

KORTE GESCHIEDENIS
DER
NEDERLANDSCH-INDISCHE
SPOOR- EN TRAMWEGEN

DOOR

S. A. REITSMA,

*Hoofdambtenaar der Staatsspoor- en
Tramwegen in Ned.-Indië met verlof.*

(met twee kaartjes)



1928.

G. KOLFF & Co. — Weltevreden

Fonds ten behoeve van
Indologische Studiën aan
de Rijks Universiteit
te Utrecht

IND. STUD.

oct.

890

DER EINGESCHIEDENE

VON RICHARD VOLSCH, DR. MED. UND
PHYSIKUS ZU MÜNCHEN

LEIPZIG

Verlag von F. A. Brockhaus
1894

Preis 1 Mark

Verlag von F. A. Brockhaus
Leipzig

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



1082 3783

Ind. Stud. S. 89p

KORTE GESCHIEDENIS DER NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOOR- EN TRAMWEGEN

DOOR

S. A. REITSMA,

*Hoofdambtenaar der Staatsspoor en
Tramwegen in Ned.-Indië met verlof.*

(met twee kaartjes)



Fonds ten behoeve van
Indologische Studiën aan
de Rijks Universiteit
te Utrecht.



1928.

Woltevrede G. Kolff & Co.

VOORBERICHT.

In het jaar 1904 liet de toenmalige kapitein der infanterie O. I. L., secretaris der Permanente Militaire Spoorwegcommissie, A. W. E. WEYERMAN, bij de Javasche Boekhandel en Drukkerij (Rijswijk-Batavia), een boekje het licht zien getiteld: „Geschiedkundig Overzicht van het Ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië.”

Dit werkje vereenigde alle goede kwaliteiten in zich, welke maar met mogelijkheid aan een korte geschiedenis gesteld kunnen worden: beknoptheid, volledigheid en juistheid. Daarbij was het vlot en aangenaam geschreven. Geen wonder, dat het in veler handen kwam en in hooge mate er toe heeft bijgedragen om te maken, dat omtrent de hoofdzaken van de geschiedenis der spoorwegen klaarheid ontstond.

Een herdruk van het boekje verscheen echter niet; de veelomvattende werkzaamheden van den heer WEYERMAN, eerst als chef der 4e Afdeeling en als Exploitatiechef der Oosterlijnen van den Staat, later als directeur der Haagsche Tramweg Maatschappij, maakten, dat van de daarvoor noodige voorstudiën niet veel kwam. Daardoor verouderde het Geschiedkundig Overzicht geheel; in 24 jaar toch veranderde in Indië zooveel op transportgebied. Bovendien is de oplage van het boekje reeds jaren lang uitgeput, zoodat het alleen nog maar antiquarisch te verkrijgen is. De noodzakelijkheid deed zich dus in dubbel zinnig gevoelen om de stof opnieuw te bewerken en in boekvorm uit te geven.

Door de firma KOLFF en Co. daartoe uitgenoodigd, heb ik mij met de samenstelling belast. Ik hoop er in geslaagd te zijn in beknopt formaat een zoo volledig mogelijk overzicht van de *hoofdzaken* der spoorweggeschiedenis te hebben gegeven. Den lezer, die meer details wil weten en de geraadpleegde bronnen betreffende de spoor- en tramwegen in Ned. Indië zelf wil bestudeeren, moge ik verwijzen naar de eerste tien deelen van het door mij geschreven en door de Staatsspoorwegen uitgegeven werk *Indische Spoorwegpolitiek* — hoe lastig het ook is daarin bij gebrek aan een personen- en zakenregister den weg te vinden — alsmede voor

sommige onderdeelen naar het grootere werk van den heer WEY-
ERMAN getiteld:

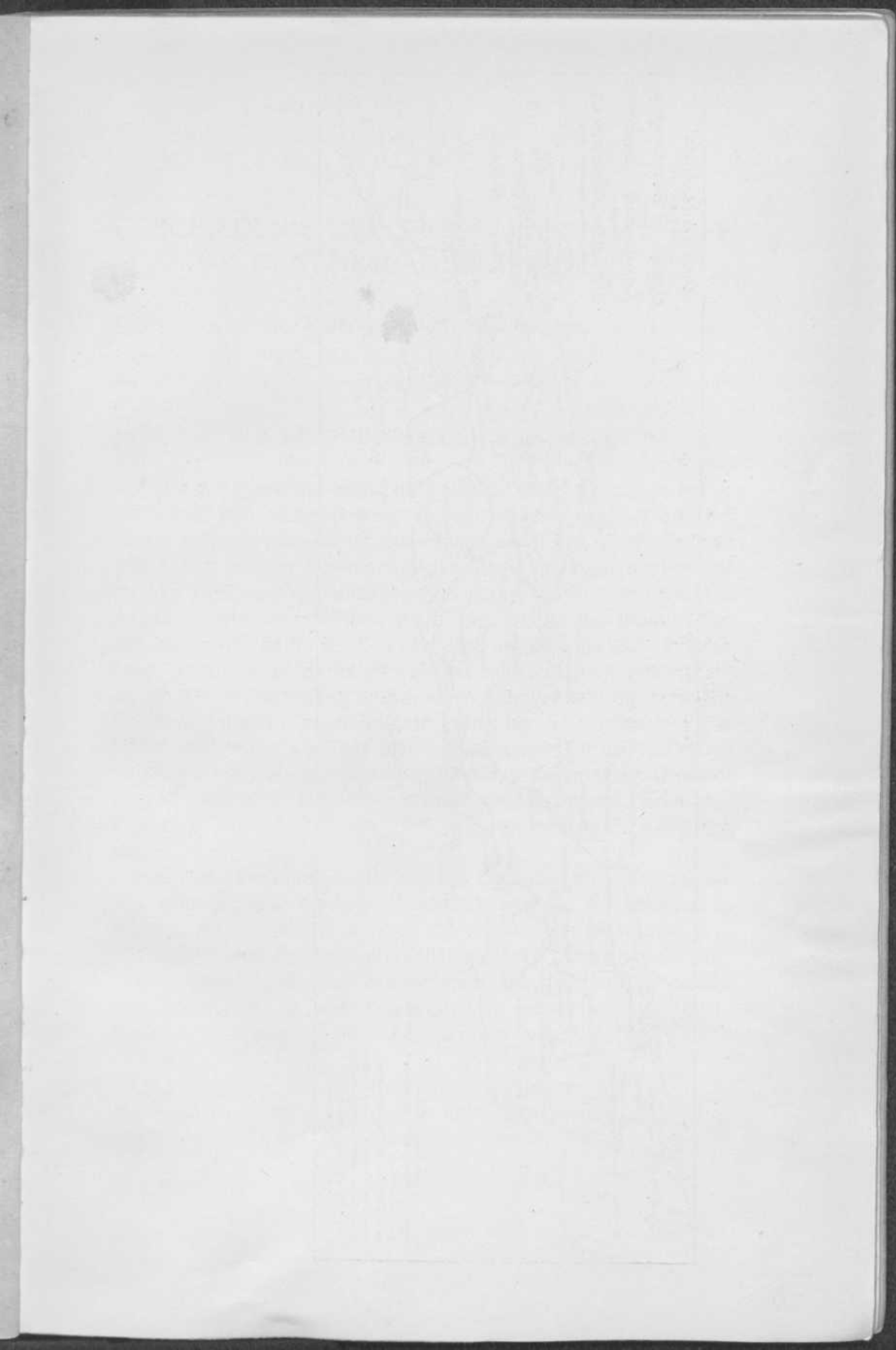
Geschiedkundig Overzicht der Concessievoorwaarden van en der Overeenkomsten met Spoor- en Tramwegmaatschappijen in Ned. Indië (2 deelen 1916 en '17). De spoorweggeschiedenis op de Buitengewesten wacht echter nog altijd op een bewerker en komt in het eerstgenoemde groote werk dus niet voor; in het tweede alleen voor zoover het betreft de Deli Spoorweg Maatschappij, zoodat de belangstellende bezoeker daarvoor de talrijke verspreide publicaties en de archieven zal moeten raadplegen, indien het hier gebodene onvoldoende is. Teneinde het zoeken te vergemakkelijken is als bijlage III een literatuuropgave, voor zoover dat de Buitengewesten betreft, opgenomen, welke wellicht niet volledig is, doch die in elk geval bij zelfstandige studie toch eenig gemak zal opleveren.

Tenslotte nog de opmerking, dat de spoorweggeschiedenis op Java chronologisch, die op de Buitengewesten ondernemingswijze is behandeld. Waar tusschen de ondernemingen op Sumatra nagenoeg geen onderling verband bestond en de tijdsstroomingen zich hier zooveel minder deden gelden dan op Java, daar zal het wel geen toelichting behoeven, waarom in het tweede gedeelte de op zich zelf meer aanbevelenswaardige methode van behandeling per onderneming werd gekozen, welke, streng doorgevoerd, in het eerste deel het zoo noodzakelijke overzicht van het geheel zou hebben doen verloren gaan.

Apeldoorn, Januari 1928.

S. A. REITSMA.

*hoofdamtenaar ter beschikking van
de S. S. en Tr. in Ned. Indië,
met verlof in Nederland.*



**Overzichtsk kaart
van de
Spoor- en Tramwegen
en
Lands-automobiëldiensten
op
Java en Madoera.**

Legenda

- Staatslijnen, spoorwijdte 1,067 M.
- +++ Staatslijnen, " 0,60 M.
- == Particuliere spoorwegen.
- Particuliere tramwegen.
- ++++ Lands-automobiëldiensten.
- Staatslijn in aanleg.

The map shows the island of Java and the island of Madoera (Sulawesi). Major cities and towns are labeled, including Batavia, Soerabaja, Tjandjoer, and many others. The map also shows the surrounding waters: Java-Zee to the north, Indische Oceaan to the south, and Straat Madoera to the east. The legend explains the different line styles used to represent various types of transportation routes.

—	Staatslijnen, spoorwijdte 1,067 M.
+++	Staatslijnen, " 0,60 M.
==	Particuliere spoorwegen.
----	Particuliere tramwegen.
+++	Lands-automobioldiensten.
.....	Staatslijn in aanleg.

GESCHIEDENIS DER SPOOR- EN TRAMWEGEN IN NEDERLANDSCH-INDIË.

A. Spoor- en Tramwegen op Java.

Hoofdstuk I.

DE VOORGESCHIEDENIS (tot 1863).

Tegen het einde der eerste helft van de vorige eeuw was het op Java met het transportwezen te land droevig gesteld. De zich steeds uitbreidende gouvernementscultures deden de vraag naar goede, betrouwbare vervoermiddelen in die mate stijgen, dat omstreeks 1840 van een noodtoestand gesproken kon worden. Het meest drukten de moeilijkheden op den afvoer der landsproducten, met name de koffie. Zoo gebeurde het dikwijls, dat in Semarang, waarheen de afvoer van Kedoe, Solo en Djokja zich richtte, de schepen maandenlang op de ree op lading wachtten, terwijl in de binnenlandsche pakhuizen de koffie lag te schimmelen. Een factor van belang was, dat met het zeldzamer worden van karren en trekbeesten, de huurprijs in gelijke verhouding steeg. Betaalde men in 1833 voor het vervoer van 1 pikol koffie van Kedoe naar Semarang ruim f 1.36, in 1840 was dit bedrag tot f 3.30 gestegen.

Onder die omstandigheden was het duidelijk, dat men wanhopige pogingen deed om te trachten verbetering in den toestand te brengen. Een oogenblik werd er aan gedacht om in Midden-Java een gouvernementstransportétablissement te vestigen; een berekening leerde echter dat een uitgebreid personeel noodig zou zijn voor beheer van de 4000 trekbeesten en het groote wagenpark, zoodat bezuiniging op de vervoerskosten zeker niet zou worden verkregen.

Op verzoek der Indische Regeering liet minister J. C. BAUD een veertigtal kameelen uit Teneriffe naar Java zenden. De beesten bleken daar niet te aarden en stierven spoedig. Met een transport

van in Brabant en Gelderland opgekochte ezels en ezinnen was men al niet gelukkiger. Het werd toen duidelijk, dat men een anderen weg op moest. De vraag was echter: welke?

De Minister van Koloniën meende het middel gevonden te hebben in een vermeerdering van den veestapel en schreef daarom in Augustus 1841 naar Indië: „Bijna overal is de prijs van het vee „ontzettend gestegen, zoodat bij een verdere uitbreiding der productie er op meerdere plaatsen stremming (in het vervoer) zal „ontstaan. In de Bataviasche- en Buitenzorgsche landen is de „prijs van een buffel, die slechts f 10.— was toen ik dertig jaren „geleden voor het eerst in Indië kwam, gestegen tot f 50.— koper „of f 41.— zilver, en is het mij niet gebleken, dat die hoogere prijs „eenige aanleiding gegeven heeft tot een stelselmatige uitbreiding „der veeteelt. De buffels telen voort als honden, dat is, het be- „zwangeren van de *koe* hangt af van de toevallige omstandigheid „of het dier in het oogenblik, waarin de teeldrift zich openbaart, „een *stier* ontmoet in de weide waar zij gezamenlijk grazen. Hier „te lande zou de eigenaar der koe zich wenden tot den eigenaar van „den stier. Zoodanig overleg schijnt men onder de Javanen niet „te kennen. Alles wordt door hen overgelaten aan het toeval, „waardoor veelal het tijdsverloop tusschen de eene bevruchting „en de andere veel langer wordt dan noodig en in het algemeen „en bijzonder belang wenschelijk is. Zou men hierin niet meer „systema kunnen brengen? Zou elk dessabestuur niet kunnen wor- „den verplicht tot het houden, voor gemeene rekening, van een „stierbuffel, en om te zorgen (door vermaning) dat elke eigenaar „der koebuffels dezelve bij dien stier brengt, zoodra de teeldrift „zich openbaart?”

Zou een slachtverbod van buffels gedurende vijf jaren niet helpen, vroeg Minister BAUD verder aan den Landvoogd, als de Javanen in dien tijd geitevleesch zouden eten?

Wat het *materieel* aangaat, zoo zond de minister een twintigtal Kagenaar's rondselassen voor karren naar Indië teneinde daar een proef mede te nemen, alsmede eenige rails waarover de voertuigen getrokken zouden kunnen worden.

In Indië stond men tegen de Baudsche plannen zeer sceptisch. Van een slachtverbod van karbouwen wilde men daar niets weten, terwijl de Gouverneur-Generaal Mr. P. MERKUS te kennen gaf,



Commissie tot de Vervoermiddelen.

1870

1871

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

dat in de gemeenschappelijke weiden wel altijd een stier te vinden was. Men bepaalde zich tot het verleenen van groote premiën voor de aanschaffing van karren aan contractanten met wie langjarige verbintenissen werden aangegaan.

Natuurlijk dat in deze periode ook wel eens het denkbeeld opkwam om de transporttoestanden door den aanleg van *spoorwegen* te verbeteren. Zoo diende de Directeur der Genie, kolonel JHR. C. VAN DER WIJCK den 15en Augustus 1840 bij de Indische Regeering een nota in, waarin o.m. betoogd werd, „dat het „aanleggen van eenen spoorweg over de lengte van het eiland van „onberekenbaar nut voor de verdediging zoude zijn”. Die spoorweg zou dan van Soerabaia langs Solo en Djocja naar Batavia loopen en eenige zijtakken krijgen. Waar een deel van het terrein aan den kolonel geheel onbekend was, droeg het geheele plan een zeer globaal karakter. Hetzelfde kan gezegd worden van het plan van den heer J. TROMP, hoofdingenieur van den waterstaat en de landsgebouwen, die een ijzeren weg van Soerabaia tot Tjilatjap aanbeval.

Ook de heeren Mr. J. E. BANCK, G. VRIEZE, A. DE WILDE en J. J. VAN BRAAM, die in Nederland geraadpleegd werden over het plan van de Generale Directie der Finantiën om een „tramway” aan te leggen, waarbij paarden of ossen de karren over rails zouden trekken, bevalen allen, geheel los van elkaar, den aanleg van spoorwegen aan als eenig middel om in den ellendigen toestand afdoende verbetering te brengen.

Terwijl dit overleg aan den gang was vroeg de firma DIXON en Co., directie van de Amsterdamsche ijzergieterij „de Atlas” einde 1841 bij den Minister van Koloniën concessie voor den aanleg van een spoorweg van Semarang naar de residentie Kedoe en de Vorstenlanden, dienende tot het vervoer van producten. De baan zou bereden worden door met ossen, buffels of paarden getrokken karren. De aanvraagster becijferde een aandeelenkapitaal van f 5.000.000.— noodig te zullen hebben over welk bedrag een rentegarantie van 5% gevraagd werd. Bij ministeriële resolutie van 7 Juni 1843, A. No. 6/304, werd op grond van die rentegarantie de aanvraag afgewezen.

Dat overigens de Regeering wel geneigd was particulieren bij te staan in hun pogingen om spoorwegen op Java aan te leggen

blijkt wel uit de gedachtenwisseling, welke vooraf ging aan de totstandkoming van het Koninklijk Besluit van 28 Mei 1842 No. 207, voorkomende in de Nederlandsche Staatscourant van 6 Juni 1842, houdende mededeeling van het daarstellen „van eenen ijzeren „spoorweg van Semarang naar Kedoe en de z.g. Vorstenlanden van „Java, ter bevordering van het transport met goederen en wagens, „getrokken door buffels, enz.” In zijn rapport aan den Koning, dat tot dit besluit geleid had, had Minister BAUD o.a. aanleg van gouvernementswege ontraden, hoofdzakelijk op grond van de overweging „dat in Indië de Regeering wel eens te veel, de ingezetenen „te weinig hebben gedaan en dat telkens, wanneer er kans is, dat „eene daarvoor vatbare zaak het onderwerp worden kan van eene „bijzondere onderneming, men die neiging veeleer aanmoedigen „dan tegengaan moet”.

Den dag na de afkondiging van het Koninklijk Besluit van 1842 volgde in de Staatscourant een oproep naar gegadigden voor den aanleg van den Vorstenlandschen spoorweg. Toen echter de gestelde termijn, binnen welken de aanbiedingen door den Minister ontvangen moesten zijn, verstreken was en niemand zich had aangemeld, moest Minister BAUD den Koning mededeelen, dat ook langs dezen weg geen verbetering was te krijgen. Behalve dat de termijn van drie maanden te kort was geweest, bleek het ontbreken van rentegarantie — een elders veel gevolgd middel, waarvan men in Indië „onafzienbare twisten en moeielijkheden” verwachtte — een struikelblok te zijn om spijkers met koppen te slaan. En toch kon men in dat tijdsgewricht deze bepaling niet missen, waar betrouwbare kaarten van Java ontbraken, kostenramingen dus een slag in de lucht waren en geen gegevens bestonden om het toekomstig vervoer, dus de vermoedelijke inkomsten, te schatten.

Teneinde tegemoet te komen aan het gebrek aan gegevens, had de Indische Regeering op verzoek van Minister BAUD door den eerste luitenant-adjutant der genie G. H. UHLENBECK — de latere directeur der B. O. W. en Minister van Koloniën — een opname voor den spoorweg van Semarang naar Kedoe en de Vorstenlanden laten verrichten. Deze opname werd in Mei 1844 voltooid; de conclusie van het rapport was, dat de aanleg afgeraden werd als een „gewaagde, gevaarlijke en niet doeltreffende onderneming”. Zoo dachten ook de chefs van luitenant UHLENBECK er over.

De firma DIXON had ondertusschen niet stilgezeten, doch nieuwe berekeningen opgesteld, waarvan het resultaat was, dat in April 1845 een nieuwe concessieaanvraag werd ingediend, ditmaal zonder den eisch van rentegarantie. Ook deze aanvraag werd afge- wezen en wel omdat de heeren W. DENNISON, E. L. JACOBSON en L. J. ENTHOVEN een meer omvattende concessieaanvraag hadden ingediend mits uit de gouvernementsbosschen kosteloos hout be- trokken mocht worden en beschikt zou kunnen worden over 5000 koelies per dag. Waar echter de aanleg van vestingwerken vóór ging, bestond tegen het laatste verzoek overwegend bezwaar; zoo- dat toen de Minister van Koloniën nog meerdere moeilijkheden opwierp, de heer DENNISON zich in December 1845 terugtrok.

In dit tijdvak werden nog meerdere concessieaanvragen ont- vangen, zoo van den heer TH. WILSON, van de heeren G. A. LIE- VENDAG en M. G. TETAR VAN ELVEN, eindelijk ook van den geëx- terneerden heer L. (VAN Woudrichem) VAN VLIET, die geen van alle tot eenig positief resultaat leidden, doch alleen tot gevolg hadden, dat de Indische Regeering nadere onderzoekingen instel- de. Deze leidden tot een geheel onverwacht resultaat. De Gouver- neur-Generaal J. J. ROCHUSSEN was nl. tot de meening gekomen 1e. dat het aanleggen van spoorwegen op Java nuttig, noodzake- lijk en mogelijk was, 2e. dat de spoorwegen door de Regeering aan- gelegd en beheerd moesten worden en 3e. dat de benoodigde geld- middelen voorshands en waarschijnlijk duurzaam voorhanden zou- den zijn, zonder dat het kostbare „batig slot” der Indische finan- ciën in gevaar kwam. Wat punt 2 betreft schreef de heer ROCHUS- SEN aan den Minister, „dat hij liever geen spoorwegen op Java „zou zien, dan wanneer dezelve niet door de Regeering worden aan- „gelegd en geëxploiteerd.” Dit werd gemotiveerd met de thans wel heel zonderling klinkende opmerking, dat een particuliere spoorweg volstrekt onbestaanbaar was met de geheele inlandsche huishouding en met de verhouding van het Europeesche bestuur tot den inlander, terwijl toch de gouvernementsproducten door het gouvernement zelf vervoerd moesten worden, wilde het trans- port goedkoop blijven; immers particulieren zouden slechts hoge renten en dividenden verlangen dus hoge vrachten eischen.

De Minister van Koloniën BAUD was het slechts gedeeltelijk met den Landvoogd eens. Vooral tegen het financiëele gedeelte

rezen ernstige bedenkingen. De Koning daarentegen bleek voorstander te zijn van de denkbeelden-ROCHUSSEN met dien verstande echter, dat hij het nut van elk stuk spoorweg afzonderlijk wenschte te zien aangetoond. Toen zulks ter kennis van den Gouverneur-Generaal werd gebracht, gelastte deze onmiddellijk de reeds bestelde ijzerhouten dwarsliggers af en liet hij enkele bepaalde lijngedeelten door eene commissie onder leiding van den genie-luitenant D. MAARSCHALK nader opnemen o.a. de verbinding Buitenzorg-Batavia.

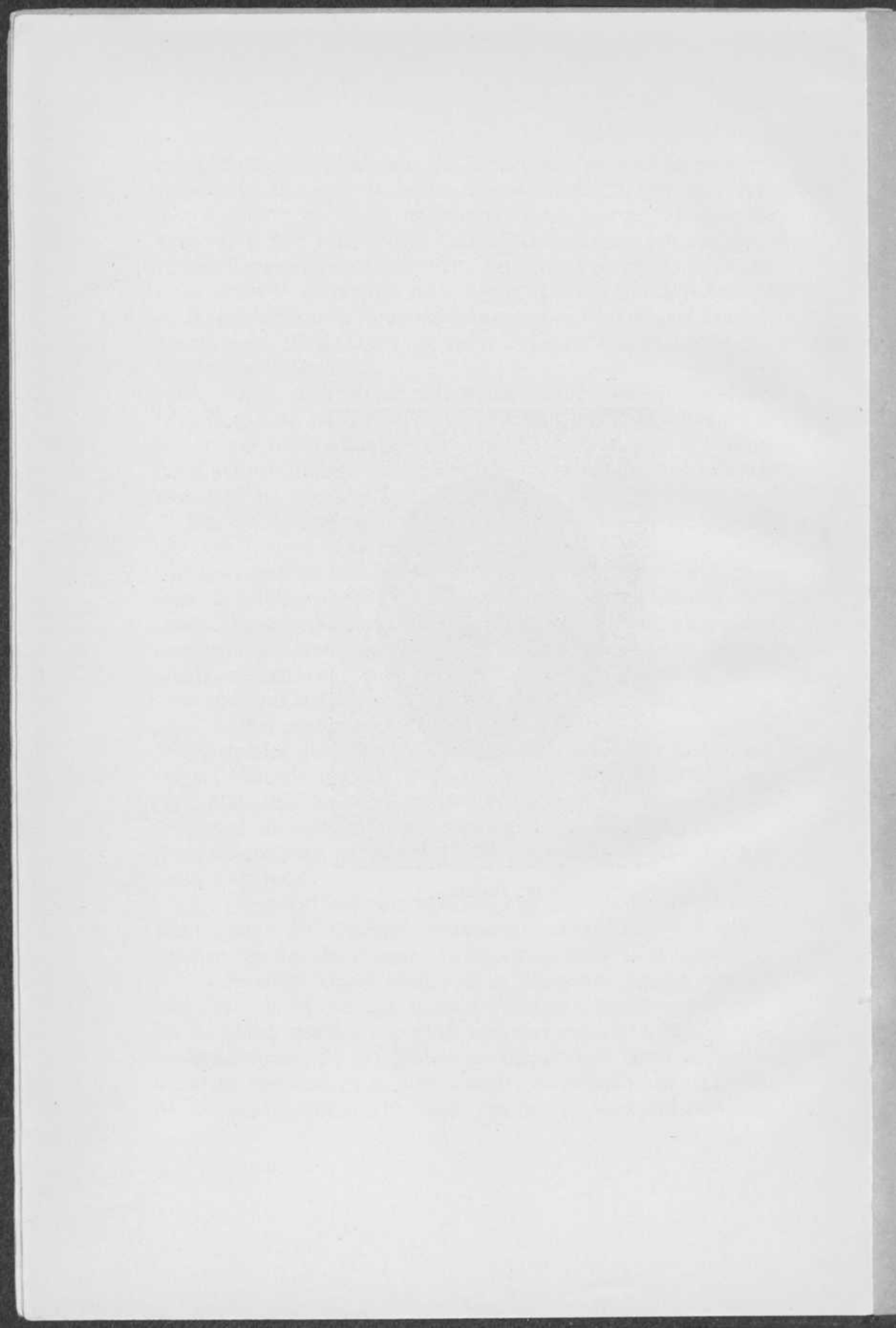
Na eenige schriftelijke gedachtenwisseling tusschen de Indische Regeering en het Opperbestuur in Nederland opperde de nieuw opgetreden Minister van Koloniën C. F. PAHUD het denkbeeld om het principe van staatsaanleg te verlaten. Dit plan vond weerklank bij den Gouverneur-Generaal Mr. A. J. DUYMAER VAN TWIST, die de bezwaren van zijn voorganger tegen staatsaanleg niet kon deelen. Zijne Excellentie meende, dat er genoeg werkvolk te krijgen zou zijn om het werk in vrijen arbeid te verrichten. Over de geldkwestie schreef hij: „Ik aarzel niet te verklaren, dat, „indien ik de millioenen beschikbaar had, die gevorderd zouden „worden voor eenen spoorweg van Soerabaia naar Anjer, ik die, „indien de keuze aan mij stond daartoe niet zou gebruiken, maar „zou meenen, dat die nuttiger zouden kunnen worden gebezigd „dan tot het aanleggen van den spoorweg.”

Het overleg tusschen Landvoogd en Minister gaf aanleiding tot het bekende Koninklijk Besluit van 31 October 1852 H 22. (Ind. Stbl. 1853 No. 4) waardoor de weg voor Nederlanders geëffend werd om onder bepaalde voorwaarden van den Gouverneur-Generaal concessie te krijgen tot aanleg van spoorwegen in Nederlandsch-Indië.

Veel effect sorteerde dit besluit echter niet. Het verwees aanvragers naar den Gouverneur-Generaal, maakte met geen woord melding van den steun, welke de Regeering zou kunnen verleenen, terwijl de eisch gesteld werd, dat de concessie niet zou worden verleend voordat uit een speciaal onderzoek gebleken zou zijn, dat de aanleg van den weg op de aangegeven plaats nuttig en uitvoerlijk zou zijn. Bij het gebrek aan betrouwbare kaarten en economische gegevens, was deze laatste voorwaarde oorzaak, dat de concessieaanvragers te voren groote kapitalen moesten uit-



W. Poolman.



geven voor een behoorlijke opname, zonder ook maar eenige zekerheid te hebben, dat bij aanvraag een concessie verleend zou worden. Practisch kwam het er op neer, dat elke aanvraag afgewezen of zooals Mr. N. P. VAN DEN BERG zou zeggen: „ad calendas graecas verschoven werd.” Nuttige resultaten heeft het besluit dan ook niet gehad, voordat de Gouverneur-Generaal baron SLOET VAN DE BEELE er later — nl. in 1862 — een „gelegenheidsuitleg” aan gaf. Alle in de eerste jaren na de afkondiging van het besluit in behandeling genomen concessieaanvragen, zoo die voor een „leuningspoor” van de heeren DEELEMAN en RAPPARD, evenals die van de O. I. Maatschappij van Administratie en Lijfrente — welke door den heer MAARSCHALK een project voor een paardenspoorweg voor goederenvervoer tusschen Batavia en Buitenzorg had doen opmaken —, die van den heer STRUBEN, die van de heeren THOMSON, RAUWS en LEBRET en ook die van de firma MACLAINE WATSON strandden middellijk of onmiddellijk op de bepalingen van het besluit.

De belangrijkste aanvraag uit dit tijdperk was zeker die van de heeren JHR. J. C. REYNST, W. POOLMAN en A. FRASER, die toestemming vroegen om spoorwegen uit het binnenland te mogen aanleggen naar Batavia, Semarang, Tjilatjap en Soerabaia. De concessie zou 99 jaren moeten duren, men achtte een kapitaal van 125 millioen gulden noodig, terwijl gedurende 33 jaar een garantie van 5% over het kapitaal werd gevraagd. Een verdere wensch van de aanvragers was de toezegging om gedurende 10 jaar de gouvernementen producten, -goederen en -gelden te mogen vervoeren tegen den middenprijs der voorafgaande tien jaren.

Onder de Indische adviseurs heerschte de grootst mogelijke oneenigheid omtrent zoo goed als alle punten, welke bij den aanleg van spoorwegen ter sprake konden komen. De als Gouverneur-Generaal opgetreden oud-Minister PAHUD schreef in September 1858 aan den Minister van Koloniën, dat naar zijn persoonlijke meening het aanleggen van spoorwegen op Java, zoowel uit een financieel- als uit een staatkundig- en strategisch oogpunt beschouwd, de schoonste vruchten beloofde en een krachtige hefboom zou zijn tot verzekering van het Nederlandsche gezag en tot ontwikkeling van Java's welvaart, dat de onderneming mogelijk was en niet van Staatswege, doch door particulieren moest

worden tot stand gebracht, maar dat daarbij staatshulp, zoo noodig aanzienlijke staatshulp, niet kon worden gemist. Wat den aard van die hulp betreft, waaromtrent men onder de adviseurs ook al niet tot eenstemmigheid had kunnen komen, zoo meende de Gouverneur-Generaal, dat het garandeeren van een minimum rente het meest aanbevelenswaardig steunmiddel zou zijn. Aan de heeren REYNST c.s. werd gelijktijdig door den Gouverneur-Generaal te kennen gegeven, dat met den Minister in overleg getreden was en dat een eindbeslissing nog nader zou volgen.

Als Minister van Koloniën was intusschen de oud-Gouverneur-Generaal J. J. ROCHUSSEN opgetreden, die nog altijd veel voor buffelbanen en staatsaanleg voelde en die na vrij lang talmen, de bovengenoemde adviezen in handen stelde van twee Nederlandsche ingenieurs, de heeren L. J. A. VAN DER KUN, hoofdinspecteur en D. J. STORM BUYSING, hooldingenieur van den Waterstaat, die in Januari 1860 hun verslag uitbrachten. De heeren kwamen tot de volgende conclusies, „dat de onderneming van spoorwegen „op Java voor particuliere maatschappijen onmogelijk is, zonder „zeer krachtige medewerking van den Staat, daar de bedoeling is „goedkoop vervoer en dus geen hoog tarief kan worden toegelaten „zonder het doel te missen, terwijl het voordeel van het personen- „vervoer te verwachten uiterst gering zal zijn, uit hoofde van de „weinige (Europeesche) bevolking van het eiland; dat de gevraagde „rentegarantie een groot bezwaar op den Staat zou leggen zonder „evenredig voordeel ;

„dat de rentegarantie voor den Staat al de nadeelen van de „Staatsspoorwegen heeft en de voordeelen doet missen, die men „dan noodeloos uit handen geeft;

„dat de aanleg en de exploitatie op Java voor staatsrekening „behoort plaats te hebben;

„dat zoo men dit niet wil, het dan raadzaam is den aanleg van „den weg en de aanschaffing van het materieel op staatskosten „te doen plaats hebben, teneinde daardoor in de gelegenheid te „komen de exploitatie van den weg voor korten tijd te verpachten;

„dat alzoo de gevraagde concessie aan de heeren REYNST c.s. „behoort te worden geweigerd;

„dat zoo men evenwel met hen in onderhandeling wil treden,

„belangrijke wijziging en bijvoeging van de voorgestelde voor-
„waarden onvermijdelijk zijn ;

„dat het in alle opzichten raadzaam is, onmiddellijk op *staats-*
„*kosten* een begin te doen maken met de terreinopnemingen en
„het uitwerken van de spoorwegplannen en begrootingen, eerst
„voor die lijnen, waarvan de spoedige aanleg het meest op Java
„gewenscht wordt, en daarna door dezelfde hand insgelijks ont-
„werpen voor de overige lijnen te doen voorbereiden, opdat een
„goed geordend en aaneengesloten stelsel van spoorwegen op Java
„worde verkregen;

„dat wanneer de plannen en begrootingen zijn goedgekeurd,
„de lijnen achtereenvolgens worden ondernomen met meer of
„minder spoed, naarmate van de fondsen, die beschikbaar zullen
„te stellen zijn”.

Toen ook de hoofdingenieur der Burgerlijke Openbare Werken met verlof H. DE BRUYN in soortgelijken zin geadviseerd had, zij het, dat hij de urgentie van de vaststelling van een algemeen spoorwegplan niet zoo sterk voelde, stelde Minister ROCHUSSEN in Juni 1860 aan den Koning voor om den aanleg van spoorwegen op Java niet anders dan van staatswege te doen bewerkstelligen, „zoo
„lang althans niet blijkt, dat zulks anders kan worden verkregen
„dan door geldelijke en andere opofferingen zoo bezwarend als tot
„dusver door particuliere aanvragers zijn gevorderd”.

Zich vereenigende met het denkbeeld der heeren VAN DER KUN en STORM BUYSING om deskundigen voor een plaatselijk onderzoek uit Nederland naar Indië te zenden, waarna pas later beslist zou worden of op het beginsel, neergelegd in het vroeger besproken Koninklijk Besluit van 31 October 1852 Lett. H. No. 22 — particulieren aanleg — teruggekomen behoorde te worden, werd door den Minister aan den Koning gevraagd om de heeren T. J. STIELTJES en JOHN DIXON als deskundigen uit te zenden, terwijl voorts in overweging gegeven werd den Gouverneur-Generaal te instrueren: 1e. dat in afwachting van hetgeen later na afloop van de zending-STIELTJES, zou worden beslist, de Regeering niet in een rentegarantie wilde treden, gelijk door de heeren REYNST c.s. werd verlangd, 2e. dat, waar de meest dringende behoefte bestond aan een verbetering van het transportwezen tusschen Se-

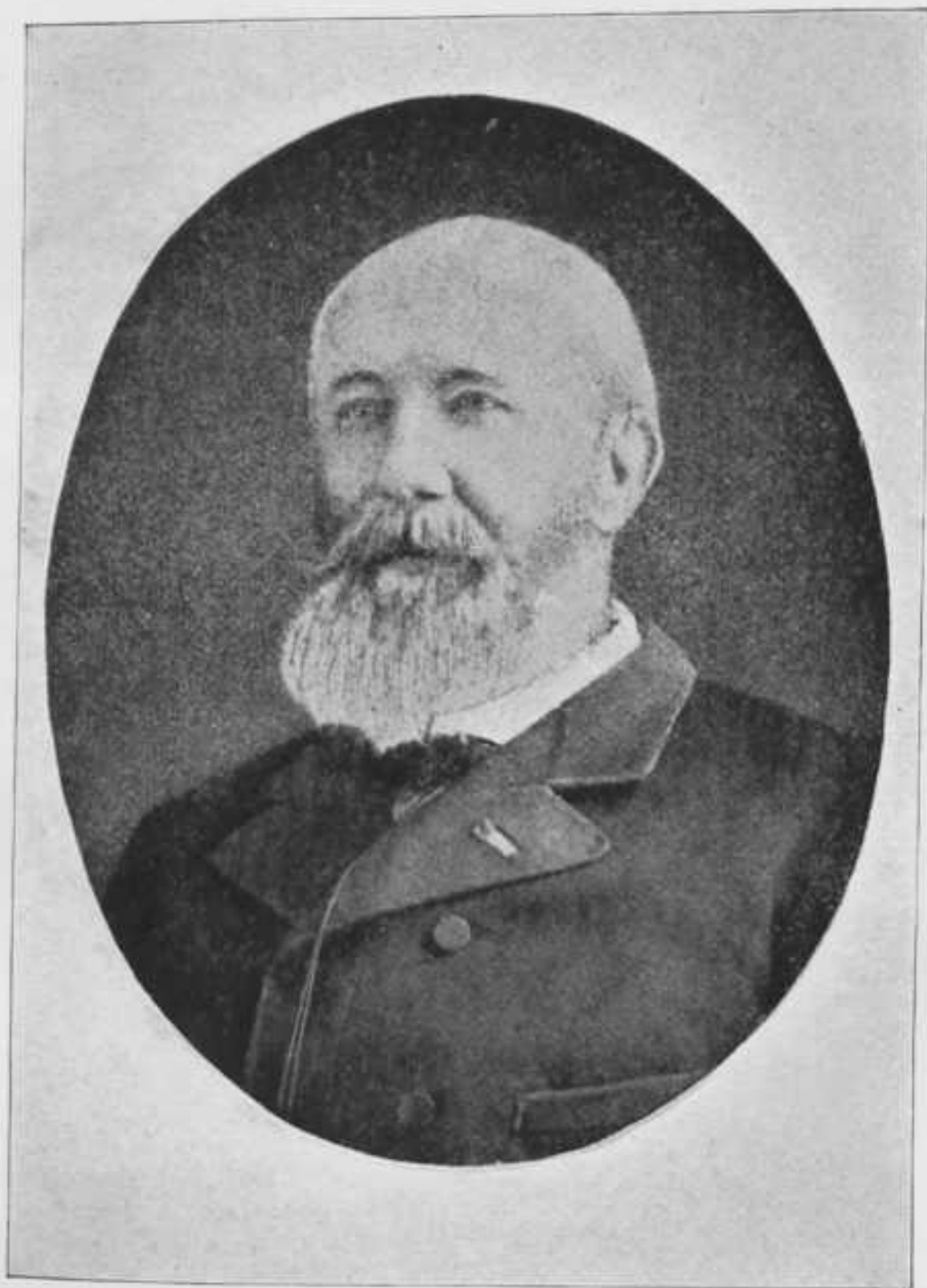
marang en het achterland, een afzonderlijk voorstel dienaangaande zoo spoedig mogelijk tegemoet werd gezien.

Toen de Koning hiermede instemde, werd reeds 2 dagen na indiening van het ministeriële rapport, nl. den 11 Juni 1860 de oud-kapitein der artillerie T. J. STIELTJES tot Adviseur van Technische Zaken bij het Departement van Koloniën benoemd. Bij afzonderlijk besluit werd den heer STIELTJES opgedragen zich naar Java te begeven, teneinde een onderzoek in te stellen naar de bestaande middelen van vervoer en voorstellen te doen omtrent hetgeen tot verbetering daarvan noodig zou zijn. Hem werd de heer JOHN DIXON toegevoegd, die benoemd was tot „hoofdingenieur voor spoorwegen en industrie in Nederlandsch Indië.”

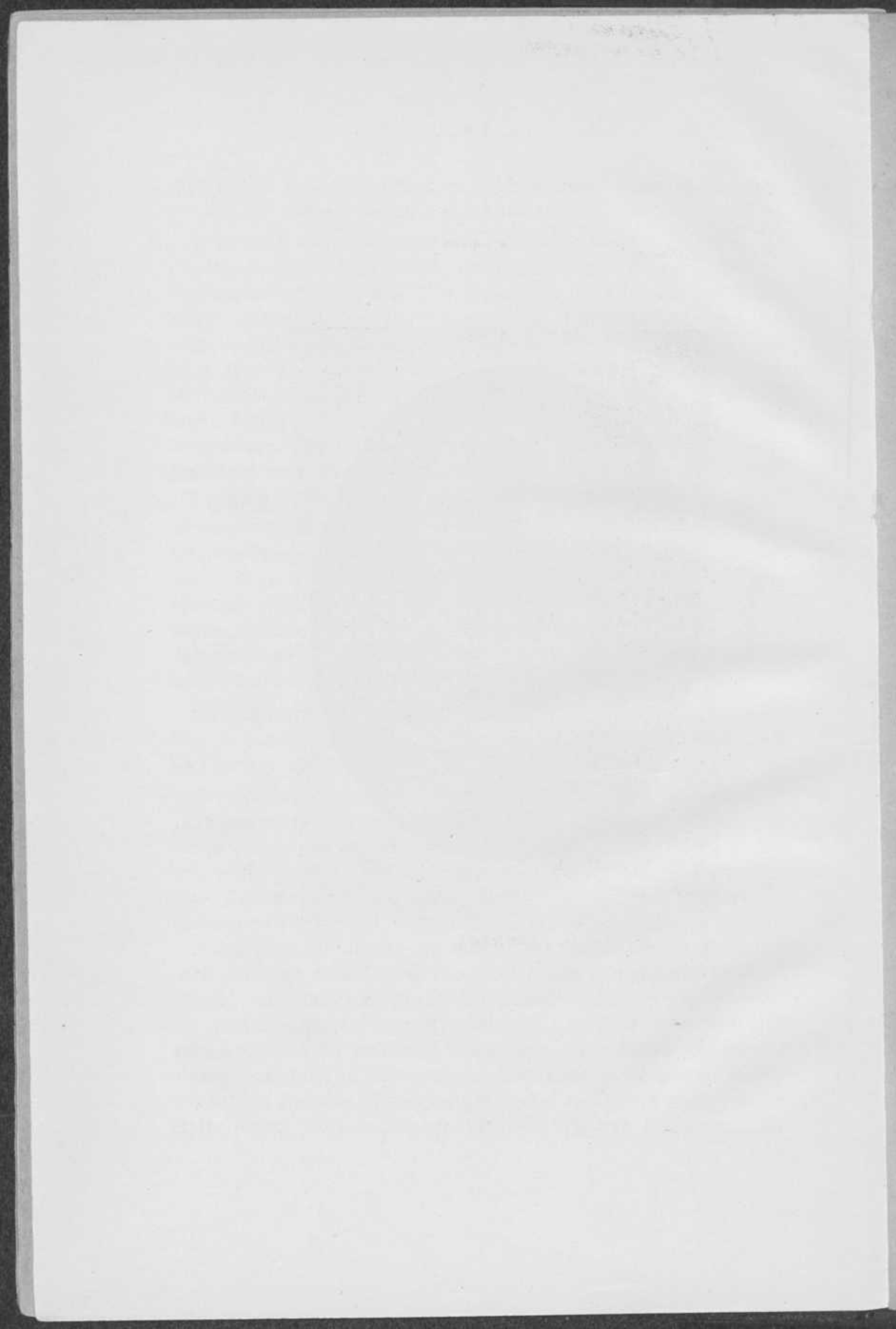
Bij brief van 16 Juni 1860 werd de Indische Regeering van deze maatregelen op de hoogte gebracht, terwijl den Gouverneur-Generaal opgedragen werd den heeren REYNST c.s. mede te deelen, dat in afwachting van de resultaten der commissie-STIELTJES (de z.g. Commissie tot de Vervoermiddelen), in hunne voorstellen niet kon worden getreden. De Minister deelde nog mede, dat aan een zoo uitgestrekt net van spoorwegen als de combinatie-REYNST wilde, z.i. geen behoefte bestond.

Bij Gouvernementsbesluit van 21 Augustus 1860 No 52, werden de concessieaanvragers ingelicht, waarna de combinatie zich kort daarna oploste.

