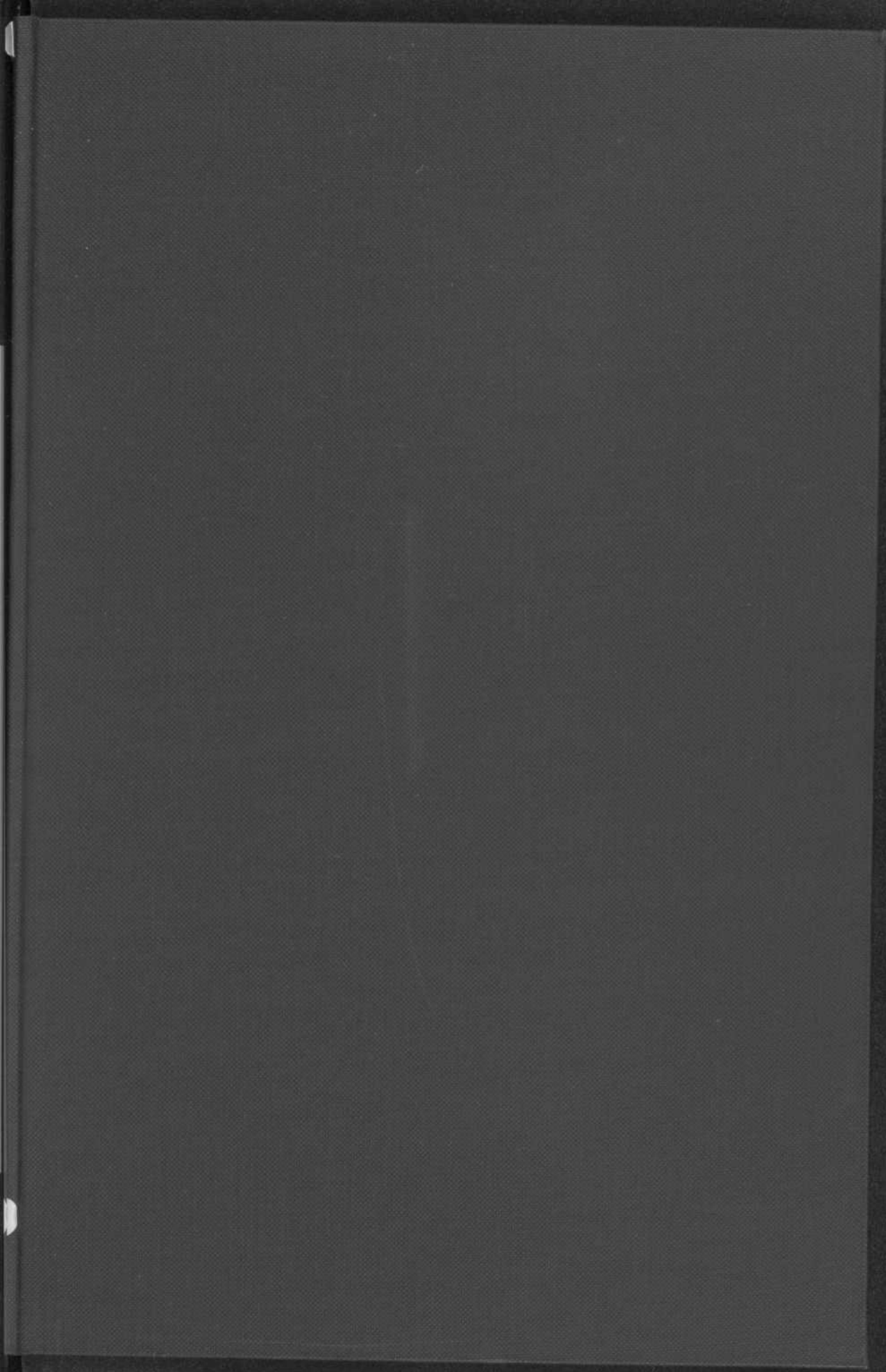
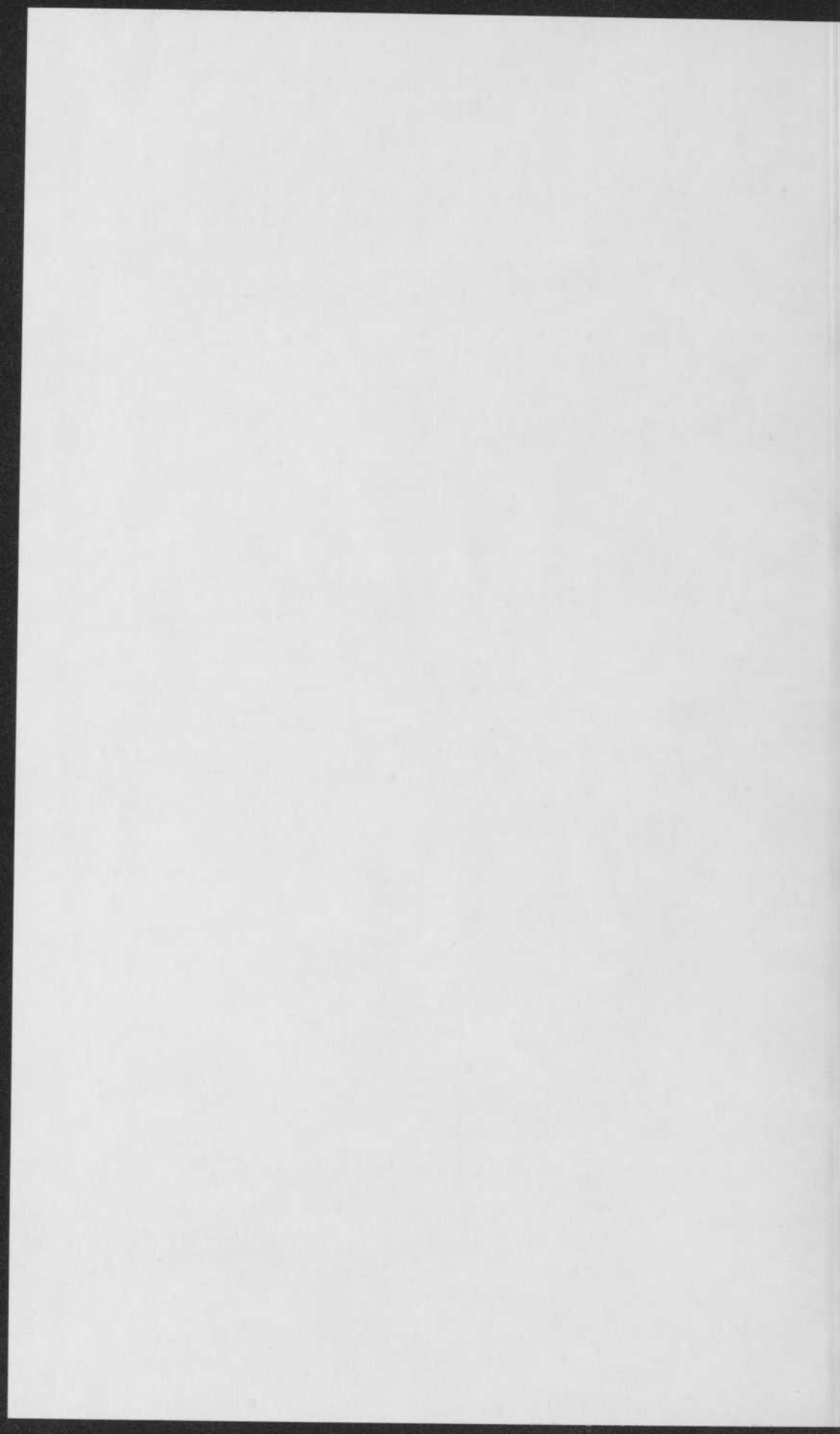




