rechtstreeksche bedrijfskosten zijn, waar gedurende tal van jaren een niet onbelangrijk deel van de opbrengst in dagbouw kan worden gewonnen, met f 4 per ton zeer ruim geraamd. Met inbegrip van de zelfkosten van het spoorwegvervoer naar de kust (raming f 1,50 per ton) en de kosten van opslag en belading der schepen (raming f 1 per ton) bedragen mitsdien de zelfkosten per ton kolen, te Palembang (Kertopati) vrij geleverd aan boord, ongeveer f 7,50.

Bij een verkoopprijs van f 10 per ton, welke prijs in verband met de gemiddelde hoedanigheid van de kolen zeker niet te hoog is, zal derhalve eene netto-bedrijfswinst worden gemaakt van f 1 250 000 per jaar.

Op grond van vorenstaande overwegingen is de ondergeteekende van oordeel, dat het landsbelang vordert, de gelegenheid om de concessierechten van de Lematang-Maatschappij in handen van het Land te brengen, niet te laten voorbijgaan, doch met de concessie terreinen en de omliggende kolenvelden als grondslag, eene derde Landssteenkolenontginning te openen.

Het wetsontwerp, dat hierbij wordt aangeboden, strekt, behalve tot verhooging van het eerste en het tweede hoofdstuk der begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor 1918 onderscheidenlijk met f 840 000 en f 660 000 voor den aanleg van den spoorweg Moeara Emin—Tandjoeng, tot verhooging van laatstgemeld hoofdstuk met f 1 034 750 voor aankoop van de concessierechten der Exploratie-Maatschappij Lematang en voldoening van de ingevolge de overeenkomst aan die Maatschappij tot het einde van 1918 verschuldigde renten.

Om het doel te bereiken zal het ontwerp zoo tijdig tot wet verheven moeten zijn, dat de hierboven als uiterste termijn voor het tot stand brengen van den koop genoemde datum van 15 Mei 1919 niet wordt overschreden. In verband hiermede is het gewenscht dat de afkondiging van de wet voor het einde van het jaar 1918 plaats heeft.

De Minister van Koloniën,

IDENBURG.