Toen de heeren STIELTJES, DIXON en JHR. C. VAN PANHUYS op Java aangekomen waren, werden zij weldra in kennis gesteld met eenige desiderata der Indische Regeering en hare adviseurs, nl. dat het zoeken naar middelen voor versneld personenvervoer een hoofdzaak was, dat met de eischen van concentratie en verplaatsing van troepen rekening moest worden gehouden, dat van heeren-diensten geen gebruik bij den aanleg zou mogen worden gemaakt, doch dat vrije arbeid regel zou moeten zijn met mogelijkheid tot invoer van Chineesche koelies en eindelijk, dat het bezigen van vee als trekkracht af te keuren was. De heer STIELTJES stelde zich voor om een avant-projet te maken van een net van spoorwegen over geheel Java in verband met bestaande en te graven waterwegen; de Indische Regeering gaf echter te kennen dat zij in de eerste plaats preciese plannen voor een lijn van Semarang naar



D. Maarschalk.



de Vorstenlanden begeerde en dat pas in de tweede plaats de verbinding van Batavia met de Preanger aan de beurt moest komen.

Met groote voortvarendheid toog de Commissie tot de Vervoermiddelen, waarbij, om slechts de meest bekenden te noemen de latere professor, ingenieur N. H. HENKET en de later geëxterneerde ingenieur S. E. W. ROORDA VAN EIJSINGA, alsmede de majoor der infanterie R. F. DE SEYFF werkzaam waren, aan den arbeid, zoodat het rapport dd. 6 November — 22 December 1862 verscheen. De heer STIELTJES gaf als gebrek der bestaande vervoermiddelen, de duurte, het gemis aan snelheid en dat aan zekerheid aan. De rapporteur meende, dat een spoorweg van Semarang naar Bawen dadelijk rentegevend zou zijn, zoodat dit stuk zonder rentegarantie, doch met eenige faciliteiten in concessie kon worden gegeven. Binnen enkele jaren na opening der exploitatie zouden naar zijne meening de volgende verbindingen rendabel zijn:

1e. een verlenging der bovengenoemde lijn langs Salatiga, Kaligandoe en Bojolali tot aan een punt van het aan te leggen Progo-Selokanaal;

2e. een paardebaan van Merakmati naar Medono en uitbuijgende naar Temanggoeng en Magelang;

3e. een locomotiefbaan met twee treinen in elke richting van Batavia naar Buitenzorg met een vertakking en aanvankelijk één trein daags in elke richting van halfweg Batavia en Buitenzorg langs Tjibaroessa in het dal der Tjibehet door de vlakte van Tjandjoer tot het begin der Bandoengsche vlakte;

4e. een paardebaan van Pasoeroean naar Malang, geschikt om later ook met locomotieven bereden te worden.

Uit een *militair* oogpunt kwamen het eerst in aanmerking de verlenging van de lijn van Batavia naar de Bandoengsche vlakte tot Tjitjalengka en zoo mogelijk tot Tjilatjap, een lijn van Ngawi naar Kertosono en een verlenging der hierboven sub 4 genoemde lijn naar Soerabaia.

Verder was een geheel kanaalstelsel ontworpen, dat met de spoorwegen in nauw contact stond. Op plaatsen waar slechts op een jaarvervoer van in maximum 150000 — 200000 pikols gerekend kon worden, zouden kleine spoorwegen met een „spoorbreedte van 6 à 9 palmen, staven van 6 à 9 Ned. ponden per meter en steenen neuten voor onderleggers” kunnen dienen, terwijl buffels, ossen

of paarden als trekkracht gebruikt konden worden. Daarentegen zouden de hierboven genoemde groote spoorwegen dadelijk volledig en volgens eenzelfde stelsel aangelegd moeten worden om ze later met elkaar in contact te kunnen brengen, zoodat een doorlopende lijn van Anjer tot Tjilatjap, — later tot Soerabaia en verder —, zou kunnen ontstaan. Voor de groote steden werden paardeomnibussen wenschelijk geacht, terwijl nopens de verbetering van de gewone wegen en der bestaande transportmiddelen, de noodige wenken werden gegeven.

Vóór dit rapport ingediend werd, zag de heer STIELTJES zich eene concessieaanvraag voor advies in zijne handen gesteld. Die aanvraag was afkomstig van de heeren W. POOLMAN, S. FRASER en E. H. KOL, waarbij zich later de heer F. AMENT aansloot. Zij werd den 28en Augustus 1861 bij den Minister van Koloniën ingediend en omvatte het aanleggen en exploiteeren van een spoorweg van Semarang over Soerakarta naar Djokja, onder voorwaarde dat vreemde ingenieurs en werklieden ingevoerd mochten worden en dat de Staat gedurende 38 jaar 5% rente van het op 18 millioen gulden geschatte aanlegkapitaal zoude garandeeren. Minister Mr. J. LOUDON, een der opvolgers van den heer ROCHUSSEN, stelde dit stuk in handen der Indische Regeering met verzoek het spoedig in behandeling te willen nemen.

Den 8en Januari 1862 diende de heer STIELTJES zijn advies in. Het luidde niet bijzonder gunstig voor de aanvragers; de concessieaanvraag werd nl. niet voor inwilliging vatbaar geacht en wel omdat het gekozen tracé de meest opbrengende streken van Midden-Java vermeed en door weinig produceerende terreinen zou loopen, zoodat het de vraag was of de spoorweg rendabel zou zijn en de kans dus groot, dat jarenlang de Staat voor rentegarantie aangesproken zou worden.

Verschillende autoriteiten werden nog over de concessieaanvraag-PPOOLMAN c.s. gehoord. Allen bleken voorstanders te zijn van particulieren aanleg; de meeningen liepen echter uiteen voor zoover het de richting van den spoorweg betrof en de voorwaarden, waarop de concessie verleend zou worden. Aan dit diepgaande meeningverschil maakte de nieuw opgetreden Gouverneur-Generaal Mr. L. A. J. W. BARON SLOET VAN DE BEELE een einde, door zelf een reis naar Midden-Java te maken en daarna bij besluit van

28 Augustus 1862 No 1, onder nadere goedkeuring des Konings en bekrachtiging bij de wet waar deze vereischt werd, alsmede onder voorbehoud voor den Minister van Koloniën om nader overleg met de aanvragers te plegen, de concessie te verleen en volgens een tracé, dat volgens de inzichten van den kapitein W. BEYERINCK was opgemaakt en dat eenigszins van het aangevraagde afweek.

Minister G.H. UHLENBECK—dezelfde die als luitenant der genie vroeger de verbinding Batavia-Buitenzorg verkend had —, bleek echter geen voorstander te zijn van partiëele concessiën, zoodat de op de concessieaanvraag betrekking hebbende stukken via den Minister van Binnenlandsche Zaken bij een commissie bestaande uit de heeren J. P. DE BORDES en JHR. LEWE terecht kwamen, welke commissie half November 1862 haar rapport uitbracht.

Nu had in 1861 en begin 1862 de vroeger reeds genoemde geëxterneerde heer L. (VAN WOUDRICHEM) VAN VLIET concessie aangevraagd voor een samenhangend net van spoorwegen op Java. Het resultaat was negatief, waar het verzoek geweigerd werd. De denkbeelden van den heer VAN VLIET werden echter overgenomen door een machtige combinatie bestaande uit de heeren Mr. J.E. BANCK, D. BAUDUIN, J.P. DUDOK VAN HEEL, W.F. HESHUYSEN, W.H. VON OVEN, Dr. P. J. VETH, PAUL C. VAN VLISSINGEN in samenvoeging met den heer VAN VLIET. Den 18en November 1862 vroegen zij, 's Ministers denkbeelden kennende, concessie aan voor een viertal lijnen van het binnenland naar de kust, welke „steeklijnen” later geleidelijk onderling verbonden zouden worden. Men was nu opnieuw in een impasse gekomen nl. of partiëele concessies dan wel concessies voor een aaneengesloten net aanbeveling verdienden, toen Minister UHLENBECK, voorstander van het laatste denkbeeld, aftrad en vervangen werd door den heer J. D. FRANSEN VAN DE PUTTE, die, nadat hij het maximum-tarief iets verlaagd, alsmede de rentegarantie van 5 op $4\frac{1}{2}\%$ verminderd had, bewerkte, dat bij Koninklijk Besluit van 10 Maart 1863 No 1. de gewijzigde concessie werd goedgekeurd, behoudens bekrachtiging van eenige artikelen bij de wet. De daartoe strekkende wetsvoordracht werd den 12en Maart 1863 ingediend; den 10en Juni verscheen het Verslag van de Commissie van Rapporteurs. Reeds 6 dagen later zag de Memorie van Beantwoording het licht; uit de stukken bleek, dat de lijn een eenigszins ander tracé zou krijgen, nl. zooals het door

den overste E. A. HAITINK was uitgekozen, terwijl de zijlijn naar Willem I aangelegd zou worden.

Nadat het wetsvoorstel na dagenlange besprekingen in de zitting der Tweede Kamer van 25 Juni 1863 met 54 tegen 13 stemmen aangenomen was en het in de Eerste Kamer der Staten-Generaal geen tegenstand ontmoet had, verscheen de wet van 6 Juli 1863 in Staatsbl. 1863 No 110. (Ind. Stbl. No 116).

Nadere verzoeken van de combinatie-BANCK om aanleg van andere lijnen hadden geen succes. Wel gaven zij aanleiding tot een drukke polemiek in dagbladen en tijdschriften; talrijke brochures dankten daaraan hunne geboorte. Tot concessieverleening kwam het echter niet, ondanks het feit dat de aanvragers buiten de regeeringskringen zeer veel steun ondervonden en o.a. de commissie ad hoc uit het Indisch Genootschap; bestaande uit de heeren J. MILLARD, P. J. BACHIENE en J. J. VAN KERKWIJK niet onsympathiek tegenover de voorstellen der aanvragers stond.

Een niet minder heftige pennestrijd dan de concessieaanvragen POOLMAN c.s. en BANCK c.s. ontketende het rapport-STIELTJES, waarvan boven sprake was. Een adres van den heer STIELTJES aan de Tweede Kamer om in de aanvrager-POOLMAN geen beslissing te nemen voor aandachtige bestudeering der plannen, bestekken en begrootingen, bezorgde hem het ongenoegen van den Minister van Koloniën FRANSSEN VAN DE PUTTE. Ook de verstandhouding van STIELTJES met den Gouverneur-Generaal SLOET VAN DE BEELE liet alles te wenschen over — de diepgaande meeningsverschillen dateerden reeds uit beider Nederlandsche carrières. Het gevolg van de ministerieele gevoeligheid kwam tot uiting in het plotseling bij Koninklijk Besluit van 20 Juni 1863 No. 20, aan den heer STIELTJES ongevraagd verleend ontslag als technisch adviseur, die daarop naar Holland terugkeerde en een serie vlugschriften het licht deed zien. Het werk van de Commissie werd daarop onder leiding van overste DE SEYFF voortgezet.

Al deze ruzies, welke met felheid werden uitgestreden, maakten de Javasche spoorwegzaak er niet populairder op. Temeer niet waar ook in den boezem der Commissie tot de Vervoermiddelen menige strijd gevoerd was, o.a. tusschen STIELTJES en DIXON, welke laatste tenslotte het veld had moeten ruimen. Doch niet alleen deze heftig naar buiten uitlaaiende meeningsverschillen benadeelden

de credietwaardigheid der jonge onderneming. Er was een groote partij in Indië, die van spoorwegen heelemaal niets moest hebben, die allerlei technische moeilijkheden verwachtte, doch die buitendien uit politieke overwegingen tegen de verbetering der communicatiemiddelen gekant was. Woordvoerder der tegenstanders was de oud-resident J. D. VAN HERWERDEN, die in 1863 een zeer geruchtmakende brochure uitgaf, getiteld: *De Spoorwegkwestie op Java*. Tot zelfs in de Tweede Kamer der Staten-Generaal vond die pessimistische stemming weerklank.

Ondanks al die ongunstige factoren togen de concessionarissen blijmoedig aan het werk. Spoedig kwam een naamlooze vennootschap-de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij-tot stand (besluit van 17 September 1863 No 37), aan welke de concessie werd overgedragen.

Alvorens tot de beschrijving der lotgevallen van die Maatschappij over te gaan, dienen hier de voornaamste bepalingen der verleende concessie vermeld te worden:

- 1e. De concessie wordt verleend voor een tijdvak van 99 jaren, in te gaan met den dag, waarop de spoorweg in zijn geheel voor het publiek zal worden opengesteld;
- 2e. na afloop van dien termijn moet de weg met alle toebehooren vrij en onbezwaard aan den Staat toevallen;
- 3e. na afloop van de eerste 20 jaren en verder na elke 10 jaren heeft de Staat het recht de onderneming te naasten tegen een prijs, te bepalen overeenkomstig den vastgestelden maatstaf van berekening;
- 4e. gedurende de eerste 33 jaren der exploitatie waarborgt de Staat een rente van $4\frac{1}{2}\%$ over het voor den aanleg en de voltooiing benoodigd geweest zijnde kapitaal, mits tot geen hooger bedrag dan f 630.000.— 's jaars;
- 5e. tot ultimo December 1868 belast de Staat zich met de betaling eener rente van $4\frac{1}{2}\%$ over de gestorte kapitalen;
- 6e. zoodra de aan den Staat terzake van deze rentebetaling en van de eventueele voorschotten door hem verstrekt, tengevolge van den waarborg der rente, verschuldigde som door de vennootschap geheel zal zijn afgedragen, zal hij optreden voor een vierde deel in de winsten, die jaarlijks boven het cijfer van 5% worden verkregen;

- 7e. de spoorwijdte en het gewicht der spoorstaven zullen in overleg met de concessionarissen door den Gouverneur-Generaal worden vastgesteld;
 - 8e. aan de concessionarissen wordt vergund om werklieden van elders aan te voeren, terwijl na de voltooiing van den spoorweg de Gouverneur-Generaal het recht zal hebben hunne verwijdering te bevelen;
 - 9e. aan de concessionarissen wordt het recht van voorkeur gegeven tot het aanleggen en exploiteeren van verlengingen en zijtakken van den geconcessioneerden spoorweg.
-

Hoofdstuk II.

VAN PARTICULIERE- TOT STAATSEXPLOITATIE (1863-1875).

De Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (N. I. S. M.) belastte den hoofdingenieur J.P. DE BORDES met de leiding der aanlegwerkzaamheden in Midden-Java en zorgde er voor, nadat als spoorwijdte 1.435 Meter gekozen was, dat den 17en Juni 1864 door den Gouverneur-Generaal SLOET VAN DE BEELE de eerste spade in den grond gestoken kon worden. Met kracht werd voortgewerkt, zoodat op 10 Augustus 1867 het 24.7 K.M. lange stuk Semarang-Tanggoeng in exploitatie genomen kon worden. Toen begonnen de groote moeilijkheden en tegenvallers; zoo bleek dat het grondverzet te laag geraamd was, dat afschuivingen plaats hadden en dat de zijtak tot WILLEM I, waarop oorspronkelijk niet gerekend was, doch die op aandrang van minister FRANSEN VAN DE PUTTE in de concessie opgenomen was, zonder dat het gegarandeerde kapitaal verhooging had ondergaan, zeer kostbaar zou worden. Bovendien bleek het, dat de op 24 Juni 1863 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal te goeder trouw afgelegde ministerieele verklaring, nl. dat het kapitaal voor den aanleg benoodigd, aanwezig was en dat dit geld Nederlandsch geld zou wezen in tweeërlei zin onjuist was. Immers de Algemeene Maatschappij van Handel en Nijverheid te Amsterdam, een dochterinstelling van het befaamde Parijsche Crédit Mobilier, had weliswaar tegen een provisie van 4% de plaatsing van het geheele aandeelen-kapitaal ad 10 miljoen gulden gewaarborgd (de N.I.S.M. dacht later een obligatieleening van nog f4.000.000 uit te zullen geven), doch dit was meer schijn dan wezen.

Hoewel de Koning en de Nederlandsche Handel Maatschappij voor een belangrijk bedrag inschreven en de Nederlandsch-Indische Handelsbank — een creatie van de Algemeene Maatschappij van Handel en Nijverheid — niet minder dan 500 aandeelen van f 1000.- nam, was de animo om de nieuwe spoorwegonderneming als beleggingsobject te nemen zóó gering, dat de Algemeene Maatschappij met 7330 aandeelen bleef zitten. Eind 1864 kwam de krach! De

directeur der Algemeene Maatschappij, A. MENDEL, maakte zich uit de voeten met het gevolg dat de financieele instelling geleidelijk moest liquideeren, daar zij door roekeloze speculatiën belangrijke verliezen had geleden. Begin 1867 stortte deze maatschappij nog 10% op de in haar bezit zijnde aandeele, waarna zij het geheele aandeelebezit, zijnde ongeveer $\frac{2}{3}$ van het totaal, aan een groep Fransche financiers overdeed. Er was toen nog slechts 60% op de aandeele gestort.

In hetzelfde jaar gelukte het voorts met veel moeite de f4.000.000 obligatieleening ad $4\frac{1}{2}\%$ tegen den koers van 89% bij een Engelsch syndicaat — firma HORSTMAN en Co — onder te brengen. Dat de rentegarantie door den Staat einde December 1868 zou ophouden — terwijl de mogelijkheid niet was uitgesloten, dat op dat tijdstip de weg nog niet in exploitatie zou zijn, zoodat de concessie gevaar liep te worden ingetrokken — bleek een onoverkomelijk bezwaar om op de geldmarkt gunstige condities te bedingen. De Engelsche geldschietters maakten ernstige bezwaren hun verplichtingen na te komen, zich beroepende op de daling der fondsen als gevolg van de Luxemburgsche kwestie; en de N.I.S.M., die in bittere geldverlegenheid zat, was blij, dat zij een onéreuse overeenkomst kon sluiten, waarbij zij ongeveer de helft der obligatiën terug kocht, terwijl de onkosten der volle leening, waaronder 6% provisie, aan den Engelschen bankier bleven. Voor de 1960 in Engeland geplaatste obligaties ad f 1000. — ontving zij slechts f 1.461.985.86 — nog geen 74% der nominale waarde — , terwijl de 2020 resteerende obligaties onverkooft bleken. De Nederlandsche Handel Maatschappij bleek gelukkig genegen deze obligaties te beleenen.

Einde 1868 verzocht de N.I.S.M. aan de Nederlandsche Regeering om het maximum der jaarlijksche rentegarantie van f 630.000 op f 765.000 te brengen en den garantieduur met $3\frac{1}{2}$ jaar te verlengen. De hierop gevolgde onderhandelingen namen een bijzondere wending, doordat Minister DE WAAL er de totstandkoming van de lijn Batavia-Buitenzorg aan vast koppelde. Voor deze lijn had de N.I.S.M. reeds in 1864 concessie zonder rentegarantie gevraagd; hoewel de Gouverneur-Generaal deze in 1865 verleende, waren de bepalingen pas bij Koninklijk Besluit van 22 Juni 1868 goedgekeurd. De Hollandsche Regeering bleek bereid om een wetsontwerp in te dienen, waarbij ten behoeve van de lijn Semarang-Vorstenlan-

den aan de Maatschappij tot 1906 een rente werd verzekerd van $4\frac{1}{2}\%$ over het tot $17\frac{1}{2}$ miljoen gulden verhoogde aanlegkapitaal. De Maatschappij zou een obligatieleening kunnen sluiten van 11 miljoen gulden, waarin de z.g. „Engelsche” leening geconverteerd kon worden. De rente en aflossing dezer nieuwe leening werden, ten koste der aandeelhouders, door den Staat gewaarborgd, terwijl bepaald werd, dat van die f 11.000.000 een kapitaal van f 4.000.000 afgezonderd zou worden ten behoeve van den aanleg der lijn Batavia-Buitenzorg. Alzoo geschiedde; den 13en December 1868 werd het betrekkelijk wetsontwerp ingediend. Het kwam pas den 5en Maart 1869 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal in behandeling. In afwachting van de aannname, welke door de combinatie-DUDOK VAN HEEL en VAN Woudrichem van Vliet en door het kamerlid voor Zwolle, de uit de Commissie tot de Vervoermiddelen bekende heer STIELTJES, bestreden werd, verleende het Indische Gouvernement een renteloos voorschot van f 320.000, waardoor de Maatschappij kon doorwerken. Na heftige discussiën gelukte het aan Minister DE WAAL om de overeenkomst met de N.I.S.M. — de z.g. Indische Spoorweg-conventie — in de Tweede Kamer goedgekeurd te krijgen, (37 tegen 31 stemmen), zoodat, toen ook de Eerste Kamer hare goedkeuring eraan hechtte, de wet den 10en April 1869 in het Staatsblad No. 66 — Ind. Stbl. No. 52 — kon verschijnen.

De moeilijkheden waren nog lang niet voorbij!

Het door de obligatieleening verkregen kapitaal bleek niet bij machte om daaruit de afbouwwerkzaamheden te bekostigen. Wel kwam in Februari 1870 de lijn tot Solo in exploitatie, maar in April daarna moest de verdere aanleg worden stopgezet. Tengevolge van een door het Gouvernement in Mei d.o.v. verleend renteloos voorschot van f 175.000 kon weer even doorgewerkt worden.

Weer werden in Holland met de Regeering onderhandelingen over verderen steun geopend. De als gevolg daarvan in Augustus 1870 gesloten overeenkomst dreigde in verband met den pas uitgebroken Fransch-Duitschen oorlog niet tot uitvoering te kunnen komen zonder inmenging van den wetgever. De Solosche landhuurders schoten echter f 63.000 voor, te verrekenen met de te betalen spoorvrachten. Ook hielp het Indische Gouvernement met een nieuw renteloos voorschot van f 200.000 toen het voorschot van f 175.000

op f 40.000 na teruggestort was (Maart 1871). Het bleek omstreeks dezen tijd echter mogelijk een leening van f2.000.000 te plaatsen, waarna de Regeering een tweejarig uitstel van oplevering der lijn verleende. De rentelooze voorschotten werden nu allereerst aangezuiverd.

Den 10en Juli 1872 werd het lijnvak Solo-Djocja, den 21en Mei 1873 de zijtak tot Willem I voor het publiek verkeer geopend; de geheele concessie was toen tot uitvoering gekomen, doch de rentelooze schuld aan het Gouvernement opgelopen tot bijna 3 miljoen gulden (in 1894 was zij gedelgd, daarna begon de Staat in de winsten te deelen; dank zij het uitstekende financieele beheer van den heer POOLMAN en diens latere opvolgers, van wie vooral de heeren J. GROLL en G.C. DAUM genoemd dienen te worden).

Vermeld moet worden, dat op den 31en Januari 1873 ook de geheele Batavia-Buitenzorglijn in exploitatie kwam. In tegenstelling met de Semarang-Vorstenlandenlijn der N.I.S.M. was deze Buitenzorglijn niet met een spoorwijdte van 1.435 Meter, doch met eene van 1.067 Meter aangelegd geworden. De reden hiervan was de volgende:

Den 24en Maart 1869 had Minister DE WAAL den heeren J.A. KOOL, hoofdingenieur der Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen in Nederland en N.H. HENKET, professor aan de Polytechnische School te Delft (vroeger ingenieur bij de Commissie tot de Vervoermiddelen en ontwerper van de Batavia-Buitenzorglijn) aangezocht om te onderzoeken in hoeverre de smalle spoorwijdte van 1 M. à 1.10 M. voor de behoeften op Java toe te passen was en uit een economisch oogpunt zou zijn aan te bevelen. In het breed opgezette rapport, dat den 20en September 1869 werd ingediend, werd een algemeen spoorwegplan aangegeven, waarbij tevens de uitvoering met rentegarantie werd besproken, bijaldien de Staat niet zelf wilde bouwen. Wat de spoorwijdte aanging, zoo werd het „smalle spoor” aanbevolen, omdat daarbij 1e. de vervoercapaciteit in afzienbaren tijd gewaarborgd zou zijn, 2e. bezuinigingen bij den bouw werden verkregen en 3e. vermoedelijk gunstiger tracé's zouden kunnen worden gevonden als gevolg van de mogelijkheid tot het bezigen van kleinere stralen. De rapporteurs gaven in overweging voor den in vollen aanleg zijnden spoorweg Semarang-Vorstenlanden de spoorwijdte van 1.435 M. te houden, doch voor de lijn Batavia-

Buitenzorg de smallere spoorwijdte te kiezen met het oog op de aansluiting naar Bandoeng.

Hoewel voor de lijn Batavia-Buitenzorg oorspronkelijk de spoorwijdte van 1.435 M. was aangenomen, vroeg de N.I.S.M. na de verschijning van het rapport om de lijn met het spoor van 1.067 M. te mogen aanleggen, welk verzoek bij besluit van den 10en Januari 1870 werd ingewilligd.

De heeren KOOL en HENKET hadden hun opdracht zeer ruim opgevat. Behalve, dat zij een advies gaven over de wenschelijke spoorwijdte, ontwierpen zij ook een schema voor een spoorwegplan, dat zou moeten omvatten:

- 1e. een spoorweg van Batavia via Buitenzorg, de Bandoengsche hoogvlakte en Tjitjalengka naar Tjilatjap;
- 2e. een spoorweg van Tjilatjap over Gombong, Keboemen, Poerworedjo, Djokja, Solo en Djenkilon naar Semarang;
- 3e. een spoorweg van Djenkilon, Poerwodadi, Madioen, Modjokerto en Sidoardjo naar Soerabaia;
- 4e. een spoorweg van Soerabaia naar Grisse.

Deze 4 hoofdspoorwegen zouden een totale lengte hebben van 955 K.M. Verder werd de aanleg van de volgende spoorwegen hoogst wenschelijk geacht:

- 1e. van Bandoeng naar Cheribon;
- 2e. van de Serajoerivier, aansluitende aan den hoofdspoorweg over Banjoemas, Poerworedjo, Bandjarnegara, Leksono, Kretek, Magelang, Setjang, Medono en Merakmati naar Willem I;
- 3e. van Magelang naar Djokja;
- 4e. van Kertosono via Kediri naar Blitar;
- 5e. van Sidoardjo over Gempol naar Pasoeroean;
- 6e. van Gempol over Malang naar Blitar en
- 7e. van Pasoeroean naar Probolinggo.

Mocht de Staat zelf niet tot aanleg willen overgaan, dan werd het geven van een rentegarantie aan particuliere ondernemers aanbevolen.

Het verslag van de heeren KOOL en HENKET werd voor nader advies in handen gesteld van eene bij Koninklijk Besluit van 22 Februari 1871 No. 12 benoemde commissie, waarin behalve de heeren KOOL en HENKET ook de heeren J.P. DE BORDES (die in 1870 als hoofdingeneur van aanleg der lijn Semarang-Vorstenlanden

was afgetreden), A. VAN KAPPEN, majoor der genie, J. MULLEMEISTER en BARON d'AULNIS DE BOUROUILL, beide controleurs bij het Binnenlandsch Bestuur, zitting hadden, terwijl de referendaris G.H.J. ELLIOT BOSWEL als secretaris fungeerde.

Den 17en Augustus 1871 diende de commissie haar rapport in, waarna zij den 11en September d.a.v. werd ontbonden. De commissie betoonde zich een voorstandster van spoorwegaanleg en achtte het van het meeste belang dat twee stamlijnen zouden worden aangelegd, een zuidelijke door het gebergte, een noordelijke langs de kust. Aangezien de kosten van die twee lijnen te hoog zouden worden, werd bovenstaand denkbeeld verworpen en in overweging gegeven één lijn aan te leggen. De meerderheid achtte de Zuidelijke lijn de meest gewenschte, wijl de te doorsnijden streken dringend behoefte hadden aan verbeterde communicatiemiddelen, terwijl de Noordkust over voldoende gelegenheid tot afvoer der producten beschikte. Ook in het belang der verdediging tegen een buitenland-schen vijand werd de zuidelijke lijn aanbevolen, welke zeer zeker meer zou kosten dan de noordelijke lijn, doch ook meer nuttig effect zou sorteeren. De minderheid der commissie bestaande uit de heeren MULLEMEISTER en DE BORDES beval in een Nota, gedateerd 30 Mei 1871, de Noordelijke lijn aan. Zodoende kwam de meerderheid tot het volgende net: Depok-Tjibaroesa-Padalarang-Bandoeng-Tjilatjap-Djokja-Magelang-Setjang (of Djokja-Magelang-Ambarawa), Solo (of Djenkilon)-Sidoardjo-Malang-Pasoeroean-Soerabaia. De minderheid stelde de volgende verbindingen voor: Depok-Tjibaroesa-Krawang-Tjikao-Cheribon-Semarang, Bandoeng - Cheribon, Bandoeng-Tjitjalengka-Tjilatjap-Djokja, Solo (of Djenkilon)-Sidoardjo en Malang-Pasoeroean-Soerabaia. Het meerderheidsplan zou f 73.225.000 kosten, het minderheidsplan f 86.275.000. De Commissie sprak nog als hare meening uit, dat de spoorwegen door particulieren aangelegd moesten worden; ook exploitatie door particulieren werd aanbevolen; de Staat zou dan een zekere rente over het aanlegkapitaal moeten garandeeren. Voorts werd in overweging gegeven om bij het verleen van concessies meer en minder voordeelige lijnen te combineeren, zoodanig dat daardoor goed te beheeren complexen zouden ontstaan.

Behalve dat de Minister van Koloniën (Mr. P. P. VAN BOSSE) het oordeel van bovengenoemde commissie inwon, stelde hij mede

een aantal vraagpunten in handen der Indische Regeering, evenals later het commissariele rapport, waarbij een wetsontwerp tot aanleg van staatsspoorwegen gevoegd was. De Indische Regeering vroeg op haar beurt den Legercommandant — luitenant-generaal W.E. KROESEN —, den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken — JHR. W.H.F.K. VAN RADERS — en den Raad van Indië om advies. De Directeur der B.O.W. sloot zich in algemeenen zin bij het meerderheidsrapport aan voor zoover het handelde over de richting der lijnen; wat de wijze van uitvoering aangaat, bleef hij bij zijn reeds vroeger kenbaar gemaakte meening, dat staatsaanleg wenschelijk was. De Legercommandant was van hetzelfde gevoelen. De Raad van Indië, hoewel zich mede uitsprekende voor het Zuidelijke —, dus het meerderheidstracé, oordeelde evenals in een vroeger advies, dat particuliere aanleg zeer wel mogelijk was.

Minister VAN BOSSE had in afwachting dezer nadere Indische adviezen — 6 November 1871 — bovengenoemd wetsontwerp bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal ingediend, waarbij aanleg voor rekening van den Staat in artikel 1 werd gestipuleerd. Het net zou de volgende lijnen omvatten:

- 1e. van een punt van den spoorweg Batavia-Buitenzorg in de richting van Tjibaroesa en Padalarang naar Bandoeng;
- 2e. van Djokja in de richting van Poerworedjo, Keboemen en Banjoemas naar Tjilatjap;
- 3e. van Pasoeroean in de richting Gempol, Sidoardjo, Modjokerto, Poerwodadi en Ngawi, vervolgens aansluitende aan de lijn der N.I.S.M. Semarang-Vorstenlanden;
- 4e. van Soerabaia in de richting van Sidoardjo, Gempol naar Malang.

Met den aanleg dezer 4 lijnen zou gelijktijdig begonnen worden, terwijl in artikel 2 van het ontwerp was opgenomen, dat later bij de wet de aansluiting tusschen West- en Midden-Java tot stand zou komen.

Tenslotte werd in artikel 3 van het ontwerp aangegeven, dat de wet de wijze van exploitatie nader zou regelen.

Het wetsontwerp ontmoette in en buiten de Tweede Kamer veel tegenstand; de meerderheid der Commissie van Rapporteurs bleek voor uitgifte van concessiën gestemd te zijn en achtte het niet duidelijk waarom de Minister, persoonlijk voorstander van het

particulier initiatief, toch aanleg van staatswege aanbeval. Uitvoerig kwamen in het Voorloopig Verslag de meeningen van voor- en tegenstanders van een stamlijn en van staats- en particulieren aanleg tot uiting. Hoe verdeeld de meeningen ook waren, dit was Minister VAN BOSSE echter wel duidelijk, dat het wetsontwerp, zooals het was ingediend, in 't geheel geen kans maakte aangenomen te zullen worden. Daarom diende hij bij de Memorie van Antwoord een nieuw wetsontwerp in vergezeld van de adviezen, welke over het ingetrokken wetsontwerp in Indië uitgebracht en ondertusschen door hem ontvangen waren. De Minister betoogde thans, dat een stamlijn noodig was, zoowel uit militair als uit economisch oogpunt; details der lijn hadden in het wetsontwerp achterwege moeten blijven omdat eerst uitgemaakt moest worden op welke wijze de aanleg zou geschieden. Weliswaar, betoogde de Minister verder, was hij persoonlijk voor aanleg door den Staat, doch dit nam niet weg, dat hij het wetsontwerp zoodanig gewijzigd had, dat in beginsel beslist werd ten gunste van aanleg door particulieren, al of niet met staats-hulp, mits bij gebrek aan gegadigden, de Staat zelf den aanleg ter hand kon nemen. Als gevolg van dit standpunt kon de Staat dadelijk met de opname aanvangen en met de noodige onteigeningen beginnen. Tegen dit „halfslachtige” systeem verzette zich weer de Commissie van Rapporteurs. Den 3en Mei 1872 verscheen het antwoord van den Minister. Tot een behandeling in de Kamer kwam het niet. Den 6en Juli 1872 trad het 3e Ministerie THORBECKE, waarin minister VAN BOSSE zitting had, af wegens afstemming der Inkomstenbelasting in de Tweede Kamer. VAN BOSSE's opvolger Minister J.D. FRANSEN VANDE PUTTE, verklaarde, dat de spoorwegaanleg geheel aan den particulieren ondernemingsgeest overgelaten moest worden en trok als natuurlijk gevolg van die meening het gewijzigde wetsontwerp van zijn voorganger in.

Een andere daad van den nieuw opgetreden Minister van Koloniën was de intrekking van het in Hoofdstuk I besproken Koninklijk Besluit van 31 October 1852 Lett. H. No 22, dat in den loop der jaren zoo herhaaldelijk en zoo heftig aangevochten was; eene herziening was trouwens al door Minister VAN BOSSE in behandeling genomen. Bij Koninklijk Besluit van 13 Augustus 1872 No. 62 (Ind. Stbl. 1872 No. 183) werd het besluit van 1852 ingetrokken en vervangen door eene andere regeling, welke bepaalde,

dat een concessie door den Koning zou worden verleend voor het geval rentegarantie of andere financieele hulp werd gevraagd, doch dat de Gouverneur-Generaal zulks zou doen wanneer geen ondersteuning van Staatswege werd verlangd.

Met de liefhebberij om concessies aan te vragen liep het niet hard. De tegenslagen van de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij hadden de geldschieters nog meer huiverig gemaakt dan zij vroeger reeds waren, temeer waar de meest noodzakelijke gegevens omtrent het terrein en de economische verhoudingen nog altijd ontbraken. Nochtans deden zich een paar gegadigden voor, zoo voor z.g. „straattramwegen”, als voor spoorwegen. Van de laatste dienen hier de verzoeken van de heeren HOPE LOUDON en den Directeur der B.O.W. DE BRUYN genoemd te worden, alsmede die van den heer PHILIP STANHOPE namens een Engelsch-Nederlandsch consortium, terwijl ook de heer VAN Woudrichem van Vliet op zijn oude plannen terugkwam en met het Batavia'sche concern FRASER, MACLAINE WATSON, VAN HULSTEYN en LANDBERG en Zoon concessie aanvroeg voor aanleg van de lijn Malang-Pasoeroean. Uit dezen tijd stamde ook nog een verzoek van de N.I.S.M. om de verlenging van haar lijn vanaf Buitenzorg naar de Preanger te mogen aanleggen.

Onder invloed van het bovengenoemde Koninklijk Besluit van 13 Augustus 1872 meldden in Maart 1873 de heeren A. BARON SLOET VAN OLDRUITENBORGH en W. RUYS WZN. zich aan voor een concessie Soerabaia-Solo en Pasoeroean-Soerabaia, welke aanvraag later over een grooter complex lijnen nl. over 1064 K.M. werd uitgebreid; hiervoor werd 5% garantie gevraagd. Voor de lijn Soerabaia-Pasoeroean-Malang vroeg in 1873 de heer D. MAARSCHALK concessie aan zonder rentegarantie, doch met een exploitatiecontract.

Een beslissing in deze verzoeken, voor zoover zij bij het inwerkingtreden van het Koninklijk Besluit van 13 Augustus 1872 nog niet waren afgewezen, werd voorloopig niet genomen. De minister wenschte eerst het moeilijkste punt tot klaarheid gebracht te hebben nl. de financieele verhouding tusschen den concessionaris en het Gouvernement. Hij liet zich hierbij voorlichten door eene commissie van bankiers bestaande uit de firma's LIPPMANN en ROSENTHAL uit Amsterdam, de Rotterdamsche Bank en de Rotterdamsche

Handelsvereeniging te Rotterdam en de Bank für Handel und Industrie te Darmstadt. Deze commissie koos het bekende Eerste Kamerlid L. PINCOFFS—voorzitter der Rotterdamsche Handelsvereeniging—tot voorzitter, Mr. J. KAPPEYNE VAN DE COPPELLO tot juridisch consulent en den heer T.J. STIELTJES, technisch adviseur der Handelsvereeniging en oud-voorzitter der Commissie tot de Vervoermiddelen (zie Hoofdstuk I) tot secretaris. Zij had de Regeering te adviseeren over de vraag op welke financieele voorwaarden aan particulieren concessie zou kunnen worden gegeven voor den aanleg en de exploitatie van door de Regeering gewenschte lijnen, waarbij op den voorgrond stond, dat de Regeering hulp wilde verleen en voor een lijn van de residentie Batavia naar de vlakte van Bandoeng, voor een verbinding tusschen Djokja en Tjilatjap en voor een ijzeren weg van Soerabaia, Pasoeroean en Malang door Kediri en Madioen naar Midden-Java. Den 20en December 1872 werd deze opdracht verstrekt, den 12en September 1873 verscheen het rapport. De Commissie bood een model-concessie aan; de voorwaarden waren echter zoo bezwarend voor den Staat, dat zij allereuwe heftige bestrijding ondervonden, niet alleen in de pers, doch ook in de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal en bij de Indische adviseurs. Van dezen laatsten zeide de heer MAARSCHALK: „Indien mannen als waaruit deze Commissie was samengesteld „voor aanleg van spoorwegen door particulieren de voorwaarden „die zij hebben voorgesteld, noodig achten, kan daaruit geen ander „besluit worden opgemaakt, dan dat de Staat in het publiek belang „verplicht is, de gewenschte spoorwegen zelve te maken.”

Zoo dacht de Minister, overigens voorstander van particulieren aanleg, er ook over. Hij zag in, dat men op deze wijze niet tot een resultaat zou komen en dat de eenige uitweg was, dat de Staat de hand zelf aan de ploeg sloeg, gelijk het Tweede Kamerlid Mr. L. OLDENHUIS GRATAMA bij voortdurend betoogde. „Beter staatsspoorwegen dan geen spoorwegen” verklaarde de Minister bij de behandeling der begrooting voor 1874.

Voor den heer FRANSEN VAN DE PUTTE was het echter niet weggelegd het wetsontwerp in te dienen, daar de afstemming van de Censuswet het ministerie eind Augustus 1874 tot aftreden dwong. Een besnoeid wetsontwerp tot aanleg van de lijn Soerabaia-Pasoeroean-Malang, omtrent welke lijn tal van bijzonderheden bekend

waren, werd door zijn opvolger Mr. W. BARON VAN GOLTSTEIN ingediend en wel den 2en November 1874. In dit wetsontwerp werd voorgesteld de begrooting van 1875 met f 1.000.000 te verhoogen ten behoeve van den aanleg voor rekening van den Staat van een spoorweg ter verbinding van Soerabaia-Pasoeroean en Malang en ten behoeve van de opname van spoorwegondernemingen elders op Java.

In de Memorie van Toelichting op het wetsontwerp zeide de Minister, dat, waar zijn twee voorgangers, beiden voorstanders van particulieren spoorwegaanleg, tot de overtuiging gekomen waren, dat alleen door Staatsaanleg de zoo noodzakelijke spoorwegen op Java zouden kunnen worden verkregen, men bezwaarlijk van hem een ander voorstel zou kunnen verwachten, te meer waar het door den Minister FRANSEN VAN DE PUTTE van de z.g. Financiële Commissie ontvangen rapport, ten duidelijkste uitwees, dat het onmogelijk was, een voor beide partijen—Gouvernement en concessieaanvragers—aannemelijke financieele formule te vinden. Dit toch was het noodzakelijke gevolg van het ontbreken van betrouwbare gegevens, hetgeen meebracht dat de Staat een volledigen waarborg zou moeten geven tegen mogelijke tegenvallers, wilde men niet in dezelfde moeilijkheden komen als kortgeleden de N.I.S.M. bij den aanleg der lijn Semarang-Vorstenlanden. Tegen dien volledigen waarborg waarschuwde weer de geschiedenis der Britsch-Indische spoorwegen, waar men van het stelsel van onbeperkte rentegarantie in 1869 teruggekomen was.

Het feit, dat in het wetsontwerp alleen gesproken was van de korte lijn Soerabaia-Malang-Pasoeroean was daaraan toe te schrijven, aldus de Minister, dat het niet aanging den aanleg van een groot net te bevelen, waarvan de kosten zelfs niet bij benadering waren te ramen. Bovendien zou dat een uitgebreiden staf van technici vereischt hebben, welke niet aanwezig was. De lijn Soerabaia-Malang-Pasoeroean nu paste in elk stelsel, terwijl volledige gegevens er over dadelijk beschikbaar waren; de andere in het wetsontwerp van 1872 genoemde lijnen kwamen voor een opname van staatswege in aanmerking. De aanlegkosten werden op f10.000.000 geraamd te verdeelen over 4 jaar; in dien tusschentijd konden de andere opnemingen volledig beëindigd zijn.

In het Voorloopig Verslag weerklonken weer de oude bezwaren

tegen staatsaanleg en staatsexploitatie, terwijl zich ook enkele stemmen tegen den aanleg van de kleine lijn verhieven. In de Memorie van Antwoord betoogde de heer VAN GOLTSTEIN, dat de aanleg der lijn als *proef* bedoeld was.

Heftig was de strijd tegen het wetsontwerp in de Tweede Kamer toen het aldaar den 18en Februari 1875 in behandeling kwam. Veel steun ontving de Minister van het kamerlid voor Assen, den heer OLDENHUIS GRATAMA. Daarentegen werd het wetsontwerp heftig bestreden door bekwame mannen als Mr. E.H. 's JACOB, president-commissaris der N.I.S.M., J.P. BREDIUS en anderen. De afgevaardigde van Haarlem, Mr. MIRANDOLLE, liet weer klanken van kleinmoedigheid hooren: zou de Staat niet onmachtig blijken om het werk uit te voeren? „Voor de vrees van mislukken is toch alle grond. „Ik wijs er alleen op, dat sinds de groote postweg door DAENDELS „is aangelegd de Indische Regeering niet in staat is geweest eenig „groot werk, welk ook, tot stand te brengen. Ik wijs er op hoe de „havens verzanden, de wegen niet behoorlijk worden onderhouden „en volgens het rapport van denzelfden directeur der openbare „werken honderden bruggen zijn ingezakt, die steeds wachten op „herstel. Zal men nu in dien toestand op zulke zwakke schouders „een last leggen, zoo zwaar, als die het gevolg moet zijn van dit „wetsvoorstel? En is het niet te voorzien, dat wij dan niets anders „zullen verkrijgen dan spoorwegen op papier?”

Minister VAN GOLTSTEIN stelde hier tegenover: „Wat betreft „het onvermogen van den Staat, behoeft de geachte spreker „slechts hier in het land te reizen om te zien, dat de Staat evengoed „als de particulieren spoorwegen vermag te bouwen. Het komt er „alleen maar op aan dat men het wil !”

Met 44 stemmen vóór en 21 stemmen tegen werd tenslotte het wetsontwerp aangenomen. De oppositie was iets verminderd toen Minister VAN GOLTSTEIN verklaard had, dat het ontwerp alleen sloeg op aanleg door den Staat en dat het ten opzichte van de toekomstige exploitatie niets praejudiceerde.

Ook in de Eerste Kamer hoorde men weer dezelfde klanken. Bij de stemming op den 5en April 1875 bleken er echter geen tegenstemmers te zijn, zoodat de wet tot aanleg van de 115 K.M. lange „rijksplezierbaan”, zooals een der tegenstanders haar ge-

noemd had, den 6en April 1875 in het Staatsblad No. 61 kon komen. (Ind. Stbl. No 141).

Onmiddellijk kon nu aan de aanvragers der nog in beraad zijnde concessiën geantwoord worden, dat hun aanvragen niet voor inwilliging vatbaar waren. In zijn brief van 12 April 1875, deelde Minister VAN GOLTSTEIN aan de N.I.S.M. mede, dat geen voorstellen tot concessie-verleening aannemelijk zouden zijn, waarbij geldelijke hulp van staatswege gevraagd werd.