2565

A7





HERVORMING VAN HET STAATSSPOORWEGBEDRIJF IN NEDERLANDSCH-INDIË.



ADVIES

AAN DEN

MINISTER VAN KOLONIËN

over de wenschelijkheid, het beheer van de Staatsspoor- en
tramwegen in Nederlandsch-Indië over te dragen aan
een daartoe in te stellen zelfstandig bedrijf,

DOOR

H. J. E. WENCKEBACH.

• GRAVENHAGE,
GEBRS. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1914.

2565

A7.

BIBLIOTHEEK DER RIJKS-
UNIVERSITEIT TE LEIDEN.

Uit de boekverzameling der voormalige
Ned.-Ind. Bestuursacademie.

Bruikleen
van het Departement van Koloniën.

JULI 1923.

HERVORMING VAN HET STAATSSPOORWEGBEDRIJF IN NEDERLANDSCH-INDIË.

A D V I E S

AAN DEN

MINISTER VAN KOLONIËN

over de wenschelijkheid, het beheer van de Staatsspoor- en
tramwegen in Nederlandsch-Indië over te dragen aan
een daartoe in te stellen zelfstandig bedrijf,

DOOR

H. J. E. WENCKEBACH.

's-GRAVENHAGE,
GEERS. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1914.

ADVIES

MINISTER VAN KOLONIËN

over de verhouding tot de landbouw en
landbouw in Nederlandsch-Indië over de
aan de hand te zijnde verhouding



H. J. E. WENCKEBACH.

EERSTE GEDEELTE.

I.

Inleiding.

De toeneming in aantal en omvang van de door het Staatsgezag in Nederland en de Koloniën uitgeoefende bedrijven heeft sedert een reeks van jaren in steeds sterkere mate de aandacht van publiek en volksvertegenwoordiging op die bedrijven en op de wijze, waarop zij beheerd worden, gevestigd. Met name heeft de groeiende beteekenis dier bedrijven voor de Staatsfinanciën aanleiding gegeven tot veelvuldige bespreking van en kritiek op het geldelijk beheer en meer dan eens ook tot voorstellen, dat beheer betreffende, waarvan sommige in de laatste jaren in wettelijke en andere maatregelen verwezenlijking hebben gevonden.

Er is in de sedert een aantal jaren in de Staten Generaal over de staatsbedrijven gevoerde besprekingen en de daarmede samenhangende uitingen van de pers, een andrang in vaste richting te bespeuren, een streven naar hetgeen dikwijls onder den naam van „commercieel bedrijfsbeheer” is samengevat, maar toch inderdaad van ruimere strekking is, dan door dien naam wordt uitgedrukt.

Het eerst gold de andrang de gebrekkige wijze, waarop de geldelijke uitkomsten van vele Staatsbedrijven werden vastgesteld en openbaar gemaakt. Er werd de aandacht op gevestigd, dat de boekhouding van de meeste dier bedrijven *) in hoofdzaak slechts gericht was op de verantwoording van de uitgaven en ontvangsten, in verband met de bij de Staats- en Koloniale begrooting toegestane kredieten — hetgeen echter geheel onvoldoende is om het karakter der verschillende uitgaven en de inkomsten der bedrijven vast te stellen. Ook waar naast de begrotingsadministratie een min of meer ruime plaats werd afgestaan aan de verzameling van statistische gegevens, werden die gegevens meestal niet verwerkt tot eene boekhouding en rekeningen, als bij particuliere ondernemingen gebruikelijk en ten deele zelfs wettelijk voorgeschreven is, om een juist beeld van het bedrijfsbezit en de uitkomsten der exploitatie te verkrijgen.