Met de leiding van den aanleg werd de gepensionneerde kolonel-titulair der genie D. MAARSCHALK, voorzitter van het Comité van Bestuur der N.I.S.M., belast, die zich reeds een uitstekenden naam op Indisch spoorweggebied verworven had, door het verrichten van opnamen, het aanvragen van concessies, het uitbrengen van adviezen en het afbouwen der lijn Semarang-Vorstenlanden, als opvolger van den heer DE BORDES. Hoewel hij onder den departementschef der Burgerlijke Openbare Werken werd gesteld, werden hem groote bevoegdheden gelaten, zoodat hij zijn energie volledig kon ontplooien en niet geremd werd door allerlei hiërarchieke verhoudingen.

Met kracht toog de heer MAARSCHALK aan het werk. Het resultaat daarvan zal in het volgende hoofdstuk besproken worden.

Hoofdstuk III.

STAATS- EN PARTICULIERE SPOORWEGEN VAN 1875 TOT 1883.

Al heel spoedig nadat de aanlegwerkzaamheden aan de lijn Soerabaia-Pasoeroean-Malang begonnen waren, bleek, dat de heer MAARSCHALK inderdaad de persoon was, geschikt om het werk tot een goed einde te brengen. In bekwamen tijd en zonder kostenoverschrijding werd de baan op zóó eenvoudige en degelijke wijze aangelegd, dat dit ingenieurswerk nog heden ten dage eerbied afdwingt. En behalve dat het aanlegwerk flink vorderde, bereidde de heer MAARSCHALK de exploitatie van de lijn door den Staat voor, terwijl hij de voorontwerpen liet samenstellen van de lijn Batavia-Bandoeng en — sedert 1876 — van de lijnen Soerabaia-Solo en Bandoeng-Tjilatjap. Voor den dienst der havenwerken verrichtte hij voorts de uitbakening van de lijn Tandjong Priok-Batavia.

Den 16en Mei 1878 kon de lijn Soerabaia-Pasoeroean feestelijk door den Gouverneur-Generaal Mr. J.W. VAN LANSBERGE geopend worden, waarna den 1en November d.o.v. het stuk Bangil-Sengon volgde. Op 1 Mei 1879 kwam het stuk Sengon-Lawang in exploitatie; het stuk tot Malang werd den 20en Juli 1879 voor het publiek verkeer opengesteld.

De geheele lijn was op laatstgenoemden datum in exploitatie en wel in exploitatie door den Staat. Wel is waar had de wetgever zich nooit met zooveel woorden voor staatsexploitatie uitgesproken, door echter de voor de exploitatie noodige uitgaven te voteeren nam de Minister aan, dat de Staten-Generaal zich vóór dien exploitatievorm uitgesproken hadden. Later gingen in de Tweede Kamer herhaaldelijk stemmen tegen de exploitatie door den Staat op. Mr. J.L. DE BRUYN KOPS verweet den Minister, dat staatsexploitatie „binnengesmokkeld” was en toen hiertegen protest werd aangeteekend, nam hij deze kwalificatie terug en verving haar door de uitdrukking, „dat staatsexploitatie als een ongewenscht corollarium is geduld”. Zooals boven reeds werd gezegd, bereidde de heer MAARSCHALK, die in 1878 den titel van Inspecteur-Generaal kreeg, de exploitatie voor, terwijl hij — in Holland

zijnde om den Minister mondeling voor te lichten —, het z.g. Technisch Bureau oprichtte, dat voor de aanschaffingen had te zorgen.

Reeds in 1877 — dus voordat de lijn in exploitatie was — werden door de Indische Regeering de door den heer MAARSCHALK opgemaakte voorontwerpen van een tweetal nieuwe lijnen bij den Minister ingediend en wel die van een lijn Buitenzorg-Bandoeng en van een lijn Sidoardjo-Madioen-Solo met een zijtak van Kertosono over Kediri naar Blitar.

Nu waren reeds in 1875 onderhandelingen tusschen de Regeering en de N.I.S.M. begonnen, welke zoo men tot overeenstemming kon komen, er toe zouden leiden: 1e. dat in de bestaande concessie Semarang-Vorstenlanden de lijn van Solo tot Madioen zou worden opgenomen, waarbij de spoorwijdte over den bestaanden weg versmald zou worden tot 1.067 Meter, terwijl 2e. de N.I.S.M. concessie zou krijgen voor de lijn van Djokja naar Tjilatjap. Aan het Ministerie van Koloniën werden de voorstellen der N.I.S.M. niet met onverdeelde sympathie ontvangen, zoodat zij tal van wijzingen ondergingen. Ook in Indië nam men er stelling tegen en de heer MAARSCHALK onderwierp ze aan scherpe critiek, waarmede de Landvoogd grootendeels instemde. Minister VAN GOLTSTEIN stelde toen voor de transactie in 4 overeenkomsten vast te leggen, de eerste betrekking hebbende op de overname van de lijn Buitenzorg-Batavia voor de som van f 5.000.000., de tweede handelende over de bestaande concessie Semarang-Vorstenlanden en de spoorversmalling, de derde over de concessie van Solo tot Madioen en de vierde over de concessie Djokja-Tjilatjap.

Evenmin als de heer VAN GOLTSTEIN, was diens opvolger Mr. F. ALTING MEES, een bewonderaar van de transactie. Hij bracht er nog eenige wijzigingen in aan, o.a. werd aan de concessie Djokja-Tjilatjap een lijn van Djokja naar Magelang gekoppeld. Den 13en Juni 1877 werden eindelijk de contracten geteekend en de concessies verleend onder nadere goedkeuring van enkele artikelen bij de wet. Een daartoe strekkend wetsontwerp werd in het eind dier maand bij de Tweede Kamer ingediend.

Fel was de critiek, welke op het wetsontwerp in de pers werd uitgeoefend. In courantenartikelen en op vergaderingen werd het aangevallen, tal van vinnige brochures zagen het licht. In het In-

dische Genootschap (vergadering van 11 December 1877) zeide de heer DE BORDES: „aanneming (van dat wetsontwerp) zal zijn in het „nadeel van aandeelhouders. De toevoeging van nieuwe lijnen zal „de dividenden verminderen, er bestaat m.i. geen reden om die „door uitbreiding in de waagschaal te stellen”. Zelfs de heer GROLL, lid van den Raad van Beheer der N.I.S.M., schreef een brochure, waarop de heer DE BORDES, commissaris der maatschappij met een vlugschrift reageerde. Nu kwam ook de heer DAUM, collega van den heer GROLL, in 't geweer om te betoogen, dat de transactie in 't algemeen belang was. Te vergeefs! De heer Mr. P.P. VAN BOSSE, die voor de tweede maal Minister van Koloniën werd, zag al dadelijk den toestand donker in en werd in zijn meening bevestigd toen het Voorloopig Verslag verscheen. Hij stelde de N.I.S.M. voor om de overeenkomsten te annuleeren, een denkbeeld, waarop de N.I.S.M. niet wenschte in te gaan. Het resultaat liet zich voorspellen, waar Minister VAN BOSSE de aanname ontried: in de vergadering van Tweede Kamer van 24 Mei 1878 werd het wetsontwerp met algemeene stemmen verworpen.

Zoo mislukte het eerste aankoopplan van de lijn Buitenzorg-Batavia door den Staat.

Na het voorgaande zal het duidelijk zijn, waarom niet dadelijk de uitgewerkte voorstellen van den heer MAARSCHALK en van de Indische Regeering werden overgenomen om behalve de lijn Buitenzorg-Tjitjalengka ook de lijn Sidoardjo-Madioen-Solo met zijtak van Kertosono naar Blitar aan te leggen. In het laatst genoemde voorontwerp toch was het stuk Madioen-Solo begrepen, waarover met de N.I.S.M. onderhandeld werd. Dat lijnvak moest — zoo lang nog geen beslissing over de overeenkomsten was gevallen — dus uit de plannen tot aanleg van staatswege verdwijnen. Den 14en Mei 1878 kwam het wetsvoorstel tot staatsaanleg van de lijnen Buitenzorg-Tjitjalengka en van Sidoardjo-Madioen met zijtak van Kertosono via Kediri naar Blitar in behandeling. Het werd met 56 tegen 23 stemmen in de Tweede Kamer aangenomen; in de Eerste Kamer verwierf het wetsvoorstel op 3 Juli 1878 een meerderheid van 24 tegen 9 stemmen, waarna de wet van 6 Juli 1878 in het Staatsblad No 93 werd opgenomen (Ind. Stbl. No 201).

De aanleg geschiedde in vlot tempo, het stuk Sidoardjo-Modjokerto kwam den 16en October 1880, het stuk Modjokerto-Semboeng

den 27en Februari 1881, het stuk Semboeng-Kertosono den 25en Juni 1881, het stuk Kertosono-Ngandjoek den 1en October 1881, het stuk Ngandjoek-Madioen den 1en Juli 1882 gereed. De zijlijn Kertosono-Blitar kwam den 13en Augustus 1881 tot Kediri, den 2en Juni 1883 tot Toeloeng-Agoeng en den 16en Juni 1884 tot Blitar in exploitatie.

Wat de Preangerlijn aangaat, deze werd in het volgende tempo voltooid: 5 October 1881 het stuk van Buitenzorg tot Tjijeroeg, 21 Maart 1882 dat tot Soekaboemi, 10 Mei 1883 dat tot Tjiandjoer, 17 Mei 1884 dat tot Bandoeng en 10 September 1884 de rest tot Tjitjalengka.

De heer MAARSCHALK zou den aanleg niet zelf voleindigen; den 15en November 1880 verliet hij den dienst met pensioen, opgevolgd door den hoofdingenieur H.G. DERX, die het werk op even energieke wijze als zijn voorganger doorzette. Vóór zijn vertrek verrichtte de heer MAARSCHALK nog persoonlijk de opname van de lijn Pasoe-roean naar Probolinggo; de wet tot aanleg van dit lijngedeelte kon daardoor den 11en December 1881 in het staatsblad verschijnen. Den 3en Mei 1884 kwam deze lijn gereed. Een paar dagen daarna, nl. den 24en Mei 1884 was ook het laatste deel van het verbindingsstuk Madioen-Solo in exploitatie genomen. De heer MAARSCHALK had nog als inspecteur-generaal de voldoening gesmaakt, dat het wetsontwerp tot aanleg van dit stuk met 50 tegen 8 stemmen in de Tweede Kamer en met algemeene stemmen in de Eerste Kamer aangenomen was geworden, waarop den 25en Mei 1880 de wet in het staatsblad was opgenomen.

Eenige dagen vóór zijn vertrek uit den staatsdienst—nl. den 3en November 1880—diende de heer MAARSCHALK nog het voorontwerp in van de lijn van Djokja naar Tjilatjap.

Als gevolg van gunstige financiële resultaten, welke zoowel de in exploitatie zijnde lijnen van den Staat als de twee N.I.S.M. lijnen wisten te behalen, begon onder particulieren de belangstelling in enkele verbindingen te herleven. In Batavia ontstond omstreeks dezen tijd de Nederlandsch-Indische Stoomtram Maatschappij uit de Bataviasche Tramway Maatschappij. Deze laatste bestond reeds geruimen tijd en exploiteerde reeds lange jaren in Batavia een paardetram. In 1867 toch had de firma DÜMLER en Co. concessie gevraagd voor een „trekspoor door de stad en voorsteden van Bata-

via tot bazar Meester Cornelis en bazar Tanah Abang", welke concessie bij besluit van 6 December 1867 No 3 verleend was geworden. De oprichting der Bataviasche Tramway Maatschappij was hiervan het gevolg, welke onderneming den 20en April 1869 de lijn Stadsstation (Batavia) — Societeit „Harmonie" voor het verkeer opende, den 30en Mei van hetzelfde jaar volgde de openstelling van het baanvak „Harmonie"—Tanah Abang, den 11en Juli d.o.v. het stuk „Harmonie"—Kramat, en den 4en September de rest, zijnde het stuk Kramat-Meester Cornelis. Reeds in Maart 1870 werd het verkeer op de zijlijn „Harmonie"—Tanah Abang als gevolg van de slechte uitkomsten stopgezet. De hoofdlijn van Batavia tot Meester Cornelis bleef wel is waar in exploitatie, doch ook van deze lijn waren de bedrijfsresultaten niet schitterend. Talrijk waren de klachten over het vervoermiddel zoowel van de overheid als van het publiek, vooral toen in September 1870 de exploitatie verpacht werd. Tegenslag op tegenslag deed zich voor, zoo stierven in 1872 niet minder dan 545 paarden. Teneinde aan fondsen te komen vroeg de pachter in 1877 zelfs een geldloterij aan, dit werd evenwel geweigerd. Een dergelijk lot viel ook andere verzoeken om steun te beurt.

De firma DÜMMLER verzocht in 1878 om de paarden als trekkracht te mogen vervangen door "merry weather patent steam tramway engines". Omdat „een hooggeplaatst regeeringspersoon" kort te voren in gevaar verkeerd had „doordat hij in aanraking kwam met een rijtuig, waarvan het paard „door een tramwagen schichtig was geworden" en men een vermeerdering van dergelijke ongelukken bij het gebruik van "steam engines" vreesde, bleek de Raad van Indië een tegenstander van dit plan te zijn. Na tal van onderhandelingen verklaarde de Regeering tenslotte de maatschappij op grond van artikel 47 alinea 2 van het Wetboek van Koophandel voor ontbonden, waardoor de firma DÜMMLER in het eigendom der concessie terugtrad. Overleg met de firma leidde tot concessieverleening voor een stoomtram (besluit van 30 Maart 1881 No 38). De firma nam de bezittingen voor f158.620 over en bracht deze den 19en September 1881 in de met een kapitaal van f1.115.000 werkende Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij in. Voorloopig werd de exploitatie nog als paardetram voortgezet; den 12en Juni 1882 werd deze echter op het lijnvak „Harmonie"—Batavia gestaakt en pas den 1en Juli 1883 met stoomtractie hervat. Den 5en

Augustus 1883 volgde het stuk „Harmonie” —Kramat, den 15en September 1884 het laatste stuk Kramat-Meester Cornelis. De lijn was aangelegd met een spoorwijdte van 1.188 Meter; oorspronkelijk werden Demerberails, later Vignolarails, gebruikt.

De exploitatie met paarden werd alleen nog in stand gehouden met twee omnibusdiensten, één tusschen de Kleine Boom en het eindstation Batavia en één tusschen Batavia en het Heemradenplein, waar sinds 1884 de Prioklijn begon. Toen op deze beide diensten doorlopend verlies geleden werd, werd de exploitatie in November 1886 aan een Inlander overgedaan, die reeds twee maanden daarna verdween zonder orde op zaken te stellen. Spoedig daarop werden de bussen en de overgebleven paarden verkocht. In het voorgaande is iets op de geschiedenis vooruitgelopen, we zullen gelegenheid hebben om in Hoofdstuk V e.v. de lotgevallen der N.I.T.M. in groote lijnen te vervolgen.

Een zeer belangrijke concessieaanvraag in het tijdvak, hetwelk in dit hoofdstuk behandeling zal vinden, was die van de heeren J.F. DIJKMAN, W. WALKER en G.H. BARON CLIFFORD voor de exploitatie van een stoomtram tusschen Semarang en Joana (gedateerd 1 December 1879). In Indië voelden de spoorwegautoriteiten en de Regeering niet veel voor een tram, doch Minister BARON VAN GOLTSTEIN kon zich met de adviezen absoluut niet vereenigen; hij stelde een stel ontwerp-vergunningsvoorwaarden vast, waarin o.a. in afwijking met de Indische zienswijze de duur der concessie niet aan een bepaald aantal jaren gebonden was. Bij Gouvernementsbesluit van 10 Maart 1881 No 5, werd daarop de concessie verleend, welke spoedig daarna aan de Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij werd overgedragen. Hoewel de concessie bepaalde, dat de spoorwijdte 0,914 M. zou bedragen, werd spoedig overeengekomen, dat de spoorwijdte van 1.067 M. zou worden toegepast. Waar wettelijke bepalingen omtrent tramwegen toen ter tijde niet bestonden — de eerste werden vastgesteld bij Ordonnantie van 13 Juni 1885 (Ind. Stbl. 1885 No 113) — werden tal van positioneele voorschriften in de concessie opgenomen.

Van deze lijn kwam het gedeelte Semarang-Djomblang den 1en December 1882 in exploitatie, de overige stadslijnen werden den 12en Maart en den 2en Juni 1883 voor het publiek verkeer opengesteld. Op laatstgenoemden datum kwam ook het stuk Sema-

rang-Genoek gereed. Op 27 September 1883, 15 Maart 1884 en 18 April 1884 volgden resp. de stukken Genoek-Demak, Demak-Koedoes en Koedoes-Joana.

Uit deze periode dateert eveneens de Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij. Voor de eerste maal aangevraagd in Juli 1880, werd de concessie bij een verbeterde aanvraag bij besluit van Januari 1882 No 4, aan den heer H. J. MEERTENS en de firma TIEDEMAN en VAN KERCHEM verleend. Het betrof een spoorlijn van Batavia naar Bekassi met eenige zijtakken. Later werden eenige tracéwijzigingen gevraagd alsmede uitstel van den termijn van aanvaarding en werd de concessie bij besluit van 11 October 1883 No 34, definitief toegewezen aan de Factorij van de Nederlandsche Handel Maatschappij. Een verzoek tot verlenging der lijn tot Cheribon werd afgewezen, omdat over dat traject onderhandelingen met anderen gaande waren, waarover hieronder een enkel woord zal worden gezegd. Bij besluit van 19 Februari 1884 No 1a, werd vastgesteld, dat de spoorweg van Batavia rechtstreeks over Pasar Senen en Meester Cornelis naar Bekassi zou loopen. Den 31en Maart 1887 was de lijn, die aangelegd was door de Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij (B.O.S.), welke de concessie had overgenomen, voor het publiek verkeer gereed.

Op deze lijn, die later tot Kedonggedeh en Krawang verlengd en daarna door den Staat overgenomen zou worden, zal in de volgende hoofdstukken nog teruggekomen worden.

Boven werd er reeds terloops op gewezen, dat onderhandelingen met derden gevoerd werden over den aanleg van spoorwegen om en bij Cheribon. Hoewel van de honderden concessieaanvragen, welke in den loop der jaren werden ingediend, in dit boekje niet gesproken kan worden, zoo was de aanvraag van den Heer N. A. RUYL, namens een consortium, waarvan de oud-inspecteur-generaal D. MAARSCHALK, alsmede de heeren H. P. HOEVENAAR VAN GELDROF, G. F. C. ROSE en H. B. VAN DAALLEN deel uitmaakten, voor den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van Tegal over Bandjaran naar Balapoelang, met een zijtak van Bandjaran naar Pangka, welke bij besluit van den 18en Januari 1882 No 8, verleend werd, van genoegzaam belang om haar hier te vermelden. Allereerst omdat de concessie inderdaad tot uitvoering gebracht werd, maar ook omdat hetzelfde consortium vergunningen aanvraagde

voor spoorwegen van Cheribon naar Semarang en van Cheribon naar Karangsamboeng. Voor de lijn langs de Noordkust waren echter nog andere gegadigden; bijv. de combinatie SOL-VAN HEUMEN-BUYS voor een lijn van Soerabaia over Bodjonegoro, Blora naar Poewodadi en van de heeren PELS en DE JONG voor een spoorweg van Anjer naar Soerabaia. Van deze groote plannen kwam echter voorloopig niets. Ook niet toen tusschen de groepen PELS c.s. en RUYL c.s. een fusie ontstaan was en Engelsch kapitaal zich voor de lijn interesseerde. Het eenige tastbare resultaat was de totstandkoming van de z.g. Java Spoorweg Maatschappij, welke de lijn Tegal-Balapoelang ging aanleggen en exploiteeren. Den 25en Augustus 1885 kwam het lijnvak Tegal-Slawi, den 17en November 1886 het stuk Slawi-Balapoelang gereed. De bouw van bovengenoemden zijtak van Bandjaran naar Pangka bleef achterwege (zie later). Overigens leidde noch de aan de heeren RUYL c.s. verleende spoorwegconcessie Semarang-Cheribon (besluit van 23 Februari 1884 No 8), noch de aan de heeren PELS c.s. verleende spoorconcessie Anjer-Soerabaia, (besluit van 14 Juni 1883 No 6), tot eenigen aanleg.

In 1883 werd nog concessie verleend voor het 17 K.M. lange tramlijntje van Poerwodadi naar Goendih, een station aan de N.I.S.M. lijn Semarang-Vorstenlanden. Dit lijntje kwam den 28en November 1884 gereed. In 1882 werden de bezittingen der noodlijdende Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij, welke inmiddels was opgericht, door de Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij aangekocht.

Toen de talrijke concessieaanvragen in dezen tijd de Regeering dwongen principiëel vast te stellen, welke lijnen voor staatsaanleg gereserveerd zouden moeten worden, had de Gouverneur-Generaal F. 's JACOB den 20en December 1881 te kennen gegeven, dat de stamlijn over Java in handen van den Staat zou moeten blijven, voor zoover althans de N.I.S.M. niet reeds in het bezit was der stukken Batavia-Buitenzorg en Solo-Djokja. De heer 's JACOB kwam daardoor tot de volgende staatslijnen:

Buitenzorg-Preanger-Tjilatjap,

Tjilatjap-Poerworedjo-Magelang-Willem I, met een zijtak van Magelang naar Djokja,

Solo naar Soerabaia met zijtak van Kertosono naar Blitar,

Soerabaia-Pasoeroean met zijtak van Bangil naar Malang en Pasoeroean-Probolinggo verlengd over Loemadjang, Djember en Bondowoso naar Panaroekan.

Een deel dier lijnen was reeds gereed; het stuk Tjitjalengka-Tjilatjap nog niet, hiervoor diende de Inspecteur-Generaal H.G. DERX den 28en October 1882 een voorontwerp bij de Indische Regeering in (ook voor den zijtak van Waroeng Bandrek naar Garoet). De Gouverneur-Generaal stelde toen aan den Minister voor om de havenlijn Soerabaia-Oedjong en de lijnen Djokja-Tjilatjap en Tjilatjap-Tjitjalengka voor rekening van den Staat aan te leggen. Om geldelijke en andere overwegingen werden op ministerieelen last de reeds begonnen opnamen van een staatsspoorwegverbinding tusschen Semarang en Willem I, alsmede van een staatslijn Oostelijk van Probolinggo gestaakt, terwijl de Minister van Koloniën VAN BLOEMEN WAANDERS in Augustus 1883 aan den Gouverneur-Generaal meedeelde, dat hij op de Indische begrooting voor 1884 slechts gelden voor den aanleg der lijn Soerabaia-Oedjong wilde opbrengen (van de begrooting voor 1883 waren zij vroeger reeds afgevoerd).

Bij de Indische Regeering berustten eind 1883 voor den aanleg van de spoorlijn Djokja-Tjilatjap een drietal aanvragen, nl.

1e. van de staatsspoorwegingenieurs J. K. KEMPEES en Th. A. M. RUYS,

2e. van de Factorij der Nederlandsche Handel Maatschappij,

3e. van de heeren A.W. EGTER VAN WISSEKERKE en M.A. VAN WALCHEREN, welke aanvragen in beraad gehouden werden, totdat het Opperbestuur in Nederland omtrent den aanleg van spoorwegen door en voor rekening van den Staat zou hebben beslist.

Alvorens het hoofdstuk te besluiten dient nog melding gemaakt te worden van de tweede poging van den Staat om in het bezit der lijn Batavia-Buitenzorg te komen.

Onmiddellijk na de afstemming van het wetsvoorstel waarbij enkele artikelen in de vier overeenkomsten aan het oordeel der Tweede Kamer werden onderworpen (zie hoofdstuk II), bood de N.I.S.M. het Gouvernement de lijn Buitenzorg-Batavia in huur aan. Wel wilde de Indische Regeering de lijn koopen, doch de Minister verklaarde, dat er geen geld voor beschikbaar was. In

begin 1881 noodigde de Minister den Raad van Beheer uit voorstellen omtrent een mogelijken verkoop aan den Staat in te dienen. Weer boden de heeren DAUM en GROLL aan de lijn te verhuren; in het in exploitatie nemen van het lijntje Tandjong Priok-Batavia zagen zij geen heil ingeval de Staat het verhuurcontract der Buitenzorglijn niet acceptabel mocht oordeelen. De Minister bleef echter den aankoop wenschelijk achten en bood 6 miljoen gulden. Nadat de aandeelhouders dit bedrag eerst te laag hadden geoordeeld, doch minister VAN GOLTSTEIN—die weer opnieuw de portefeuille van Koloniën had aanvaard—voet bij stuk had gehouden, verdween de tegenstand der N. I. S. M. Het wetsontwerp, dat 11 Augustus 1881 was ingediend, werd den 4en October d.o.v. met groote meerderheid in de Tweede Kamer aangenomen. In de Eerste Kamer bleek een sterke oppositie. Dit was de reden, dat aan de N. I. S. M. gevraagd werd of zij bij verwerping zich toch met de exploitatie der havenlijn zou willen belasten; ¹⁾ weer luidde het antwoord ontkennend. Eenige dagen daarna nl. op 8 December 1881 werd het wetsvoorstel met 14 tegen 13 stemmen in de Eerste Kamer verworpen.

1). De havenlijn was in November 1877 ten behoeve van het vervoer van personen en materialen voor den havenaanleg geopend met van de N.I.S.M. gehuurd materieel. In Maart 1878 werden eigen rijtuigen gebruikt; de aansluiting met de N.I.S.M. dateerde van 27 Februari 1879. 1 December 1884 was de datum, waarop het vervoer van reizigers van en naar de mailbooten een aanvang nam; den 2en November 1885 werd het nog geen 9 K.M. lange lijntje door den dienst der Bataviasche Havenwerken aan de S.S. overgegeven.

Hoofdstuk IV.

DE JAREN VAN WEIFELING TOT AAN DE TOTSTANDKOMING VAN DE STAMLIJN IN 1889.

Uit de voorgaande hoofdstukken is reeds gebleken hoe het ontwerp van de lijn Djokja-Tjilatjap nog door MAARSCHALK in 1880 ingediend, was blijven liggen en hoe de zeer urgente havenlijn van Soerabaia tot aan den Oedjong zelfs van de begroting voor 1883 werd afgevoerd. De slechte toestand der Indische financiën, gevolg van den schatten verslindenden Atjehoorlog, de lage koffieprijzen en de kosten der openbare werken, dwong de opvolgende Ministers JHR. Mr. W.M. DE BRAUW en F.G. VAN BLOEMEN WAANDERS tot beperking der gewone uitgaven. Werd de staatsbemoeiing in de Tweede Kamer voortdurend aangevallen door professor Mr. J.L. DE BRUYN KOPS, oprichter en redacteur van het tijdschrift „de Economist,” veel steun ontvingen de Ministers niet uit de Kamer; alleen het lid Mr. L. OLDENHUIS GRATAMA vormde een uitzondering. Bovendien kon het lauwe standpunt van Minister VAN BLOEMEN WAANDERS, die wenschte „den tred op den ingeslagen weg „van spoorwegbouw door den Staat eenigszins in te korten en de „voltooïing van de opgevatte plannen over een langer tijdvak te „verdeelen” noch voor- noch tegenstanders bevredigen.

Bij de discussiën in de Tweede Kamer deelde de Minister mede, dat er aanbiedingen van particulieren waren ontvangen om de bestaande Staatsspoorwegen geheel of gedeeltelijk over te nemen. Den 22en November 1883 legde Minister VAN BLOEMEN WAANDERS de beide biedingen aan de Tweede Kamer over. Uit die stukken bleek, dat de Nederlandsche Handel Maatschappij verzocht had de Oosterlijnen te mogen aankopen, teneinde deze door een particuliere maatschappij te doen exploiteeren. De waarschijnlijkheid werd daarbij geopperd, dat rentegarantie zou worden gevraagd met een aandeel in de winst indien deze boven een zeker percentage zou stijgen.

Het andere verzoek kwam van den heer GROLL en den oud-Inspecteur-Generaal der S.S., den heer MAARSCHALK, en betrof

aankoop van het geheele staatsnet. Behalve in de brieven aan den Minister ontwikkelde de heer MAARSCHALK zijne denkbeelden in de vergadering van het Indisch Genootschap van 29 Januari 1884.

Deze beide aanbiedingen ontketenden een uitvoerige en soms heftige polemiek in de tijdschriften. Ook in de Kamerzittingen kwamen zij telkens weder ter sprake; Minister VAN BLOEMEN WAANDERS zou hieraan echter niet deelnemen, hij was afgetreden toen op den dag, waarop hij de bovengenoemde brieven aan de Kamer overlegde, zijn begrooting afgestemd werd. Zijn opvolger, de heer J.P. SPRENGER VAN EYK, bleek van de overnameplannen geen onverdeeld voorstander te zijn en begon met gelden uit te trekken voor de lijn van Djokja naar Tjilatjap en voor de lijn van Soerabaia naar den Oedjong. Na langdurige debatten in de Kamers werden de gelden tenslotte toegestaan, zoodat de Minister de wetten van 20 Juli 1884 tot aanleg van de lijn Soerabaia-Oedjong en van Djokja naar Tjilatjap met zijtak van Koetoardjo naar Poerworedjo in het staatsblad kon brengen (Ind. Stbl. No 110 en 111). Eerstgenoemde lijn, welke genoemd zou worden Soerabaia-Kalimas, kwam den 1en Januari 1886 gereed, de andere lijn kwam den 20en Juli 1887 in exploitatie. In verband met de aanneming van de wet konden de drie in dit hoofdstuk genoemde in beraad zijnde concessieaanvragen waardoor de verbinding Djokja-Tjilatjap tot stand zou hebben kunnen komen, afgewezen worden.

In Indië bleek de heer DERX hevig tegen den verkoop der bestaande staatslijnen gekant. Ook anderen kwamen daartegen in 't geweer o.a. de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Soerabaia in een zeer gedocumenteerd adres van 4 Juni 1886 en de heeren J.K. KEMPEES en R.A.I. SNETHLAGE in tal van tijdschriften met het gevolg, dat Minister SPRENGER VAN EYK de beslissing in zake den verkoop der staatsspoorwegen op de lange baan schoof. Op de Indische Begrooting voor 1887 trok deze bewindsman gelden uit voor aanleg van de lijn Tjilatjap-Tjitjalengka met den zijtak naar Garoet. Voorts verklaarde hij in de Memorie van Toelichting op die begrooting geen principieel tegenstander van den verkoop te zijn; wel zou z.i. de bepaling der koopsom een overwegend bezwaar tegen de plannen GROLL-MAARSCHALK vormen, evenals de vaststelling der gevraagde rentegarantie. De Minister had zich overigens een regeling gedacht, welke er op zou neerkomen „alsof de Staat

„in vereeniging met particulieren spoorwegen aanlegt, in dier voege „dat particulieren kapitaal verstreken tegen vaste rente, de Staat „bouwt en particulieren exploiteeren”.

Bij den brief van den 3en November 1886 vroeg de Raad van Beheer der N. I. S. M. dadelijk na deze ministerieele verklaring nadere inlichtingen, terwijl de heer R.W.J.C. VAN DEN WALL BAKE zich in begin 1887 mede schriftelijk tot den Minister wendde.

De plannen tot vervreemding van het staatsbezit raakten echter op den achtergrond door een concessieaanvraag voor een lijn in het Serajoedal, waarbij de gedachte geopperd werd subsidiën te geven tot bedragen gelijk aan de besparing voor het vervoer der landsproducten, een denkbeeld, dat in Nederland bij den Minister in goede aarde gevallen was.

Wat de lijn Tjitjalengka-Tjilatjap met zijtak betreft, zoo zij hier vermeld, dat de Commissie van Rapporteurs een amendement voorstelde om de lijn van Tjitjalengka niet naar Tjilatjap te laten doorloopen, doch de z.g. stamlijn bij Warong Bandreg te laten eindigen. De aldus gewijzigde wet, waarbij dus de zijlijn naar Garoet behouden bleef, werd in de Tweede Kamer met 53 tegen 10 stemmen aangenomen. In de Eerste Kamer bleken op 22 December 1886 geen tegenstanders te zijn, zoodat weldra met den aanleg kon worden begonnen.

Den 14en Augustus 1889 kon de 51 K.M. lange lijn tot Garoet voor het publiek verkeer worden opengesteld.

Mr. L.W. KEUCHENIUS, opvolger van den heer SPRENGER VAN EYK, bracht de verbinding tusschen de Preangerlijn met Tjilatjap op de Indische begroting voor 1889; zonder veel tegenstand in de Kamers werd het noodige geld toegestaan (wet van 31 December 1888, Ind. Stbl. 1889 No 8). Den 16en September 1893 kwam het stuk Tjibatoe-Tasikmalaja, den 1en November 1894 het resteerende stuk Kesoegian-Tasikmalaja in exploitatie. Op dien datum was alzoo de doorgaande verbinding tusschen Batavia-Soerabaia, waarin twee zich in handen van een particuliere maatschappij bevindende schakels voorkwamen, tot stand gekomen.

Eind 1888 waren op Java in exploitatie 1232 K.M. staatsspoorweg en 319 K.M. spoorweg toebehoorende aan de N.I.S.M., de Java Spoorweg Maatschappij en de Bataviasche Ooster Spoorweg

Maatschappij. Bovendien waren 225 K.M. staatsspoorweg op Java in aanleg.

Van de tramwegen had op dat tijdstip de Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij 148.9 K.M. in exploitatie, inclusief sinds 6 September 1887 de 11,6 K.M. lange lijn Koedoes-Majong, waarvoor zij bij besluit van 8 October 1886 No. 1/c concessie had gekregen. Ruim 60 K.M. van de lijn Demak-Poerwodadi-Wirosari (concessie verleend bij besluit van 10 September 1887 No. 1/c) waren nog in constructie.

De Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij exploiteerde op dat tijdstip 17.1 K.M. lijn, de Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij 12 K.M. stadslijn.

Verder was nog een concessie in uitvoering en wel die bij besluit van 24 October 1886 No 2/c verleend aan de heeren ZILVER RUPE en SNOUCK HURGRONJE en door de Finantiëele Maatschappij van Nijverheidsondernemingen in N. I. overgedragen aan de Oost-Java Stoomtram Maatschappij, nl. de concessie voor den aanleg van een stoomtramweg van den Oedjong, Fort Prins Hendrik, S.S. station, Groedo naar Wonokromo en Sepandjang, lang 20 K.M., welke lijn in 5 tempo's tusschen 10 December 1889 en 27 September 1890 in exploitatie kwam.

Dezelfde Finantiëele Maatschappij droeg ook de bij besluit van 11 Mei 1887 No 8/c aan de heeren A.L. BENNINK JANSSONIUS en C.A. OLIVIER verleende vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg van Modjokerto naar Ngoro aan dezelfde Oost-Java Stoomtram Maatschappij over. Het 16.7 K.M. lange stuk van Modjokerto naar Modjoagoeng kwam den 1en October 1889 gereed, het 16.9 K.M. lange stuk tot Ngoro den 1en Januari 1890.

In het tijdperk waarover dit hoofdstuk handelt, werd door den Staat wederom een vergeefsche poging gedaan om door aankoop in het bezit der Batavia-Buitenzorglijn te komen. De Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij toch had einde 1884 aangeboden om het Prioklijntje in exploitatie te willen nemen, iets waarvoor de S.S. autoriteiten niet veel voelden. Voor het geval, dat de S.S. de lijn zelf niet exploiteeren wilde, werd de N. I. S. M. het aangewezen lichaam geacht om mede in onderhandeling te treden. In Februari 1885 werd het verzoek der B.O.S. afgewezen, hetgeen

voor den Minister SPRENGER VAN EYK aanleiding was om de Indische Regeering in overweging te geven, te trachten om met de N. I. S. M. tot overeenstemming te komen. Succes had deze raad niet, waar de Gouverneur-Generaal VAN REES meende, dat de exploitatie van de havenlijn in handen van den Staat moest blijven.

In 1886 kreeg de N.I.S.M. echter spijt, dat zij in vroeger jaren het aanbod om als exploitante van het lijntje op te treden afgeslagen had, zoodat zij zich in Augustus van dat jaar tot de Regeering wendde, met het verzoek om op nader overeen te komen voorwaarden de exploitatie op zich te mogen nemen. Minister SPRENGER VAN EYK steunde dit verzoek wederom warm, doch zag er tenslotte van af toen de lezing der Indische adviezen hem in Februari 1888 deed schrijven: „waar ik zoo overtuigde voorstanders van staatsexploïtatie tegenover mij zie, dat zij voor hetgeen waardoor exploitatie „van particulieren zich aanbeveelt, geen oog hebben, kan het „nutteloos geacht worden verder in uitvoerige beschouwingen te „treden.”

Toen kort daarop de Gouverneur-Generaal Mr. C. PIJNACKER HORDIJK het vraagstuk der spoorversmalling op de lijn Djokja-Solo aanhangig maakte, deelde de Minister van Koloniën Mr. KEUCHENIUS hem mede, dat hij dit punt gekoppeld had aan een hernieuwde aankoop poging der lijn Batavia-Buitenzorg. Waar de N.I.S.M. schier gelijktijdig een concessieaanvraag indiende voor den aanleg van een secundairen spoorweg van Djocja naar Magelang, daar werden de onderhandelingen geopend, waarbij in Maart 1889 de N.I.S.M. aanbod om de Batavia-Buitenzorglijn voor f 6.000.000 te verkoopen, een derde rail aan te leggen op het lijn vak Solo-Djokja, zoodanig dat de lijn zoowel met materieel voor breed- als voor normaalspoor zou kunnen worden bereden, terwijl voor de lijn Djokja-Magelang een rentegarantie van 3½% werd gevraagd.

Van een aankoop poging hoorde men sedert niets meer. Zij was geheel van de baan en bleef dit toen Minister VAN DEDEM in 1892 verklaarde, dat hij zich niet verantwoord achtte voor aankoop van de lijn Buitenzorg-Batavia een belangrijke som uit te trekken. De andere onderhandelingen leidden tot de z.g. „derde rail-overeenkomst”, waarover in Hoofdstuk VI gesproken zal worden.

Alvorens dit hoofdstuk te besluiten, zij nog vermeld, dat de

Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij bij besluit van 11 Mei 1889 No 9 een stel nieuwe concessievoorwaarden ontving, welke rekening hielden met een verlenging tot Kedonggedeh. Het stuk Bekassi-Tjikarang werd den 14en Augustus 1890, het stuk Tjikarang-Kedonggedeh den 21en Juni 1891 in gebruik genomen.

Hoofdstuk V.

HET TIJDVAK TOT AAN DE VASTSTELLING VAN HET ALGEMEEN SPOORWEGPLAN-1893.

In het vorige hoofdstuk is reeds medegedeeld, dat het denkbeeld van de overdracht der bestaande Staatsspoorwegen aan particulieren en verderen particulieren afbouw verdrongen werd door een ander, nl. om particuliere concessies uit te geven en daarbij gedurende een zeker aantal jaren subsidiën te verleenen tot een bedrag als op de vervoerskosten van landsgoederen en -reizigers bespaard zou worden. Dit laatste was een uitvloeisel van het rekest van 24 Maart 1887, waarbij de heeren R.A. EEKHOUT, R.H. EYSSONIUS DE WAAL en JHR. O.J.A. REPELAER VAN DRIEL concessie aangevraagd hadden voor den tramweg in het Serajoedal, daarbij geldelijken steun of een renteloos voorschot verzoekende, overeenkomende met de jaarlijksche besparing voor den lande op bedoeld vervoer, groot f 43.000.—.

Minister SPRENGER VAN EYK was zeer voor dit plan geporteerd. In Indië was men er minder mee ingenomen. Tot verdere uitwerking kwam het echter niet, omdat toen deze Minister in April 1888 aftrad, zijn opvolger Mr. L.W.C. KEUCHENIUS meer voelde om rentegarantie te verleenen, iets waarom de heeren EEKHOUT c.s. bij het indienen van een nieuwe concessieaanvraag verzochten en waarmede de Indische adviseurs instemming betuigd hadden. Minister KEUCHENIUS kondigde reeds aanstonds als volgt zijn standpunt aan: „dat neemt evenwel niet weg, dat ik reeds terstond bij mijn optreden het denkbeeld in overweging genomen heb, of niet door het „beschikbaar stellen van eene aanzienlijke som voor het verleenen „van rentegarantie ten behoeve van groote werken, in de behoefte „van Indië zou kunnen voorzien worden.” En in het Koloniaal Verslag van 1889 heette het, dat het denkbeeld in overweging genomen was om algemeene bepalingen op het verleenen van rentegarantie aan particuliere spoorwegen te creëren.

Nu had ook de bouwmeester der Priokhaven, het oud-lid van den Raad van Indië J.A. VAN GELDER, zijn ideëen betreffende rente-

garantie voor spoorwegen, speciaal voor de verbinding Semarang Cheribon in een aantal nota's ontwikkeld en deze aan den Minister aangeboden. Minister KEUCHENIUS zond deze stukken naar Indië, daarbij te kennen gevende, dat naar zijn inzien aanleg van particuliere spoorwegen zonder staatshulp onmogelijk was en dat speciaal de aanleg der lijn Semarang-Cheribon slechts mogelijk zou zijn bij een garantie van $3\frac{3}{4}\%$ over het geraamde aanlegkapitaal van f15.000.000. Tevens werd o.m. het oordeel gevraagd over het denkbeeld om bij de wet in beginsel te doen vaststellen, dat de Gouverneur-Generaal bevoegd zou zijn om in overeenstemming met den Raad van Indië concessies voor den aanleg van hoofd- en secundaire spoorwegen alsmede van tramwegen uit te geven, wanneer deze in het algemeen belang wenschelijk waren en een rentegarantie van 4% niet overschreden werd; een en ander onder nadere goedkeuring bij de wet.

In Indië voelde men meer voor staatsaanleg met kapitaal uit leening verkregen, terwijl men de concessieverleening door den Gouverneur-Generaal, zooals de Minister dat wilde, slechts een noodeloos tusschenbedrijf achtte. De Directeur der B.O.W. de heer M. J. VAN BOSSE, diende toen een ontwerp-wetsvoorstel in, dat in hoofdzaak door den heer KEUCHENIUS overgenomen werd. In het Koloniaal Verslag van 1890 werd daarom door diens opvolger minister BARON MACKAY vermeld:

„Het voornemen bestaat—en een daartoe strekkend wetsontwerp „wordt in gereedheid gebracht—om aan de uitgifte van concessie „voor den aanleg en de exploitatie van een viertal hoogstgewenschte spoorwegen (gewone en secundaire) waarvoor zonder „geldelijke waarborg van Staatswege het benoodigde kapitaal ge„bleken is niet bijeengebracht te kunnen worden, gedurende een „zeker (niet te beperkt) aantal jaren rentegarantie te verleen.

De 4 spoorwegen, welke in dit ontwerp genoemd werden, waren
1e. een lijn van Krawang over Karang Samboeng naar Cheribon (154 K.M.);

2e. een lijn van Cheribon naar Semarang (244 K.M.);

3e. een lijn van Probolinggo naar Panaroekan of naar Sitoebondo (186 à 220 K.M.) en

4e. een lijn van Maos door het Serajoedal naar Bandjarnegara.

Dit ontwerp was reeds bij den Raad van State in behandeling

toen de opvolger van minister MACKAY, Mr. W.K. BARON VAN DEDEM, het in 1891 terugnam en de Indische Regeering in kennis stelde met zijne meening, dat zeer wel volstaan kon worden met een *tramweg* tusschen Semarang en Cheribon en tusschen Cheribon en Krawang. De Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, M.J. VAN BOSSE, beval ook den aanleg van tramwegen aan. Niet omdat hij deze beter achtte dan spoorwegen, maar alleen omdat hij hoopte, dat op die manier tenminste *iets* tot stand zou komen.

Een der eerste zaken, welke noodig is, aldus redeneerde minister VAN DEDEM is een algemeen plan voor den aanleg van ijzeren wegen op voldoende kennis van zaken berustende. Volgens dit plan zou moeten vaststaan, welke lijnen als hoofdspoorwegen, secundaire spoorwegen of tramwegen zouden moeten worden aangelegd, in welke volgorde die aanleg zou moeten geschieden en welke lijnen om politieke of andere redenen in ieder geval door den Staat zouden moeten worden tot stand gebracht.

In Indië meende de Hoofdinspecteur der S.S. J.K. KEMPEES, dat de lijn langs de Noord een hoofdspoorweg zou moeten worden, een meening geheel in strijd met die van den Minister. Zijn advies, gesteund door den Directeur der B.O.W., kon minister VAN DEDEM echter niet overtuigen; in begin 1893 seinde hij dan ook, dat in het op te maken spoorwegplan de Noorderlijn een tramweg moest zijn.

De heer KEMPEES maakte toen twee ontwerpen op, waarvan het eene rekening hield met militaire eischen. Minister VAN DEDEM sprak zich voor een der beide plannen uit, nadat daarin nog eenige kleine wijzigingen zouden zijn aangebracht. Hij gaf aan, dat het zou kunnen worden afgekondigd nadat het Algemeen Tramweg-reglement herzien zou zijn.

Bij Gouvernementsbesluit van den 12en October 1893 No. 31 werd alstoen het Algemeen Spoorwegplan voor Java vastgesteld. Dit bepaalde dat de volgende nieuwe verbindingen aangelegd zouden worden:

- 1e. van Batavia naar Anjer;
- 2e. van Kedong Gedeh over Karang Samboeng naar Cheribon;
- 3e. van Melangbong naar Karang Samboeng;
- 4e. van Cheribon naar Semarang;
- 5e. van Soerabaia door de Solovallei naar Goendih;
- 6e. van Tarik naar Soerabaia;

7e. van Djember of van Kalisat naar Banjoewangi;

8e. van Djokja naar Magelang;

9e. van Maos over Poerwokerto naar Bandjarnegara.

Het voornemen bestond de sub. 3, 6 en 7 genoemde lijnen als spoorweg te doen aanleggen, de andere konden als tramweg aangelegd worden, mits zij slechts zoodanig waren gebouwd, dat het beladen rollend materieel der Staatsspoorwegen er over zou kunnen rijden en desgewenscht in geval van oorlog of opstand, ook de vlaktelijnlocomotieven van den Staat.

Het lag in de bedoeling de Bantamlijn, de Tarik-Soerabaialijn en de verbindingslijn van de Zuiderlijn met de Noorderlijn door den Staat te doen aanleggen.

Omtrent het Algemeen Tramwegreglement, waarvan boven sprake was, het volgende:

In verband met de gereedkomst der Samarang-Joanalijn was bij ordonnantie van 13 Juli 1885 (Ind. Stbl. No 113) een „Algemeen Reglement op den aanleg en de exploitatie van stoomtramwegen voor publiek verkeer in Nederlandsch Indië” in het leven geroepen. Dit Algemeen Tramweg Reglement maakte een onderdeel uit van de spoor- en tramwegwetgeving, welke oorspronkelijk in analogie met de Nederlandsche Spoorwegwet was opgezet. De wettelijke regeling bestond uit een „Algemeen Reglement voor de Spoorwegdiensten in Nederlandsch-Indië”, dat was opgenomen in het Indisch Staatsblad van 1866 No 132, doch dat bij ordonnantie van 9 December 1883 (Ind. Stbl. No 277) en bij ordonnantie van 3 November 1885 (Ind. Stbl. No 184) was vernieuwd. Voor de secundaire spoorwegen gold het „Algemeen Reglement voor den dienst en het vervoer op de secundaire spoorwegen”. (Ind. Stbl. 1886 No 37).

Het Tramwegreglement van 1885 stelde volgens de S. J. S. directie te zware eischen aan de tramwegondernemingen, vandaar dat in 1891 met klem op vereenvoudiging werd aangedrongen. In Nederland werd een commissie samengesteld, bestaande uit de heeren A. F. ELIAS, J. H. NIVEL en A. C. ULJEE, welke een ontwerp indien- de, dat in Februari 1892 voor advies naar Indië werd gezonden. Ondanks de bezwaren van den Directeur der B. O. W., den heer M. J. VAN BOSSE, werd het vrijgevig tramwegreglement in het Indische Staatsblad 1893 No 190 opgenomen; de gewijzigde algemeene concessievoorwaarden in Staatsblad No 191. Het Alge-

meen Spoorwegplan, waarvan boven sprake was, kon vervolgens worden afgekondigd.

Terwijl deze gebeurtenissen op algemeen spoorwegpolitiekgebied plaats grepen, ging men in Indië bij de Staatsspoorwegen in gematigd tempo door met het opnemen van nieuwe verbindingen en het voorbereiden van de noodige voorontwerpen. Dit leidde er toe, dat den 23en Juni 1893 de wet tot aanleg van een spoorweg van Probolinggo over Djember naar Panaroekan in Staatsblad No 214 verscheen. Van deze lijn kwam het 34 K.M. lange stuk Probolinggo-Klakah den 1en Juli 1895 gereed en de 36 K.M. lange zijlijn van Klakah naar Pasirian den 16en Mei 1896. Voor wijziging van het oorspronkelijke aansluitingspunt Randoeagoeng in Klakah van deze zijlijn, welke later als tramweg geëxploiteerd zou worden, werd een afzonderlijke wet noodig geacht. Den 1en Juni 1897 kwam de lijn van Klakah naar Djember klaar (62 K.M.), terwijl de rest, zijnde het 89 K.M. lange stuk Djember-Kalisat-Bondowoso-Panaroekan met het zijtakje van Soemberkolak naar Sitoebondo, den 1en October 1897 in exploitatie kwam.

In hetzelfde jaar 1893 werd ook de aanleg van de lijn van Malang naar Blitar door den wetgever gelast (wet van 30 September 1893, Ind. Stbl. No 296). Het stuk Malang-Kepandjen kwam den 5en Januari 1896 gereed, het stuk Blitar-Wlingi vijf dagen later; de verbindingsschakel Kepandjen-Wlingi den 30en Januari 1897.

In het thans behandelde tijdvak begon ook de N.I.S.M. na het langdurige tijdvak van consolidatie, het terrein van hare werkzaamheid uit te breiden. Bij besluit van 20 April 1893 No 9 werd haar concessie voor de breedspoortramlijn van Djokja naar Brossot verleend; bedoeld lijntje lang 23,4 K.M. kwam den 21en Mei 1895 in exploitatie. Wel had men van regeeringswege bezwaar gemaakt tegen de gevraagde spoorwijdte, doch er tenslotte toch in berust.

De Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (S.J.S.) vroeg concessie aan voor de lijn Wirosari-Blora. Bij besluit van 7 December 1891 No 20 werd de concessie verleend. Den 16en September 1893 kwam het stuk Wirosari-Koendoeran gereed, den 22en Maart 1894 het stuk Koendoeran-Ngawen, den 13en September 1895 het laatste stuk Ngawen-Blora. Evenals bij de vroeger aan de S.J.S. verleende concessies Koedoes-Majong en Demak-Wirosari was de duur der concessie Wirosari-Blora z.g. „eeuwigdurend”.

In 1892 ging de Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij door aankoop aan de S.J.S. over (de aankoop werd goedgekeurd bij besluit van 19 Juli 1892 No 3).

De Bataviasche stoomtram, de Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij, zag in het behandelde tijdvak haar concessievoorwaarden door andere vervangen (besluit van 31 Maart 1890 No 19), waarbij gelijktijdig aan de Maatschappij vergund werd, de lijn tot Kampong Melajoe door te trekken. Dit 1.4 K.M. lange verlengstukje kwam den 28en Februari 1891 klaar.

Uit dezen tijd stamt ook de concessie verleend aan den heer EEKHOUT (besluit van den 17en Juli 1893 No 17), welke aan de Batavia Electriche Tram Maatschappij overgedragen werd. Het duurde geruimen tijd voor met den aanleg van deze electriche stadstram begonnen werd. Op 10 April 1899 kwam het 5.2 K.M. lange stuk „Harmonie”-Dierentuin klaar, den 12en November 1899 volgde het kleine zijtakje naar de spoorhalte Tanah Abang, den 29en April het stuk Dierentuin-Cipayersweg en den 1en Juli het stuk Cipayersweg-Batavia. Deze lijn was, evenals die der Ned. Ind. Tramweg Maatschappij, met een spoorwijdte van 1.188 Meter aangelegd.

In Oost Java zien we, dat de Oost-Java Stoomtram Maatschappij bij besluit van 21 Mei 1890 No 7 concessie kreeg voor een verlenging van haar hoofdlijn, waarvan de stukken Gemekan-Semongko en Semongko-Dinojo (resp. 5.6 en 3 K.M.) resp. den 23en September 1891 en den 4en Maart 1892 gereed kwamen.

De aanleg van een zijtak der stadslijn nl. van den Stadstuin te Soerabaia naar het Hotel des Indes, lang 1.6 K.M., bewilligd bij besluit van 23 September 1893 No 1, kwam pas op 1 Juni 1897 klaar.

Ook zien we bij besluit van 26 Maart 1891 No 1 de concessie verleend voor de lijn Pasoeroean-Waroengdowo. Na veel gesukkel kon de 6 K.M. lange lijn niet voor den 21en Mei 1896 voor het publiek verkeer opengesteld worden. (Pasoeroean Stoomtram Maatschappij.)

In Midden-Java exploiteerde de Solosche Tramweg Maatschappij, ingevolge de concessie, verleend bij besluit van 25 April 1890 No. 16, een 5.7 K.M. lange paardetram tusschen het station Solo naar de halte Poerwodadi van de N.I.S.M. Bij besluit van 18 November 1899 No. 8, werd toegestaan de paardetram in een

stoomtram om te zetten, terwijl bij besluit van 11 Juni 1893 No 17 een drietal verlengingen naar naburige suikerfabrieken werden toegestaan.

Van zeer veel gewicht was de concessieverleening aan de heeren EEKHOUT c.s. van een tramlijn in het Serajoedal, loopende van Maos naar Bandjarnegara (besluit van 23 December 1893 No 6), als eindresultaat van langdurige onderhandelingen, waaraan in het vorige hoofdstuk eenige woorden gewijd werden. Na overdracht der concessie door de Financiële Maatschappij van Nijverheids-ondernemingen in Ned. Indië, welke haar van den heer EEKHOUT overgenomen had, aan de Serajoedal Stoomtram Maatschappij, kwam den 16en Juli 1896 het stuk Maos-Poerwokerto in exploitatie, den 5en December 1896 het stuk Poerwokerto-Soekaradja, den 2en Juli 1897 het stuk Soekaradja-Poerworedjo en den 18en Mei 1898 het laatste gedeelte Poerworedjo-Bandjarnegara.

Wat de concessie voor den spoorweg Semarang-Cheribon betreft —waarover in het vorige hoofdstuk werd gesproken—, zoo zij hier vermeld, dat de heeren RUYL c.s. telkens een jaar verlenging kregen van den termijn, waarop zij met de uitvoering der hen verleende concessie moesten beginnen. De laatste maal geschiedde dit den 1en Juli 1891, op aandrang van minister BARON MACKAY, die de Indische Regeering op zijn rentegarantieplannen wees. Den 1en Juni 1892 No 8 werd een hernieuwd verzoek—na ruggespraak met Minister VAN DEDEM—afgewezen. Hetzelfde geschiedde met een verzoek om de spoorconcessie in een tramconcessie om te zetten. Door het vervallen van de concessie-RUYL (besluit van 8 September 1893 No 12), kwam het vroeger reeds gestorte waarborg-kapitaal groot f 250.000 aan den Staat te vervallen; het werd echter later aan de concessionarissen gerestitueerd.

Onderwijl had de Financiële Maatschappij van Nijverheids-ondernemingen in Ned. Indië concessie voor de tramlijn Semarang-Cheribon aangevraagd en bij besluit van 7 December 1893 No 1, gekregen. De Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (S.C.S.), welke later de concessie overnam, begon daarna spoedig met den aanleg met het gevolg, dat van de in totaal 245.5 K.M. lange lijn, den 2en Mei 1897 het eerste 29.7 K.M. lange stuk tot Kendal gereed kwam. Met voortvarendheid werd aan twee zijden doorgewerkt,

zoodat telkens nieuwe stukken aangesloten konden worden. (zie bijlage II). Het laatste stuk, zijnde de verbindingsschakel tusschen Pekalongan en Pemalang (33.8 K.M.), kon op den 1en Februari 1899 voor het publiek verkeer opengesteld worden.

Hoofdstuk VI.

HET TIJDVAK VAN 1893 TOT AAN 1906.

Het heeft geen zin om na te gaan hoe elk wetsontwerp tot uitbreiding van het staatsnet op Java na 1893, toen eenmaal een vaste lijn aangenomen was, tot stand gekomen is; er worde dus volstaan met een korte opsomming. Zoo werd bij de wet van 20 Juli 1895 (Ind. Stbl. No 212) de aanleg van de 30 K.M. afkortingslijn Tarik-Soerabaia gelast, nadat een vroegere poging om deze lijn aan te leggen schipbreuk geleden had, hoofdzakelijk als gevolg van de oppositie van de Oost-Java Stoomtram Maatschappij, welke zich in hare belangen geschaad achtte (in de Tweede Kamerzitting van 29 November 1892 werd het betreffende wetsontwerp met 50 tegen 27 stemmen verworpen). Van deze lijn kwam het stuk Tarik-Sepandjang (23 K.M.) den 1en Juli 1897 in exploitatie, terwijl het 7 K.M. lange traject Sepandjang-Wonokromo den 1en December 1898 gereed kwam.

Hier dient vermeld te worden, dat bij de wet van 31 December 1904 (Ind. Stbl. 1905 No 11) de aanleg gelast werd van de eerste staatstramlijn nl. van de lijn Madioen-Ponorogo met de twee zijtakken van Ponorogo naar Balong en van Ponorogo naar Soemoroto. Deze 56 K.M. lange normaalspoortramlijn kwam in verschillende tempo's tusschen 15 Mei 1907 en 1 December 1907 in exploitatie.

Wat de Oosterlijnen van den Staat aangaat zoo had de wet van 31 December 1898 (Ind. Stbl. 1899 No. 13) betrekking op den aanleg van het 86 K.M. lange stuk Kalisat-Banjoewangi. Op 10 September 1902 kwam het 30 K.M. lange stuk tot den tunnel van Mrawan in exploitatie. Den 2en Februari 1903 volgde het stuk tot Banjoewangi. Eindelijk gelastte de wet van 22 Juli 1899 (Ind. Stbl. No. 272) nog den aanleg van een havenspoor op den Oostelijken oever der Kalimas lang ongeveer 4 K.M.; den 1en Juli 1901 was dit stuk gereed.

De Westerlijnen werden het allereerst uitgebreid door den bij de wet gelasten aanleg der Bantamlijn. Den 15en Juli 1896 verscheen deze wet in het Ind. Stbl. No 180, waarna den 2en Januari 1899 het

23 K.M. lange stuk Batavia-Doeri-Tangerang en den 1en October 1899 de verbinding Doeri-Rangkasbetoeng (76 K.M.) tot stand kwam. Den 1en Juli 1900 kwam het stuk Rangkasbetoeng-Serang (34 K.M.) in exploitatie, den 20en September het 42 K.M. lange stuk Serang-Anjerkidoel. Doel van den spoorweg was de Bantam-streek uit haar isolement te verlossen en haar meer toegankelijk te maken bij ordeverstoringen, waarvoor de noodzakelijkheid bij de Tjilegon-onlusten gebleken was. Later werd in verband met de door overname van den Bataviaschen Ooster Spoorweg gewijzigde toestanden, de bij de wet van 15 Juli 1896 gelaste aanleg van den zijtak Tanah Abang-Weltevreden niet uitgevoerd, doch vervangen door den aanleg van de stukken Tanah Abang-Struyswijk-Krawanglijn en de verbinding Kemajoran-Antjol. Op 1 Maart 1904 werden deze verbindingsstukken lang resp. 6 en 4 K.M. in gebruik genomen.

Een tweede uitbreiding ondergingen de Westerlijnen toen de Staat door aankoop eigenaar werd van de lijnen der Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij. Tevergeefs had deze maatschappij gepoogd concessie te verkrijgen voor een doortrekking van hare lijnen naar Cheribon; zij volstond met verlenging harer lijn van Kedoenggedeh naar Krawang, waartoe concessie verleend was bij besluit van 10 December 1895 No 19. In dit 6 K.M. lange stukje kwam een groote brug over de Tjitaroem voor. Den 20en Maart 1898 kwam het stuk in exploitatie.

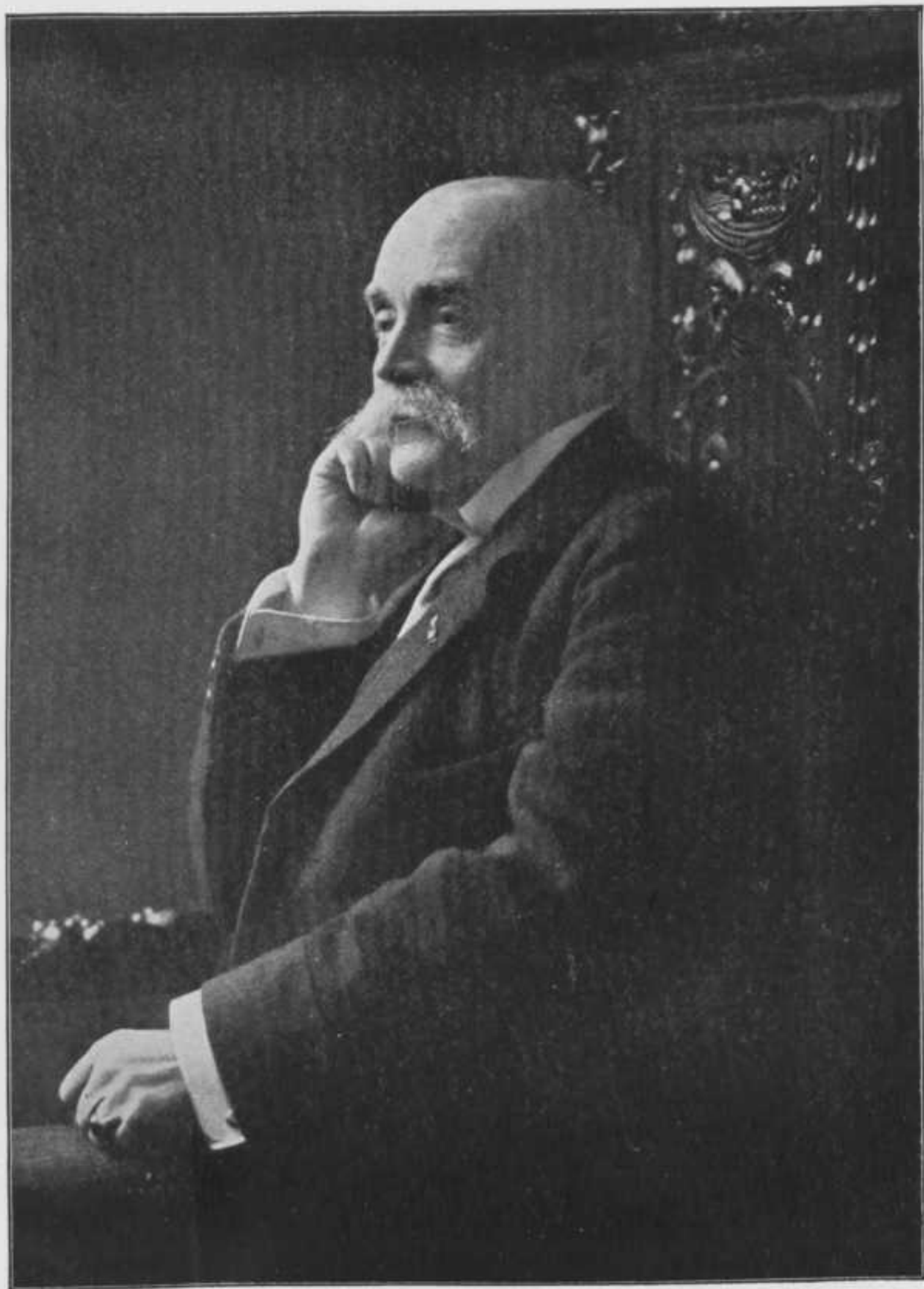
Voor de verlenging van deze B.O.S. lijn naar de Preangerlijn waren juist eenige concessieaanvragen ontvangen, toen Minister CREMER het met de Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij eens geworden was over den aankoop der 63 K.M. lange lijn, en hiervoor een wetsontwerp bij de Staten-Generaal indiende. Deze wet kwam den 9en Juni 1898 in het Indische Staatsblad No 222. Voor f 3.900.000 werd de Staat eigenaar van de lijn, welke bestemd was om doorgetrokken te worden naar Padalarang.

Het wetsontwerp hiervoor werd den 29en December 1900 tegelijk met de Indische Begroting voor 1901 aangenomen en verscheen in het Indische Staatsblad 1901 No 8. Den 27en December 1902 kwam het eerste stuk van Krawang tot Poerwakarta klaar, het tweede stuk, een zware 56 K.M. lange bergbaan, waarin de lange tunnel van Sasaksaät voorkwam, werd den 2en Mei 1906 voor het publiek verkeer geopend.

Ongeveer gelijktijdig nl. den 18en Juni 1906 werd de zijlijn der Bantamlijn, die van Rangkasbetoeng naar Laboean, lang 56 K.M. aan het Westernet toegevoegd. De aanleg dezer lijn was bij de wet van 31 December 1902 (Ind. Stbl. 1903 No 17) goedgekeurd.

Van groot belang voor het spoorwegwezen op Java was de totstandkoming van een overeenkomst met de N.I.S.M. tot het aanbrengen van een derde rail op het traject Solo-Djokja, op kosten van den Staat, waardoor een spoorversmalling verkregen werd, welke overlading van goederen bij doorgaand vervoer overbodig maakte en ook het overstappen van reizigers voorkwam. Deze overeenkomst was het gevolg van de onderhandelingen, waarvan sprake was in hoofdstuk IV. Den 14en Januari 1895 werd deze overeenkomst in Nederland gesloten; den 15en Juli 1899 kwam het werk gereed. Den 1en Februari 1905 zouden pas de eerste doorgaande reizigerstreinen over het lijnvak loopen.

Het hier beschreven tijdvak beschouwende, kan men niet zeggen, dat de uitbreiding van het staatsnet zich door groote voortvarendheid kenmerkte. Ook in andere opzichten kwam het feit tot uitdrukking, dat de leiding der S.S. te kort schoot. Het gevolg hiervan was, dat herhaaldelijk gezocht werd om verbetering in den toestand aan te brengen. Gemakkelijk was dat niet, waar het een organisatiefout betrof, welke de Regeering niet ongedaan wilde maken en welke reeds van 1888 dateerde. Bekend is, dat vóór dien tijd de S.S. een afzonderlijke positie in het Indische ambtelijk bestel innam en dat den Directeur-Generaal groote bevoegdheden waren gelaten. Den toenmaligen Directeur der B.O.W. H.L. JANSSEN VAN RAAY was dit een doorn in het oog. Ondanks de protesten van den Inspecteur-Generaal DERX wist hij den Gouverneur-Generaal VAN REES van de noodzakelijkheid te overtuigen aan de buitenambtelijke positie van den heer DERX een einde te maken, zoodat bij besluit van 18 Februari 1888 No 1, de S.S. als afzonderlijke dienst opgeheven werd. De heer DERX behield wel zijn titel, doch zijn bevoegdheden werden belangrijk beknopt. Hij werd toch slechts bureauambtenaar van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, nl. diens adviseur in zaken op de spoorwegen en het stoomwezen betrekking hebbende. Leider van het spoorbedrijf was feitelijk de departementschef tot wien de exploitatiechefs der Ooster- en Westerlijnen en de aanlegchefs zich rechtstreeks verhielden.



H. F. van Stipriaan Luĩscius.

De opvolgers van den heer DERX, de heeren KEMPEES, VAN SCHAIK, BARON VAN LIJNDEN, SPANJAARD, RUYS, SCHAAFSMA, waren zeker niet minder voortvarend en bekwaam dan hun voorgangers, doch konden hun energie niet volledig ontplooien. De heer RUYS kenschetste dit in 1898 in een advies: „Concludeerende is het „dus mijne meening, dat door den Hoofdinspecteur der Spoorweg- „diensten te maken tot een niet-inspecteerend, met niemand „correspondeerend, nimmer decideerend en een uitsluitend den Di- „recteur der Burgerlijke Openbare Werken adviseerend ambtenaar, „de tegenwoordige organisatie gemakkelijk aanleiding kan geven „tot een slapper centraal beheer van den dienst der Staatspoorwe- „gen dan met het oog op de hoogstnoodzakelijke eenheid, die „tusschen de verschillende onderdeelen van den dienst dient ge- „handhaafd te blijven, wenschelijk is te achten en zulks is dan ook „mijns inziens de oorzaak geweest van de minder goede berichten, „welke den Landvoogd omtrent dat beheer zijn ter oore gekomen.”

Ondanks dit advies en ondanks de stemmen van enkele buiten het S.S. bedrijf staande spoorwegautoriteiten zou het nog tot 1906 duren voor verbetering intrad.

De nieuw opgetreden Hoofdinspecteur H.F. VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS diende in Juni 1906 de noodige voorstellen in, welke hem de noodige bevoegdheid en onafhankelijkheid zouden geven, welke „absoluut vereischt worden om vorenbedoelde taak te kunnen „volvoeren.”

Ingevolge de nieuwe Instructie, welke als resultaat dezer voorstellen werd vastgesteld, werd de Hoofdinspecteur der Spoorwegdiensten en van het Stoomwezen, chef van den dienst der S.S. op Java en van de afdeeling „spoor- en tramwegen en stoomwezen” van het Departement; in de laatste functie was hij dus adviseur van den Directeur der B.O.W. Bij besluit van den 25en September 1906 No 41 werd alzoo de S.S. als zelfstandige dienst hersteld; ruim 18 jaar had de vicieuse toestand van afhankelijkheid geduurd. In het volgende hoofdstuk zal blijken, hoe de leiding der S.S. zich weder veel krachtiger kon doen gevoelen; vooral spreekt dit ten opzichte van de spoorwegpolitiek in de Buitengewesten, welke hierna in het gedeelte sub B behandeld zal worden.

Wat de particuliere spoor- en tramwegen aangaat, zoo brak

vooral wat laatstgenoemde wegen betreft, met het afkondigen van het nieuwe tramwegreglement, de gewijzigde algemeene concessievoorwaarden en het Algemeen Spoorwegplan van 1893 een nieuw tijdperk in.

Allereerst komt de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij ter sprake. En wel meer in 't bijzonder de verbinding van Djokja naar Willem I, met den zijtak Parakan-Setjang.

Nadat de noodzakelijkheid tot aanleg van een verbinding van Djokja naar Willem I herhaaldelijk besproken was, werd toen daartoe de mogelijkheid door het Algemeen Spoorwegplan geopend was, door de N.I.S.M. een tramconcessie aangevraagd en wel van Djokja naar Magelang. Bij besluit van 14 October 1895 No 7 werd de concessie verleend. Drie jaar daarna — nl. op 1 Juli 1898 — kon de 47 K.M. lange lijn voor het verkeer opengesteld worden. Kort daarop vroeg de N.I.S.M. ook concessie aan voor het verlengstuk van Magelang tot Willem I, er bij voegende, dat de geheele lijn van Djokja tot Willem I nog geen 3½% rente van het aanlegkapitaal zou opbrengen. Het leek echter gewenscht voor de geheele lijn Djokja-Willem I één concessie uit te geven, weshalve de bovengenoemde vergunning van 14 October 1895 No 7 werd ingetrokken en vervangen door die van 20 December 1900 No 5. Den 15en Mei 1903 werd het 10 K.M. lange stuk van Magelang tot Setjang geopend, den 1en Februari 1904 het 27 K.M. lange stuk van Setjang tot Willem I. Hoewel de N.I.S.M. eerst nog eenigen tijd wilde wachten alvorens een concessie voor de lijn Setjang-Parakan aan te vragen ging zij er in 1900 toch toe over. Bij besluit van 17 Mei 1901 No 3, werd de Djokja-Willem I-concessie zoodanig gewijzigd, dat de zijlijn er in opgenomen werd. Pas den 3en Januari 1907 kwam de lijn Setjang-Temanggoeng (14 K.M.), den 1en Juli 1907 het stuk Temanggoeng-Parakan (13 K.M.) in exploitatie.

Behalve door den aanleg van de Magelangtram breidde de N.I.S.M. het veld harer werkzaamheid belangrijk uit door bij besluit van 24 September 1896 No 1, concessie te krijgen voor een tramlijn van Goendih naar Soerabaia — evenals de tramlijn Djokja-Willem I —, met normaalspoor aan te leggen. Het eerste stuk van Soerabaia naar Lamongan, 41 K.M. lang, kwam den 1en April 1900 gereed, de 28,3 K. M. lange verlenging van Lamongan tot Babat den 15en Augustus van dat jaar. Eenige

maanden later nl. den 15en October 1900 kwam aan de andere zijde het 36.3 K.M. lange stuk van Goendih naar Kradenan in exploitatie. Pas den 1en Maart 1902 kwam het ruim 52 K.M. lange stuk Kradenan-Tjepoe gereed evenals aan de andere zijde het bijna 36 K.M. lange stuk van Babat naar Bodjonegoro. Het verbindingsstuk van Tjepoe naar Bodjonegoro (35.9 K.M.) werd den 1en Februari 1903 voor het publiek verkeer opengesteld. Tevoren was ook de zijlijn (13.5 K.M.) van Soemari tot Grissee klaar gekomen nl. op 1 Juni 1902; concessie hiervoor had de N.I.S.M. verkregen bij besluit van 18 Augustus 1898 No 22. De stukken Grissee naar Grissee (station) en Grissee (station) naar Grissee (hoofd) lang resp. $1\frac{1}{2}$ en 1 K.M., werden den 1en Februari 1903 en den 6en December 1903 in exploitatie genomen. Hier zij vermeld dat de concessieduur der Magelangtram 76, die van de Goendih-Soerabaialijn 75 jaar bedroeg; de Goendih-Soerabaialijn was wegens hare bijzondere positie te allen tijde naastbaar.

Aan het slot van het vorige hoofdstuk werd de totstandkoming van de Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (S.C.S.) besproken. De concessievoorwaarden werden herzien bij besluit van 28 November 1896 No 11, toen de concessie werd uitgebreid met die van de tramlijn van Tegal naar Balapoelang. Ruim een jaar tevoren was goedgekeurd, dat de concessie der door de S.C.S. aangekochte lijn der Javaspoorweg Maatschappij op de tramwegmaatschappij overging. Tevens was ontheffing verleend van den aanleg der zijlijn Bandjaran-Pangka.

Behalve eenige concessies voor haven- en pakhuislijnen te Cheribon, Semarang, Pekalongan en Tegal, welke resp. in de jaren 1897, 1897, 1899 en 1895 verkregen werden, werd bij besluit van 15 Februari 1899 No 9, een concessie ontvangen voor het 3.6 K.M. lange zijlijntje Weleri-Bosokor, dat op 1 April 1901 gereed kwam. Een geheel afzonderlijke concessie vormde de tramlijn van Cheribon naar Kadipaten (besluit van 31 Maart 1900 No 1). Deze bijna 50 K.M. lange lijn, welke men zich als onderdeel dacht van een toekomstige verbinding van Cheribon met de Preanger en die ook afzonderlijk naastbaar werd verklaard, kwam den 29en December 1901 in exploitatie.

De Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij was er evenzoo op bedacht haar terrein van actie uit te breiden. Een verlenging

van Majong naar Petjangaän, ruim 10 K.M. lang, werd verleend bij besluit van 1 April 1894 No 8, zoo werd de verlenging Wirosari-Kradenan, toegestaan bij de besluiten van 7 Januari 1895 No 2 en 22 Februari 1896 No 2, den 1en November 1898 tot stand gebracht. Het 8.2 K.M. lange stuk Joana-Trangkil (besluit van 11 November 1896 No 8) kwam den 20en Mei 1899 in exploitatie, Trangkil-Boeloemanis (7.5 K.M.) den 15en Augustus 1899 en Boeloemanis-Tajoe (8.8 K.M.) den 1en Mei 1900.

De lijn Joana-Lasem lang 36.1 K.M., kwam mede op 1 Mei 1900 in exploitatie (concessiebesluit van 10 November 1896 No 25); Majong-Welahan (5.6 K.M.) kwam op 10 November 1900 gereed (besluit van 4 Juli 1898 No 7) en de stukken Blora-Tjepoe (33.5 K.M.) den 1en November 1901 en Rembang-Blora (36.9 K.M.) den 15en Juni 1902. De concessie voor de lijn Rembang-Tjepoe had de heer A.L. PETER ontvangen bij besluit van 26 Juli 1896 No 2, zij was echter door de S.J.S. overgenomen evenals de concessie Joana-Lasem, welke eveneens in het bezit van den heer PETER was geweest. Deze omstandigheid verklaart de afwijkende voorwaarden, welke in de concessies zijn opgenomen, o.a. is de duur 99 jaar in tegenstelling met den onbepaalden duur der andere vergunningen dezer maatschappij.

De Serajoedal Stoomtram Maatschappij verkreeg slechts een geringe uitbreiding nl. door toevoeging van de zijlijn Bandjarsari-Poerbolingo lang 6.5 K.M. De concessie was bij besluit van 22 September 1898 No 19 verleend, de aanleg kwam den 1en Juli 1900 gereed.

De stadslijn der Oost-Java Stoomtram Maatschappij (O.J.S.) werd in 1895 uitgebreid met een verlenging van ruim 17 K.M. Bij besluit toch van 19 October 1895 No 6 werd de maatschappij vergund haar lijn door te trekken van Sepandjang naar Krian. De exploitatie van dit stuk begon op 14 Februari 1898. Daarentegen werd op verzoek der O.J.S. de vergunning voor een klein onderdeel ingetrokken en wel die van den Stadstuin naar het Hotel des Indes. Zulks geschiedde bij besluit van 5 Mei 1904 No 13.

Van de reeds in 1893 bestaande tramwegen noemen we allereerst de Pasoeroean Stoomtram Maatschappij. Bij besluit van 29 Augustus 1895 No 37, werd vergunning verleend voor een verlenging lang

10½ K.M. van Waroengdowo naar Bekasi-Oost; de lijn kwam 26 Maart 1898 in exploitatie. Bij besluit van 22 September 1896 No 18, werd concessie verleend voor de lijn Waroengdowo-Sengon. De eerste 10 K.M. tot Wonoredjo kwamen den 17en Maart 1899 gereed, den 7en Juni van hetzelfde jaar volgde de 5 K.M. lange verlenging tot Bakallan, op 8 Mei 1901 het 7½ K.M. lange stuk tot Sengon. Van het 2½ K.M. lange stuk Sengon-Alkmaar, dat in September 1901 klaar kwam, werd bij besluit van 5 October 1914 No 35 de concessie ingetrokken.

De Solosche Stoomtram Maatschappij trok haar paardetram door tot Bojolali (14,6 K.M.). De hiervoor noodige concessies werden bij de besluiten van 5 Januari 1895 No 8 en 6 April 1895 No 26 verleend.

Van de twee stadstrams in Batavia breidde in de periode, waarover dit hoofdstuk handelt de Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij haar net niet uit. De Batavia Electriche Tram Maatschappij vroeg concessie voor de verlenging Voorrij Zuid- naar de Batavia Poort, waarvoor concessie verleend werd bij besluit van 10 Augustus 1904 No 15. Den 15en Februari 1907 werd deze 1 K.M. lange verlenging geopend. Even daarna, nl. bij besluit van 27 September 1904 No 33, werd de concessie voor den oorspronkelijk verleenden zijtak ingetrokken.

In hetzelfde tijdvak ontstonden de Malang Stoomtram Maatschappij, de Kediri Stoomtram Maatschappij, de Probolinggo Stoomtram Maatschappij, de Modjokerto Stoomtram Maatschappij, de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij en de Madoera Stoomtram Maatschappij.

De Malang Stoomtram Maatschappij dankte haar ontstaan aan eene concessieverleening bij besluit van 28 Mei 1894 No 2, de daarbij behorende voorwaarden werden echter vervangen door die behorende bij het besluit van 13 Juli 1901 No 28, waarbij Singosari als beginpunt werd aangegeven. Het stuk Boeloelawang (10½ K.M.) kwam op 14 November 1897 in exploitatie, het 12½ K.M. verlengstuk tot Gondanglegi op 4 Februari 1898. Het stuk Gondanglegi-Talok (7 K.M.) kwam op 9 September 1898 klaar, het traject Talok-Dampit (7 K.M.) op 14 Januari 1899; eindelijk het 18 K.M. lange stuk Gondanglegi-Kepandjen op 10 Juni 1900, terwijl het

stuk Toempang-Gondanglegi (23.2 K.M.) op 27 April 1901 voor het publiek verkeer opengesteld werd.

De Kediri Stoomtram Maatschappij, welke met de Malang Stoomtram Maatschappij onder eenzelfde directie staat, bestond uit twee gedeelten. Zij had nl. van den heer L.M. TIJL twee concessies overgenomen, t.w. die van 31 December 1894 No 42, voor een stoomtram van Kediri over Pesantren, Paree, Ngoro naar Djombang met eenige zijtakken en die van 5 November 1895 No 19, voor een tram van Paree naar Blimbing. Dit lijnen-complex was op 19 December 1899 voltooid. De openstelling voor het verkeer had in onderstaande volgorde plaats:

Djombang S.S.-Paree	25.7 K.M.	7	Januari 1897.
Paree-Kediri	23.9 „		idem.
Kediri-Wates	18.7 „	8	Mei 1897.
Paree-Papar	15.6 „		idem.
Djombang S.S.-Djombang kotta....	2.8 „	1	Januari 1898.
Paree-Kentjong	4.4 „	1	Juni 1898.
Djombangkotta-passer	0.6 „	13	Juli 1898.
Paree-Kepoeng	12.4 „	30	Augustus 1898.
Poeloredjo-Ngoro	5.7 „	7	December 1898.
Kentjong-Kandangan	5.8 „	12	Mei 1899.
Ngoro-Kandangan.....	7.3 „	19	December 1899.

De bij besluit van 14 Juli 1898 No 2 aan de K.S.M. verleende concessie Goerah-Djengkol werd op 15 Januari 1900 door openstelling van het 0.9 K.M. lange stuk Brenggolo-Klatten voltooid. Tevoren, nl. op 1 Juli 1899, was reeds het stuk Goerah-Kawarassan (9.8 K.M.) gereed gekomen.

Wegens improductiviteit werd in 1904 de dienst op een 775 Meter lang stuk tusschen Brenggolo en Plosso Klatten gestaakt, hetzelfde geschiedde op een stuk in het lijnvak Konto-Kandangan tengevolge van eene verwoesting der brug door een Kloet-eruptie.

De Modjokerto Stoomtram Maatschappij nam in 1895 de concessie voor een stoomtramweg van Kalianjar naar Modjokerto met zijtakken van Melikan naar Porrong en van Pandaän naar Sengon over van den heer J.F. COLINET, die deze concessie bij besluit van 31 December 1895 No 1 ontvangen had. Den 1en November 1898 kwamen de stukken Porrong-Modjokerto (37.7 K.M.) en Djapanan-Pandaän (11.3 K.M.) gereed, den 18en September 1899 het

stuk Pandaan-Bangil. Op denzelfden dag werd ook de 16.5 K.M. lange lijn Patjing-Pohdjedjer in exploitatie genomen, waarvoor concessie verleend was bij besluit van 26 Februari 1898 No 31. Van de 4½ K.M. lange verbinding van Bangil naar Kalianjar bleef een stuk van 1600 Meter onaangelegd, (het voltooide stuk tot aan de suikerfabriek Soemberredjo werd in 1917 door de S.S. overgenomen en verder als fabrieksspoor geëxploiteerd).

De Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij nam de concessie over, welke bij besluit van 14 Mei 1896 No 14 aan den heer W.Th. GOL verleend was voor aanleg van een stoomtram tusschen de kotta Djombang en Babat aan de Solorivier. De aanleg kwam den 16en Augustus 1899 met het stuk Djombang-Dolok (8.5 K.M.) gereed, den 24en December 1899 met het stuk Dolok-Plosso (0.9 K.M.). Op 1 Januari 1900 volgde het stuk Plosso-Kaboeh (6.4 K.M.), op 17 Mei 1900 het 16.5 K.M. lange stuk Kaboeh-Ngimbang, op 18 Juni 1901 het 10.7 K.M. lange stuk Ngimbang-Bloeboek, op 1 Januari 1902 het stuk Bloeboek-Dradah en op 17 Augustus 1902 het 16.5 K.M. lange stuk van Dradah naar Babat. Tevoren nl. bij besluit van 15 October 1900 No 1, was in de aansluiting met de Kediri Stoomtram Maatschappij te Djombang bewilligd onder voorwaarde, dat de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij geen met suiker beladen wagens van de Kediri Stoomtram Maatschappij zou overnemen.

Tenslotte zij hier vermeld, dat de Madoera Stoomtram Maatschappij de concessie overnam, welke bij besluit van 10 November 1896 No 26, aan den heer E.M. COLLARD verleend was geworden. Op 8 December 1898 kwam het 18 K.M. lange stuk Kamal-Bangkalan klaar, op 17 Februari 1899 het aan het andere einde gelegen 20 K.M. lange traject Tambangan-Kalianget. Bangkalan-Toendjoeng (5 K.M.) kwam 15 Maart 1899 gereed, Kapedi-Tambangan (24 K.M.) op 21 Januari 1900. Op 26 Februari 1900 kwam het stuk Toendjoeng-Kwanjar (22 K.M.) in exploitatie, waarna den 20en September 1900 het 45 K.M. lange stuk Tandjoeng-Kapedi volgde. De laatste stukken, zijnde de verbindingen Kwanjar-Balega (33 K.M.), Tandjoeng-Sampang (15 K.M.) en Balega-Sampang (26 K.M.) werden in 1901 voor het publiek verkeer opengesteld en wel de twee eerstgenoemde stukken op 11 Maart 1901, het laatste stuk op 1 Juli 1901. Vermelding verdient nog het feit, dat de

Madoera-Stoomtram Maatschappij een bootverkeer tusschen de Oedjong en Kamal en een tusschen Panaroekan en Kalianget onderhoudt.

Hoofdstuk VII.

HET TIJDVAK VAN 1906 TOT HEDEN.

Wanneer evenals in de vorige hoofdstukken met de geschiedenis der Staatsspoorwegen begonnen wordt, dan verdient bij een chronologische behandeling allereerst het feit vermelding, dat ten behoeve van den suikerafvoer van de fabriek Pandji een verlenging van het zijlijntje Soemberkolak-Sitoebondo tot Pandji plaats had (3 K.M.), waarna de exploitatie van het geheele lijntje als normaalspoortram plaats had. De wetgever was hierin niet gekend geworden, daar de Landvoogd bij schrijven van den 1en Gouvernements Secretaris van 20 September 1907 No 2574, den aanleg, welke reeds op 1 Mei 1908 beëindigd werd, gelast had.

Belangrijker was de aanleg van den ontbrekenden schakel in de verbinding langs de Noordkust. Bedoeld wordt die van de lijn Tjikampek naar Cheribon. Nadat ingevolge de wet van 14 Juni 1909 (Ind. Stbl. No 477) tot den aanleg besloten was, kwam de lijn, die 137 K.M. lang was, den 3en Juni 1912 in exploitatie. Nog vóór de gereedkomst waren de gelden voor een zijtak Djatibarang-Indramajoe lang 19 K.M. gevoteerd, deze normaalsporige tramweg kwam den 15en September 1912 gereed.

Een uitvloeisel van het denkbeeld om langs de lijn Tjikampek-Cheribon het ééndaagsch verkeer tusschen Batavia en Soerabaia te leiden, was, dat zich als van zelf de aanleg van de lijn van Cheribon naar Kroja opdrong. De wet van 31 December 1912 (Ind. Stbl. 1913 No 32) was van dit streven het gevolg; de oppositie er tegen was van dien aard geweest dat een commissie van eenige deskundigen haar licht over het rentabiliteitsvraagstuk had moeten laten schijnen. Den 1en Juli 1916 kwam het 75 K.M. lange lijnvak Cheribon-Margasari en het 51 K.M. lange stuk Kroja-Patoegoeran gereed. Den 1en Januari 1917 volgde het verbindingsstuk Patoegoeran-Margasari (32 K.M.). Echter is eerst door de bezuiniging en daarna door het verzet van den Volksraad de ééndaagsche verbinding nog altijd niet tot stand gekomen en is overnachting der reizigers tusschen Batavia en Soerabaia te Bandoeng of te Djokja

noodzakelijk. In zoover is met den aanleg der lijn niet bereikt wat men zich daarvan voorgesteld had.

Een gevolg van den wensch om de spoorwegtoestanden in West-Java afdoende te kunnen beheerschen, o.a. door de dringende noodzakelijkheid om de verbindingen te Batavia te verbeteren, was, dat de onderhandelingen met de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij over den verkoop van de lijn Buitenzorg-Batavia opnieuw werden opgevat. Minister DE WAAL MALEFIJT diende een daartoe strekkend wetsontwerp in, waarbij bepaald was, dat de N.I.S.M. f 10.600.000 voor hare lijn zou ontvangen; bij de stemming op 18 Maart 1910 staakten de stemmen in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, den 11en Mei d.o.v. werd het voorstel met 44 tegen 37 stemmen verworpen.

Nieuwe onderhandelingen, waarbij de N.I.S.M. den verkoopprijs tot 8½ miljoen gulden terugbracht, in compensatie van gunstiger concessie-bepalingen voor hare tramwegen — waarover hieronder bij de N.I.S.M. gesproken zal worden — leidden er toe, dat een nieuw wetsvoorstel tot aankoop kon worden ingediend. Dit ontwerp werd in de Staten-Generaal aangenomen, zoodat de wet van 20 Juli 1913 (Ind. Stbl. No 469) de lijn eindelijk in het bezit van den Staat bracht.