Het eerste, waarop werd aangedrongen, was dan ook de invoering van eene „commercieele boekhouding”; herinnerd zij aan besprekingen in de Staten-Generaal — nu welhaast vijftien jaren geleden — over de boekhouding van de Marinewerven en van den Post- en Telegraafdienst in Nederland.

*) Er waren intusschen uitzonderingen, zooals de Staatsmijnen in Limburg en tot zekere hoogte de Ombilinmijnen in Indië.

De aandrang vond niet dadelijk ingang, maar het besef, dat een rationeele boekhouding naar commerciëlen trant voor bedrijven van eenige beteekenis niet slechts noodig is om de uitkomsten aan anderen duidelijk te maken, maar voor de bedrijfschefs en leidende ambtenaren onmisbaar, om zelve een duidelijk inzicht te verkrijgen in de geldelijke gevolgen hunner gestie, won toch geleidelijk veld. Van dat besef gaf o. a. de toenmalige Minister van Koloniën, Mr. D. Fock, blijk, door in het najaar van 1905 aan het lid der Tweede Kamer Dr. D. Bos opdracht te verleen tot het ontwerpen van een plan voor „de invoering eener „verbeterde boekhouding bij de daarvoor in aanmerking komende dienst-„takken in Nederlandsch Indië (Gouvernementsbedrijven)”. Het is hier niet de plaats om over de adviezen, waarmede Dr. Bos aan die opdracht in 1906 en 1907 voldeed, in beschouwingen te treden. Van die adviezen moge slechts worden vermeld het zeer belangrijke „Eindrapport” van 27. Dec. 1907, waarin de steller zich niet tot de boekhouding alleen bepaalt, maar op heldere wijze de richting aangeeft, welke verder gevolgd zal moeten worden om de gouvernementsbedrijven in financieel opzicht zoo goed mogelijk aan hunne bestemming te doen beantwoorden. Naar dit rapport zal in de navolgende beschouwingen herhaaldelijk worden verwezen.

Het is bekend, dat naar aanleiding van de adviezen van Dr. Bos een deskundige werd uitgezonden voor de invoering van en het toezicht op eene verbeterde boekhouding bij de gouvernementsbedrijven in Ned. Indië, en dat met de hulp van dien ambtenaar en zijn staf thans reeds bij een groot aantal dier bedrijven eene aan alle eischen beantwoordende boekhouding wordt gevoerd, waarvan de uitkomsten uitvoerig in de jaarverslagen worden bekend gemaakt — terwijl de invoering der boekhouding tevens geleid heeft tot aanmerkelijke verbeteringen in de wijze, waarop bij de betrokken bedrijven het kasbeheer, de magazijns- en de werkplaats-administratie worden gevoerd.

Aan den drang naar eene betere boekhouding en financieele verslaggeving paarde zich al spoedig die, om nu ook de begrootingen en rekeningen der bedrijven zoodanig in te richten, dat zij een duidelijke weerspiegeling vertoonen van het door de boekhouding gegeven beeld en van de juiste beteekenis der bedrijven voor 's Lands financiën in het algemeen — waartoe de gewone begrooting en rekening van bruto-ontvangsten en -uitgaven ongeschikt zijn.

Voldoening aan dit waarlijk niet onredelijke verlangen vorderde echter de invoering van afzonderlijke bedrijfsbegrootingen (de zoogenaamde „budgets annexes”), waarmede een bres geschoten wordt in het langen tijd door budget-theoretici zoo krachtig verdedigde stelsel der ééne en ondeelbare bruto-begrooting. Er is hierover veel strijd gevoerd; ook hier, evenals elders, hebben de gewijzigde omstandigheden en behoeften tot gewijzigde opvattingen in dit opzicht geleid en de noodzakelijkheid doen erkennen om zekere afwijkingen van dat stelsel toe te laten.

Voor Nederland hebben die gewijzigde opvattingen uitdrukking gevonden in de wet van 16 Februari 1912 (*Stbl.* No. 85) „tot regeling „van de begrootingen en rekeningen van Staatsbedrijven” (Bedrijvenwet). De grondgedachten dier wet en de wijze van uitvoering daarvan mogen

als bekend worden aangenomen *). Karakteristiek is, dat weliswaar de begrooting en rekening het beeld geven van een zelfstandig bedrijf met eigen middelen, maar dat in werkelijkheid de uitgaven en ontvangsten *Staatsuitgaven* en ontvangsten blijven en — op enkele in de wet opgenomen uitzonderingsbepalingen na — beheerscht worden door de voor deze geldende gewone regelen. Ofschoon afzonderlijk gehouden en in zich sluitend, wordt de bedrijfsbegrooting door den wetgever vastgesteld op gelijke wijze als de Staatsbegrooting; zij bevat naast de gewone uitgaaf- en ontvangstposten en daarmee samengevlochten eene raming (ook in ontvangst en uitgaaf) van alle te verwachten verrekeningen tusschen het Bedrijf en den Staat-geldschiet, inbegrepen de uitkeering van winst aan of de dekking van verlies door den Staat.

De aan deze wet ten grondslag liggende denkbeelden werden ook reeds uitvoerig ter sprake gebracht in het Eindrapport van Dr. D. Bos. De wijze waarop het gewenschte verband tusschen de begrooting en rekening eenerzijds, de commerciële boekhouding anderzijds, wordt gelegd, stelde de heer Bos zich echter anders voor. Voor de door den Kolonialen wetgever als Gouvernementsbedrijf erkende diensttakken zou de bedrijfsbegrooting (in den vorm eener geraamde balans en winst- en verliesrekening) slechts de *toelichting* zijn tot de in de algemeene begrooting opgenomen saldoposten voor gewone en buitengewone uitgaven en ontvangsten **).

Van door den wetgever *vast te stellen* bedrijfsbegrootingen en -rekeningen was dus hier geen sprake. Wel zouden echter door den Kolonialen Wetgever regelen voor de samenstelling daarvan gegeven worden en aan de uitkomsten der commerciële boekhouding comptabele bewijskracht worden verleend door een onderzoek door den Gouvernements-accountant en in hooger instantie door de Algemeene Rekenkamer.

Dr. Bos stelde zich voor dit een en ander te wettigen door eenige, door hem aangegeven, aanvullingen van de Indische Comptabiliteitswet.

Voor de bereiking van het beoogde doel zal wel niet veel onderscheid bestaan tusschen beide oplossingen. Die der Bedrijvenwet heeft echter iets gedwongens door de dooreenmengeling van de bruto uitgaaf- en ontvangstposten met de uitkomsten der uit de commerciële boekhouding getrokken resultaten-rekeningen. Ondergeteekende komt dan ook de door Dr. Bos aanbevolen methode natuurlijker en eleganter voor. Hoe dit zij, in werkelijkheid heeft tot nu toe noch de eene noch de andere methode voor de Indische gouvernementsbedrijven toepassing gevonden. Behalve in tijds- en personeelsgebrek ligt de oorzaak daarvan wel in de moeielijkheid, om bedrijfsramingen te maken die niet geheel uit de lucht gegrepen zijn, zóó buitengewoon langen tijd te voren als door de behandeling gelijktijdig met de Koloniale begrooting schijnt te worden vereischt ***).

*) Vgl. o. a. „De Bedrijvenwet” door J. C. DE BRUYN, 1913.

**) Hetzelfde denkbeeld werd ongeveer gelijktijdig door o. g. ter sprake gebracht in een rapport aan den Minister van L. N. en H. betreffende de organisatie van de Staatsmijnen in Limburg als autonoom commercieel bedrijf.

***) Op het tijdstip der indiening door de Departementen in Indië van de begrotingsbijdragen in definitieven vorm, zijn voor de groote meerderheid der bedrijven de balans en bedrijfsrekening over het vorige jaar (d. w. z. twee jaren aan het begrotingsjaar voornafgaande) nog niet gereed, zoodat als grondslag voor de bedrijfsbegrooting zouden moeten worden ge-

Door eene rationeele indeeling van de begrooting en door eene scherpere afscheiding tusschen gewone en buitengewone uitgaven is in de laatste jaren, vooral bij het Departement van Gouvernementsbedrijven, getracht eenigermate in deze leemte te voorzien. Toch zal het daarbij wel niet kunnen blijven en voor de boven vermelde moeilijkheid eene oplossing moeten worden gevonden, opdat ook voor de Indische bedrijven het gewenschte verband tusschen begrooting en commerciële boekhouding worde verkregen.

De tot nu toe besproken maatregelen -- invoering van eene commerciële boekhouding en Bedrijvenwet -- beoogen strikt genomen slechts eene verbetering van den *vorm*, waaronder de werkelijke en geraamde uitkomsten van de bedrijven en hunne geldelijke beteekenis voor de schatkist worden weergegeven.

Toch zijn zij ook voor het *wezen* der zaak niet zonder beteekenis, omdat een juiste kennis van de bedrijfsresultaten en van factoren, waarvan deze afhankelijk zijn, onmisbaar is zoowel voor een goed bedrijfsbeheer als voor eene doeltreffende en zaakkundige contrôle van dat beheer.

De aandrang, zoowel uit de Staten-Generaal als uit den boezem der Staatsbedrijven zelve, is echter geleidelijk verder gegaan in den zin van maatregelen meer rechtstreeks bevorderlijk voor een doeltreffend en praktisch beheer, zoowel in administratief als in financieel opzicht.

Van verschillende zijden is daartoe aanbevolen, om aan belangrijke bedrijven met min of meer commerciële strekking *rechtspersoonlijkheid* te verleenen *met eigen vermogen en budget*.

Reeds in 1904 werd dit denkbeeld door den Mynraad in Nederland ter sprake gebracht en den ondergeteekende -- toenmaals Directeur-Generaal van de Staatsmijnen in Limburg -- opdracht gegeven om dat denkbeeld in studie te nemen. Een uitvoerig rapport werd daarover door hem in 1907 aan den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel uitgebracht, waarvan de conclusie strekte ten gunste van het verleenen van rechtspersoonlijkheid aan genoemd bedrijf.

Met betrekking tot de Indische Gouvernementsbedrijven is vooral Dr. D. Bos in de Tweede Kamer als woordvoerder ten gunste van dien maatregel opgetreden. In zijn meergenoemd „Eindrapport” had dit Kamerlid trouwens reeds een warm pleidooi gehouden voor de organisatie van belangrijke bedrijven als rechtspersoon, en zelfs de omwerking van de begrooting in den zin van de Bedrijvenwet daarvan afhankelijk gesteld. „Nadrukkelijk”, zegt Dr. Bos, „merk ik op, dat in den regel naar mijne meening het aannemen van een netto-budget moet medebrengen het „organiseeren van den dienst bij de wet als een afzonderlijk rechtspersoon „met eigen vermogen.”

Naast den pandhuis-dienst wordt in het rapport vooral die der Staatsspoorwegen genoemd als voor zoodanige reorganisatie in aanmerking komend.

bezigd de balans en bedrijfsrekening over het jaar, dat drie jaren aan het begrootingsjaar voorafgaat!

Deze moeilijkheid dreigt nog te worden verscherpt, wanneer tot voorafgaande behandeling van de begrooting in Indië zelf door een in te stellen „Kolonialen Raad” mocht worden besloten.