Was hiermede de aanleg der hoofdspoorwegen op Java afgelopen, vermeld dient te worden, dat een uitgebreid onderzoek werd ingesteld naar de mogelijkheid om voedingslijnen aan te leggen. Alvorens van de resultaten van dit onderzoek een overzicht te geven, zij eerst nog gewezen op den aanleg van de lijn Bandjar-Parigi, welke lijn bestemd was om de Z.O. Preanger te openen en dus geheel het karakter droeg van een z.g. pionierlijn. De gelden afkomstig uit de z.g. „hulpverschaffings-fondsen” werden gevoteerd bij de wet van 18 Juli 1911 No 457. De aanleg werd een lange lijdens-geschiedenis en een groote teleurstelling. Geëxploiteerd als normaalsporige tramweg werd het 43 K.M. lange stuk Bandjar-Kalipoetjang pas den 31en Juni 1921 verlengd met het 39 K.M. lange stuk Kalipoetjang tot Tjidjoelang. De wet van den 6en Juni 1919 Stbl. No 308 had Tjidjoelang als een meer geschikt punt dan Parigi als eindpunt van de normaalsporige tramlijn aangewezen.

Een bijzonder lijntje was nog dat van Tjilegon naar Merak (besluit an den 21en Juni 1912 No 17). De aanleg, welke op 1 December

1914 klaar kwam, hield verband met den aanleg der Zuid-Sumatra spoorwegen, waarover in het tweede gedeelte van dit historisch overzicht — en wel in Hoofdstuk XI — gesproken zal worden. Dit lijntje was slechts 10 K.M. lang.

Een bijzonder soort tramlijnen, welke in dit tijdvak ontstond, was dat met een spoorwijdte van 0.6 M.

Bij brief van den Ien Gouvernements Secretaris van 19 Mei 1908 No 1427, machtigde de Regeering den Hoofdinspecteur der S.S. om gedeeltelijk met vrijgekomen materiaal een lijntje van Tjikampek naar Tjilamaja lang 28 K.M. aan te leggen. Den 1en Juli 1909 was het werk gereed. De resultaten waren van dien aard, dat bij de wet van 18 Juli 1911 (Ind. Stbl. No 459) de aanleg van nog twee andere dergelijke lijntjes gelast werd, nl. die van Tjikampek naar Wadas en — in den Oosthoek — van Rambipoedji naar Poeger met zijtak. De laatste lijn met den zijtak van Balong naar Amboeloe was 40 K.M. lang; zij kwam den 3en Mei 1913 gereed, nadat het eerste lijntje lang 16 K.M. den 15en Juni 1912 in exploitatie genomen was. Bij de wet van 4 Januari 1916 Ind. Stbl. No 36, werden vervolgens de gelden gevoteerd, noodig voor den aanleg van de lijnen Krawang-Rengasdengklok en Krawang-Lemahabang. De eerste lijn lang 21 K.M. kwam 15 Juni 1919 klaar, in plaats van de tweede lijn werd een verbinding Lamarin-Wadas aangelegd, lang 15 K.M., welke den 9en Februari 1920 voor het publiek verkeer werd geopend. De oorspronkelijke verwachting, dat dit smalspoortype het aangewezen vervoermiddel zou worden in nog niet geheel verkeersrijpe streken, heeft zich niet verwerkelijkt. De particuliere spoor- en tramwegen hebben het voorbeeld niet nagevolgd en de lijn Rambipoedji-Poeger zal wel geheel of gedeeltelijk moeten worden omgebouwd tot normaalspoor nu het verkeer gestegen is en aansluiting aan de normaalspoortram Loemadjang-Kentjong-Poeger (zie hieronder) verkregen zal worden.

Van de eigenlijke voedingslijnen, welke in dit tijdperk tot stand kwamen, noemen we in de eerste plaats de normaalsporige tramlijn Tasikmalaja-Singaparna (wet van 31 December 1909 Ind. Stbl. 1910 No 198); deze lijn lang 17 K.M., kwam den 1en Juni 1911 in exploitatie.

Krian-Gempolkerep was een tramlijn der Oosterlijnen, gelast bij de wet van 15 Juli 1910, Ind. Stbl. No 477. Op 1 Mei 1912 kwam

de 26 K.M. lange lijn in exploitatie. Zij werd verlengd toen de wetgever zich met het voorstel vereenigd had om haar door te trekken tot Kertosono (wet van 1 Juni 1918 Ind. Stbl. No 345); later werd beslist, dat zij slechts doorgetrokken zou worden tot Plosso aan de voormalige Babat-Djombang Stoomtram. Deze tramweg was nl. als gevolg van de wet van 29 Juli 1916, Ind. Stbl. No 646, voor f 2.000.000 overgenomen door den Staat, wijl men in haar een voortdurende bedreiging voor vervoersaftapping der Oosterlijnen zag.

Het 20 K.M. lange stuk tot Plosso werd den 1en September 1921 voor het verkeer opengesteld. Teneinde directe aansluiting te krijgen op het station der S.S. te Djombang werd het stuk der Kediri-tram ten Noorden van de spoorbaan in September 1918 voor f 100.000 van de K.S.M. aangekocht; de overdracht had plaats op 1 November 1918.

De wet van 4 Januari 1916 Ind. Stbl. No 36 was aanleiding tot den bouw van de lijn Rogodjampi-Kalisetail, welke als smalspoor bedoeld was, doch welke tenslotte van Rogodjampi tot Bentjoeloek met normaalspoor werd aangelegd, en van de lijn Rantjaek naar Djatinangor, de eerste stap in de richting der Preangerlijn naar Cheribon. Van eerstgenoemde lijn in den Oosthoek kwam het 13 K.M. lange stuk Rogodjampi-Srono den 26en October 1921 als tramweg in exploitatie, den 1en November 1922 volgde het 5 K.M. lange stuk Srono-Bentjoeloek; van de andere lijn, die naar Djatinangor, kwam den 13en Februari 1921 het stuk tot Tandjongsari ter lengte van 12 K.M. gereed, nadat bij de wet van 23 Februari 1918 Ind. Stbl. No 181 bepaald was, dat de lijn van Djatinangor over Tandjongsari tot Tjitali zou worden doorgetrokken. Als gevolg van de tijdsomstandigheden werd voorloopig afgezien van den bouw van het stuk Tandjoengsari naar Tjitali.

Van de tramlijn Bandoeng-Koppo (wet van 1 Juni 1918, Ind. Stbl. No 345) kwam de lijn Bandoeng-Soreang met de verbindingslijn Kiaratjondong-Kareës samen lang 29 K.M. den 13en Februari 1921 in exploitatie. De 18 K.M. lange zijlijn Dajeuhkolot-Madjalaja werd den 3en Maart 1922 voor het publiek verkeer opengesteld; de aanleg dezer laatste lijn was bij de wet van 28 Februari 1920, Ind. Stbl. No 150 gelast.

In 1919 werd bij de wet van 6 Juni, Ind. Stbl. No 312 de aanleg der lijn van Toeloeng Agoeng naar Toegoe goedgekeurd. Het eerste

stuk, lang 14 K.M. tot Tjampoerdarat kwam 15 Juli 1921 gereed, het 25 K.M. lange verlengstuk tot Trenggalek den 1en Juli 1922, het 9 K.M. lange stuk tot het eindpunt Toegoe den 3en Januari 1923.

De twee verlengingen van de Ponorogotramlijn nl. van Soemoroto tot Badegan en van Balong naar Slahoeng werden bij de wet van 22 December 1919 Ind. Stbl. 1919 No 53 goedgekeurd, de 10 en 9 K.M. lange lijnen kwamen den 1en Augustus 1922 in exploitatie.

Bij de wet van den 28en Februari 1920 Ind. Stbl. No 150 werden behalve de boven besproken zijlijn Tjiteureup (Dajeuhkolot)-Madjalaja ook nog de tramlijnen Djatibarang-Karangampel en Djatibarang-Eretan voor aanleg in aanmerking gebracht. Het stuk tot Karangampel lang 18 K.M. werd den 1en Mei 1926 voor het verkeer geopend, met den aanleg der laatste lijn werd nog niet begonnen.

Van de vier tramwegen, wier aanleg gelast was bij de wet van 18 Maart 1921, Ind. Stbl. No 204, bleven uit bezuinigingsoverwegingen de lijn Tjitali-Soemedang en de lijn Bandjaran-Pengalengan voorloopig ongebouwd. De lijn Koppo-Tjiwedej, verlengstuk der Preangertramlijnen bij Bandoeng, lang 12 K.M. kwam den 17en Juni 1924 gereed. De verlenging van den zijtak naar Garoet nl. tot Tjikadjang was begin 1928 nog in uitvoering.

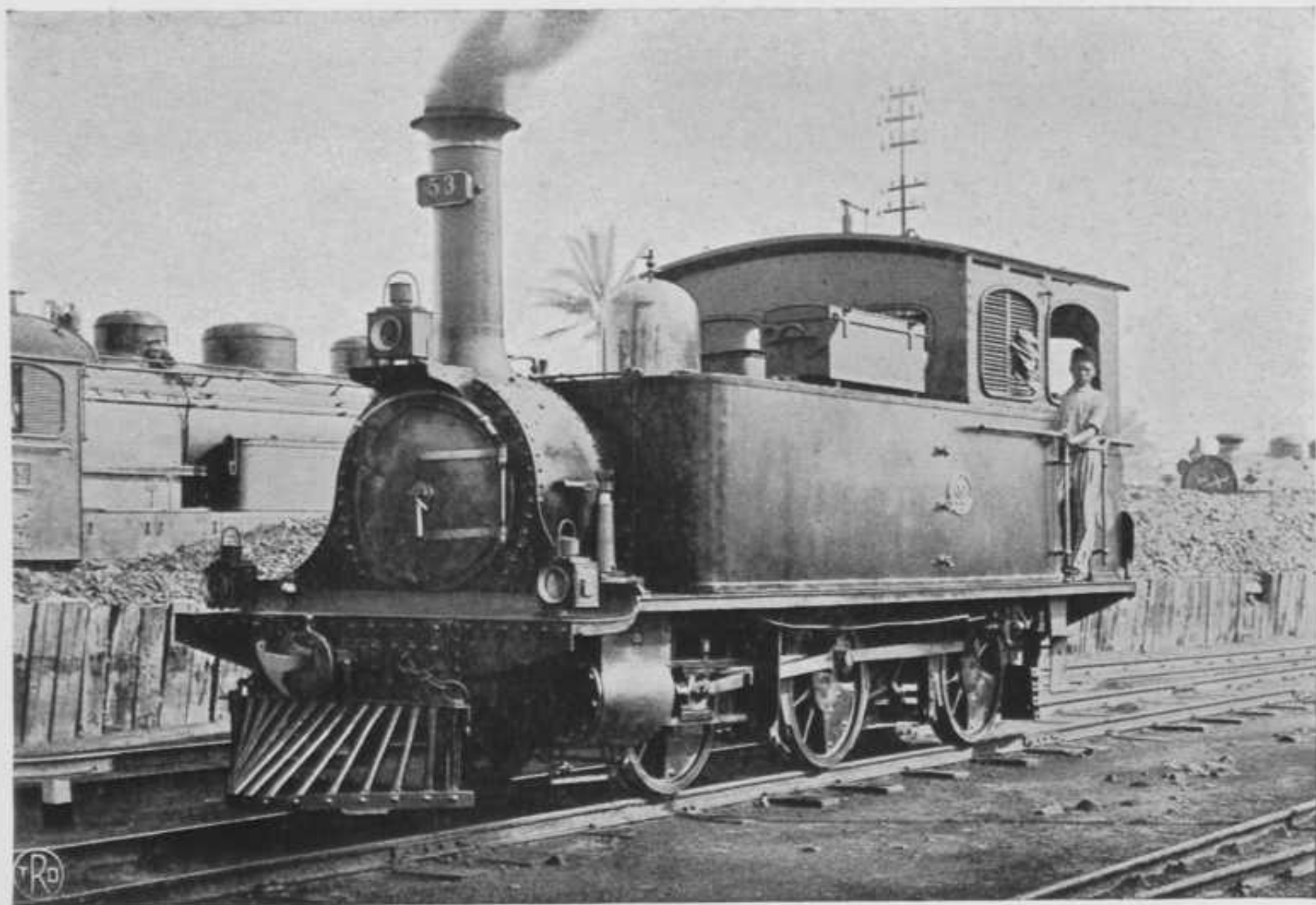
Als gevolg van de werkzaamheden tot verbetering der spoorwegtoestanden om en bij Batavia, kwam den 1en Augustus 1922 het stuk Tanah Abang-Manggarai (6 K.M.) en den 12en September 1923 het stuk Angkee-Kampoeng Bandan (4 K.M.) in exploitatie.

Tenslotte zij nog vermeld dat in 1926 de wetgever zich vereenigde met voorstellen om een tramweg te bouwen van Loemadjang, een station aan de S.S. tramlijn Klakah-Pasirian, naar Kentjong en de Poegerlijn teneinde het vervoer te kunnen bedienen van eenige nieuw opgerichte suikerfabrieken in het Zuid-Tanggoelsche (wet van 28 Juni 1926 Ind. Stbl. No 305). Begin 1928 was, voor zoover in Nederland bekend, deze 42 K.M. lange lijn nog niet in exploitatie, alleen weet men, dat in September 1927 het station Balong tot aansluitingspunt met de Poegerlijn gekozen werd. De aanleg van deze tramlijn deed het denkbeeld overwegen om ook de aansluitende Rambipoedji-Poegerlijn van smalspoor- in normaalspoortram om te bouwen.

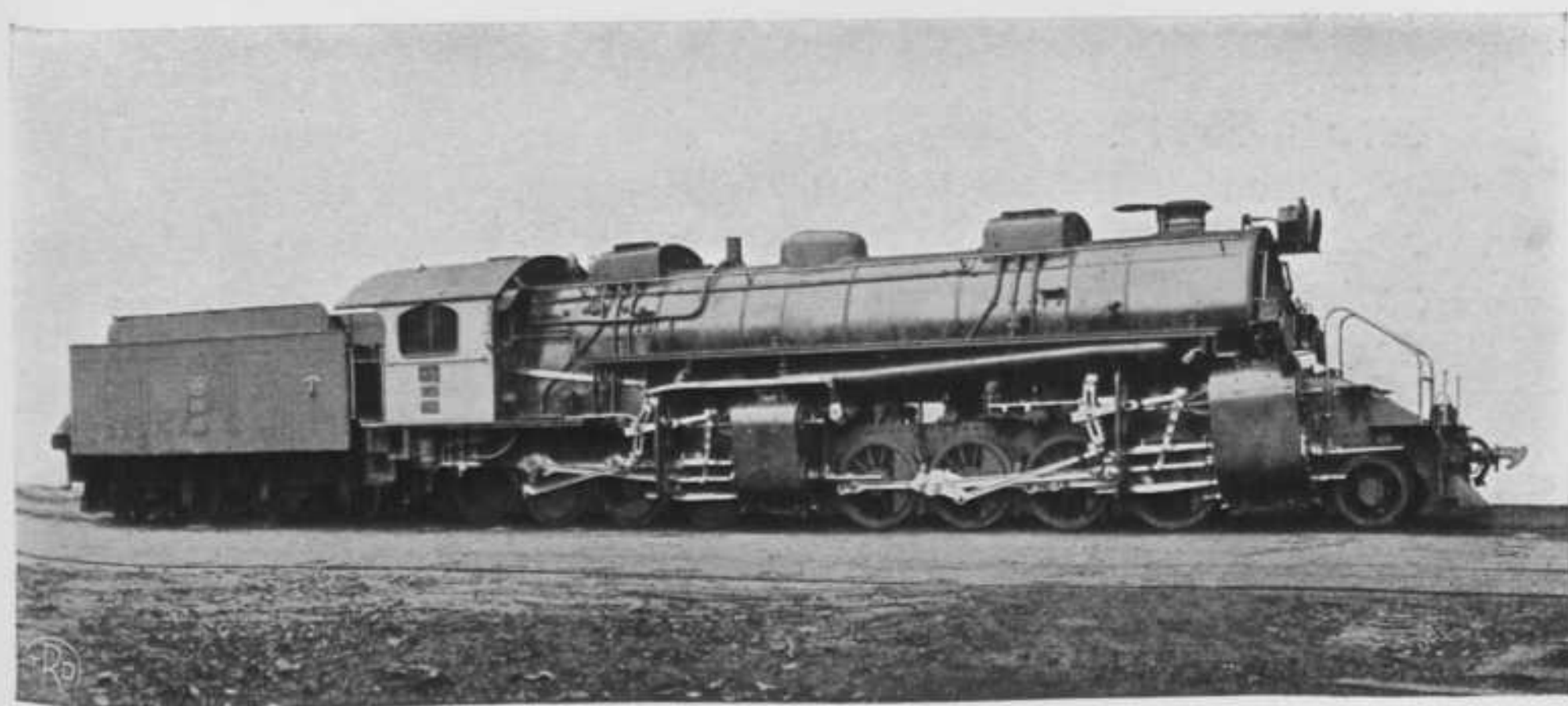
Een wijziging van belang was nog, dat op den 50en herdenkingsdag van de afkondiging der wet tot aanleg der eerste staatslijn op de lijn van Tandjong Priok naar Meester Cornelis elektrische tractie werd ingevoerd. Geleidelijk geschiedde dit ook op de andere stadslijnen. Momenteel is men bezig de Batavia-Buitenzorglijn te electrificeeren.

Alvorens over te gaan tot de geschiedenis der particuliere spoorwegen in het tijdvak na 1906 zij er eerst op gewezen, dat in 1909 de dienst der Staatsspoor- en Tramwegen naar het op 1 Januari 1908 opgerichte Departement van Gouvernementsbedrijven overging, zonder dat dit in de werking van het bedrijf tot wijziging aanleiding gaf. Wel werd in het midden van 1917 de S.S. leiding ontlast van het Toezicht op de Spoor- en Tramwegdiensten—tegen de combinatie van het z.g. „toezicht” met de S.S. leiding was jarenlang in en buiten de Volksvertegenwoordiging geprotesteerd—en van het bureau „Waterkrachten”, dat als afzonderlijke „Dienst voor Waterkracht en Electriciteit” naar het Departement van Gouvernementsbedrijven overging (eveneens midden 1917), maar de toenemende beslommeringen van het zich steeds uitbreidende net, de toevoeging van den spoorweg ter Sumatra's Westkust en de Atjehtram, welke tot nu toe rechtstreeks bij de Departementen van Gouvernementsbedrijven (vroeger B.O.W.) en van Oorlog behoord hadden, alsmede van de landsautomobioldiensten op Sumatra en Java, maakten in 1917 een reorganisatie gewenscht, waarbij o.a. de exploitatiekringen van het Javanet verdwenen. Dit geschiedde nog onder het beheer van den Hoofdinspecteur M.H. DAMME, die bij zijn aftreden in 1918 opgevolgd werd door een driehoofdig bestuur bestaande uit de heeren F.E. VAN HENNEKELER, W.F. STAARGAARD en F.B.H. ASSELBERGS. Na 1921 keerde men weder tot het eenhoofdig bestuur terug (hoofdinspecteur J.C.F. VAN SANDICK), terwijl na diens overlijden de hoofdinspecteur W.F. STAARGAARD de 2 exploitatiekringen der Ooster- en Westerlijnen weder bij het Javabedrijf invoerde.

Zonder onvolledig te zijn kan niet nagelaten worden de aandacht te vestigen op twee overeenkomsten met de N.I.S.M., welke van grooten invloed op het spoorwegverkeer zijn, nl. de totstandkoming van een overeenkomst, (19 Juni-1 Juli 1925) waarbij de



Oude berglijn-locomotief (1874).



Moderne berglijn-locomotief (1924).



N.I.S.M. zich verbond een vrijliggende verbinding voor normaal-spoor tusschen Solo en Djokja te bouwen en aan het Gouvernement te verhuren en een verbeterde overeenkomst voor de vervoersverdeling ingaande 1 April 1926, welke een einde bedoelde te maken aan de steeds scherper wordende vervoersconcurrentie tusschen S. S. en N. I. S. M. Reeds was in de tweede helft van 1906 een overeenkomst tusschen beide partijen gesloten, regelende het concurreerend goederenvervoer van en naar Soerabaia, welke overeenkomst als de voorloopster beschouwd kan worden van die van 1926.

Een geheel nieuwe spoor- en tramwegwetgeving kwam na jarenlange voorbereiding in begin 1927 in het staatsblad. De bestaande wetgeving verdeelde de ijzeren wegen in spoorwegen te berijden met snelheden van 60 K.M. per uur en hooger, secundaire spoorwegen, tramwegen, bestemd om met snelheden van 30 K.M. (in bijzondere gevallen 45 K.M.) bereden te worden en eindelijk stads-tramwegen, bestemd voor de bediening van het verkeer in één of meerdere aan elkaar grenzende gemeenten. De nieuwe wetgeving heeft betrekking op de hoofdspoorwegen z.g. spoorwegen der eerste klasse, op de spoorwegen der tweede klasse, welke de secundaire spoorwegen en de tramwegen omvat, op de landelijke tramwegen (d.w.z. banen van lichten bouw en met eenvoudige bedrijfsvoorschriften) en op stadstramwegen, voorzover het centrale gezag daarmede iets te maken heeft.

Hierboven is reeds melding gemaakt van de mislukte poging van den Staat om de lijn Buitenzorg-Batavia voor de som van f 10.600.000 in 1910 aan te koopen. Onmiddellijk na de verwerping van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer werden de onderhandelingen weder opgenomen om de koopsom op f 8.500.000 gefixeerd te krijgen. Als compensatie voor het mindere bedrag, dat de N.I.S.M. in geld zou ontvangen, zouden de concessievoorwaarden der door die Maatschappij geëxploiteerde tramwegen herzien worden en zoude de datum van mogelijke naasting uitgesteld worden tot 31 December 1935. Nu berustten op dat tijdstip eenige verzoeken der N.I.S.M. bij de Regeering; nl. 1e. om wijziging der concessievoorwaarden der in 1905 van de Solosche Tramweg Maatschappij aangekochte tramlijn Solo-Bojolali, 2e. tot het verkrijgen van con-

cessies voor de lijnen Bodjonegoro-Lasem, Srandakan-Sewoe Galoer, Bantool-Karang Asem en van Solo naar Wonogiri en 3e. om concessie voor een normaalsporige tramlijn van Semarang over Broemboeng naar Gambringan. Gedurende de onderhandelingen ondergingen deze verzoeken eenige wijziging, zoodat het verzoek ten slotte luidde om nieuwe concessievoorwaarden voor de reeds aangelegde lijnen goed te keuren en op dezelfde voorwaarden concessie te verleen voor:

- A. een verlenging van de lijn Djokja-Brosot tot Sewoegaloer;
- B. een zijtak van de lijn Djokja-Brosot over Passar Gedeh aan de spoorlijn Djokja-Solo;
- C. de volgende zijtakken der Goendih-Soerabaialijn in Rembang :
 - 1e. van Bodjonegoro over Pontjo naar Djatirogo;
 - 2e. van Babat over Ngidon naar Djenoe;
 - 3e. van Pontjo over Rengel naar Ngidon;
 - 4e. van Soerabaia naar Grisee;
- D. een verlenging van den stoomtramweg Solo-Bojolali, loopende van Solo over Wonogiri naar Kakap;
- E. van een lijn loopende van het station Tawang te Semarang over Broemboeng naar Gambringan aan de lijn Goendih-Soerabaia.

Bij besluit van 28 October 1913 No 13 werden de bestaande concessievoorwaarden gewijzigd en de nieuwe goedgekeurd.

In den loop der jaren kwam in sommige dezer verbindingen een verandering; zoo werd in 1923 ontheffing verleend van de verplichting tot aanleg van den zijtak Passar Gedeh-Magoewo, terwijl bepaald werd, dat inplaats van het sub C ad 2 genoemde Djenoe de plaats Merak-Oerak eindpunt zou worden. Ook werd de concessie Soerabaia-Grisee gewijzigd in Kandangan-Grisee en werd ontheffing verleend van den aanleg der lijn van Batoeretno naar Kakap van de Wonogirilijn. De concessie Pontjo-Ngidon werd in 1926 teruggegeven, daarentegen kwamen de andere lijnen tusschen 1919 en 1924 tot stand.

Over de overeenkomsten tot aanleg van de vrijliggende verbinding tusschen Solo en Djokja en die betreffende de vervoersverdeeling tusschen de N.I.S.M. en de S.S., werd boven reeds gesproken.

De Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij vroeg in begin 1910 concessie aan voor een lijn Djatirogo-Bodjonegoro. In verband met door den resident van Rembang, den heer J.L. GONGGRIJP, ge-

propagandeerde plannen tot oprichting van suikerfabrieken, aanleg van tramwegen en van een afscheepgelegenheid, had ook de N.I.S.M. even daarna concessie voor tramaanleg in het Rembangsche aangevraagd. Onderling overleg, geleid door den Directeur van Gouvernementsbedrijven, den heer H.J.E. WENCKEBACH, gevolgd door besprekingen in Batavia, leidde er toe, dat de S.J.S. in 1911 concessie aanvraagde voor de lijn Lasem-Ngandang-Djatirogo, welke bij besluit van 17 Juli 1912 No 40 werd verleend.

De N.I.S.M. wijzigde later de haar toegewezen trajecten in die, welke in 1913 (zie boven sub C.) bij besluit van 28 October 1913 No 13 werden verkregen.

Van de lijn Djatirogo-Lasem der S.J.S. kwam het stuk Lasem-Pamotan (10 K.M.) den 1en Juni 1914, het 24 K.M. lange stuk Pamotan-Djatirogo den 20en Februari 1919 in exploitatie. De groote oorlog had zeer stagneerend gewerkt.

Het is hier de plaats om melding te maken van het resultaat der onderhandelingen tusschen de gemeente Semarang en de S.J.S. over de stadslijnen der maatschappij. Jarenlang sleepten deze zich voort, tot in 1921 overeenstemming werd verkregen. Op 1 Januari gingen de stadslijnen in eigendom over aan de gemeente, de S.J.S. bleef het net voorloopig exploiteeren, terwijl zij een huursom aan de gemeente betaalde.

Nog zij vermeld, dat de „Commissie tot Onderzoek der Spoor- en Tramwegtoestanden in en om Semarang” in 1924 met haar verslag gereed kwam en dit in 1925 in druk deed verschijnen.

De Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij diende den 23en Maart 1909 een nota bij de Indische Regeering in, waaruit bleek, dat zij de hoofdlijn berijdbaar wilde maken voor grootere snelheden, zoodanig dat de afstand Batavia-Semarang in één dag afgelegd zou kunnen worden. Dit zou o.a. geschieden door het ombouwen van de baan en het aanbrengen van twee afkortingen. Als gevolg van het besluit om de verbinding Cheribon-Kroja door den Staat te doen aanleggen en van eenige gerezen misverstanden, duurde het tot 1911 voor de S.C.S. een aanvraag deed voor de afkorting Kaliwoengoe-Pegandon. Verleend bij besluit van 12 Juli 1911 No 5, kwam de 12 K.M. lange lijn Kaliwoengoe-Kalibodri op 1 Januari 1914 gereed. De afkorting Bedilan-Kantji (28 K.M.) werd bij besluit van 1 Mei 1912 No 1 verleend, in 1914 werd de lijn genoemd Losari-Moendoe.

Zij kwam op 1 Mei 1915 klaar. Het gevolg dezer baanverbeteringen was, dat op 1 Januari 1914 de gereedkomst der eendaagsche verbinding tusschen Batavia en Semarang feestelijk gevierd kon worden.

Een poging der S.C.S. in begin 1913 gedaan om hare tramconcessie om te zetten in een spoorconcessie had geen succes. De langdurige onderhandelingen waren oorzaak, dat pas in October 1918 aan de S.C.S. bericht werd, dat tegen omzetting der tramconcessie in eene voor een spoorweg, principiële bezwaren bestonden. Tevens werd gevraagd of de S.C.S. mede zou willen werken tot het aangaan van een regeling, welke op een huurkoop harer lijnen door de S.S. zou neerkomen. De S.C.S. toonde zich hiertoe in principe niet ongenegen. Tot een oplossing der vele moeilijkheden is men nog niet gekomen.

Vermeld dient nog te worden, dat de S.C.S. de aansluiting van de lijn Tegal-Balapoelang met de Cheribon-Krojalijn der S.S. verkreeg door de verleening van de concessie Balapoelang-Margasari (Proepoek) bij besluit van 12 Juli 1911 No 5. Den 1en Mei 1918 kwam de 15 K.M. lange lijn gereed.

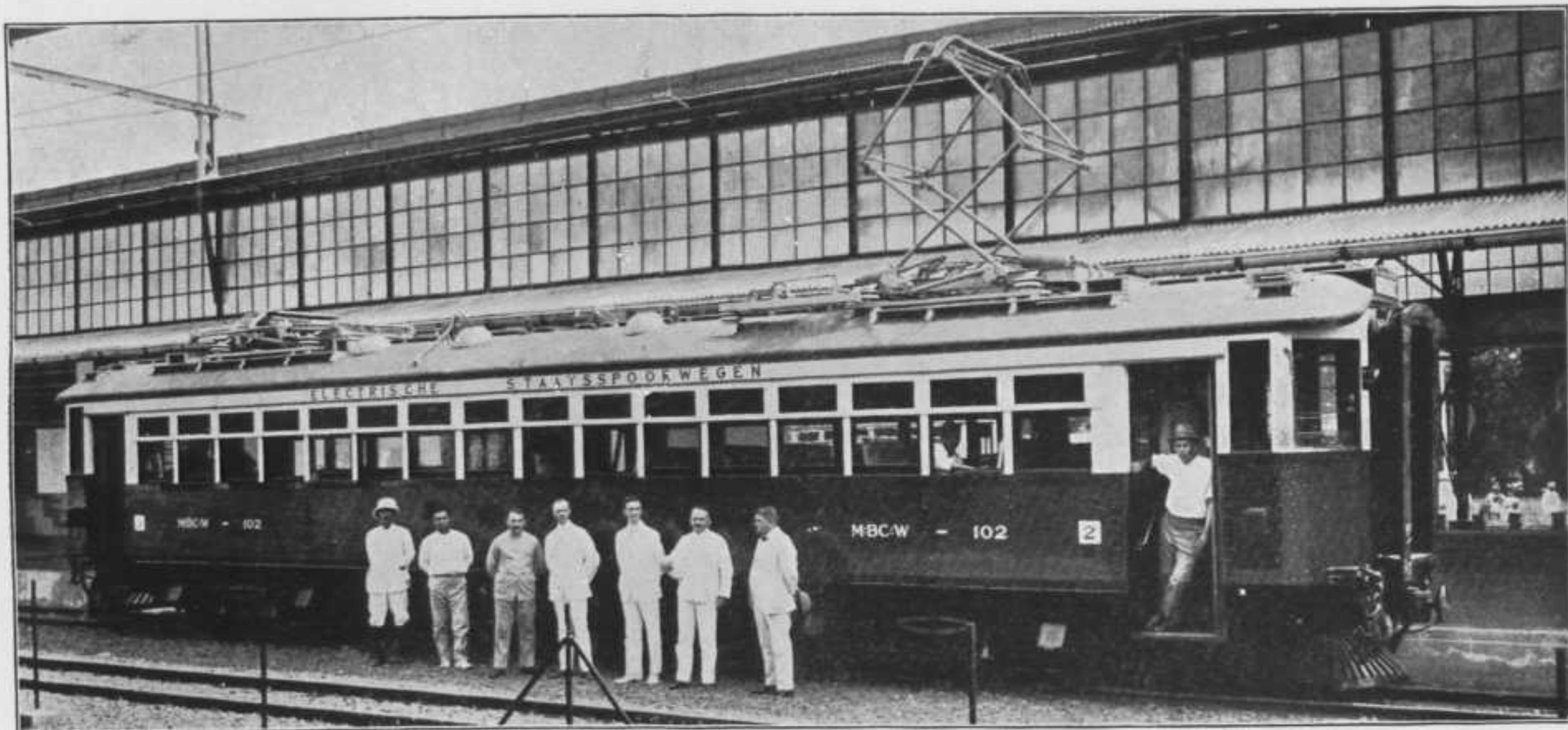
De aanleg van de bij besluit van 30 Augustus 1913 No 42, verleende concessie voor de zijlijn Pekalongan-Kedoengwoeni-Wonopringgo (12 K.M.) was den 7en Februari en den 1en December 1916 gereed.

Tenslotte zij nog vermeld, dat de zijlijn van de lijn Cheribon-Kadipaten, t.w. de verbinding Djamblang-Goenoeng Giwoer bij besluit van 28 April 1920 No 46 geconcedeerd werd; den 1en Juli 1922 kwam de 5 K.M. lange lijn Klängenan-Goenoeng Giwoer in exploitatie.

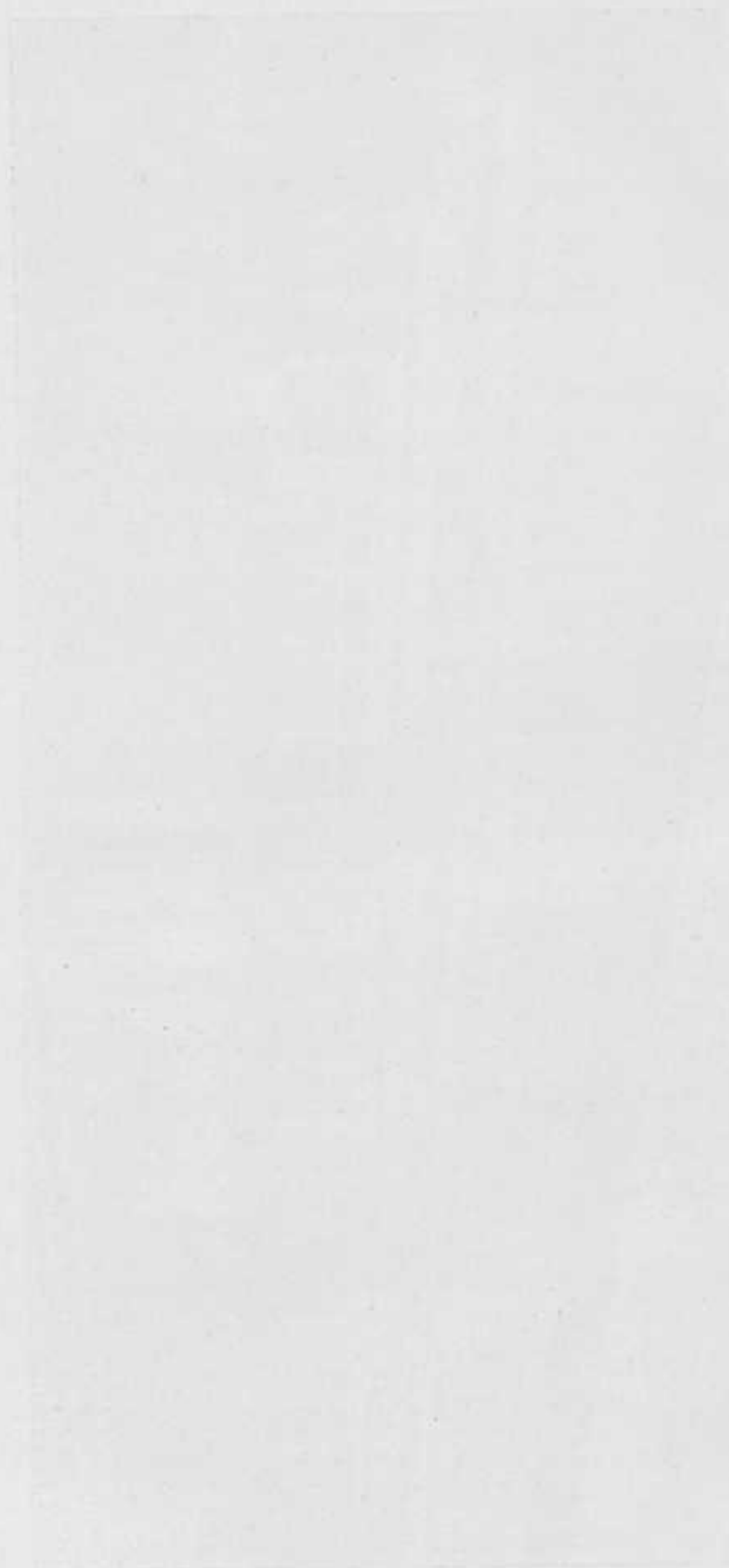
De Serajoedal Stoomtram Maatschappij breidde haar werkzaamheid uit door de concessie te aanvaarden en uit te voeren, haar verleend bij besluit van 22 Juli 1912 No 12 en betrekking hebbende op de 23 K.M. lange verlenging van Bandjarnegara tot Wonosobo. Het eerste stuk tot Selokromo kwam den 1en Mei 1916, het tweede stuk (14 K.M.) den 7en Juni 1917 in exploitatie.

De Oost-Java Stoomtram Maatschappij onderging slecht geringe uitbreiding bij gereedkomst op 1 April 1909 van het 8 K.M. lange lijntje Modjokerto-Wates, waartoe zij bij besluit van 25 Mei 1909 No 37 de officiële vergunning verkregen had.

Het stadsnet der O.J.S. onderging een belangrijke wijziging. Eerstens kreeg de O.J.S. bij besluit van 25 November 1916 No 56, concessie voor een 16 K.M. lange stoomtramlijn van de Regent-



S. S. Motorrijtuig (1925).



straat naar Tandjong Perak, Soerabaia's haven, welke den 1en Augustus 1920 gereed kwam. Electriche tractie mocht ingevolge hetzelfde besluit toegepast worden; dit had plaats bij de opening van de z.g. lijn III.

Overigens gaf ditzelfde besluit concessie voor een aantal electriche tramlijnen, welke den 15en Mei, den 12en Juli 1923 en den 11en Februari 1924 in exploitatie kwamen. De stoomtram tusschen Wonokromo en den Stadstuin werd op 15 Mei 1923 opgeheven.

De Kediri Stoomtram Maatschappij gaf na gereedkomst van de lijn Brengolo-Plosso-Klaten aan haar net geen uitbreiding.

De Malang Stoomtram Maatschappij vroeg en verkreeg bij besluit van 13 Augustus 1908 No 2, concessie voor een zijtak naar Toeren (1 K.M.), welke op 25 September 1908 voltooid was.

De Pasoeroean Stoomtram Maatschappij verkreeg bij besluit van 19 December 1910 No 2, concessie voor een zijlijn op den linker-oever der Gembongrivier en bij besluit van 17 Juni 1911 No 19, voor een zijlijn van Waroengdowo naar Ngempit. Deze lijnen, resp. 3 en 5 K.M. lang, werden den 27en Maart en 1 December 1912 in exploitatie genomen.

De Probolinggo Stoomtram Maatschappij legde de lijnen Oemboel-Soemberkarang en Probolinggo-Oemboel aan. Deze 3 K.M. lange lijnen werden den 6en Augustus 1912 voor het goederenverkeer opengesteld; concessie was verleend bij de besluiten van 25 Maart 1909 No 4, en 11 April 1912 No 5.

De Madoera Stoomtram Maatschappij ontving bij besluit van den 17en Januari 1921 No 11, concessie voor de 16 K.M. lange lijn Kamal-Kwanjar, welke 1 September 1913 geopend kon worden.

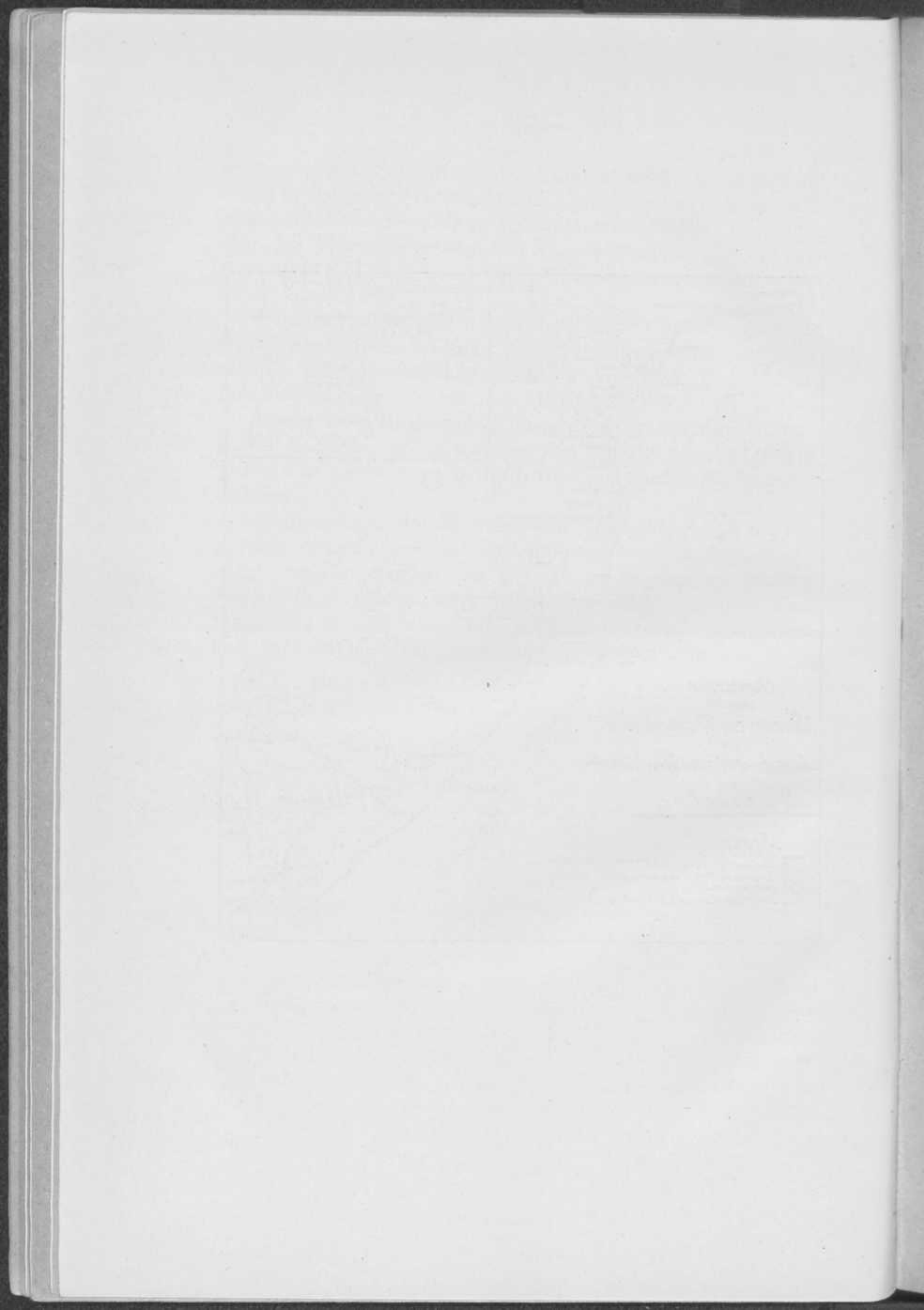
Wat de stadstrammen te Batavia aangaat zoo zij vermeld, dat de Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij bij de besluiten van 28 April 1911 No 1 en 12 Mei 1914 No 7 concessie kreeg voor verdubbeling van het spoor Kramat-Meester Cornelis. Het eerste stuk tot den z.g. Driesprong kwam den 17en Juni 1913, het tweede stuk tot Kampoeng Malajoe in den loop van 1915 gereed.

De Batavia Electriche Tram Maatschappij breidde hare concessie in 1909 uit (besluit van 28 Juli 1909 No 1). Zij kreeg daardoor vergunning een lijn van Koningsplein Noord-Willemslaan-Cipayersweg en een van Koningsplein Oost naar Menteng aan te leggen. Bij de besluiten van 7 April 1912 No 13, en van 20 September 1913 No 25,

werd een gewijzigde richting, gedeeltelijk met dubbel spoor, geconcedeerd, zoodanig dat de eerstgenoemde lijn in stede van langs de Zuidzijde van het Waterlooplein en den Cipayersweg langs de Noordzijde door den Vrijmetselaarsweg naar Goenoengsari liep. De lijn naar Menteng (3 K.M.) kwam 16 October 1912, de andere den 2en Januari 1913 in exploitatie.

De electrificatieplannen van de Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij, reeds in Maart 1911 begonnen, leidden tot niets; evenmin als pogingen der gemeente Batavia om de lijn te koopen. Ook kwam de gemeente niet in het bezit der lijnen van de Batavia Electriche Tram Maatschappij. In den laatsten tijd schijnt aange-stuurd te worden op de stichting van een z.g. gemengd bedrijf, waaraan de gemeente en de beide tramweg-maatschappijen zullen deelnemen.

Nog zij vermeld, dat bij besluit van 3 Mei 1917 No 19, een vergunning verleend werd aan de Landbouw Maatschappij „Madjenang” om een tramlijn aan te leggen en te gebruiken tusschen Madjenang en de S.S. halte Meloewoeng der Westerlijnen. Deze vergunning werd bij besluit van 1 Februari 1925 No 64 ingetrokken, daar de dienst gestaakt en de baan opgebroken werd.