In de Kamer werd het vraagstuk bij de behandeling van de Indische begrooting voor 1911 en 1912 uitvoerig door Dr. Bos besproken, en de autonomie van Indische bedrijven vooral aanbevolen als maatregel van decentralisatie en tot bevordering van het toevloeien van kapitaal naar de Koloniën; hij vond daarbij van verschillende sprekers (VAN LENNEP, Vlieg) steun. Ook bij de behandeling van het wetsontwerp tot nadere wijziging van de Indische Comptabiliteitswet werd hetzelfde onderwerp door Dr. Bos ter sprake gebracht.

In de Eerste Kamer was het vooral Mr. F. S. VAN NIEROP, die zich op gronden, ontleend aan het algemeen financieel beleid, voor de zaak interesseerde en, zonder zich bepaald ten gunste daarvan uit te spreken, den Minister van Koloniën herhaaldelijk aanbeval om een grondig onderzoek te doen instellen naar de mogelijkheid en de voordeelen eener reorganisatie van de Staatsspoorwegen in den bedoelden zin.

Ook in de litteratuur was de „bedrijfszelfstandigheid” in de laatste jaren veelvuldig het onderwerp van beschouwingen, bijna altijd in daarvoor gunstigen zin.

Deze veelzijdige aandrang, volgende op dien naar eene verbetering van boekhouding en begrooting, was daarvan een natuurlijk uitvloeisel, en lag geheel in de lijn van de daartoe strekkende maatregelen. Aan die maatregelen lag toch de fictie ten grondslag, dat het bedrijf is een lichaam met eigen vermogen, dat met den Staat in geldelijke verrekening staat. Bij de invoering van de afzonderlijke, in zich sluitende begrootingen, was het zelfs al niet meer geheel een fictie; wie met aandacht in de vakliteratuur de beschouwingen heeft gevolgd, aan de beteekenis der „budgets annexes” gehecht, moet onvermijdelijk den indruk hebben gekregen, dat daarin meer dan een bloote vormkwestie ligt, maar een bepaalde afscheiding van het bedrijfsvermogen, de schepping dus van een zoogenaamde „vermogenspersoon”. Die diepere beteekenis verklaart, waarom over de invoering der Bedrijvenwet nog zooveel te doen is geweest; en opvallend was het ook, dat aan de toepassing van die wet op verschillende bedrijven in Nederland gepaard zijn gegaan — als ware het een natuurlijk uitvloeisel daarvan — maatregelen die niet den vorm maar het werkelijke beheer raakten, zooals bijv. de bestuursregeling van de Artillerie-inrichtingen.

Iets fonkelnieuws mag het denkbeeld der autonomie van door het openbaar gezag ingestelde bedrijven overigens niet genoemd worden. Er bestaat reeds sinds lang eene categorie van zoodanige bedrijven, die reeds bij hunne instelling als rechtspersoon zijn georganiseerd. Dit zijn voornamelijk *geldelijke instellingen*, zooals:

- gemeentelijke spaarbanken en banken van leening,
- de postspaarbanken in Nederland en Indië,
- de Rijksverzekeringbank,
- de Consignatiekas, en dergelijke.

Ook de in 1911 opgerichte Centrale Kas voor het Volkscredietwezen in Indië is daartoe te rekenen. *)

*) Het is bekend, dat niet voor al deze instellingen de rechtspersoonlijkheid voldoende duidelijk in de grondregelen is vastgesteld en dat zij met name voor de Rijkspostspaarbank in rechte wel eens is ontkend. Dit kan echter slechts aan de gebrekkige redactie dier grondregelen worden geweten. Afgezien daarvan wijzen die regelen (evenals die van de Indische Postspaarbank, waarvan de vorm nog gebrekkiger is) ongetwijfeld op de bestelde bedoeling om die instellingen als zelfstandig rechts- en vermogenslichaam te beschouwen en te doen werken.

Voor deze en soortgelijke instellingen is de organisatie als rechts-persoon als van zelf sprekend beschouwd en noodzakelijk geoordeeld o. a. om zuiver financieele handelingen als de uitzetting en belegging van gelden aan de regelen voor het begrootingsbeheer en de rekenplichtigheid te onttrekken.

Voor het overige zijn noch in Nederland noch in Indië tot nu bedrijven in den meer gebruikelijken zin des woords op dien voet georganiseerd; in andere landen is dat echter wel geschied. Als voorbeeld daarvan kunnen gelden en zijn in de Staten Generaal ook reeds meermalen ter sprake gebracht de onder den naam van „Port-Commission” „harbour-board” of „harbour-trust” bekende havenbedrijven, in Engeland en de Britsche Koloniën ingesteld.

Ook bij het Staatsspoorwegbedrijf in verschillende landen heeft het beginsel der bedrijfsautonomie toepassing gevonden, en het moet als eene aanwijzing van bijzondere beteekenis worden beschouwd, dat in drie landen — Italië, Zwitserland en Frankrijk — dat beginsel als grondslag is aangenomen op het tijdstip, waarop de Staat zich door naasting van omvangrijke particuliere netten voor de taak gesteld zag, het spoorwegbedrijf op groote schaal in regie te beheeren. De toelichting tot de betreffende wetvoorstellen, zoowel als de gedachtenwisseling bij de behandeling daarvan, stellen buiten twijfel, dat de bedrijfsautonomie niet als een punt van ondergeschikte beteekenis maar als het grondbeginsel der wetsvoorstellen werd beschouwd en als eene voorwaarde, zonder de vervulling waarvan in de genoemde staten de Staatsexploitatie van spoorwegen niet zou mogen worden ingevoerd.

Sinds eenigen tijd is ook in België het vraagstuk voor de Staatsspoorwegen aan de orde en de bestudeering daarvan aan eene Staatscommissie opgedragen, die ter zake in December 1913 een uitvoerig rapport met wetsvoorstel aan de Regeering heeft ingediend. Het voorstel komt neer op eene zeer radicale verwezenlijking van het denkbeeld der bedrijfsautonomie, waarvan de Commissie zich onverdeeld voorstander betoont.

Uit den aard der zaak heeft ook de Regeering in Nederland en Indië aan dit veelbesproken onderwerp hare aandacht gewijd. Bij de reeds vermelde besprekingen in de Staten-Generaal toonde de Minister van Koloniën DE WAAL MALEFIJT zich in beginsel een voorstander van de bedrijfsautonomie, zij het ook dat hij bij oppervlakkige beoordeeling daarvan niet zoo groote voordeelen verwachtte als Dr. Bos e. a. De Gouverneur-Generaal IDENBURG toonde groote belangstelling voor het vraagstuk, in het bijzonder wat de financieele zijde daarvan betreft. Mede als gevolg van den in de Staten-Generaal uitgeoefenden aandrang werd dan ook in 1912 aan den ondergeteekende als Chef van het Departement van Gouvernementsbedrijven opdracht verstrekt, om het vraagstuk speciaal met betrekking tot de Staatsspoorwegen in Indië — in grondige studie te nemen en ter zake zoo mogelijk een afgerond voorstel in te dienen.

Van deze opdracht zijn de navolgende beschouwingen en wetsonderwerp een uitvloeisel.

II.

De autonomie van Staats- en Koloniale bedrijven in het algemeen.

De beweegredenen, die in den loop van tijd hebben geleid tot toekenning van bedrijfsautonomie aan tal van instellingen van uiteenlopenden aard en o. a. voor de organisatie op dien voet van sommige Indische bedrijven worden aangevoerd, laten zich in twee hoofdgroepen verdeelen, t.w. die ontleend aan:

- A. het Staatsbelang in algemeenen zin;
- B. de engere, door het bedrijf behartigde belangen.

Beide groepen zullen achtereenvolgens in nadere beschouwing worden genomen.

A. 1. Onder de overwegingen, welke bij de organisatie van het Staatsspoorwegbedrijf in de reeds genoemde landen zijn aangevoerd tot motiveering van de daaraan toegekende autonomie, heeft een niet geringe rol gespeeld de bezorgdheid, dat het spoorwegbeheer zou worden betrokken in den strijd der politieke partijen, en dat de beschikking over een zoo beteekenend machtsmiddel als de Spoorwegen in handen van de wisselende regeeringen een bron van bederf zou kunnen worden van het politieke leven.

Welke waarde in elk bijzonder geval aan bedenkingen van dezen aard moet worden toegekend, hangt natuurlijk in hooge mate af van de bestaande politieke verhoudingen en zeden. In Italië en Zwitserland werden die bedenkingen bij de organisatie van het Staatsspoorwegbedrijf openlijk uitgesproken en daaraan groote waarde toegekend; in Frankrijk minder openlijk geuit, hebben zij de behandeling van het wetsvoorstel toch onmiskenbaar een rol gespeeld. In Zwitserland is daarbij ongetwijfeld van invloed geweest de vrees voor eene aanmerkelijke versterking van het Centrale gezag in den Bond, welke zich met de democratische en decentraliseerende strekking der Staatsregeling niet wel laat vereenigen.

Om hieraan te gemoet te komen achtte men het noodig een tegenwicht te scheppen, door het bedrijf als autonome instelling als het ware buiten den gewonen Staatsdienst te stellen en aan het bestuur daarvan ver gaande bevoegdheden toe te kennen, voor zoover zulks met de grondwettelijke regeling verenigbaar is, en de macht om zijne inzichten ter kennis van het parlement te doen komen, wanneer die van het Regeeringsinzicht mochten afwijken. Gepaard daaraan ging eene wettelijke beperking van de bevoegdheid van den Minister, tot wiens ressort de spoorwegen behooren. In Frankrijk misschien meer schijn dan werkelijkheid, is de beperking in Italië van zeer reëlen aard en door een nauwkeurige omschrijving van 's Ministers bevoegdheden in de wet vastgelegd. Ingrijpen in de eigenlijke exploitatie is daarbij nagenoeg uitgesloten en zijne bevoegdheid ten aanzien van de bedrijfsbegroting gaat zelfs niet verder, dan dat hij wijzigingen van het door het bedrijfsbestuur opgemaakte begrotingsontwerp aan het parlement kan voorstellen, maar niet uit eigen gezag kan aanbrengen. In de Zwitsersche spoorwegwet is dat zelfs nog duidelijker tot uitdrukking gekomen en gaat de bemoeienis

van den Bondsraad, behalve wat de begroting en de bestuursbenoeming betreft, in hoofdzaak niet verder dan die met de particuliere spoorwegen.

2. Aan de vrees voor eene te sterke inmenging van de Regeering in de uitoefening van het bedrijf, heeft zich om gelijke redenen gepaard die voor een te rechtstreeksche beïnvloeding daarvan door het parlement. Die vrees, ofschoon veelal minder openlijk uitgesproken, is zeker niet ongerechtvaardigd waar het een bedrijf geldt, dat zooveel gelegenheid biedt om aan groote of kleine partijbelangen dienstbaar te worden gemaakt en tot bevordering van particuliere of locale belangen van lagere orde. *)

Ook hiertegen heeft men in de genoemde landen gemeend een waarborg te moeten zoeken in de toekenning eener groote mate van zelfstandigheid aan het bedrijf, gepaard gaande met een in de wet zelve neergelegde beperking van de bemoeienis der volksvertegenwoordiging ten aanzien van de behandeling der bedrijfsbegroting, welke — in het bijzonder wat de Zwitsersche wetgeving betreft — inderdaad een zeer merkwaardig voorbeeld van parlementaire zelfbeperking mag worden genoemd.