B. SPOOR- EN TRAMWEGEN OP DE BUITENGEWESTEN.

Hoofdstuk VIII.

DE SPOORWEG TER SUMATRA'S WESTKUST.

Het was in 1870 toen de onvoldoende toestand der vervoermiddelen op Sumatra's Westkust stemmen deed opgaan, welke den aanleg van spoorwegen aldaar bepleitten. De ontdekking van steenkolenvelden in de Padangsche Bovenlanden bij den bovenloop der Ombilinrivier omstreeks dezen tijd door den mijningenieur W.H. DE GREVE, maakte het vraagstuk meer urgent en gaf aan de reeds bestaande vage plannen sterken steun. De heer DE GREVE toch had den aanleg van een spoorweg van de Oost- naar de Westkust, de streek der kolenvelden doorsnijdende, warm aanbevolen. Bij de begrooting voor 1873 werden als gevolg van den uitgeoefenden aandrang gelden aangevraagd tot het doen van opnemingen voor eventueelen spooraanleg.

Toen die gelden door den begrootingswetgever waren toegestaan, was de eerste daad der Regeering, dat bij Koninklijk Besluit van 10 Januari 1873 No 18 en 17 Februari 1873 No 24, personeel ter beschikking van den Gouverneur-Generaal werd gesteld, bestaande uit den chef der opneming, den heer J.L. CLUYSENAER, gewezen ingenieur bij den aanleg der Staatsspoorwegen in Nederland, alsmede 5 ingenieurs en 7 opzichters; een eerste opzichter, benevens de noodige teekenaars en schrijvers zouden alsnog in Indië worden aangesteld. De opdracht, die de heer CLUYSENAER bij zijn indiensttreding ontving (besluit van 9 Mei 1873 No 42) was, het: „instellen „van een onderzoek naar de beste gelegenheid om op Sumatra „spoorwegen aan te leggen, zoo tot verbetering van het transport- „wezen in het Gouvernement van Sumatra's Westkust in het „algemeen, als voor den afvoer van steenkolen uit de Padangsche „Bovenlanden naar de kustplaatsen in het bijzonder”.

De heer CLUYSENAER beëindigde zijn opmetingen voor een spoorweg tusschen het kolenveld en de Westkust van Sumatra in 1875.

Den 23en September van dat jaar bood hij aan de Regeering zijn uitgebreid rapport aan, dat in 1876 door het Departement van Koloniën in boekvorm werd uitgegeven.

Nadat de schrijver de voor- en nadeelen van een verbinding van Soebang met de Troessanbaai en met de Brandewijnsbaai besproken had, beval hij den staatsaanleg van een lijn aan van het kolenveld over Soebang naar laatstgenoemde baai met een zijtak naar Padang, alwaar de bouw van havenwerken noodig zou zijn. Een tweede conclusie was, dat de spoorweg en de kolenmijn beide van staatswege geëxploiteerd zouden moeten worden. Becijferd was dat weinige jaren na de opening van den weg, welke f 25.000.000 zoude kosten, de inkomsten de uitgaven zouden dekken. Het rapport eindigde aldus: „De eerste bijslagen, welke door het bosch weergalmen, zullen de voorboden zijn van een blijden dag. Wanneer het „schel geluid der stoomfluit voor de eerste maal in het woud wordt „gehoord en door de bergwanden honderdvoudig herhaald, zal voor „Sumatra een nieuwe dageraad zijn aangebroken, het morgenrood „van een blijden dag, waarop alle tot nu toe sluimerende krachten „tot volle ontwikkeling geraken”.

In het tweede rapport, dat de heer CLUYSENAER in Maart 1876 indiende over den aanleg van andere spoorwegen in de Padangsche Bovenlanden (in 1878 door het Ministerie van Koloniën in boekvorm uitgegeven), kwam deze ingenieur tot de conclusie, dat spoorwegaanleg in de Bovenlanden zeer aanbevelenswaardig zou zijn, mits men zich bepaalde tot een verbinding met den kolen-spoorweg bij Sawah Lawas. De kosten werden op f 9.000.000 geschat, welke kapitaal volgens matige berekening 4% rente zou opbrengen.

In een derde rapport, gedagteekend: Breda, Maart 1878 (mede in 1878 in boekvorm verschenen) besprak de heer CLUYSENAER de toepassing van het hellend vlak van Agudio en de Rikkenbachsche stangenbanen. Bij gebruikmaking van het laatste stelsel en bij keuze van een geheel ander tracé nl. dat van Padang over Kajoe Tanam, de Aneikloof, Padang Pandjang, het Singkarahmeer naar Sawah Loento, waarbij tevens het voordeel verkregen werd, dat het verkeer in een deel der Bovenlanden direct door de kolenbaan bediend zou worden, zou de baan slechts f 19.400.000 kosten of bijna f 6.000.000 minder dan bij het vroeger aanbevolen tracé.

Hoewel de Minister erkende, dat de uitkomsten van het onderzoek- CLUYSENAER zeer belangrijk waren, verklaarde hij, dat de voor den aanleg benoodigde geldmiddelen voor den aanleg ontbraken. Zoodat er niets gebeurde!

Spoedig nadat het steenkolenveld ontdekt was geworden dienden particulieren o.a. de heer VAN DIEST en de heeren BARON SLOET VAN OLDRUYTENBORGH en RUYS een concessieaanvraag in, zoowel voor ontginning van het kolenveld als voor den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van het kolenveld langs Padang Pandjang en Padang naar de Brandewijnsbaai. Nog andere gegadigden deden zich voor, die allen rentegarantie vroegen o.a. de heeren VAN HEUMEN en SOL, de heer R. VERBEEK, de heer Mr. ANDRÉ WILTENS, de combinatie JHR. QUARLES VAN UFFORD, VAN DEN BOSSCHE en VERPLOEGH — de laatsten in overleg met den heer VAN DIEST —, terwijl de heer D.D. VETH een stoomtramverbinding tusschen Padang en de Bovenlanden met een kabelspoorweg naar de Brandewijnsbaai vroeg. In het Koloniaal Verslag van 1883 deelde de Minister mede, dat de Regeering „in de tegenwoordige financieele „omstandigheden geen vrijheid kon vinden—waar zoovele zaken „van dringenden aard hoogst aanzienlijke uitgaven vorderden — „zich opofferingen te getroosten ten behoeve van spoorwegaanleg „en kolenontginning op Sumatra”.

Naar aanleiding van de aanvrage-QUARLES VAN UFFORD, die het kolenvervoer over den Soebangpas wilde bewerkstelligen, bracht de heer CLUYSENAER, in November 1883 te Utrecht zijnde, een vierde rapport uit over „Spoorwegaanleg in Midden-Sumatra” (in 1884 in druk verschenen), waarin vastgehouden werd aan het tracé door de Aneikloof.

Minister SPRENGER VAN EYK, die minister VAN BLOEMEN WAANDERS opgevolgd was, achtte het noodzakelijk dat de kolenontginning en de aanleg met de latere exploitatie in één hand bleven. Teneinde particulieren in de gelegenheid te stellen het Ombilinkolenveld, dat door een van regeeringswege ingesteld onderzoek ontdekt was, in concessie te krijgen, werd een openbare aanbesteding noodzakelijk geacht. De voorwaarden, vastgesteld bij besluit van 20 Juli 1886 No 29 en opgenomen in de Javasche Courant van 23 Juli van dat jaar, alsmede de oproep van gegadigden werden scherp in de Tweede Kamerzittingen van 17 en 18 November 1886 bestreden. Men

achtte het over het algemeen wenschelijk, dat de Staat en niet de particuliere nijverheid de kolenontginning en den spoorwegaanleg zoude verrichten. In de Staatscourant van den 23en November en de Javasche Courant van drie dagen later werd toen bekend gemaakt, dat de aangekondigde aanbesteding niet op den vastgestelden datum—zijnde 9 December 1887—zou plaats hebben.

De hoofdingenieur der S.S., de heer J.W. IJZERMAN, die met verlof in Holland vertoefde, maakte naar de aanwezige gegevens een voorontwerp op, waarbij de kosten van aanleg op f 14.800.000 waren becijferd, terwijl de winst f 631.500 zou bedragen of $4\frac{1}{4}\%$ van het aanlegkapitaal. Bovendien meende de heer IJZERMAN, dat een belangrijke besparing op het gouvernementstransport van koffie, zout, enz. en op dat van ambtenaren en militairen zoude ontstaan. Voorts zou het kolenvervoer, zoodra het Soengei Doerianveld opengelegd zou zijn, goedkoop kunnen plaats hebben, terwijl ook de havenaanleg voordeelig zou zijn, mede door de vermeederde inkomsten aan ankeragegelden, enz. Minister SPRENGER VAN EYK stemde hiermede in hoewel hij aan de geldelijke berekening slechts een betrekkelijke waarde toekende in verband met de in rekening gebrachte vervoersprijzen der kolen. De Minister schreef nog in de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp, dat den 30en Maart 1807 aan de Staten-Generaal werd aangeboden: „Maar ook afgescheiden van het direct financiële voordeel, is de ontworpen „spoorweg aanbevelenswaardig, omdat alleen daardoor de mogelijkheid ontstaat om de uitstekende kolen, welke aan de oevers „der Ombilienrivier verborgen zijn, te kunnen gebruiken, en dit is „een belang voor handel en scheepvaart, doch vooral voor de Re- „geering, zoo groot, dat het alleszins een opoffering van de schatkist „zou wettigen”. Het bedoelde wetsontwerp van 30 Maart 1887 beoogde om voor rekening van den Staat aan te leggen: 1e een spoorweg in het Gouvernement Sumatra's Westkust van de Brandewijnsbaai over Padang Pandjang en vandaar naar Fort de Kock en Moeara Kalaban en 2e een haveninrichting aan de Brandewijnsbaai.

In de Memorie van Toelichting gaf de Minister van Koloniën o.a. te kennen, dat het algemeen belang van Indië de ontginning van het Ombilienkolenveld vorderde, terwijl de belangen van het gewest, waarin het kolenveld gelegen was, niet minder dringend

verbetering der transportmiddelen eischten. Dit laatste werd alleen mogelijk geacht bij aanleg van den spoorweg door den Staat. De bedoeling was om de mijnontginning te doen aanvangen, zoodra de afvoer der kolen per spoorweg naar de Brandewijnsbaai mogelijk zou zijn.

Het Voorloopig Verslag luidde zeer gunstig. In de Memorie van Antwoord verklaarde de Minister nog, dat het in de bedoeling lag den leider van den spoorwegbouw op Sumatra onafhankelijk te doen zijn van de directie der S.S. op Java en hem in dezelfde verhouding tot de Indische Regeering te plaatsen als die waarin bij den aanvang van den spoorwegbouw op Java de Chef van den dienst der Staatsspoorwegen aldaar was gebracht (zie slot van Hoofdstuk II).

Het wetsvoorstel, dat zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd werd, verscheen den 6en Juli 1887 in het Indische Staatsblad No 163. Tot chef van den aanleg werd de heer J.W. IJZERMAN benoemd, een oud-genieofficier die vroeger onder den heer CLUYSENAER bij de opname op Sumatra en daarna op Java bij den aanleg van Staatsspoorwegen had gediend en met verlof in Nederland vertoefde. Bij besluit van 17 September 1887 No 1/c werd daarop een afzonderlijke Dienst der Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust (S.S.S.) in het leven geroepen onder leiding van een hoofdgenieur, die aan het Departement der Burgerlijke Openbare Werken was toegevoegd. Schier op hetzelfde oogenblik, dat de dienstchef op Java H.G. DERX in zijn bevoegdheden beknot werd (zie Hoofdstuk V), werd op Sumatra een chef met groote vrijheid van handelen te werk gesteld.

Terwijl de aanleg in vollen gang was dienden de heeren CLUYSENAER en P.J. VAN HOUTEN den 18en Juni 1889 een aanvraag om concessie voor de ontginning der Ombilienkolenvelden en voor de exploitatie der in aanbouw zijnde lijnen in, welke aanvraag zij in Juli met een uitvoerige Nota toelichtten, waarin nader werd uiteengezet, waarom niet de Staat doch één particuliere maatschappij zich met de exploitatie van mijn en spoorweg diende te belasten. Dit verzoek werd echter afgewezen.

Het 71 K.M. lange stuk Poeloe Ajer-Padang Pandjang der S.S.S. kwam den 1en Juli 1891 in exploitatie, het 19 K.M. lange stuk van laatstgenoemde plaats tot Fort de Kock volgde den 1en November

van dat jaar. Den 1en Juli 1892 volgde het stuk Padang Pandjang-Solok (53 K.M.) den 1en November van dat jaar het stuk Solok-Moeara Kalaban (23 K.M.) en gelijktijdig het havenspoor (7 K.M.) Padang-Emmahaven aan de Koninginnebaai zooals de Brandewijnsbaai ondertusschen was omgedoopt. Het stuk Moeara Kalaban-Sawah Loento werd den 1en Januari 1894 voor het publiek verkeer opengesteld. Bij oplevering bleek de lijn ruim f 4.000.000 meer gekost te hebben, dan waarop bij de begrooting gerekend was geworden als gevolg van de uitvoering van tal van werken, waarop oorspronkelijk niet gerekend was. De lijn Fort de Kock-Pajacombo (33 K.M.), welker aanleg bij de wet van 13 Juli 1895 No 211, gelast was, kon den 15en September 1896 in exploitatie genomen worden.

Geruimen tijd onderging het net geen uitbreiding, tot het in 1906 en 1908 vergroot werd door den aanleg van de 21 en 14 K.M. lange stukken Loeboek Alang-Priaman en Priaman-Soengei Limau (wetten van 29 December 1906 Ind. Stbl. 1907 No 16 en van 31 December 1908 Ind. Stbl. 1909 No 11). Deze stukken werden den 9en December 1908 en den 1en Januari 1911 in gebruik genomen.

De tramlijnen Pajacombo-Limbanang (20 K.M.) en Moeara Kalaban-Moearo (26 K.M.) werden den 19en Juni 1921 en den 1en Maart 1924 in gebruik genomen. Hun aanleg was gelast bij de wetten van 1 Juni 1918 Ind. Stbl. No 181 en 30 Juli 1920 Ind. Stbl. No 642.

Het net is thans 284 K.M. lang; de spoorwijdte is de normale, d.w.z. die van 1.067 Meter.

Gedurende het exploitatietijdperk doken telkens de plannen weder op tot aanleg van een kortere verbinding van het steenkolenveld met de kust. Deze plannen konden in 1906 de instemming der z.g. Soebangpas commissie niet verwerven.

Eveneens kwamen herhaaldelijk de oorspronkelijke plannen- DE GREVE tot verbinding van de Westkust met de Oostkust van Sumatra ter sprake. O.a. komen zij voor in de plannen van den Hoofdingenieur der S.S.S. en der Ombilinmijnen W. DE JONGH DZN., gedateerd 5 Maart 1905, in het in Augustus 1908 verschenen rapport eener spoorverkenning voor Midden-Sumatra van den hoofdingenieur der S.S. K.J.A. LIGTVOET, waarin de aanleg van een staatslijn werd bepleit van Moeara Kalaban naar Pakan Baroe aan de Siakrivier en van de voedingslijnen Soeliki-Pajacombo en Pajacombo-Balar Pandjang, voorts van de lijnen Padang Sidempoean-

Sibolga en Padang Sidempoean-Penjaboengan, welke plannen, zich uitstrekkende over 487 K.M., 10 jaren van uitvoering zouden vorderen bij een uitgave van f 24.000.000. Tegelijk bepleitte deze hoofdingenieur eventueele naasting der Deli Spoorweg Maatschappij en aanleg van spoorwegen in Zuid-Sumatra. Ook de hoofdingenieur DE NIVELLE (NIVEL) maakte in zijn spoorwegverkenning in Midden-Sumatra (1920, gepubliceerd in 1927) van een Oostelijke verbinding melding.

De S.S.S. bleef haar zelfstandige verhouding tot het Departement der Burgerlijke Openbare Werken — daarna tot dat van Gouvernementsbedrijven — behouden tot 1917, toen de lijn met het bedrijf der kolenwinning bij de S.S. gevoegd werd. In 1918 werd de dienst van de kolenwinning van het spoorbedrijf losgemaakt.

Hoofdstuk IX.

DE ATJEHTRAM.

De Atjehtram werd ongeveer gelijktijdig met den eersten staatspoorweg op Java geboren; haar aanleg was echter niet een gevolg van economische verhoudingen. In elk opzicht was zij een oorlogskind.

Nadat de Atjehoorlog in Maart 1873 zoo ongelukkig begonnen was en generaal VAN SWIETEN, het hoofd der 2e expeditie, met het gros der troepen in April 1874 naar Java teruggegaan was, was generaal PEL op Sumatra's Noordpunt met een betrekkelijk klein bezettingsleger achtergebleven. Deze bezetting had van alles noodig, dat van buiten aangevoerd moest worden: materieel, munitie, levensmiddelen, doch ook soldaten en werklieden. Kotta Radja werd ingericht tot militair- en bestuurscentrum; hierheen moest dus een belangrijk materialen- en vivretransport plaats hebben van af de 4 kilometer verwijderde monding van de Atjehrivier, waar een stapelmagazijn was opgericht. Dit transport had in Chi-neesche prauwen plaats, welke door stoombarkassen naar Kampong Djawa getrokken werden; vandaar geschiedde het vervoer per railbaan.

Teneinde in dezen onhoudbaren toestand verbetering te brengen deed de eerstaanwezend genieofficier, majoor LEERS, toen aan generaal PEL het voorstel om te Olehleh een zeehoofd op schroefpalen te bouwen en dit met een ongeveer 4 K.M. langen spoorweg te verbinden met Kotta Radja.

Een commissie, bestaande uit den intendant der expeditionaire troepen, een bestuursambtenaar en een zeeofficier, kreeg dit voorstel den 24en Mei 1873 voor advies toegezonden; met bekwamen spoed werd het afgedaan terwijl op onmiddellijke uitvoering werd aangedrongen. Reeds den 26en Juni 1874 keurde de Gouverneur-Generaal bij besluit No 4 den aanleg goed, doch toen begonnen de moeilijkheden pas. Werkkrachten toch waren dikwijls niet te vinden, bovendien moest het hout- en ijzerwerk voor het zeehoofd uit Singapore, de materialen voor de spoorbaan uit Engeland aange-

voerd worden. In September 1874 begonnen, kwam de spoorbaan pas den 12en Augustus 1876 tusschen Kotta Radja en de Lagune in exploitatie, terwijl zij den 12en November van dat jaar in haar geheel, dus tot Olehleh klaar was. Het zeehoofd aldaar was even tevoren, nl. in September 1876, gereed gekomen.

Het nut bleek al dadelijk doordat de transportmoeilijkheden, welke tot nog toe zoo remmend gewerkt hadden, geheel verdwenen. De spoorwegwerken hadden ongeveer f 540.000 gekost, waarvan ongeveer f 140.000 voor materieel; de lijn was ongeveer 5 K.M. lang. Als spoorwijdte was de normaalspoorwijdte van Java, nl. 1.067 Meter aangenomen.

De spoorweg Olehleh-Kotta Radja onderging voorloopig geen uitbreiding. Dit geschiedde pas nadat generaal VAN DER HEYDEN geheel Groot-Atjeh onderworpen had (eind 1879). Toen — nl. in Januari 1880 — stelde de kapitein der genie W. COOL een plan voor om den spoorweg door te trekken tot Glé Kambing, waardoor met minder bezettingstroepen volstaan zou kunnen worden.

Hoewel generaal VAN DER HEYDEN het voorstel tot doortrekking van de lijn bij de Indische Regeering warm bepleitte, kon het de goedkeuring te Batavia niet verkrijgen. Anders was het in 1882, toen het burgerlijk bestuur op Atjeh werd ingevoerd en de bestaande lijn in beheer kwam bij het Departement van Burgerlijke Openbare Werken. De oude plannen werden toen weer opgerakeld met het gevolg, dat besloten werd tot doortrekking tot Glé Kambing. Echter met een spoorwijdte van 0.75 M.; ook de bestaande lijn zou tot deze spoorwijdte worden omgebouwd. De keuze was op deze smalle spoorwijdte gevallen, omdat voor den aanleg gebruik gemaakt zou worden van den colonneweg, welke 6 Meter breed was. Door als spoorwijdte 0.75 Meter te kiezen, zou er buiten het profiel der vrije ruimte nog 3.45 Meter verharde wegbreedte overblijven, hetgeen voor het gewone vervoer juist voldoende geacht werd.

Aanvallen van Atjehers belemmerden het opmetings- en aanlegwerk. Werkkrachten waren soms zeer moeilijk te krijgen, zoodat toen de Gouverneur-Generaal s' JACOB in 1883 Groot Atjeh bezocht, besloten werd de aanleg van de trambaan slechts te doen geschieden tot Anakgaloeng. De oorspronkelijk voorgenomen lijn tot Glé Kambing was dus reeds met 10 K.M. ingekort. Er zou nog meer op de oorspronkelijke plannen besnoeid worden en slechts 8 K.M.

verlenging tot Lambaroe overblijven na een bezoek van den Gouverneur-Generaal VAN REES aan Atjeh. Op 8 Juni 1884 was de stoomtramweg van Olehleh naar Kotta Radja omgebouwd, den 1en Augustus 1884 kwam de baan tot Lambaroe gereed en heette de lijn verder: „de Atjehtram”.

Ongeveer gelijktijdig werd besloten tot de z.g. „concentratie” onzer troepen d.w.z. het prijsgeven van het grootste deel van het bezette gebied, het terugtrekken op Kotta Radja, dat omgeven werd door een goed gesloten postenketen; de blokkade der kuststaten zou de rest moeten doen. In 1885 werd daarop een ringbaan aangelegd van Lam Djamee over Lambaroe naar Lam Njong; de lijn naar Lambaroe werd straallijn. In 1885 en 1886 werden nog twee straallijnen bijgebouwd nl. naar het Z.W. naar Ketapang Doea en naar het N.W. naar Tongah, Pakan Kroeng Tjoet en Lam Njong. Ook het militaire hospitaal te Panteh Perak werd aan de tram aangesloten. In Juli 1886 was de geheele aanleg door de B.O.W. onder militaire dekking afgelopen; in exploitatie was toen $\pm$ 39 K.M.

Tengevolge van herhaalde beschadigen door de Atjehers moest het stuk Lam Reng-Lambaroe der ringlijn in October 1889 opgebroken worden — in Maart 1891 volgde de herstelling — en werd een nieuwe straallijn Lam Reng-Bringin gelegd.

Waar de tramaanleg en exploitatie al strijdend moest plaats hebben en doorlopend groote vernielingen door de Atjehers storend ingrepen, verzocht de Directeur der B.O.W. VAN BOSSE om de tramlijn weder onder militair beheer te plaatsen. Zulks geschiedde met ingang van 1 Maart 1890.

Voorloopig werd de lijn niet uitgebreid. Zulks geschiedde pas in 1897 toen na Toekoe Oemar's afval in het jaar tevoren, besloten was tot het voeren eener meer agressieve politiek. Bij behoud der geconcentreerde linie zouden mobiele colonnes in Lho Nga, Tjot Mantjang en Indrapoeri gelegerd worden, welke plaatsen met tramlijnen aan de ringbaan aangesloten zouden worden. Van een aanleg der lijnen naar de twee eerstgenoemde plaatsen werd later afgezien. Daarentegen kwam de 16 K.M. lange verlenging tot Glé Kambing den 15en November 1897 gereed, nadat de wet van 2 Mei 1897 Ind. Stbl. No 199 t.v. de benoodigde gelden had toegestaan. Bij den aanleg was gebruik gemaakt van de materialen der opge-

broken stukken Lam Reng-Bringin en Ketapang Doea-Lambaroe. Ook kwam in 1897 nog een zijlijntje naar het Europeesche kerkhof Petjoet gereed.

In Januari 1898 werd met den aanleg der 19 K.M. lange verlenging van Glé Kambing naar Seulimeum begonnen, welke 1 November 1898 in exploitatie genomen kon worden. Geleidelijk werden de oude ring- en straalbanen toen opgebroken.

Hoe graag de in Maart 1898 als Gouverneur van Atjeh opgetreden Generaal VAN HEUTSZ de lijn over de waterscheiding tusschen Pedir en de Atjehvallei onmiddellijk doorgetrokken zou hebben, zoo zag hij zeer goed in, dat daarbij op groote technische moeilijkheden gestooten zou worden. Voor een verkenning wenschte hij te beschikken over een ervaren aanlegingenieur der S.S. Als zoodanig werd van Java de heer A.E. Wijss gezonden, die de kosten op f 3.000.000 schatte bij een bouwtijd van 3 jaren. Generaal VAN HEUTSZ bepaalde zich toen tot den aanleg der lijn Segli-Gedeh Breue lang 17 K.M. (wet van 31 December 1898 Ind. Stbl. 1899 No 9), welke in November 1899 gereed kwam, doch waarvan alleen de eerste 14 K.M. nl. van Segli naar Padang Tidji in exploitatie genomen werden; tusschen Gedeh-Breue en Seulimeum werd een eenvoudige colonneweg aangelegd.

Reeds dadelijk opperde generaal VAN HEUTSZ het plan om de lijn langs de kust door te trekken tot Deli nl. tot Koeala Simpang, waarbij de aansluiting verder door de Deli Spoorweg Maatschappij zou moeten worden bewerkstelligd. Bij de begroting voor 1900 werden gelden aangevraagd en toegestaan voor de 150 K.M. lange lijn Segli-Lho Semawé, zoodat op 20 November 1901 de 45 K.M. lange lijn tot Meureudoe kon worden ingewijd. Eind 1902 was de lijn gereed op het 27 K.M. lange stuk Samalanga-Peudada na, doch den 1en April 1904 kon de lijn tot Lho-Semawé in exploitatie genomen worden (wet van 30 December 1899 Ind. Stbl. 1900 No 4).

Omtrent de verbinding Lho Semawé-Deli waren in begin 1900 voorloopige onderhandelingen gevoerd met de Deli Spoorweg Maatschappij betreffende een verderen aanleg door deze maatschappij. De door die maatschappij gestelde eischen werden echter te hoog geacht, zoodat besloten werd de aanleg door den Lande te doen geschieden. Nadat de begrootingswetgever de gelden gevoteerd had,—wet van 29 December 1900 Ind. Stbl. 1901 No 4—, werd in

1902 met den aanleg begonnen, den 1en Juli 1904 kon de ongeveer 100 K.M. lange lijn Lho Semawé-Idi in gebruik genomen worden.

Op 1 Februari 1906 volgde de openstelling van het 65 K.M. lange stuk tusschen Idi en Langsa en op 15 Juni d.a.v. van het 9 K.M. lange zijlijntje naar de Langsabaai, waar een aanlegsteiger met opslag- en douaneloodsen in 1907 gereed kwamen (wet van 31 December 1902, Ind. Stbl. 1903 No 13).

Het net van Padang Tidji in het Noorden tot Langsa in het Zuiden was met inbegrip van het zijlijntje naar de Langsabaai 345 K.M. lang.

Het plan om de twee netten, waarvan dat in Groot-Atjeh als gevolg van het opbreken der ringbaan tot 46 K.M. ingekrompen was, over de waterscheiding te verbinden, werd als noodzaak gevoeld. De wet van 23 Juli 1903 Ind. Stbl. No 337, gelastte den aanleg van deze berglijn, welke den 1en April 1908 gereed kwam. In exploitatie waren toen 423 K.M., die + f 17.250.000 gekost hadden.

Het zou een paar jaar duren voor verdere uitbreiding van het Atjehnet plaats had, nl. tot 1910, toen gelden voor een verlenging van Langsa tot Koeala Simpang (35 K.M.) aangevraagd en verkregen werden (wet van 15 Juli 1910 Ind. Stbl. No 476).

Op 2 September 1912 kwam dit stuk in exploitatie. Onderwijl waren meer gelden toegestaan — wet van 31 December 1912 Ind. Stbl. 1913 No 14—voor een doortrekking tot Besitang en voor een zijlijn naar Telok Taboehan aan de Aroeabaai, waar een haven gebouwd zou worden. Hiervan is later afgezien, toen besloten werd de haven in Pangkalan Soesoe te bouwen.

Den 1en Februari kwam het stuk Koeala Simpang-Besitang (40 K.M.) in exploitatie, den 2en April 1917 kwam de lijn tot Pangkalan Soesoe klaar. Ondertusschen was de lijn op 1 Januari 1916 door het Departement van Oorlog in beheer overgedragen aan den dienst der Staatsspoor- en Tramwegen.

Te Besitang zou de Atjehtram aansluiten bij een verlenging van den Delispoorweg, welke nog onderhanden was. Deze verlenging van Pangkalan Brandan, lang 15 K.M., zou met normale spoorwijdte, welke op de lijnen der Deli Spoorweg Maatschappij toepassing gevonden had, geschieden, terwijl de lijn Besitang-Pangkalan Soesoe middels een derde spoorstaaf gemeenschappelijk door de

Atjehtram en de Deli Spoorweg Maatschappij zou worden geëxploiteerd. Op 24 December 1919 kwam de aansluiting te Besitang gereed; op 1 December 1921 was de derde spoorstaaf op het lijnvak Besitang-Pangkalan Soesoe gelegd en kon het medegebruik door de Deli Spoorweg Maatschappij een aanvang nemen.

Hiermede was de aanleg der Atjehtram loopende over een tijdperk van bijna vijftig jaar afgesloten. Uitbreidingen hadden sedert niet meer plaats. De lengte was en bleef 511 K.M., terwijl de aanlegkosten ongeveer f 23.000.000 bedragen.

Ter vermelding is nog dat de Atjehtram sedert 1895 te Kotta Radja als nevenbedrijf een ijsfabriek exploiteert.

Belangrijk draagt de lijn bij tot de economische ontwikkeling van Noord-Sumatra. De hoofdfunctie is echter gelegen in de pacificeerende werking, welke van haar uitgegaan is. Die waarde is natuurlijk niet onder cijfers te brengen.

Hoofdstuk X.

DE DELI SPOORWEG MAATSCHAPPIJ.

Toen in het begin der tachtiger jaren de tabakscultuur zich in het Delische begon te ontwikkelen, werd een concessie voor een spoorlijn door den heer DE GUIGNE aangevraagd. Het verzoek, dat een verbinding tusschen Laboean Deli en Medan betrof, werd echter in Juni 1881 afgewezen omdat de aanvrager geen Nederlander was. Een maand later werd door den heer J.T. CREMER, den lateren Minister van Koloniën, die toen ter tijde nog hoofdadministrateur der Deli Maatschappij was, concessie namens zijne Maatschappij aangevraagd voor een spoorweg van Belawan naar Medan en vandaar naar de landschappen Langkat en Serdang. Den 29en October 1881 werd aan den heer CREMER geantwoord, dat tegen de aanvraag geen principieele bezwaren bestonden; de voorloopige concessie van een 66 K.M. langen spoorweg met een spoorwijdte van 0.70 à 0.75 M. ter Sumatra's Oostkust loopende van Laboean Deli naar Medan en Deli Toea met zijtakken van Medan naar Tandjong Morawa was daarmede uitgegeven.

Bij rekest van 16 Augustus 1882 verzocht de Maatschappij intrekking der verleende en uitgifte van een nieuwe concessie nl. voor den aanleg en de exploitatie van een spoorweg met een spoorwijdte van 1.067 Meter, loopende van de ankerplaats Belawan over Medan naar Deli Toea, met een zijtak van Medan naar Timbang Langkat. Bij besluit van 23 Januari 1883 No 17, werd de concessie voor 90 jaren verleend. Zij werd weldra overgedragen aan de Deli Spoorweg Maatschappij (D.S.M.), welke spoedig met den aanleg een begin maakte en den 25en Juli 1886 het eerste stuk Laboean-Medan lang 17 K.M. voor het publiek verkeer opende. Den 16en Februari 1888 was de geheele lijn voltooid tot Belawan, nadat den 1en Mei 1887 de lijn van Medan naar Timbang Langkat in exploitatie genomen was.

Bij besluit van 28 April 1888 No 9, kreeg de Deli Spoorweg Maatschappij concessie voor den aanleg van een spoorweg van Medan naar Perbaoengan en bij besluit van 20 Juni 1889 No 1,

voor den aanleg van de lijn Timbang Langkat-Selesseh. Eerstgenoemde lijn tot Perbaoengan kwam in twee étappes klaar, het eerste stuk tot Serdang 20 K.M. op 1 Juli 1889, het tweede stuk (18 K.M.) den 7en Februari 1890. De verlenging van Timbang Langkat tot Selesseh werd den 19en December 1890 voor het publiek verkeer opengesteld. Het net had op laatstgenoemden datum een lengte van 103 K.M., voorloopig onderging dit getal geen wijziging.

Pas in 1900 was de D.S.M. weer bedacht op uitbreiding. Het vervoer had zich als gevolg van de voortschrijdende cultuur dermate ontwikkeld, dat de aanleg gewettigd was van een 30 K.M. langen stoomtram tusschen Perbaoengan en Bamban. Bij besluit van 12 Februari 1900 No 2, werd de concessie verleend, den 11en April 1902 kwam de lijn in exploitatie. De concessieverleening was het gevolg van een aanvraag in 1897, waarin gewezen werd op den vooruitgang van de tabakscultuur in de landschappen Padang en Bedagei, van de koffiecultuur in Serdang, op de groote vlucht, welke de petroleumindustrie en de pepercultuur in Beneden Langkat genomen hadden en op de groote geschiktheid der gronden in het Tamiangsche voor de tabakscultuur. In verband hiermede werd de wenschelijkheid betoogd van den aanleg der lijnen 1e. Perbaoengan-Tebing Tinggi, 2e. Loeboek Pakam-Boven Serdang, 3e. Selesseh-Pangkalan Soesoeh en 4e. Pangkalan Soesoeh-Koeala Simpang. Voorloopig kwamen echter slechts de drie verbindingen Perbaoengan-Soengei Rampat, Loeboek Pakam-Boven Serdang en van Selesseh naar Tandjoeng Poera in aanmerking en wel als tramlijn met een spoorwijdte van 0,7 Meter. Stelde de Regeering prijs op een spoorweg met normale spoorwijdte van Selesseh naar de Aroebaai en Koeala Simpang, dan werd daarvoor subsidie gevraagd. Minister BERGSMA kon dit voorstel niet bekoren. Wèl zijn opvolger, den heer CREMER; langdurige onderhandelingen waren er het gevolg van. De resultaten waren dat behalve de tramconcessie tot Bamban, welke 11 April 1902 tot uitvoering kwam, bij besluit van 13 Juli 1900 No 1, concessie werd verleend voor een tramlijn van Timbang Langkat over Tandjong Poera naar Pangkalan Brandan, bij besluit van 12 Juli 1901, No 25 voor een tramlijn van Loeboek Pakam naar Bangoen Poerba, bij besluit van 11 Augustus 1901 No 33, voor een tramlijn van Selesseh naar Koeala en bij besluit

van 20 September 1901 No 24, voor een tramlijn van Bamban naar Rantau Laban, alle aan te leggen met normaalspoorwijdte. Deze lijnen kwamen wat Timbang Langkat-Tandjong Poera-Pangkalan Brandan betreft, den 20en Juni 1903, den 1en Augustus en den 15en December 1904, wat de lijn Loeboek Pakam-Bangoen Poerba (28 K.M.) aangaat, den 10en April 1904 gereed, terwijl de lijn Selesseh-Koeala den 5en November 1902 en de lijn Bamban-Rantau Laban den 2en Maart 1903 in exploitatie kwam.

De eerstvolgende concessie betrof die voor een tram tusschen Kampong Baroe en Arnhemia, verleend bij besluit van 20 September 1906 No 62. Dit 15 K.M. lang lijntje werd den 1en October 1907 in exploitatie genomen.

In het voorgaande hoofdstuk werd gesproken van de onderhandelingen met de D.S.M. over aansluiting met de Atjehtram. Hieronder mogen nog eenige bijzonderheden volgen.

In 1908 vroeg de D.S.M. vergunning voor den aanleg en de exploitatie van een tramlijn van Pangkalan Brandan naar Telok Taboean aan de Aroebai. Deze aanvraag leidde tot langdurige onderhandelingen, waarbij ter oplossing van gerezen moeilijkheden de Regeering zich door de z.g. Aroebaaicommissie liet voorlichten. Het eindresultaat was, dat bij besluit van den 9en September 1902 No 14, gewijzigde concessievoorwaarden der D.S.M. werden goedgekeurd, dat concessies werden uitgegeven voor de tramlijnen van Tebing Tinggi naar Telok Niboeng en naar Dollok Mrawan en prioriteit voor een tramweg van Pangkalan Brandan naar de Aroebai. De lijn Tebing Tinggi naar Dollok Mrawan werd bij besluit van 25 Augustus 1914 No 2, met een stuk Dollok Mrawan naar Pematang Siantar verlengd. Op 5 Mei 1916 was deze lijn in exploitatie. Het stuk Tebing Tinggi tot Tandjong Balei werd den 6en Augustus 1915, het stuk van Tandjong Balei naar Telok Niboeng den 1en Februari 1918 voor het publiek verkeer opengesteld.

Verlenging van de lijn Medan-Deli Toea tot Batoe geschiedde bij het besluit van 10 Juni 1915 No 28. Op 1 December 1915 was de aanleg van dit korte stukje klaar.

Vermeld dient te worden dat den 29en December 1919 de lijn van Pangkalan Brandan-Besitang gereed kwam en daarmee de aansluiting aan de Atjehtram bij laatstgenoemde plaats (zie vorig hoofdstuk). Van af het aansluitingspunt werd een derde rail gelegd

langs het lijnvak Besitang-Pangkalan Soesoeh van de Atjehtram. Den 16en Mei werd de overeenkomst voor het medegebruik van dit lijnvak gesloten. De concessie tot aanleg van de lijn Pangkalan Brandan-Besitang was opgenomen in het besluit van 26 October 1917 No 56; daarbij werd tevens de gewijzigde aangevulde concessie voor alle lijnen der D.S.M. opgenomen.

Bij het begin van 1928 waren 439 K.M. in exploitatie, waarvan ingevolge de concessiewijziging van 26 October 1917: 271 K.M. spoor- en 168 K.M. tramlijn.

De spoorlijnen waren :

Medan-Belawan ;

Medan-Timbang Langkat ;

Medan-Perbaoengan-Tebing Tinggi-Tandjong Balai-Telok Ni-boeng en Tebing Tinggi-Pematang Siantar.

De tramlijnen waren :

Medan-Batoe ;

Timbang Langkat-Koeala ;

Timbang Langkat-Tandjong Poera-Pangkalan Brandan-Besitang-Pangkalan Soesoeh ;

Loeboek Pakam-Bangoen Poerba en

Kampong Baroe-Arnhemia.

Bovendien was de D.S.M. nog in het bezit der concessie, verleend bij besluit van 13 December 1926 No 6 voor den aanleg en de exploitatie van een stoomtramlijn van het bestaande station Kisaran in Zuidelijke richting tot een punt gelegen ongeveer 1 K.M. ten Zuiden der Koealoerivier. Gedurende de eerste vijf jaren van exploitatie, behoeft deze lijn niet voor personenvervoer bestemd te worden. Deze concessie werd op 1 Juni 1927 aanvaard.

Hoofdstuk XI.

DE ZUID-SUMATRA SPOORWEG.

Plannen om spoorwegen door de onbekende wildernissen van Zuid-Sumatra aan te leggen, dateeren pas uit het laatst der vorige eeuw. Te verwonderen was het niet, dat dit land pas zoo laat de aandacht der concessiejagers tot zich trok. Eeuwenlang had het verkeer plaats gehad langs de breede goedbevaarbare rivieren, waarlangs zich de handelscentra gevestigd hadden. Daarbuiten was geen behoefte aan verkeer.

Toch waren er vooruitziende geesten, welke aan Zuid-Sumatra een groote toekomst voorspelden. Hieronder behoorde de oudzee-officier en Preangerplanter R.A. EEKHOUT — de oud-concessionaris van de Serajoedallijn en van het Bataviasche electrische tramnet. In verband met concessieplannen in Bantam betrok hij ook de overzijde van straat Soenda in zijn toekomstfantasiën. Zoo vroeg hij in November 1895 een tweejarige prioriteit voor een stelsel van electrische spoorwegen tusschen Benkoelen over Lahat naar Palembang met een zijtak van Lahat over Menggala en Telokbetong naar Peganloengan aan Straat Soenda.

Het verzoek werd afgewezen, doch was aanleiding, dat van regeeringswege overwogen werd of aanleg van spoorwegen in Zuid-Sumatra noodig zou zijn. Gedurende dien tijd werden tal van speculatieve aanvragen van anderen, niet berustende op serieuze verkenningen, ontvangen en van de hand gewezen.

Minister CREMER voelde niet veel voor de staatsspoorwegplannen in Zuid-Sumatra. Behalve dat de ongunstige financieele verhoudingen zich tegen den aanleg van staatswege verzetten, werd geoordeeld, dat in 't algemeen in deze streken geen behoefte bestond aan verbeterde communicatiemiddelen. Anders dacht zijn opvolger JHR. VAN ASCH VAN WIJK daarover. Deze vereenigde zich eind 1901 met het voorstel om van staatswege een verkenning te verrichten, nadat men het denkbeeld van staatsaanleg had laten vallen; f 26.000 werden bij besluit van 16 Februari 1902 No 6 voor een verkenning beschikbaar gesteld, terwijl de hoofdingenieur K.J.A. LIGTVOET

met de leiding der werkzaamheden belast werd. Het plaatselijk onderzoek was beëindigd in Maart 1903, de uitkomsten ervan werden in een rapport neergelegd, dat in 1904 onder den titel „Spoorwegverkenning in Zuid-Sumatra” verscheen. Volgens het spoorwegplan, dat naar aanleiding daarvan door den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken opgemaakt werd, zoude de hoofdlijn loopen van Telok Betong over Banten, Moeara Enim, Tebingtinggi, Kepahiang naar Benkoelen en van Banten naar Palembang lang 922 K.M. met een zestal zijlijnen ter lengte van 433 K.M. De aanleg van dit 1355 K.M. lange net zou 94.5 miljoen gulden moeten kosten te verdeelen over een bouwtijd van 22 resp. 25 jaar. De spoorwegaanleg zou met immigratie van Javanen naar Zuid-Sumatra gepaard moeten gaan. Geen enkele spoor- of tramlijn van het ontworpen net werd rentegevend geacht.

Directe gevolgen had de spoorwegverkenning niet. Wel wekte zij de belangstelling van particulieren op, hetgeen blijkt uit een „Schets voor een voorstel tot oprichting eener Sumatra-Bantam Maatschappij” gedateerd Juni 1903 en opgesteld door de heeren J.A. VAN DELDEN, J. ANDRÉ DE LA PORTE en A. SNETHLAGE. Dezelfde combinatie diende den 26en December 1904 een Nota in over exploitatie van staatstramwegen door eene particuliere maatschappij.

Eveneens werd bij den Minister van Koloniën een Nota ingediend betreffende den aanleg van locaalspoorwegen in Zuid Sumatra, samengesteld door de heeren Th. DELPRAT en C. DE VRIES en gedateerd 30 September 1904.

Bovendien werden door de Regeering nog tal van concessieaanvragen ontvangen.

Belangrijk was nog een brief van de heeren C.J.K. VAN AALST, F.J. DOZY en E. HELDRING, gedateerd 18 Maart 1905, waarin aan den Gouverneur-Generaal gevraagd werd zijne zienswijze te doen kennen aangaande den spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra door particulier kapitaal met staatshulp. Deze brief toch had tot gevolg, dat een levendige gedachtenwisseling ontstond tusschen den Gouverneur-Generaal J.B. VAN HEUTSZ, die de heeren VAN AALST c.s. naar den Minister verwees, en het Opperbestuur in Nederland. Meende de Indische Regeering dat staatsaanleg niet uitgesloten behoefde te zijn, Minister A.W.F. IDENBURG voelde er niets voor om in de huidige omstandigheden kapitalen in Zuid-Sumatra vast te leggen

en wenschte de vraag onder de oogen te zien in hoever het staatsbelang vorderde dat aan particulieren steun verleend werd. Zijne Excellentie voelde meer voor het plan der heeren DELPRAT en DE VRIES, „om den aanleg en de exploitatie van de in de Buitenbezittingen noodig geachte spoorwegen aan eene Maatschappij op te dragen, doch slechts in geval zij uitvoerster is van de verbindingen, die de Regeering noodig acht”. Het bekende rapport van den hoofdingenieur van den Sumatraspoorweg en de Ombilinmijnen W. DE JONGH DZN, inzake de spoorweguitbreiding in Midden-Sumatra dd. 5 Maart 1905 tot aanknoopingspunt nemende, kwam de Gouverneur-Generaal tot de conclusie, dat Staatsaanleg de voorkeur verdiende, mits de kosten uit een flinke leening bestreden zouden kunnen worden.