3. In nauw verband met de reeds besproken bedenkingen staat de beduchtheid, dat de bedrijven zullen worden dienstbaar gemaakt aan belangen, vreemd aan die bedrijven en aan het doel waarmede zij in het leven zijn geroepen.

Men behoeft hierbij niet te denken aan oneerlijke praktijken, aan het besteden van Landsgelden voor andere dan landsbelangen; bedoeld wordt slechts de mogelijkheid, om de groote bedrijven met de hun ten dienste staande machtige hulpmiddelen, hun groot budget en talrijk personeel, te gebruiken voor doeleinden, die niet tot hun taak en werkring behooren en waarvoor der regeering geen kredieten beschikbaar zijn gesteld.

Het kan, om enkele voorbeelden te noemen, alleszins wenschelijk zijn, van Staatswege steun te verleen aan eene opkomende of tijdelijk in nood verkeerende industrie, aan instellingen van wetenschap of kunst, om emigratie of transmigratie te bevorderen, maatregelen te nemen tot bestrijding van werkeloosheid en overbevolking; het behoort zeker tot de taak der regeering de militaire weerkracht te verhoogen door uitbreiding van verkeersmiddelen, van maritieme havens, door opslag van kolen en andere voorraden, enz., enz.

De middelen daartoe behooren echter op regelmatige wijze te worden aangevraagd en toegestaan.

Echter, de beschikking over een aantal krachtige bedrijven geeft de gelegenheid, om de vervulling van allerlei desiderata, de totstandkoming van nuttige zaken, te verwezenlijken zonder beroep op den begrotingswetgever; en de verleiding daartoe is voor eene actieve,

*) SCHAPPER (Archiv für das Eisenbahnwesen Maart—Juni 1914) drukt dit typisch Duitsch als volgt uit: „Dem Parlament..... eine Grenze gezogen, durch die verhütet werden soll „dass der Eisenbahnetat zum Tummelplatz aller möglichen Kirchthums-interessen und unsachlichen Beeinflussungen mächtiger Partieführer wird“..... „Diese Vorschrift ist bei den „häufig wechselnden Mehrheiten und dem grossen Popularitätsbedürfnis, das infolge dessen „einzelne Parlamentarier haben, eine dringende Notwendigkeit.“

voortuitstrevende regeering dikwijls bijzonder groot, al ware het slechts met het oog op de groote vertraging, uit het volgen van den openlijken weg langs de jaarlijksche begrooting en uit den tegenzin van de Staten-Generaal tegen suppletoire begrootingen voortvloeiende.

Het zou zeker te ver gaan om elk gebruik, ook op kleine schaal, dat aldus van de Staatsbedrijven wordt gemaakt, als een vergrijp te beschouwen, maar de mogelijkheid en de groote verleiding om dat op gróóte schaal te doen, mag niet over het hoofd worden gezien.

Het toezicht van de Algemeene Rekenkamers zal daartegen weinig baten; de wegen zijn vele, om zonder onjuiste affectatie van uitgaven — zelfs zonder eenige directe uitgaaf — het doel te bereiken. *)

De beste waarborg tegen mogelijke misstanden op dit gebied kan wederom slechts gevonden worden in de zelfstandigheid van het bedrijfsbestuur, dat immers uit den aard der zaak gekant zal zijn tegen elke belasting van het bedrijf met uitgaven of winstderving ten behoeve van aan dat bedrijf vreemde belangen.

4. Een ander aan het algemeen Staatsbelang ontleend argument ten gunste van de autonomie der groote Staatsbedrijven is de beteekenis daarvan als maatregel van *bestuurs-decentralisatie*.

Op deze beteekenis, in het bijzonder voor het bestuur der koloniën, werd o. a. de aandacht gevestigd door Dr. D. Bos bij de behandeling der Indische begrooting voor 1911.

Decentralisatie is inderdaad voor elk Staatsbestuur een eisch, die dringender wordt naarmate de regeeringstaak in omvang toeneemt en uitgebreid wordt met bemoeienissen, geheel buiten het kader der gewone bestuurstaak vallende. Voor het bestuur van koloniën, waar de omstandigheden voor de locale decentralisatie zooveel minder gunstig zijn dan in het moederland, en diensgevolge niet slechts de uitoefening van het gezag, maar ook het beheer en de administratie van bijna alle openbare diensten en bedrijven onder de centrale Regeering vallen, doet zich de behoefte aan administratieve decentraliseering nog veel sterker gevoelen.

Organisatie van groote openbare bedrijven op den voet van zelfstandige rechtspersonen, aan welker bestuur door wettelijke regelen de leiding en het beheer en daarmee tevens de verantwoordelijkheid kan worden overgedragen, zoover als zich dat met de beginselen der Staatsregeling verdraagt, is daar ongetwijfeld een der krachtigste middelen, om het topzwaar wordende centrale gezag te ontlasten en de handen vrij te maken voor de zaken van algemeen Landsbeheer.

5. Een van de gewichtigste argumenten voor de invoering der bedrijfszelfstandigheid, althans voor zoover het bedrijven geldt met grooten geldelijken omzet, is voorts de daardoor geschapen mogelijkheid eener daadwerkelijke *scheiding tusschen 's Lands algemeene financiën en die der bedrijven*. Men kan wel zeggen dat het de behoefte aan zoodanige scheiding is, welke bijna altijd den doorslag heeft gegeven waar de bedrijfsautonomie toepassing heeft gevonden.