De Minister van Koloniën Mr. D. Fock bleef echter bij de zienswijze van zijn voorganger, dat aanleg door particulieren aanbevelenswaardig was. Aan de heeren VAN AALST c.s. was dan ook geschreven, dat men bereid was om gedurende 1½ jaar niet met anderen in onderhandeling te treden over den aanleg van spoor- en tramwegen in de Lampongsche Districten. Hoofdvoorwaarde eener concessie zou zijn, dat de combinatie binnen een bepaalden termijn met een nauwkeurige spoorwegopname, gevolgd door een volledig voorontwerp met een bijbehorende raming der opbrengst, de aanvraag zou indienen.

Deze voorwaarde werd — eind 1907 — door de heeren VAN AALST c.s. te bezwarend geacht.

Terwijl deze onderhandelingen aan den gang waren vroegen de heeren I. A. VAN RIJN VAN ALKEMADE en A. SNETHLAGE prioriteit voor één jaar aan voor een concessie betrekking hebbende op den aanleg en de exploitatie van een stoomtram tusschen Palembang en Moeara Enim. Na een correspondentie met Minister Fock over de verder te volgen spoorwegpolitiek werd bij besluit van 2 Februari 1908 No 2 aan deze heeren de gevraagde prioriteit verleend.

Even daarna werd bij besluit van 8 Mei 1908 No 6 een spoorwegopname voor Zuid-Sumatra gelast, waarmede de hoofdingenieur P. RICHTER belast werd. Den 11en Juni 1910 diende deze zijn rapport in (in druk uitgegeven in 1911).

In verband met het belang, dat de lijn Moeara Enim-Palembang in een algemeen spoorwegplan voor Zuid-Sumatra vertegenwoordig-

de, werd de bovengenoemde prioriteit na den gestelden termijn van een jaar niet vernieuwd.

Vermeld dient nog te worden, dat de heer J. Th. GERLINGS, daartoe door Minister Fock uitgenoodigd, dd. 11 Mei 1908 een Nota ingediend had getiteld „Beschouwingen over den te kiezen weg tot bevordering van den spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra”.

De onderzoekingen van den heer RICHTER, neergelegd in diens Rapport, leidden tot een aanzienlijke afwijking van de vroeger voorgestelde tracé's. Aanbevolen werd de aanleg van een lijn Telok Betong-Praboemoelih-Palembang, waarop een lijn Praboemoelih-Moeara Enim aan zou sluiten. De totale lengte der lijn zou 463.5 K.M. worden, terwijl de bouwkosten op f 37.600.000 geraamd werden. Een becijfering leerde, dat het netto overschot op de exploitatie niet meer zou bedragen dan f 54.000, zijnde ongeveer $\frac{1}{4}\%$ van het aanlegkapitaal.

Gesteund door den Hoofdinspecteur der S.S., den heer H.F. VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS en den Directeur van Gouvernementsbedrijven H.J.E. WENCKEBACH, wist de Indische Regeering ook den Minister van Koloniën J.H. DE WAAL MALEFIJT van de urgentie van den aanleg te overtuigen. Bij de wet van 30 December 1911 (Ind. Stbl. 1912 No. 121), werd tot den aanleg besloten. Tot aanlegchef werd de heer J. VAN DER WAERDEN aangewezen, die den arbeid op twee plaatsen, zoowel in de Lampongs als in Palembang aanvatte. Veel moeilijkheden werden daarbij ondervonden door gebrek aan werkvolk, zoodat in 1912 zelfs een eigen immigratiekantoor op Java moest worden opgericht.

Den 3en Augustus 1914 kwam het eerste stuk in exploitatie en wel het 12 K.M. lange lijntje van Pandjang (Oosthaven) naar Tandjoeng Karang. Van de Lamponglijn kwam den 1en Maart 1915 het 5 K.M. lange stuk Tandjoeng Karang-Laboeanratoe en het 22 K.M. lange stuk Laboeanratoe-Tjigenegeng gereed.

Aan de Palembangzijde ging het vlugger. Daar kwam op 1 November 1915 niet minder dan 78 K.M. in exploitatie, nl. het stuk van Kertapati naar Praboemoelih. Den 1en December 1916 volgde het stuk Praboemoelih-Goenoeng Megang. Op 2 April 1917 was de lijn tot Moeara Enim volledig in exploitatie. De behoefte deed zich echter gevoelen om Tandjoeng Enim waar de Lematangkolen in de Boekit Asem-gouvernementsmijnen gewonnen werden, met de

hoofdlijn te verbinden. De wet van 11 Januari 1911 (Ind. Stbl. No 130) opende hiertoe de mogelijkheid; den 1en September 1919 was de 13 K.M. lange zijlijn gereed.

Aan de Lampongzijde kwam men den 1en Februari 1917 klaar met de 24 K.M. lange lijn Tegineneng-Hadjipemangilan, terwijl den 1en Februari 1918 het 14 K.M. lange stuk van laatstgenoemde plaats tot Blambangan volgde.

Geruimen tijd schoot het werk heel slecht op, gevolg van het gebrek aan materialen in den oorlogs- en na oorlogstijd en later van de financieele inzinking, welke het staken der werkzaamheden ernstig deed overwegen.

Van de Zuidelijke lijn kwam den 2en Januari 1921 nog het stuk tot Kottaboemi in exploitatie (20 K.M.), den 1en Juni 1923 het stuk Kottaboemi-Tjempaka (8 K.M.), en den 7en Juni 1925 het 21 K.M. lange stuk van Tjempaka tot Negararatoe. Van de Noordelijke lijn kon den 15en September 1922 het 56 K.M. lange stuk Praboemoelih-Penindjawan, den 1en Juli 1923 het 38 K.M. lange stuk van Penindjawan naar Batoeradja, den 16en November 1925 het 33 K.M. lange lijngedeelte Batoeradja-Martapoera in exploitatie genomen worden. Het gedeelte Negararatoe tot Martapoera lang ongeveer 70 K.M. was echter nog niet klaar. Wel was op 21 April 1924 de 37 K.M. lange lijn Moeara Enim naar Lahat voltooid en op den 27en Mei 1921 het kleine stukje Telokbetong-Garoentang (4 K.M.); tot aanleg dezer twee lijnen was besloten resp. bij de wetten van 22 December 1919 (Ind. Stbl. 1920 No 53) en van 6 Juni 1919 (Ind. Stbl. No 308).

Op 22 Februari 1927 kwam de aansluiting te Blambangan Oempoe tot stand en met groote feestelijkheid herdacht de hoofdinspecteur der S.S. en Tr., de heer W.F. STAARGAARD, het feit dat na 15 jaar werken de lijn, lang 528 K.M., gekost hebbende ongeveer f 58.000.000, gereed gekomen was. Het merkwaardige was, dat het vervoer zich langs de lijn buitengewoon ontwikkeld had, zoodat eind 1925 deze z.g. onrendabele Zuid-Sumatralijnen reeds een netto-opbrengst hadden van 3.7% van het aanlegkapitaal. Ongetwijfeld werkte om tot dit gunstig resultaat te komen, ook het feit mede, dat de exploitatie der Zuid-Sumatra spoorwegen zeer eenvoudig, nl. als tramweg plaats had.

De aanleg werd echter niet stopgezet, daar de begrootingswet-

gever in 1927 — wet van 30 April 1927 Ind. Stbl. No 150 — de fondsen toestond voor den verderen bouw in Noordelijke richting lang 120 K.M. en loopende van Lahat over Tebing Tinggi en Moeara Saling naar een punt in de buurt van Loeboek Linggau.

Reeds vroeger—Hoofdstuk VII—zagen we, dat als gevolg van den aanleg der Zuid-Sumatralijnen op Java het lijntje Tjilegon-Merak op 1 December 1914 in exploitatie kwam. De Koninklijke Paketvaart Maatschappij onderhoudt thans een geregelden veerdienst tusschen Merak en Oosthaven.

Hoofdstuk XII.

ANDERE LIJNEN IN DE BUITENGEWESTEN.

Alvorens van Sumatra af te stappen dient melding gemaakt te worden van de plannen om in Tapanoeli ijzeren wegen aan te leggen. Reeds in 1897 had de heer G.P.J. CASPERSZ concessie voor een stoomtram van Sibolga tot Garoga met een spoorwijdte van 0.7 M. aangevraagd en bij besluit van 14 April 1899 verkregen. De concessie leidde evenmin als andere aanvragen uit later tijd, tot eenigen aanleg. In Hoofdstuk VIII werd bij de bespreking van de Midden-Sumatraverkenning door den hoofdingenieur LIGTVOET, ook reeds melding gemaakt van de wenschelijk geachte lijnen in deze streek.

In 1911 werd door den heer RUYS prioriteit voor een tramweg gevraagd. Het gevolg van nadere onderhandelingen was, dat er over gedacht werd om een gemengd bedrijf op te richten, waarvoor een memoriepost op de ontwerpbegroting voor 1919 voorkwam. Door tegenstand van den Volksraad werd de post teruggenomen (27 Juni 1918).

Een hernieuwde opname van staatswege had tot resultaat, dat de wetgever zich voor staatsaanleg uitsprak (wet van 28 Februari 1920 Ind. Stbl. No 150). Als gevolg der financieele depressie na den grooten oorlog werd de aanleg voorloopig uitgesteld. In 1927 werd door de S.S. echter definitief van den aanleg afgezien waar andere vervoermiddelen in de bedoelde landstreken voldoende in het betrekkelijk geringe verkeer voorzagen.

Een poging om ook op Zuid-Celebes tramlijnen in gemengd bedrijf aan te leggen en te exploiteeren mislukte gelijktijdig met het bovengenoemde Tapanoeliplan op Sumatra. In de Volksraad-zitting van 27 Juni 1918 werd de memoriepost van de begroting teruggenomen.

Met staatsaanleg kon men echter beginnen toen bij de wet van 22 December 1919 (Ind. Stbl. 1920 No 53) de aangevraagde gelden voor een tramlijn Takalar-Makassar-Maros werden toegestaan.

Den 1en Juli 1922 werd het 47 K.M. lange stuk van Makassar (Pasarboetoeng) tot Takalar in exploitatie genomen. Met het stuk

Makassar-Maros werd niet begonnen als gevolg van de ingetreden malaise. Hetzelfde lot overkwam de verlenging Maros-Tanete, waarvoor de gelden bij de wet van 18 Maart 1921 (Ind. Stbl. No 200) waren gevoteerd.

Ook elders kwam spoor- en tramwegaanleg min of meer ernstig ter sprake, zoo op Noord-Celebes, Borneo, Bali en Lombok. Waar het zich niet laat aanzien, dat van aanleg van ijzeren wegen aldaar spoedig iets zal komen, kan over deze plannen in deze korte geschiedenis verder gezwegen worden.

BIJLAGE I.

OPGAVE van wetten en besluiten voor aanleg en concessie van spoor- en tramwegen.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
Staatsspoorwegen op Java (1). a. Oosterlijnen.	Soerabaja—Pasoeroean—Bangil—Malang.	—	Wet 6 April 1875 Stb. No. 141.
	Sidhoardjo—Madioen.	—	Wet 6 Juni 1878 Stb. No. 201.
	Kertosono—Blitar.	—	Idem
	Madioen—Solo.	—	Wet 25 Mei 1880 Stb. No. 138.
	Pasoeroean—Probolinggo.	—	Wet 11 Dec. 1881 Stb. 1882. No. 1.
	Soerabaja—Oedjoeng.	—	Wet 20 Juli 1884 Stb. No. 111.
	Probolinggo—Djember—Panaeroekan.	—	Wet 23 Juni 1893 Stb. No. 214.
	Malang—Blitar.	—	Wet 30 Sept. 1893 Stb. No. 296.
	Tarik—Soerabaja—Kalimas.	—	Wet 20 Juli 1895 Stb. No. 212.
	Kalisat—Banjoewangi.	—	Wet 31 Dec. 1898 Stb. 1899. No. 13.
	Goebeng—Kalimas Oost.	—	Wet 22 Juli 1899 Stb. No. 272.
	Madioen—Ponorogo met zijtakken Ponorogo—Balong en Ponorogo—Soemoroto (2).	—	Wet 31 Dec. 1904 Stb. 1905 No. 11.
	Sitoebondo—Pandji (2).	—	Brief 1e Gouv. Secr. dd. 20 Sept. 1907 No. 2574.
	Krian—Gempolkerep (2).	—	Wet 15 Juli 1910 Stb. No. 477.
	Rogodjampi—Kalisetail (3).	—	Wet 4 Jan. 1916 Stb. No. 36.
	Babat—Djombang (2).	—	Overgenomen van de Babat—Djombang Stoomtram Mij. ingevolge de wet van 29 Juli 1916 Stb. No. 646.
	Gempolkerep—Kertosono (2)(4)	—	Wet 1 Juni 1918 Stb. No. 345.
	Djombang—Djombang S.S. station (2).	—	Overgenomen van de Kediri Stoomtram Mij. bij beschikking van den Directeur van Gb. van 20 Sept. 1918 No. 12124/Sp., daartoe gemachtigd bij brief 1e Gouv. Secr. 15 April 1918 No. 1001/111 B.
	Toeloengagoeng—Toegoe (2).	—	Wet 6 Juni 1919 Stb. No. 312.
	Badegan—Soemoroto (2).	—	Wet 22 Dec. 1919 Stb. 1920 No. 53.
	Balong—Slahoeng (2).	—	Idem.
	Loemadjang—Kentjong—Poeger (5).	—	Wet van 28 Juni 1926 Stb. No. 305.

- (1) Normaalsporige tramlijnen inbegrepen. — (2) Wordt als tramweg geëxploiteerd.
 (3) Inplaats van deze lijn is slechts het stuk van Rogodjampi tot Bentjoeloek en wel met normaalspoor aangelegd. — (4) Deze lijn werd slechts van Gempolkerep tot Plosso aangelegd.
 (5) In September 1927 werd besloten het station Balong van den smalspoortramweg Rambipoedji-Poeger als voorloopig eindpunt aan te nemen.

Onderneming.	Lijn,	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
b. Westerlijnen.	Buitenzorg—Tjitjalengka.	—	Wet 6 Juni 1878 Stb. No. 201.
	Djokja—Tjilatjap.	—	Wet 20 Juli 1884 Stb. No. 110.
	Batavia—Tandjong Priok.	—	G. B. van 8 Maart 1876 No. 8.
	Tjitjalengka—Waroengbandreg met zijtak naar Garoet.	—	Wet 24 Dec. 1886 Stb. No. 254.
	Waroengbandreg—Tjilatjap.	—	Wet 31 Dec. 1888 Stb. 1889 No. 8.
	Batavia—Anjer met zijtak Doeri—Tangerang en Tanah Abang—Wetevreden (1).	—	Wet 15 Juli 1896 Stb. No. 180.
	Batavia—Krawang.	—	Overgenomen van de Batavia Ooster Spoorweg Maatschappij, ingevolge de wet van 9 Juni 1898 Stb. No. 222.
	Padalarang—Krawang.	—	Wet 29 Dec. 1900 Stb. 1901 No. 8.
	Rangkasbitoeng—Laboean.	—	Wet 31 Dec. 1902 Stb. 1903 No. 17.
	Tjikampek—Cheribon.	—	Wet 14 Juni 1909 Stb. No. 477.
	Tasikmalaja—Singaparna (2).	—	Wet 31 Dec. 1909 Stb. 1910 No. 198.
	Djatibarang—Indramajoe (2)	—	Wet 30 Dec. 1910 Stb. 1911 No. 175.
	Bandjar—Parigi (2).	—	Wet 18 Juli 1911 Stb. No. 457.
	Tjilegon—Merak.	—	G. B. 21 Juni 1912 No. 17.
	Cheribon—Kroja.	—	Wet 31 Dec. 1912 Stb. 1913 No. 32.
	Batavia—Buitenzorg.	—	Overgenomen van de Ned. Ind. Spoorweg Maatschappij ingevolge de wet van 20 Juni 1913 Stb. No. 469.
	Rantjaëkek—Djatinangor (2).	—	Wet 4 Jan 1916 Stb. No. 36.
	Djatinangor—Tjitali (2)(3).	—	Wet 23 Febr. 1918 Stb. No. 181.
	Bandoeng—Koppo (2).	—	Wet 1 Juni 1918 Stb. No. 345.
	Parigi—Tjidjoelang (2).	—	Wet 6 Juni 1919 Stb. No. 308.
	Tjteureup—Madjalaja (2).	—	Wet 28 Feb. 1920 Stb. No. 150.
	Djatibarang—Karangampel(2)	—	Idem.

(1) Inplaats van den laatsten zijtak de lijnen Tanah Abang—Struyswijk—Krawanglijn uitgevoerd alsmede de verbinding Kemajoran-Antjol.

(2) Wordt als tramweg geëxploiteerd.

(3) Het stuk Tandjongsari-Tjitali werd nog niet gebouwd.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatblad.
Staatstramlijnen op Celebes.	Takalar—Makassar—Maros(1)	—	Wet 22 Dec. 1919 Stb. 1920 No 53.
	Maros—Tanete (2)	—	Wet 18 Maart 1921 Stb. No.200.
Staatssmalspoor-tramlijnen op Java.	Tjikampek—Tjilamaja	—	Missive 1e Gouv. Secr. dd. 19 Mei 1908 No. 1427.
	Tjikampek—Wadas	—	Wet 18 Juli 1911 Stb. No. 459.
	Rambipoedji—Poeger met zijtak	—	Idem
	Krawang—Rengasdengklok	—	Wet 4 Jan. 1916 Stb. No. 36.
Nederlandsch-Indische Spoorweg Mij.	Krawang—Lemahabang (3)	—	Idem
	Semarang—Djokja—Willem I	99 (tot 31 Dec. 1971).	G. B. 28 Aug. 1862 No. 1.
	Djokja—Brossot	(tot 31 Dec. 1971)	G. B. 28 Oct. 1913 No. 13 (4).
	Djokja—Willem I met zijtak Setjang—Parakan.	idem	Idem (5)
	Goendih—Soerabaja met zijtakken van Soemari naar Grisee, van Kapoean naar de Solorivier en van Tjepoe naar de stapelplaats van het Boschwezen.	idem	Idem (6)
	Solo—Bojolali.	idem	Idem (7)

- (1) Alleen het stuk Makassar-Maros werd aangelegd.
- (2) Met den aanleg is nog niet begonnen.
- (3) Inplaats van deze lijn is de lijn Lamarin-Wadas aangelegd geworden.
- (4) De oorspronkelijke concessie (G.B. van 20 April 1893 No. 9) vermeldde als duur der concessie 50 jaren.
- (5) Oorspronkelijke concessie verleend bij G.B. van 14 Oct. 1895 No. 7, zie o.a. ook de G.Bn. van 20 Dec. 1900 No. 5 en 17 Mei 1901 No. 3.
- (6) Oorspronkelijke concessie verleend bij G.B. van 24 Sept. 1896 No. 1; zie ook de G.Bn. van 18 Aug. 1898 No. 22 en 1 Mei 1900 No. 44.
- (7) Oorspronkelijke concessie voor 10 jaren als paardentram, bij residentsbeschikkingen van verschillende data ingevolge machtiging bij G.B. van 25 April 1890 No. 16; de concessie als stoomtramweg gold voor 75 jaren en werd verleend bij G.B. van 18 Nov. 1899 No. 1. De lijn werd op 1 Jan. 1914 door de N.I.S. van de Solosche Tramweg Maatschappij overgenomen.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
	Verlenging Djokja—Brossot tot Sewoegaloer. (1)	31 Dec. 1971	G. B. 28 Oct. 1913 No. 13.
	Zijtak van den stoomtramweg Djokja—Brossot over Passer Gedeh naar Poendoeng met een verbindingslijn van Passer Gedeh naar Magoewo (1)	idem	idem
	Bodjonegoro—Pontjo—Djati-rogo. (1)	idem	Idem.
	Babat—Ngidon—Djenoe (1).	idem	Idem.
	Pontjo—Rengel—Ngidon. (2)	idem	Idem.
	Kandangan—Grisee. (3)	idem	Idem.
	Verlenging Solo—Bojolali over Wonogiri tot Kakap. (1)	idem	Idem.
	Semarang—Broemboeng—Gambringan.	idem	Idem.
Deli Spoorweg Mij.	Belawan—Medan.	90 (1 Jan. 2002)	G. B. 26 Oct. 1917 No. 56 (4)
	Medan—Timbang Langkat.	idem	Idem. (4).
	Medan—Perbaoengan.	idem	Idem (5).
	Perbaoengan—Tebing Tinggi.	idem	Idem (6).
	Tandjoeng Balei—Telok Niboeng.	idem	Idem (7).

(1) Bij G.B. van 22 Augustus 1923 No. 4 werd ontheffing verleend van de verplichting tot aanleg en exploitatie van den zijtak Pasar Gedeh—Magoewo; verder werd bepaald, dat van de lijn Babat—Toeban—Merak Oerak, laatstgenoemde plaats het eindpunt zal vormen in plaats van Djenoe. Vervolgens werd ontheffing verleend van de verplichting tot aanleg en exploitatie van het baanvak Batoeretno—Kakap van de lijn Solo—Wonogiri—Kakap.

(2) Met den aanleg werd nog niet begonnen.

(3) De oorspronkelijke concessie vermeldde de lijn Soerabaja—Grisee; wijziging bij G. B. van 16 Juni 1916 No. 53.

(4) Concessie oorspronkelijk voor 90 jaren verleend bij het G.B. van 23 Jan 1883 No. 17.

(5) Concessie voor deze lijn (Medan over Serdang naar Bobongan) oorspronkelijk verleend bij G.B. van 28 April 1888 No. 9.

(6) Concessie als stoomtram werd verleend bij G.B. van 12 Febr. 1900 No. 2 voor het lijnvak Perbaoengan—Bamban en bij G.B. van 20 Sept. 1901 No. 24 voor het lijnvak Bamban—Tebing Tinggi. Het geheele lijnvak wordt ingevolge G.B. van 26 Oct. 1917 No. 56 sedert 1 Juli 1918 als spoorweg geëxploiteerd.

(7) Voor het lijnvak Tebing Tinggi (Tandjoeng Balei)—Telok Niboeng was oorspronkelijk bij G.B. van 9 Sept. 1912 No. 14 concessie verleend als tramweg. Het lijnvak wordt ingevolge het G.B. van 26 Oct. 1917 No. 56 sedert 1 Juli 1918 als spoorweg geëxploiteerd.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
Semarang—Cheribon Stoomtram Mij.	Tebing Tinggi—Pematang Siantar.	idem	G.B. 26 Oct. 1917 No. 56 (1).
	Medan—Deli Toewa—Batoe.	idem	Idem (2).
	Kampung Baroe—Arnhemia.	idem	Idem (3).
	Loeboek Pakam—Bangoen Poerba.	idem	Idem (4).
	Timbang Langkat—Kwala.	90 (1. Jan. 2002)	Idem (5).
	Timbang Langkat—Pangkalan Brandan.	idem	Idem (6).
	Pangkalan Brandan—Besitang.	idem	Idem'
	Kisaran—Koealoerivier	idem	G.B. 13 December 1926 No. 6.
	Tegal—Balapoelang en havenspoor Tegal.	99 van af 9 Febr. 1895	G.B. 28 Nov. 1896 No. 11 (7).
	Semarang—Cheribon.	idem	Idem (8).
	Cheribon—Cheribon Haven.	idem	G.B. 11 Aug. 1896 No. 14.
	Semarang—Westerhavenboord	idem	G.B. 11 Aug. 1896 No. 15.
	Zijtak Poegoe.	idem	G.B. 18 Aug. 1897 No. 11.
	„ Gemoe.	idem	G.B. 11 Sept. 1897 No. 20.
	„ Pekalongan.	idem	G.B. 11 Maart 1898 No. 24.
	Weleri—Besokor.	idem	G.B. 15 Febr. 1899 No. 9.
	Cheribon—Kadipaten.	idem	G.B. 31 Maart 1900 No. 1.

(1) Concessie voor lijn Tebing Tinggi—Dolok Mrawan als tramweg werd verleend bij G.B. van 9 Sept. 1912 No. 14; voor de lijn Dolok Mrawan—Siantar bij G.B. van 25 Aug. 1914 No. 2. Het geheele lijnvak wordt ingevolge het G.B. van 26 Oct. 1917 No. 56 sedert 1 Juli 1918 als spoorweg geëxploiteerd.

(2) Het lijnvak Medan—Deli Toewa was oorspronkelijk geconcessioneerd als spoorweg (G.B. van 23 Jan. 1887 No. 17), de verlenging tot Batoe bij G.B. van 10 Juni 1915 No. 28. Exploitatie als tramweg had plaats sedert 1 Juli 1918 ingevolge het G.B. van 26 Oct. 1917 No. 56.

(3) Oorspronkelijke concessie verleend bij G.B. van 20 Sept. 1906 No. 62.

(4) Oorspronkelijke concessie verleend bij G.B. van 12 Juli 1901 No. 25.

(5) De concessie voor het lijnvak Timbang Langkat—Seleseh werd verleend bij G.B. van 20 Juni 1889 No. 1 en wel als spoorweg. Sedert 5 Nov. 1902 wordt de spoorweg als tramweg geëxploiteerd, ingevolge het bepaalde bij G.B. van 11 Aug. 1901 No. 33. De concessie voor het lijnvak Seleseh—Kwala als tramweg werd verleend bij hetzelfde G.B. van 11 Aug. 1901 No. 33.

(6) Oorspronkelijke concessie verleend bij G.B. van 13 Juli 1900 No. 1.

(7) De oorspronkelijke concessie werd als spoorweg verleend bij G.B. van 18 Januari 1882 No. 2. De spoorlijn werd ingevolge G.B. van 29 Aug. 1895. No. 17 van de Java Spoorweg Maatschappij overgenomen en verder als tramweg geëxploiteerd.

(8) De oorspronkelijke concessie werd verleend bij G.B. van 7 Dec. 1893 No. 1.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
	Regelen betreffende sommige onderdeelen der boekhouding bedoeld in art. 17 der C.V. van de lijn Cheribon — Kadipaten.	99 vanaf 9 Feb. 1895	G.B. 31 Maart 1900 No. 1.
	Rechtstreeksche verbinding Kaliwoengoe—Pegandon.	idem	G.B. 12 Juli 1911 No. 5.
	Id. Bedilan—Kandji (1).	idem	G.B. 1 Mei 1912 No. 1.
	Pekalongan—Kedoeng Woeni—Wonopringgo.	idem	G.B. 30 Aug. 1913 No. 42.
	Balapoelang—Margasari (2).	idem	G.B. 12 Juli 1911 No. 5.
	Djamblang—Goenoeng Giwoer	idem	G.B. 28 April 1920 No. 46.
Samarang-Joana Stoomtram Mij.	Samarang—Joana.	onbep.	G.B. 18 Maart 1881 No. 5.
	Poerwodadi—Goendih.	idem	G.B. 8 Febr. 1883 No. 1 (3).
	Koedoes—Majong.	idem	G.B. 8 Oct. 1886 No. 1/C.
	Demak — Poerwodadi—Wirosari.	idem	G.B. 10 Sept. 1887 No. 1/C.
	Wirosari—Blora.	idem	G.B. 7 Dec. 1891 No. 20.
	Majong—Petjangaan.	idem	G.B. 11 April 1894 No. 8.
	Wirosari—Koewoe.	idem	G.B. 7 Jan. 1895 No. 2.
	Koewoe—Kradenan.	idem	G.B. 22 Febr. 1896 No. 25.
	Joana—Tajoe—Pakis.	idem	G.B. 11 Nov. 1896 No. 8.
	Joana—Lasem.	99	G.B. 10 Nov. 1896 No. 25.
	Majong—Welahan.	onbep.	G.B. 4 Juli 1896 No. 7.
	Rembang—Ploentoeran.	99	G.B. 26 Juli 1896 No. 2.
	Zijlijn Trangkil.	onbep.	G.B. 15 Sept. 1898 No. 25.
	Lasem—Ngandang—Djatorogo	99	G.B. 17 Juli 1912 No. 40.
Serajoedal Stoomtram Mij.	Maos—Bandjarnegara.	idem	G.B. 23 Dec. 1893 No. 6.
	Bandjarnegara—Poerbolinggo.	idem	G.B. 22 Sept. 1898 No. 19.
	Bandjarnegara—Wonosobo.	idem	G.B. 22 Juni 1912 No. 12.
Oost-Java Stoomtram Mij.	Oedjong—Stadstuin.	tot 29 Sept. 1943 ⁽⁴⁾	G.B. van 24 Oct 1886 No. 2/c(5)
	Wonokromo—Sepandjang.	idem	G.B. 19 Oct. 1895 No. 6.
	Sepandjang—Krian.		

(1) Bij G.B. van 22 Mei 1914 No. 12 werd de naam veranderd in Losari—Moendoe.

(2) De aansluiting met de S.S. had te Proepoek plaats.

(3) De tramweg werd ingevolge G.B. van 19 Juli 1892 No. 2 van de Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij overgenomen.

(4) Oorspronkelijk tot 1938; zie G.B. van 6 Jan. 1913 No. 33.

(5) De concessie voor het lijngedeelte Stadstuin—Simpang—Wonokromo, hetwelk behoorde tot de lijn Oedjong — Sepandjang, is vervallen door het in exploitatie brengen van de overeenkomstige electrische lijn, ingevolge het bepaalde in artikel 1 onder B van G.B. van 25 Nov. 1915 No. 56.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
	Kapettengan—Modjokerto—Ngoro. Gemekan—Dinoyo. Modjokerto—Wates. Wonokromo—Koepang—Passer Toeri—Stadstuin.	99(1) idem idem tot 29 Sept. 1943	G.B. 11 Mei 1887 No. 8/c G.B. 31 Mei 1890 No. 7. G.B. 25 Mei 1909 No. 37. G.B. 6 Jan. 1913 No. 33. (gewijzigd bij G.B. van 7 Feb. 1921 No. 44.).
	Passer Toeri—Haven (2) Electrische stadslijnen te Soerabaja.	50	G.B. 25 Nov. 1915 No. 56.
Kediri Stoomtram Mij.	Kediri—Djombang. Paree—Blimbing. Goerah—Djenkol. Passer Plossoklaten—Djengköl (3).	99 idem idem idem	G.B. 31 Dec. 1894 No. 42. G.B. 5 Nov. 1895 No. 19. G.B. 14 Juli 1898 No. 2. G.B. 5 Nov. 1908 No. 43.
Malang Stoomtram Mij.	Singosari—Blimbing—Malang. Gondanglegi—Dampit met zijtakken Gondanglegi—Kepandjen—en Toempang—Blimbing. Zijtak Toeren.	99 idem	G.B. 13 Juli 1901 No. 28. G.B. 13 Aug. 1908 No. 2.
Modjokerto Stoomtram Mij.	Bangil (4)—Modjokerto met zijtak Melikan—Porrong. Patjeng—Pohdjedjer met zijtak Ketanen.	99 idem idem	G.B. 31 Dec. 1895 No. 1. G.B. 26 Febr. 1898 No. 31. G.B. 25 Aug. 1904 No. 51.
Pasoeroean Stoomtram Mij.	Pasoeroean—Waroengdowo. Waroengdowo—Bekasi Oost. Waroengdowo—Sengon (5). Zijlijn linkeroever Gembongrivier. Zijlijn Waroengdowo—Ngempit. Zijlijn linkeroever Gembongrivier.	50 idem idem idem idem idem	G.B. 18 Maart 1893 No. 2. G.B. 29 Aug. 1895 No. 37. G.B. 25 Sept. 1896 No. 18. G.B. 19 Dec. 1910 No. 2. G.B. 17 Juni 1911 No. 19. G.B. 19 Dec. 1910 No. 2.

- (1) Oorspronkelijke duur 49 jaar; verlengd bij G.B. van 9 Mei 1908 No. 20.
 (2) Bij G.B. van 25 Nov. 1915 No. 56 is vergunning verleend op dit lijnvak electrische tractie toe te passen.
 (3) Alleen goederenvervoer (zie G.B. van 14 Nov. 1912 No. 40).
 (4) Bij G.B. van 31 Mei 1920 No. 54 zijn de woorden „Kalianjer over” in de oorspronkelijke concessie vervallen en is de datum waarop de lijn geheel in exploitatie was gebracht, gesteld op 18 Sept. 1899.
 (5) De concessie voor het lijnvak Poerwosari (Alkmaar)—Sengon werd bij G.B. van 5 Oct. 1914 No. 35 ingetrokken.

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
	Zijlijn Waroengdowo—Ngempit.	50	G.B. 17 Juni 1911 No. 19.
Probolinggo Stoomtram Mij.	Probolinggo — Kraksaän — Phaeton.	99	G.B. 15 Dec. 1894 No. 6.
	Oemboel—Soemberkareng.	idem	G.B. 25 Maart 1909 No. 4.
	Probolinggo—Oemboel.	idem	G.B. 11 April 1912 No. 5.
Madoera Stoomtram Mij.	Kamal—Kalianget.	99	G.B. 10 Nov. 1896 No. 26.
	Kamal—Kwanjar.	idem	G.B. 17 Jan. 1921 No. 11.
Nederlandsch-Indische Tramweg Mij.	Batavia—Mr. Cornelis.	tot 1 Juli 1971	G.B. van 31 Maart 1890 No. 19(I).
	Dubbelspoor Kramat — Mr. Cornelis.	idem	G.B. 28 April 1911 No. 1. en G.B. 12 Mei 1914 No. 7.
Batavia Electrische Tram Mij.	Harmonie—Kramat—Voorrij Zuid met zijtak ⁽²⁾ .	99	G.B. 17 Juli 1893 No. 17.
	Voorrij Zuid—Batavia Poort.	idem	G.B. 10 Aug. 1904 No. 15.
	Koningsplein Noord — Willemsslaan — Sipayersweg en Koningsplein Oost — Menteng.	idem	G.B. 28 Juli 1909 No. 1 ⁽³⁾ .

(1) De oorspronkelijke concessie (G.B. van 30 Maart 1881 No. 38) werd hierbij gelijktijdig ingetrokken.

(2) Zijtakconcessie ingetrokken bij G.B. van 27 September 1904 No. 33.

(3) Bij de G.Bn. van 7 April 1912 No. 13 en van 20 Sept. 1913 No. 25 werd een gewijzigde richting gedeeltelijk met dubbelspoor geconcedeerd, zoodanig dat de eene lijn in stede van langs de Zuidzijde van het Waterlooplein en den Sipayersweg, langs de Noordzijde van het plein door de Vrijmetselaarsweg naar Goenoengsari zou loopen.

LENGTE der Spoor- en tramwegen in Ned.-Indië met datum van opening voor exploitatie der baanvakken (einde 1927).

Onderneming.	Lijn.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
Staatsspoor- en Tramwegen op Java. a. Oosterlijnen	Soerabaja—Pasoeroean.	63	16 Mei	1878
	Bangil—Sengon.	21	1 Nov.	1878
	Sengon—Lawang.	10	1 Mei	1879
	Lawang—Malang.	18	20 Juli	1879
	Sidhoardjo—Modjokerto.	32	16 Oct.	1880
	Modjokerto—Semboeng.	32	27 Febr.	1881
	Semboeng—Kertosono.	7	25 Juni	1881
	Kertosono—Kediri.	29	13 Aug.	1881
	Kertosono—Ngandjoek.	22	1 Oct.	1881
	Ngandjoek—Madioen.	47	1 Juli	1882
	Kediri—Toeloengagoeng.	30	2 Juni	1883
	Madioen—Paron.	26	2 Juli	1883
	Paron—Modjosragen.	42	1 Maart	1884
	Pasoeroean—Probolinggo.	40	3 Mei	1884
	Modjosragen—Soerakarta.	29	24 Mei	1884
	Toeloengagoeng—Blitar.	34	16 Juni	1884
	Soerabaja—Kalimas.	5	1 Jan.	1886
	Probolinggo—Klakah.	34	1 Juli	1895
	Malang—Kepandjen.	19	5 Jan.	1896
	Blitar—Wlingi.	19	10 Jan.	1896
	Klakah—Pasirian. (1)	36	16 Mei	1896
	Kepandjen—Wlingi.	36	30 Jan.	1897
	Klakah—Djember.	62	1 Juni	1897
	Tarik—Sepandjang.	23	1 Juli	1897
	Djember—Panaroekan.	89	1 Oct.	1897
	Soemberkolak—Sitoebondo (1).	3	1 Oct.	1897
	Sepandjang—Wonokromo.	7	1 Dec.	1898
	Goebeng—Kalimas.	4	1 Juli	1901
	Kalisat—Mrawan.	30	10 Sept.	1902
	Mrawan—Banjoewangi.	58	2 Febr.	1903
	Madioen—Mlilir (1).	23	15 Mei	1907
	Mlilir—Ponorogo (1).	9	1 Sept.	1907
	Ponorogo—Balong (1).	17	1 Nov.	1907
	Ponorogo—Soemoroto (1).	7	1 Dec.	1907
	Sitoebondo—Pandji (1).	3	1 Mei	1908
	Krian—Gempolkerep (1).	26	1 Mei	1912
	Djombang—Dolok (1).	9	16 Aug.	1899(2)
	Dolok—Plosso (1).	1	24 Dec.	1899(2)
	Plosso—Kaboek (1).	6	1 Jan.	1900(2)
	Kaboek—Ngimbang (1).	16	17 Mei	1900(2)
	Ngimbang—Bloeboek (1).	11	18 Juni	1901(2)
	Bloeboek—Dradah (1).	9	1 Jan.	1902(2)
	Dradah—Babat (1).	17	17 Aug.	1902(2)

(1) Normaalsporige tramwegen

(2) Overgenomen 1 December 1916 van de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
	Hoofdlijn—Ponen (1) (1).	1 1/2	1 Maart	1913 ⁽²⁾
	Djombang S.S.—Djombang Kotta (1).	2	1 Jani	1898 ⁽⁴⁾
	Djombang Kotta—Djombang Pa- sar (1)	1	13 Juli	1899 ⁽⁴⁾
	Toeloengagoeng—Tjampoerdarat (1).	14	15 Juli	1921
	Gempolkerep—Plosso (1).	20	1 Sept.	1921
	Rogodjampi—Srono.	13	26 Oct.	1921
	Rambipoedji—Poeger met zijtak	40	3 Mei	1913
	Balong—Amboeloe (5).			
	Tjampoerdarat—Trenggalek (7).	25	1 Juli	1922
	Balong—Slahoeng (1).	9	1 Aug.	1922
	Soemoroto—Badegan (1).	10	Idem.	
	Srono—Bentjoeloek (1).	5	1 Nov.	1922
	Trenggalek—Toegoe (1).	9	3 Januari	1923
	Loemadjang—Kentjarang—Balong.	42		
b. Westerlijnen.	Batavia—Weltevreden.	6	15 Sept.	1871 ⁽⁶⁾
	Weltevreden—Meester Cornelis.	6	16 Juni	1872 ⁽⁶⁾
	Meester Cornelis—Buitenzorg.	44	31 Jan.	1873 ⁽⁶⁾
	Buitenzorg—Tjitjoeroeg.	27	5 Oct.	1881
	Tjitjoeroeg—Soekaboemi.	31	21 Maart	1882
	Soekaboemi—Tjiandjoer.	39	10 Mei	1883
	Tjiandjoer—Bandoeng.	60	17 Mei	1884
	Bandoeng—Tjitjalengka.	27	10 Sept.	1884
	Batavia—Priok.	9	2 Nov.	1885
	Djocja—Tjilatjap.	176	20 Juli	1887
	Koetoardjo—Poerworedjo.	12	Idem.	
	Tjitjalengka—Garoet.	51	14 Aug.	1889
	Tjibatoe—Tasikmalaja.	56	16 Sept.	1893
	Tasikmalaja—Kesoegihan.	118	1 Nov.	1894
	Batavia—Bekassie.	27	31 Maart	1887 ⁽⁷⁾
	Bekassie—Tjikarang.	17	14 Aug.	1890 ⁽⁷⁾
	Tjikarang—Kedoeng Gedeh.	13	21 Juni	1891 ⁽⁷⁾
	Kedoeng Gedeh—Krawang.	6	20 Maart	1898 ⁽⁷⁾
	Batavia—Doeri—Tangerang.	23	2 Jan.	1899
	Doeri—Rangkasbetoeng.	76	1 Oct.	1899
	Rangkasbetoeng—Serang.	34	1 Juli	1900
	Serang—Anjer Kidoel.	42	20 Dec.	1900
	Krawang—Poerwakarta.	41	27 Dec.	1902
	Kemajoran—Antjol.	4	1 Maart	1904

(1) Normaalsporige tramwegen.

(2) Overgenomen 1 December 1916 van de Babat-Djombang Stoomtram Maatschappij.

(3) Alleen voor goederenvervoer.

(4) Overgenomen 1 November 1918 van de Kediri Stoomtram Maatschappij.

(5) Smalsporige tramwegen (spoorwijdte 0.6 M.).

(6) Overgenomen 1 November 1913 van de Nederl. Ind. Spoorw. Maatschappij.

(7) Overgenomen 4 Augustus 1898 van de Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
	Tanahabang — Struijswijk — Kra- wanglijn.	6	1 Maart	1904
	Poerwakarta—Padalarang.	56	2 Mei	1906
	Rangkasbetoeng—Laboean.	56	18 Juni	1906
	Tjikampek—Tjilamaja (1).	28	1 Juli	1909
	Tasikmalaja—Singaparna (2)	17	1 Juni	1911
	Tjikampek—Cheribon.	137	3 Juni	1912
	Tjikampek—Wadas (1).	16	15 Juni	1912
	Djatibarang—Indramajoe (2).	19	15 Sept.	1912
	Tjilegon—Merak.	10	1 Dec.	1914
	Cheribon—Margasari (3).	75	1 Juli	1916
	Kroja—Patoegoeran (3).	51	Idem.	
	Bandjar—Kalipoetjang (2).	43	15 Dec.	1916
	Patoegoeran—Margasari (4).	32	1 Jan.	1917
	Krawang—Rengasdengklok (1).	21	15 Juni	1919
	Lamaran—Wadas (1).	15	9 Febr.	1920
	Bandoeng—Soreang, met verbin- dingslijn Kiaratjondong-Kareës(5).	29	13 Febr.	1921
	Rantjaekek—Tandjongsari (5).	12	Idem.	
	Kalipoetjang—Tjidjoelang (5).	39	1 Juni	1921
	Dajeukolot—Madjalaja (5).	18	3 Maart	1922
	Tanahabang—Manggarai.	6	1 Aug.	1922
	Angkee—Kampoeng Bandan.	4	12 Sept.	1923
	Soreang—Tjiwedej (5).	12	17 Juni	1924
Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust..	Poeloeajer—Padang Pandjang.	71	1 Juli	1891
	Padang Pandjang—Fort de Kock.	19	1 Nov.	1891
	Padang Pandjang—Solok.	53	1 Juli	1892
	Solok—Moeara Kalaban.	23	1 Oct.	1892
	Padang—Emmahaven.	7	Idem.	
	Moeara Kalaban—Sawah Loento.	4	1 Jan.	1894
	Fort de Kock—Pajacombo.	33	15 Sept.	1896
	Loeboekaloeng—Priaman.	21	9 Dec.	1908
	Priaman—Soengei Limau.	14	1 Jan.	1911
	Pajacombo—Limbanang(tramweg(5)	20	19 Juni	1921
Staatstramwegen op Zuid-Sumatra	Pandjang—Tandjoeng Karang.	12	3 Aug.	1914
	Tandjoeng Karang—Laboeanratoe.	5	1 Maart	1915
	Laboeanratoe—Tegineneng.	22	1 Nov.	1915

(1) Smalsporige tramwegen (spoorwijdte 0.6. M.).

(2) Normalsporige tramwegen.

(5) Deze lijnen werden tot 1 Jan. 1917 als tramweg, daarna als secundaire spoorweg en vanaf Mei 1918 als hoofdspoorweg geëxploiteerd.

(6) Tot Mei 1918 als secundaire spoorweg, daarna als hoofdspoorweg geëxploiteerd.

(1) Normalsporige tramwegen. *

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
	Tegineneng—Hadjipemangilan.	24	1 Febr.	1917
	Hadjipemangilan—Blambangan.	14	1 Febr.	1918
	Blambangan—Koetaboemi.	20	2 Jan.	1921
	Telokbetong—Garoentang.	4	27 Mei	1921
	Koetaboemi—Tjempaka.	8	1 Juni	1923
	Tjempaka—Martapoera.			
	Kertapati—Prabamoelih.	78	1 Nov.	1915
	Prabamoelih—Goenoeng Megang.	44	1 Dec.	1916
	Goenoeng Megang—Moeara Enim.	29	2 April	1917
	Moeara Enim—Tandjoeng.	13	1 Sept.	1919
	Prabamoelih—Penindjawan.	56	15 Sept.	1922
	Penindjawan—Batoeradja.	38	1 Juli	1923
	Batoeradja—Martapoera.	33	16 Nov.	1925
	Lahat — Tebing Tinggi — Moeara Saling naar een punt in den weg van Kepala Tjoeroep naar Moeara Bliti.	120	in aanleg	
Atjehstaatsstoom- tram (1)	Oelee Lheue—Kotta Radja.	4	12 Nov.	1876
	Kotta Radja—Lambaroe.	7	—	1885
	Lambaroe—Seulimeum.	34	15 Nov.	1897
			1 „	1898
	Segli—Gedeh Breue.	17	Nov.	1899
	Seulimeum—Gedeh Breue.	61	1 April	1908
	Gedeh Breue—Beureunoen.		15 Jan.	1906
	Beureunoen—Lam Meulö.	6	15 Juni	1906
	Beureunoen—Lho Seumawéh.	145	Idem	
	Lho Seumawéh—Idi.	98	Idem	
	Idi—Langsa.	65	Idem	
	Langsa—Koeala Langsa.	9	Idem	
	Langsa—Koeala Simpang.	32	2 Sept.	1912
	Koeala Simpang—Semadam.	13	15 Juli	1914
	Semadam—Besitang.	27	2 April	1917
Staatstramwegen op Celebes. Staatstramwegen in Zuid-West Celebes.	Besitang—Pangkalan Soesoe.	10		
	Pasarboetoeng—Takalar.	47	1 Juli	1922

(1) Aangelegd met een spoorwijdte van 0,75 M.; de Atjehtram werd Januari 1916 door de S.S. van het Departement van Oorlog overgenomen.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening	
Ned.-Ind. Spoor- weg Mij.	Semarang Goederenstation—Tangoeng.	25	10 Aug.	1867
	Tangoeng—Kedoeng Djati.	9	19 Juli	1868
	Semarang Goederenstation—Oost- zijde Havenkanaal (1).	2	20 Juli	1868
	Kedoeng Djati—Solo.	74	10 Febr.	1870
	Solo—Djokja.	58	10 Juni	1872
	Kedoeng Djati—Willem I.	37	21 Mei	1873
	Djokja S/V—Djokja Toegoe.	1	7 Juli	1887
	Semarang Goederenstation—West- zijde Havenkanaal (1).	3	16 Sept.	1913
	Semarang Goederenstation—Prau- wenhaven.	2	1 Jan.	1924
	Semarang Tawang—Semarang Goederenstation.	1	25 Mei	1914
	Djokja—Srandakan (2).	23	21 Mei	1895
	Srandakan—Brossot.	2	1 April	1915
	Brossot—Sewoegaloer.	3	1 April	1916
	Ngabean—Pasar Gedeh.	6	15 Dec.	1917
	Pasar Gedeh—Poendoeng.	21	15 Jan.	1919
	Djokja—Magelang.	47	1 Juli	1898
	Magelang—Setjang.	10	15 Mei	1903
	Setjang—Willem I.	27	1 Febr.	1905
	Setjang—Temanggoeng.	14	3 Jan.	1907
	Temanggoeng—Parakan.	13	1 Juli	1907
	Lamongan—Soerabaja.	41	1 April	1900
	Babat—Lamongan.	28	15 Aug.	1900
	Goendih—Kradenan.	37	15 Oct.	1900
	Kradenan—Tjepoe.	52	1 Maart	1902
	Bodjonegoro—Babat.	36	Idem.	
	Soemari—Grisee.	14	1 Juni	1902
	Kandangan—Grisee.	13	3 Jan.	1924
	Tjepoe—Bodjonegoro.	36	1 Febr.	1903
	Grisee—Grisee (station).	1	Idem.	
	Tjepoe—Ngareng (1).	3	1 Jan.	1914
	Kapoean—Solorivier (1).	1	Idem.	
	Bodjonegoro—Djatirogo.	49	1 Mei	1919
	Babat—Merak Oerak.	47	1 Aug.	1920
	K.M. 1 + 944 —Bojolali.	27	1 Mei	1908 ⁽³⁾
	K.M. 1 + 944 Station Solo-Kotta.	1	1 Juni	1920
	Solo-Kotta—Wonogiri.	32	1 April	1922
	Wonogiri—Batoeretno.	19	1 Oct.	1923
	Broemboeng—Goeboeg.	17	1 Sept.	1922
	Semarang Tawang—Broemboeng.	14	3 Jan.	1924
	Goeboeg—Gambringan.	29	Idem.	

(1) Alleen voor goederenvervoer.

(2) Onderstaande lijnen der N.I.S. worden als tramweg geëxploiteerd.

(3) Overgenomen op 1 Januari 1911 van de Solosche Tramweg Maatschappij.

Onderneming.	Lijn.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
Deli Spoorweg Mij.	Laboean—Medan (1).	17	25 Juli	1886
	Medan—Timbang Langkat (1)	21	1 Mei	1887
	Laboean—Belawan (1).	6	16 Febr.	1888
	Medan—Serdang (1).	20	1 Juli	1889
	Serdang—Perbaoengan (1).	18	7 Febr	1890
	Perbaoengan—Bamban (1)	141	11 April	1902
	Bamban—Rantau Laban (1)		2 Maart	1903
	Rantau Laban—Tandjoeng Balei (1)		6 Aug.	1915
	Tandjoeng Balei—Telok Niboeng.		1 Febr.	1918
	Tebing Tinggi—Dolok Merangir (1).	48	5 Mei	1916
	Dolok Merangir—Pematang Siantar (1).			
	Medan—Deli Toewa (2) (3).	14	4 Sept.	1887
	Deli Toewa—Batoe (3).		1 Dec.	1915
	Timbang Langkat—Seleseh (4).	21	19 Dec.	1890
	Seleseh—Koeala.		5 Nov.	1902
	Timbang Langkat—Stabat.	81	30 Juni	1903
	Stabat—Tandjoeng Poera.		1 Aug.	1904
	Tandjoeng Poera—Pangkalan Brandan.		15 Dec.	1904
	Pangkalan Brandan—Besitang.		29 Dec.	1919
	Besitang—Pangkalan Soesoe (5).	10	1 Dec.	1921
	Loeboek Pakam—Bangoen Poerba.	28	10 April	1904
	Kampoeng Baroe—Arnhemia.	15	1 Oct.	1907
	Kisaran naar het Zuiden (Koealoe-rivier).	—	nog niet in exploitatie	
Semarang-Cheribon Stoomtram Mij.	Semarang West—Kaliwoengoe.	19	2 Mei	1897
	Kalibodri—Weleri.	9	1 Nov.	1897
	Weleri—Pekalongan.	49	1 Dec.	1898
	Kaliwoengoe—Kalibodri.	12	1 Jan.	1914
	Pemalang—Tegal.	29	23 Juni	1898
	Pekalongan—Pemalang.	34	1 Febr.	1899
	Tegal—Brebès.	12	15 Nov.	1897
	Moendoe—Cheribon station.	6	1 Mei	1897
	Brebès—Losari.	28	8 Mei	1898
	Losari—Moendoe.	28	1 Mei	1915

- (1) Wordt als spoorweg geëxploiteerd.
 (2) Wordt als tramweg geëxploiteerd.
 (3) Van af 1 Juli 1918 als tramweg geëxploiteerd (G.B. van 26 Oct. 1917 No. 56).
 (4) Oorspronkelijke spoorweg.
 (5) Deze lijn was door de Atjehtram aangelegd; op 1 December 1921 had de aansluiting te Besitang plaats.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
	Kaliwoengoe—Kendal.	8	2 Mei	1897
	Kendal—Kalibodri.	9	1 Nov.	1897
	Weliri—Besokor.	4	1 April	1901
	Pekalongan—Kedoengwoeni.	9	7 Febr.	1916
	Kedoengwoeni—Wonopringgo.	3	1 Dec.	1916
	Tegal—Slawi.	14	25 Aug.	1885(1)
	Slawi—Balapoelang.	10	17 Nov.	1886(1)
	Balapoelang—Proepoek.	15	1 Mei	1918
	Losari—Tjiledoek.	12	10 Oct.	1897
	Tjiledoek—Sindanglaoet.	18	8 Juli	1897
	Sindanglaoet—Moendoe.	10	1 Mei	1897
	Cheribon Station—Kadipaten.	47	29 Dec.	1901
	Klangenan—Goenoeng Giwoer.	5	1 Juli	1922
	Verbindingsspoor met S. J. S. te Semarang.	1	2 Mei	1897
	Havenlijn—Semarang.	5	Idem	
	Pakhuislijnen te Pekalongan.	5	1 Febr.	1899
	Haven en pakhuissporen te Tegal.	3	16 Sept.	1895
	” ” ” ” Cheribon.	3	1 Mei	1899
	Verbindingsspoor met S.S. te Cheri- bon.	1	1 Nov.	1914
	Verbindingsspoor met Cheribon haven.	1	Idem.	
Semarang—Joana Stoomtram Mij.	Semarang—Djomblang.	4	1 Dec.	1882
	Semarang—Boeloe.	3	12 Maart	1883
	Boeloe—Bandjirkanaal.	1	4 Nov.	1899
	Semarang—Station N.I.S.	1	12 Maart	1883
	Semarang—Kleine Boom.	3	2 Juli	1883
	Semarang—Genoek.	6	Idem.	
	Genoek—Demak.	18	27 Sept.	1883
	Demak—Koedoes.	26	15 Maart	1884
	Koedoes—Pati.	23	19 April	1884
	Pati—Joana.	14	Idem.	
	Joana—Lasem.	34	1 Mei	1900
	Lasem—Pamotan.	10	1 Juni	1914
	Pamotan—Djatirogo.	24	20 Febr.	1919
	Joana—Boeloemanis.	16	15 Aug.	1899
	Boeloemanis—Tajoe.	9	1 Mei	1900
	Koedoes—Majong.	13	6 Sept.	1887
	Majong—Petjangaän.	10	5 Mei	1895

(1) Overgenomen 16 September 1895 van de Javasche Spoorweg Maatschappij.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.
	Majong—Welahan.	6	10 Nov. 1900
	Demak—Godong.	21	15 Nov. 1888
	Godong—Poerwodadi.	17	1 April 1889
	Poerwodadi—Wirosari.	22	1 Oct. 1889
	Wirosari—Koendoeran.	18	16 Sept. 1893
	Koendoeran—Ngawen.	10	22 Maart 1894
	Ngawen—Blora.	15	13 Sept. 1894
	Poerwodadi—Goendih.	17	28 Nov. 1884 ⁽¹⁾
	Wirosari—Kradenan.	8	1 Nov. 1898
	Rembang—Blora.	37	15 Juni 1902
	Blora—Tjepoe.	33	1 Nov. 1901
	Verbindingsspoor Tjepoe.	2	1 Febr. 1903
	Haven- en pakhuisspoor te Sema- rang.	4	2 Juli 1883
	Haven- en pakhuisspoor te Joana.	2	19 April 1894
	Haven- en pakhuisspoor te Rembang.	1	2 Mei 1900
	Semarang Goederenstation—Prau- wenhaven.	4	1 Nov. 1923
Serajoedal Stoom- tram Mij.	Maos—Poerwokerto.	29	16 Juli 1896
	Poerwokerto—Soekaradja.	9	5 Dec. 1896
	Soekaradja—Poerworedjo.	16	2 Juli 1897
	Poerworedjo—Bandjarnegara.	30	18 Mei 1898
	Verlenging te Bandjarnegara.	2	1 Mei 1916
	Bandjarsari—Poerbolingo.	7	1 Juli 1900
	Bandjarnegara—Selokromo.	19	1 Mei 1916
Oost-Java Stoom- tram Mij. Stoomtramlijnen.	Selokromo—Wonosobo.	14	7 Juni 1917
	Oedjong—Fort Prins Hendrik.	3	10 Dec. 1889
	Fort Prins Hendrik—Station S.S.	2	17 Dec. 1890
	Station S.S.—Regentstraat.	1	15 April 1890
	Regentstraat—Pasar Toeri—Wono- kromo.	7	2 Maart 1916
	Wonokromo—Sepandjang.	7	27 Sept. 1890
	Sepandjang—Krian.	7	14 Febr. 1898
	Regentstraat—Tandjoeng Perak ⁽²⁾ .	16	1 Aug. 1920
	Modjokerto Kali—Modjoagoeng.	17	1 Oct. 1889
	Modjoagoeng—Ngoro.	17	1 Jan. 1890
	Gemekan—Dinoyo.	8	5 Maart 1892
	Modjokerto Kali—Wates.	3	1 April 1909

(1) Overgenomen 1 Januari 1892 van de Poerwodadi—Goendih Stoomtram Maatschappij.

(2) Bij G.B. van 25 Nov. 1915 No. 56 is vergunning verleend om op het baanvak Regentstraat—Haven (Tandjoeng Perak) elektrische tractie toe te passen.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
Oost-Java Stoom- tram Mij. Elec- trische lijnen Soerabaja.	Wonokromo—Willemsplein.	8	15 Mei	1923
	Kajoon—Hoek Palmenlaan.	1	16 Mei	1923
	Sawahan—Toendjoengan.	3	Idem.	
	Willemsplein—Tandjoeng Perak.	5	12 Juli	1923
	Kajoon—Goebangboulevard—Zijtak naar Goebeng S.S.	2	11 Febr.	1924
Kediri Stoomtram- Mij.	Djombang S.S.—Kediri.	50	7 Jan.	1897
	Pesantren—Wates.	14	8 Mei	1897
	Pelem—Papar.	14	8 Mei	1897
	Paree—Kepoeng.	12	30 Aug.	1898
	Semanding—Kentjong.	5	1 Juni	1898
	Kentjong—Koonto.	4	16 Mei	1899
	Poeloredjo—Ngoro.	6	7 Dec.	1898
	Ngoro—Kandangan.	7	19 Dec.	1899
	Goerah—Kawarassan.	9	1 Juni	1899
Malang Stoom- tram Mij.	Brenggolo—Plosso Klaten.	1	15 Jan.	1900
	Malang—Boeloelawang.	11	14 Nov.	1897
	Boeloelawang—Gondanglegi.	12	4 Febr.	1898
	Gondanglegi—Talok.	7	9 Sept.	1898
	Talok—Dampit.	8	14 Jan.	1899
	Gondanglegi—Kepandjen.	17	10 Juni	1900
	Toempang—Singosari.	23	27 April	1901
	Malang—Blimbing.	6	15 Febr.	1903
	Sidajoe—Toeren.	1	25 Sept.	1908
Modjokerto Stoom- tram Mij.	Porrong—Modjokerto. (1).	38	1 Nov.	1898
	Djapanan—Pandaän.	11	Idem.	
	Pandaän—Bangil.	—	18 Sept.	1899
	Pandaän—Bangil (gew. tracé).	13	1 Aug.	1919
	Bangsai—Pohdjedjer.	—	18 Sept.	1899
	Bangsai—Pohdjedjer (gew. tracé).	15	4 Mei	1907
Pasoeroean Stoom- tram Mij.	Pasoeroean—Waroengdowo.	6	21 Mei	1896
	„ — Boom.	2	27 Dec.	1896
	Waroengdowo—Bekasi.	10	26 Maart	1897
	„ — Wonoredjo.	11	17 Maart	1899
	Wonoredjo—Bakalan.	4	7 Juni	1897
	Bakalan—Passer Alkmaar.	4	8 Mei	1900
	Pasoeroean—Linkeroever Gem- bongrivier.	3	27 Maart	1912
	Waroengdowo—Ngempit.	5	1 Dec.	1912
Probolinggo Stoom- tram Mij.	Djati—Gending.	10	21 April	1897
	Gending—Djaboeng.	19	1 Mei	1897

(1) Van Porrong tot Gempol (1440 K.M.) heeft de Modjokerto Stoomtram Maatschappij het medegebruik van de lijn naar Bangil der Staatsspoorwegen.

Onderneming.	Baanvak.	Lengte in K.M.	Datum en jaar der opening.	
Madoera Stoom- tram Mij.	Probolinggo—Djatti.	1	22 Juni	1897
	Probolinggo—Haven.	3	28 Sept.	1898
	Djaboeng—Phaëton.	5	22 Juni	1898
	Gending—S.f. Gending.	2	— —	1899
	Sporen—Oostzijde haven Probolinggo	—	29 Aug.	1900
	Probolinggo—Oemboel—Soemberkareng	3	6 Aug.	1912
	Kamal—Bangkalan.	18	8 Dec.	1898
	Bangkalan—Toendjoeng.	5	15 Maart	1899
	Toendjoeng—Kwanjar.	22	26 Febr.	1900
	Tandjoeng—Kapedi.	45	20 Sept.	1900
	Kapedi—Tambangan.	24	21 Jan.	1900
	Tambangan—Kalianget.	20	17 Febr.	1899
	Kwanjar—Balega.	33	11 Maart	1901
	Tandjoeng—Sampang.	15	Idem	
	Balega—Sampang.	26	1 Juli	1901
	Kamal—Kwanjar.	17	1 Sept.	1913
	Toendjoeng—Kwanjar.	23	26 Febr.	1900
	Tandjoeng—Kapedi.	45	20 Sept.	1900
	Kapedi—Tambangan.	21	21 Jan.	1900
	Tambangan—Kalianget.	20	17 Febr.	1899
	Kwanjar—Balega.	33	11 Maart	1901
	Tandjoeng—Sampang.	18	Idem	
	Balega—Sampang.	24	1 Juli	1901
	Kamal—Kwanjar.	16	1 Sept.	1913
Ned.-Ind Tramweg Mij. (1).	Batavia—Harmonie.	4	1 Juli	1883
	Harmonie—Kramat.	4	5 Aug.	1883
	Kramat—Meester Cornelis.	4	15 Sept.	1884
	Mr. Cornelis—Kampong Melajoe.	1	28 Febr.	1891
Batavia Electri- sche Tram Mij. (1)	Harmonie—Dierentuin.	5	10 April	1899
	Dierentuin—Cipayersweg.	2	29 April	1900
	Cipayersweg—Batavia.	5	1 Juli	1900
	Kalibesar Oost—poort Batavia.	1	15 Febr.	1907
	Menteng—Koningsplein Oost—Harmonie.	3	16 Oct.	1912
	Koningsplein—Vrijmetselaarsweg.	2	2 Jan.	1913

1) Spoorwijdte 1,188 M.

BIJLAGE III.

Literatuuropgave over Spoor- en Tramwegen in de Buitengewesten. (1)

- 1e. Handelingen der Staten-Generaal van af 1870.
- 2e. Koloniale Verslagen idem.
- 3e. Volksraadverslagen van af 1918.
- 4e. Jaarverslagen S.S.S.
- 5e. Jaarverslagen S.S.
- 6e. Jaarverslagen der Deli Spoorweg Maatschappij.
- 7e. Verslagen betreffende het Spoor- en Tramwegwezen in N.I. (van af 1914).
- 8e. A.W.E. WEYERMAN. Geschiedkundig Overzicht der Concessievoorwaarden van en der Overeenkomsten met Particuliere Spoor- en Tramweg Maatschappijen in N.I. deel II blz. 1—108. Landsdrukkerij 1917.
- 9e. W.H. DE GREVE. Het Ombilienkolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het transportstelsel op Sumatra's Westkust, Algemeene Landsdrukkerij 1871.
- 10e. De Kolenrijkdom der Padangsche Bovenlanden en de mogelijkheid van voordeelige ontginning. Amsterdam, Stemler 1871.
- 11e. F.W. VAN EEDEN. Het Ombilienkolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het transportstelsel op Sumatra's Westkust. Tijdschr. Maatsch. van Nijverheid 1871 blz. 379.
- 12e. Nota over de concessieaanvraag tot ontginning van kolen uit het Ombilienkolenveld en aanleg van een spoorweg vandaar naar Padang. den Haag, VAN STOCKUM 1872.
- 13e. QUARLES VAN UFFORD. Steenkolenontginning en spoorwegaanleg op Sumatra. Economist 1872, deel I blz. 163.
- 14e. J.J. VAN KERKWIJK. Over nota's van QUARLES VAN UFFORD en van DIEST. Economist. Januari 1873.
- 15e. Economist Mei 1876.
- 16e. J.L. CLUYSENAER. Rapport over den aanleg van een spoorweg ter verbinding van de Ombilienkolenvelden op Sumatra met de Indische Zee. Dep. van Koloniën 1876.
- 17e. QUARLES VAN UFFORD. De wetenschappelijke expeditie naar Midden Sumatra en de spoorweg Ombilien-Padang. Economist 11 Juli 1877 blz. 614.
- 18e. Economist 1878 blz. 253.
- 19e. Rapport van den Resident van Palembang betreffende opneming van de Batang Hari enz. Staatscourant van 21 Mei 1878 No 119.
- 20e. CLUYSENAER. De afvoer der Ombilien steenkolen. Economist 1878 blz. 696 e.v.
- 21e. J.L. CLUYSENAER. Rapport over den aanleg van spoorwegen in de Padangsche Bovenlanden. Dept. van Koloniën 1878.
- 22e. J.L. CLUYSENAER. Het hellend vlak van Agudio en de Stangenbanen. Dept. van Koloniën 1878.
- 23e. Een vredeszaak op Sumatra. Ind. Gids 1879, dl. I blz. 625.
- 24e. QUARLES VAN UFFORD. Economist, 1 Oct. 1879.
- 25e. E. DE WAAL. Onze Indische Finantiën. 's Gravenhage Mart. Nijhoff. (deel IV blz. 267 e.v., deel VI blz. 56 e.v.)
- 26e. D.D. VETH. Voordracht over den afvoer van Ombilien kolen. Tijdschr. Aardrijksk. Genootschap 1881 blz. 124.
- 27e. D.D. VETH. De zwevende kabelspoorweg en zijn toepassing bij de ontginning der Ombilienkolen. Ind. Gids. 1881 I blz. 827.

1) Zie het hierover handelende gedeelte in het Voorbericht.

- 28e. D.D. VETH. Een stoomtramverbinding tusschen Padang en de Padangsche Bovenlanden en de Exploitatie der Ombilienkolen met behulp van een zwevenden kabelspoorweg naar de Brandewijnsbaai. Leiden 1882. (niet in den handel).
- 29e. Concessieaanvraag voor den aanleg van spoorwegen en over kolenontginning in Midden-Sumatra van de heeren JHR. Mr. QUARLES VAN UFFORD, VAN DEN BOSSCHE en VERPLOEGH. den Haag. Gebrs VAN LANGENHUYSEN 1882. (niet in den handel).
- 30e. Gewijzigde concessieaanvraag idem 1883. (niet in den handel).
- 31e. QUARLES VAN UFFORD. Over de ontginning van het Ombilienkolenveld en den aanleg van spoorwegen in Midden-Sumatra. Economist' Maart 1882 blz. 26.
- 32e. Spoorwegaanleg en mijnontginning ter Sumatra's Westkust. Adres van de Kamer van Koophandel en Nijverheid aan Z.E. den Gouverneur-Generaal. Padang. EDWARDS VAN MUYEN 1883.
- 33e. Ontginning der Ombilienkolenvelden en spoorwegaanleg op Sumatra's Westkust. Notulen vergadering. Ind. Genootschap 12 Febr. 1884.
- 34e. De exploitatie der Ombilienkolenvelden. Ind. Gids 1884. Deel I blz. 441.
- 35e. E.B. KIELSTRA. De toekomst van Sumatra's Westkust. Ind. Gids 1884. Deel I blz. 545.
- 36e. J.L. CLUYSENAER. Spoorwegaanleg op Sumatra. Economist. Mei 1884.
- 37e. QUARLES VAN UFFORD. Is afvoer van Ombilienkolen oostwaarts in den eersten tijd denkbaar? Economist 1884 II blz. 598.
- 38e. J.L. CLUYSENAER. Nota over spoorwegaanleg in Midden-Sumatra. Dept. van Koloniën 1884.
- 39e. E.B. KIELSTRA. Steenkolen en spoorwegen ter Westkust van Sumatra. Gids. October 1884.
- 40e. Aanleg van spoorwegen en kolenmijnontginning ter Sumatra's Westkust. Concessieaanvraag van Mr. H.W. ANDRE WILTENS c.s. Batavia G. KOLFF, 1884 (niet in den handel)
- 41e. J.A. VAN RIJN VAN ALKEMADE. Een verbinding tusschen de West- en Oostkust van Sumatra. Ind. Gids 1885 blz. 59.
- 42e. JHR. Mr. J.K.W. QUARLES VAN UFFORD. Brief aan de redactie der Ind. Gids 1885 blz. 351.
- 43e. J.L. CLUYSENAER. De Ombilienkolenvelden en de spoorwegaanleg op Sumatra. Ind. Genootschap. 1890 blz. 167—203.
- 44e. PRUYS VAN DER HOEVEN. Belangrijkheid van Palembang voor spoorwegverkeer. Tijdschr. Ned. Indië 1879 I. blz. 135.
- 45e. A. STOOPE. Het transport der Ombilien steenkolen naar Sumatra's Westkust. Jaarboek Mijnwezen N.I. 1884.
- 46e. E.B. KIELSTRA. Een kleine toelichting. Ind. Mil. Tijdschrift 1885 II blz. 960.
- 47e. G.E.V.L. VAN ZUYLEN. Spoorwegen ter Sumatra's Westkust. Ind. Mil. Tijdschrift 1885 II blz. 1260.
- 48e. J.E. DE MEYER. Het Ombilienkolenveld en de verbetering van het transportstelsel op Sumatra. Ind. Mercuur 1884 No. 46.
- 49e. J.L. CLUYSENAER en P.J. VAN HOUTEN. Nota aan de Regeering ingediend ten gunste eener exploitatie door particulieren van den spoorweg ter Sumatra's Westkust en van het Ombilien kolenveld 1890.
- 50e. Lijst van concessieaanvragen voor spoorwegaanleg en kolenontginning ter Sumatra's Westkust. 1872—1889. Economist 1890 blz. 754.
- 51e. J.W. IJZERMAN. Mededeelingen betreffende den aanleg van den Staatspoorweg ter S.W. Ingenieur 1890 No. 5, 10 en 32.
- 52e. J.L. CLUYSENAER. De exploitatie van den spoorweg en van de kolenvelden ter Sumatra's Westkust. Ind. Genootschap Handelingen 1890 blz. 168.

- 53e. J.G. SCHOT. De Sumatraspoorweg en de Ombilien kolenvelden. (De Ind. Tolk van het Nieuws van den Dag. Jan. 1891 No. 67).
- 54e. J.P. DE BORDES. De Sumatraspoorweg en het Ombilien kolenveld. Economist 1891 blz. 290.
- 55e. J.K. KEMPEES. Opmerkingen. Ind. Gids 1891 II. blz. 1605.
- 56e. J.P. DE BORDES. Antwoord. Ind. Gids 1891 II. blz. 2212.
- 57e. J.W. POST. Le réseau des chemins de fer de l'état à Sumatra. Revue générale des chemins de fer, Juillet 1891.
- 58e. J.W. POST. De tandspoorweg op Sumatra. De Natuur 1892.
- 59e. De spoorweg ter Sumatra's Westkust. Tijdschr. Aardrijkskundig Genootschap 1891 blz. 415.
- 60e. Th.F.A. DELPRAT. Spoorwegaanleg op Sumatra's Westkust. Eigen Haard 1891 No. 's 44 — 48.
- 61e. Th.A.M. RUYS. De spoorweg op Sumatra's Westkust. Ind. Genootschap 1892 blz. 1346 — 1350.
- 62e. De eerste October 1892 in de Emmahaven en te Padang. Tijdschrift Binn. Bestuur VIII blz. 14.
- 63e. G.E.V.L. VAN ZUYLEN. De richting van den Ombilienspoorweg. Ind. Tolk 5 April 1892 No. 132.
- 64e. R.A. VAN SANDICK. Sumatraspoorwegen en Ombilienkolenvelden. Vragen des Tijds 1892—'93. II blz. 249.
- 65e. J.Th. GERLINGS. De kosten van het vervoer op den staatsspoorweg ter Westkust van Sumatra. Ingenieur 1894 No. 6.
- 66e. J.W. IJZERMAN. De Staatsspoorweg ter Sum. Westkust. Gedenkboek Kon. Inst. van Ingenieurs 1847 — 1897. blz. 297.
- 67e. J.W. POST. Le chemin de fer à crémaillère de l'état néerlandais à Sumatra. Inst. Colonial International Aout 1899. pag. 525.
- 68e. A. SNETHLAGE. Spoorwegaanleg op Midden-Sumatra in verband met uitbreiding der exploitatie van de Ombilien kolenvelden. Ingenieur 1900 No. 20.
- 69e. Y.C.W. HERWEYER. De kosten van het vervoer der Ombilienkolen op den staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust. Ingenieur 1906 blz. 351.
- 70e. D. DE JONGH Wz. Opmerkingen naar aanleiding van 69. Ingenieur 1906 blz. 822.
- 71e. R.A. VAN SANDICK. Het rapport van de Soebangcommissie. Ingenieur 1907 blz. 588.
- 72e. G.C. QUARLES VAN UFFORD. Het rapport van de Soebang Commissie 1907 blz. 677.
- 73e. Si TOEHOEK. De spoorweg Loeboek Aloeng-Priaman. Weekblad van Indië VI blz. 196.
- 74e. J.E. DE MEYER. Spoorwegplan en spoorwegdiensten voor Midden-Sumatra Ind. Gids 1910 I. blz. 122.
- 75e. Th.P.A. DELPRAT. Staatsspoorweg ter Sum. Westkust en Ombilienkolenvelden. Ingenieur 1902. No. 34. blz. 583.
- 76e. R.A. VAN SANDICK. De kosten van het vervoer der Ombilienkolen op den staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust; met rapport van W. DE JONGH DZN. Ingenieur 1905 blz. 783.
- 77e. K.J.A. LIGTVOET. Rapport betreffende terreinverkenningen en een spoorwegplan voor Midden-Sumatra. Batavia. Landsdrukkerij. 1909.
- 78e. Adviezen van den Hoofdinspecteur, chef van den dienst der S.S. op Java en van den Directeur der B.O.W. inzake Rapport-LIGTVOET, Midden-Sumatra. Batavia. Landsdrukkerij. 1909.
- 79e. H.E. PRINS. Heeft de Soebang-spoorweg zijn reden van bestaan verloren? Ingenieur 1912. blz. 253.
- 80e. N. WING EASTON. Verslag van den Staatsspoorweg en van de Ombilinmijnen. Ind. Mercur 1916. blz. 103.

- 81e. E.A.A. VAN HEEKEREN. Overzicht van het verslag van den Sumatra Staatsspoorweg en van de Ombilinmijnen in 1915. Indische Gids 1917. I. blz. 419.
- 82e. S. KALFF. Een Sumatrasche Spoorweg. Op de Hoogte 1918. blz. 160.
- 83e. Stoomtrambanen in Atjeh. Ind. Gids 1897. I. blz. 636.
- 84e. Spoorwegaanleg op Noord-Sumatra. (ook als middel tot pacificatie van Atjeh). Tijdschrift voor Ned. Indië 1899. blz. 817.
- 85e. Stoomtramwegen in Atjeh. Tijdschrift voor Ned. Indië 1902. blz. 1120.
- 86e. De verbindingsschakel in den stoomtramweg in Atjeh. Ind. Gids 1903. I. blz. 942. Militaire Gids 1903 blz. 332.
- 87e. A. SNETHLAGE. De exploitatie van de Atjehtram. Ind. Gids 1906, Febr. afl.
- 88e. G.P.J. CASPERSZ. Eene verdediging van het beleid der exploitatie van den Atjehtramweg. Ind. Gids 1907. Jan. afl.
- 89e. Beschrijving van het tramnet van het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden. Kol. Verslag 1908. (Bijlage U.)
- 90e. Ch.F. DE ROCHEMONT. Ontstaan- en inrichting van de Atjehtram. De Ingenieur 1911. No. 1.
- 91e. J.C. LOMAN. Een spoorwegverbinding in Noord-Sumatra. Ingenieur 1912. blz. 894.
- 92e. F.H.A. STEENS ZIJNEN. De verbinding van het spoorwegnet ter Oostkust van Sumatra met de bestaande tramlijn in Atjeh. Kol. Tijdschrift 1912. blz. 1185.
- 93e. J. ROEST. Belawanhaven en Atjehtram. Tijdschr. Binnenlandsch Bestuur 1912. blz. 283.
- 94e. De Deli Atjehverbinding. Indische Mercur 1913. blz. 207.
- 95e. J. ROEST. De spoorwegverbinding tusschen Deli, Atjeh en de Aroebaai. Tijdschrift Binnenl. Bestuur 1915. blz. 464.
- 96e. J.H. MULLER. De Atjehtram. Ind. Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen 1916 No. 8.
- 97e. H. VAN TONGEREN. De voornaamste Kunstwerken in het baanvak Seulimeum-Gedeh Breue. Ind. Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen 1919. No's 10, 11 en 12 en 1920 No's 2, 3 en 4.
- 98e. G.P.J. CASPERSZ. De aanleg van het baanvak Seulimeum-Gedeh Breue-Padang Tidji der Atjehtram. Mededeelingen van het Algemeen Ingenieurscongres Batavia 8 — 15 Mei 1920.
- 99e. H. VAN TONGEREN. Kunstwerken in de Atjehtram. Algemeen Ingenieurscongres Batavia 8 — 15 Mei 1920.
- 100e. G.P.J. CASPERSZ. De Atjehtram: hare Geschiedenis; haar aandeel in de onderwerping en de pacificatie van Atjeh; Technische bijzonderheden. Ingenieur 1927. No. 40.
- 101e. Mededeelingen betreffende den aanleg van den spoorweg Laboean-Deli naar Medan en Deli Toea. Tijdschrift voor Ned.-Indië 1882. II. blz. 474.
- 102e. De Straits Times over den Deli Spoorweg. Tijdschrift voor Ned.-Indië 1887. II. blz. 474.
- 103e. Spoorwegpolitiek in Ned.-Indië (de spoorwegaanleg op Sumatra en de Langkatconcessie.) Tijdschrift voor Ned.-Indië 1888. I. blz. 81.
- 104e. W. H. J. DATES. Nota betreffende den spoorweg in Deli. Ingenieur 1889. No. 21.
- 105e. J. T. CREMER. Deli Spoorweg Maatschappij te Amsterdam. Gedenkboek Kon. Instituut v. Ingenieurs 1847 — '97. blz. 299.
- 106e. Spoorweguitbreiding ter Sumatra's Oostkust. Ind. Mercur 1897. No. 20.
- 107e. Dr. A. W. NIEUWENHUIS. De Delispoorweg Maatschappij. Haar veertigjarig jubileum. Weekblad Indië. 7e jrg. afl. 13 blz. 193.
- 108e. P. SAHER. De Deli Spoorweg Maatschappij. Amsterdammer 12 September 1925.

- 109e. G. C. M. SMITS. Deli Spoorweg Maatschappij. Indische Post, 5 September 1925.
- 110e. P. C. HUYSER. Spoorwegen op Sumatra (Batavia-Palembang) en daarmee gepaard gaande kolonisatie van Javanen op Sumatra. Kol. Weekbl. 17 Juli, 14 Aug., 11 Sept. 1902, Ind.-Gids 1902. II. blz. 1119.
- 111e. J. E. DE MEYER. Spoorwegverkenning op Zuid-Sumatra. Ind. Gids 1904. II. blz. 1206.
- 112e. K. J. A. LIGTVOET. Spoorwegverkenning in Zuid-Sumatra. 1904.
- 113e. J. L. CLUYSENAER. Spoorwegen in Zuid-Sumatra. Ingenieur 1904. No. 51. blz. 888.
- 114e. H. E. PRINS. Vooreerst geen tram- of spoorwegen maar Renardtreinen in Zuid-Sumatra. Kol. Weekblad 15 Sept. 1904.
- 115e. A. A. MYERS. Over spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra. Voorwaarts V. (1904 — 1905) No. 12. Ind. Bouwk. Tijdschrift VII 1904. No. 7.
- 116e. J. VAN DER WAERDEN. Spoorwegaanleg op Zuid-Sumatra. Overdruk artikelen. Soer. Handelsblad 25 Juli, 4 en 5 Augustus 1904.
- 117e. K. J. A. LIGTVOET. Inleiding tot eene bespreking van den spoorwegaanleg op Zuid-Sumatra. Tijdschrift Kon. Instituut van Ingenieurs. Afd. Ned. Indië. 1904 — 1905, afl. 2.
- 118e. P. RICHTER. Rapport nopens den aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra. 3 dln. Batavia. Landsdrukkerij. 1911.
- 119e. Adviezen van den Directeur van Gouv. Bedrijven en van den Hoofd-inspecteur der S. S. nopens den aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra. Batavia. Landsdrukkerij. 1910.
- 120e. J. TH. GERLINGS. Spoorwegen in Zuid-Sumatra. Ingenieur 1911. blz. 760.
- 121e. R. P. O. D. WIJNMALEN. Eenige mededeelingen over den aanleg van staatsspoorwegen in Ned.-Oost Indië en over het spoorwegplan in Zuid-Sumatra. Ingenieur 1912. blz. 427.
- 122e. J. C. F. VAN SANDICK. De spoorwegen in Zuid-Sumatra. Ingenieur 1914. blz. 103.
- 123e. J. C. F. VAN SANDICK. De beteekenis van den spoorweg voor de economische ontwikkeling van Zuid-Sumatra. Indische Mercur 5 Mei 1914. No. 18. blz. 3850.
- 124e. TECHNICUS. De Spoorwegen in Zuid-Sumatra. Ind. Bouwk. Tijdschrift 1914. blz. 54.
- 125e. M. VAN GEUNS. De Zuid-Sumatraspoorweg en de toekomst van het doorsneden gebied. Ind. Gids 1914. II. blz. 1280.
- 126e. H. VAN WERMESKERKEN. De opening van den Zuid-Sumatraspoorweg. Weekblad van Indië 1914 — 1915 blz. 349.
- 127e. Z. (ENTGRAAFF) Spoorwegaanleg in de Lampongs. Ind. Gids 1915. blz. 1755. (bespreking van een artikel in het Soer. Handelsblad).
- 128e. De Zuid-Sumatra spoorwegplannen. Ind. Gids 1916. I. blz. 457. (bespreking van een artikel in het Bat. Nieuwsblad).
- 129e. H. J. L. BECK. De Pasemahlanden. Ind. Gids 1916. II. blz. 1701. (ontleend aan een artikel in het Bat. Nieuwsblad over de doortrekking der lijn van Moeara Enim).
- 130e. Spoorwegbouw in de Lampongs en Palembang. Weekblad van Indië 1916 — 1917. blz. 585.
- 131e. R. Opening van de staatstramlijn Palembang-Praboemoelih. Ind. Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen 1916.
- 132e. J. C. F. VAN SANDICK. De verkeerswegen in Zuid-Sumatra. De spoorwegpolitiek. Praeadvies Eerste Zuid-Sumatra Conferentie. Mededeelingen S. S. en Tr. Opname No. 6. 1917.
- 133e. Voorontwerp voor een verlenging der spoorlijn Palembang-Moeara Enim tot Lahat. Mededeelingen der S. S. en Tr. Opname No. 11. 1918.

- 134e. W. H. BRANDENBURG. Assaineeringsplannen in verband met den aanleg van den Zuid-Sumatra Spoorweg. Koloniale Studiën 1920. II. blz. 299.
- 135e. S. UPTON. Spoorwegpolitiek in Zuid-Sumatra. Eerste Zuid-Sumatra conferentie No. 1. 1920.
- 136e. J. C. F. VAN SANDICK. Groot Benkoelen. Indische Gids 1921. I. blz. 208.
- 137e. Z. (ENTGRAAFF). In de Lampongs. Indische Gids. II. blz. 935. (bespreking van een artikel in de Nieuwe Soerabaja Courant.
- 138e. S. A. REITSMA. Zuid-Sumatra. Tijdschrift Indië, 11e jrg. 1927 blz. 34.
- 139e. W. J. H. NIVEL (DE NIVELLE). Verslag eener spoorwegverkenning in Midden-Sumatra. Mededeelingen der S.S. en Tr. Opname No. 19. 1927.
- 140e. Beschouwingen betreffende de in de naaste toekomst te verwachten uitbreiding van de S.S. en Tr. op Java en de Buitengewesten. Mededeelingen der S. S. en Tr. Opname No. 14. 1919.
- 141e. S. A. REITSMA. Sumatra en de Spoorwegen. (Sumatranummer van de Locomotief. September 1925).
- 142e. W. E. BOERMAN. De bestaande en de ontworpen spoorwegen op Sumatra. Tijdschr. van Geschiedenis, Land- en Volkenkunde 1916. blz. 182.
- 143e. R. A. EEKHOUT. Aanleg van staatsspoorwegen in Ned. Borneo en Zuid-Sumatra. Tijdschr. Aardrijkskundig Genootschap 1891. blz. 955, 983.
- 144e. S. De spoorwegpolitiek op de Buitenbezittingen. Het vrije Woord 1918 — 1919. blz. 215.
- 145e. Verkenningverslag nopens tramplannen in Tapanoeli. Mededeelingen der S. S. en Tr. Opname No. 15 1920.
- 146e. Verkenningverslag nopens tramplannen in Zuid-Celebes. Mededeelingen S. S. en Tr. Opname No. 3 1917.
- 147e. V. J. VAN MARLE. Verslag eener spoorwegverkenning in de afdeeling Menado. Mededeelingen S. S. en Tr. Opname No. 18 1922.
- 148e. J. J. K. ENTHOVEN. Eenige beschouwingen betreffende den aanleg van spoorwegen op Borneo. Ind. Gids 1892. II. blz. 1611.
- 149e. C. J. F. VAN SANDICK en V. J. VAN MARLE. Verslag eener Spoorwegverkenning in Noordwest Borneo. Mededeelingen S. S., en Tr. Opname No. 13 1919.
- 150e. J. TH. GERLINGS. Een spoorweg in Noord-West Borneo. De Ingenieur 1920. blz. 524.

Van de talrijke courantenartikelen zullen hieronder alleen de oudste, welke het moeilijkst te raadplegen zijn, worden opgenomen :

Nieuw Bataviasch Handelsblad : 24 Augustus 1872.

De Indiër : 6 Nov. 1882, 29 Januari 1873, 7 en 10 Nov. 1873.

Java Bode : 15 Januari 1873.

Bataviasch Handelsblad : 12 Mei 1876, 21 Juni 1876.

Nieuwe Rotterdamsche Courant : 5 Mei 1876, 2e blad. (artikel van A. W. STELLWAGEN), 1 Januari 1883.

Soerabaiasch Handelsblad : 6 Augustus 1878.

Locomotief: 22, 23, 25, 27, 29, 31 Maart en 2 en 8 April 1879.

Nieuw Padangsch Handelsblad: 4 September 1884.

De Amsterdammer: 7 November 1884.

Algemeen Handelsblad: 2 en 20 Februari 1885.

Het Vaderland: 5 Februari 1885.

INHOUD

Voorbericht.

A. SPOOR- EN TRAMWEGEN OP JAVA.

Hoofdstuk	I. De voorgeschiedenis (tot 1863).....blz.	5
Hoofdstuk	II. Van particuliere- tot Staatsexploitatie (1863 — 1875).blz.	21
Hoofdstuk	III. Staats- en particuliere spoorwegen van 1875 tot 1883blz.	34
Hoofdstuk	IV. De jaren van weifeling tot aan de totstandkoming van de stamlijn in 1889blz.	44
Hoofdstuk	V. Het tijdvak tot aan de vaststelling van het Algemeen spoorwegplan — 1893.....blz.	50
Hoofdstuk	VI. Het tijdvak van 1893 tot aan 1906blz.	58
Hoofdstuk	VII. Het tijdvak van 1906 tot hedenblz.	69

B. SPOOR- EN TRAMWEGEN OP DE BUITENGEWESTEN.

Hoofdstuk	VIII. De spoorweg ter Sumatra's Westkustblz.	81
Hoofdstuk	IX. De Atjehtramblz.	88
Hoofdstuk	X. De Deli Spoorweg Maatschappijblz.	94
Hoofdstuk	XI. De Zuid-Sumatra Spoorwegblz.	98
Hoofdstuk	XII. Andere lijnen in de Buitengewestenblz.	104

BIJLAGEN.

Bijlage	I. Opgave van wetten en besluiten voor aanleg en concessie van spoor- en tramwegenblz.	106
Bijlage	II. Lengte der spoor- en tramwegen in kilometers met datum van opening van de exploitatie der lijnvakkenblz.	115
Bijlage	III. Literatuuropgave over spoor- en tramwegen in de Buitengewestenblz.	125

KAARTEN.

Spoor- en Tramwegkaart van Java en Madoera.
 Spoor- en Tramwegkaart van Sumatra en Celebes.

PLATEN.

Commissie tot de Vervoermiddelen.
 W. POOLMAN.
 D. MAARSCHALK.
 H.F. VAN STIPRIAAN LUÏSCIUS.
 Oude berglijn-locomotief (1877).
 Moderne berglijn-locomotief (1924).
 S.S. Motorrijtuig (1925).