*) Zoo zou bijv. de regeering particuliere ondernemingen of andere takken van staatsdienst kunnen steunen door verlaging van tarieven voor goederen of werklieden, door verstrekking van kolen uit de ontginningen tegen lagere dan marktprijzen — derhalve zonder eenige uitgaaf te doen waartegen de Rekenkamer bezwaar zou kunnen maken.

De beteekenis dier scheiding uit het oogpunt van het bedrijfsbelang vindt onder B bespreking. Voor het landsbelang in meer algemeenen zin is de beteekenis vooreerst die eener opheffing of althans tempering van den storenden invloed, door de herhaalde somtijds hevige schommelingen in de geldelijke bedrijfsuitkomsten, zoowel als door de enorme, eveneens sterk wisselende kapitaalsbehoefte der bedrijven op het algemeen staatsbudget uitgeoefend.

Behalve de Staatsmijnontginning in enkele landen en koloniën is het vooral het Staatsspoorwegbedrijf, waarvan de uitgaven en inkomsten tegenwoordig een zeer belangrijke plaats innemen in het algemeen budget en waarvan het voordeelig jaarsaldo naast de opbrengst van belastingen en rechten een bijna gelijkmatige rol gaat spelen. Ofschoon deze groote financiële beteekenis van de Staatsspoorwegen eerst van de laatste tien à vijftien jaren dateert, wijst toch de geschiedenis in vrijwel alle landen, waar dat het geval is, reeds sprekende voorbeelden aan eener bedenkelijke verstoring van het financieel evenwicht, ontstaan doordat na een reeks van groote en stijgende bedrijfsoverschotten door dalende conjunctuur of andere oorzaken plotseling een vermindering van die overschotten of zelfs een nadeelig saldo intreedt. Anders dan de betrekkelijk geleidelijke rijzingen en dalingen van de opbrengst der belastingen en andere Staatsinkomsten, hebben de schommelingen in de opbrengsten en behoeften van het spoorwegbedrijf dikwijls het karakter van sprongen, waartegen geen voldoende middelen ten dienste staan om het begrootingsevenwicht te verzekeren. *)

Een veelvuldig beroep op het Staatskrediet is het gevolg, maar dat middel is dikwijls niet of niet in voldoende mate toe te passen; juist in de latere jaren is wel duidelijk gebleken, dat het Staatskrediet niet onuitputtelijk is.

Naast het bezwaar tegen veelvuldige leening door den Staat, staat de moeielijkheid dat het met de wetten en gebruiken ten aanzien van de Staatsfinanciën bezwaarlijk te vereenigen schijnt, om in gunstige tijden de financiële positie voldoende te versterken door opsparring van een deel der verkregen bedrijfsoverschotten. Men zal zeggen dat met deze bezwaren rekening is te houden, door in de jaren van hooge bedrijfsoverschotten de opdriving van uitgaven tot het peil, dat door den oogenblikkelijken voorspoed bereikbaar schijnt, te voorkomen. De ervaring leert echter, dat bij stijgende conjunctuur Regeering en Parlement zich bij het voteeren van blijvende uitgaven steeds richten naar de hoogst bereikte resultaten, zonder voldoende met de mogelijkheid van een ernstigen terugslag te rekenen.

De toekenning van rechtspersoonlijkheid aan bedrijven van groote financiële beteekenis, nu, geeft gelegenheid tot tempering van den invloed der bedrijfsuitkomsten op de landsfinanciën, zooveel of zoo weinig als men maar wil. Vooreerst kan de last van geldleening voor kapitaals-

*) KIRCHHOFF „Zur Neuordnung der preussischen Eisenbahn- und Staatsfinanzen“, haalt als voorbeeld den toestand in Pruisen aan bij de behandeling van de begrooting voor 1909: „Ein Staatshaushalts-etat, der wie jetzt in einem Jahre allein für das Eisenbahn-extraordinarium 186 Millionen, im folgenden 107 und dann wieder 153 Millionen bereit zu stellen hat, dem andererseits als Beitrag der Eisenbahn-verwaltung zu anderen Staatsbedürfnissen in einem Jahre 249 und in andern Jahre nur noch 83 Millionen Mark zufließen, ist schlechterdings nicht in die Balance zu bringen“.

uitgaven aan het bedrijf worden overgelaten, dat daartoe — zooals nader zal worden aangetoond — ruimer gelegenheid en meer bewegingsvrijheid heeft dan de Staat. Verder kan door verplichte of onverplichte vorming en voeding van reserve- en andere fondsen en door overschrijving van batige saldo's op volgende dienstjaren op de bedrijfsuitkomsten zelve een reguleerende invloed worden uitgeoefend. Eindelijk kan de geldelijke verhouding tusschen bedrijf en schatkist wettelijk zoodanig worden geregeld, dat de bedrijfsoverschotten slechts ten deele of zelfs in het geheel niet aan de algemeene middelen worden toegevoegd en gedeeltelijk of uitsluitend bestemd blijven voor de door het bedrijf behartigde belangen.

Het spreekt weliswaar van zelf, dat langs dezen weg de schatkist niet kan worden behoed voor de bijpassing van *blijvende* tekorten uit de exploitatie van bedrijven, die zich nu eenmaal op den duur of gedurende een reeks van jaren niet geheel kunnen bedruipen. Dat is natuurlijk op geen enkele wijze te bereiken. Maar ook dan heeft de financiële scheiding — mits gespaard gaande met eene juiste regeling van de geldelijke verhouding — de nuttige uitwerking eener reguleering van de eischen, welke uit dien hoofde aan de schatkist worden gesteld, aan tijdelijk bijzonder ongunstige bedrijfsuitkomsten het karakter eener calamiteit voor de algemeene financiën te ontnemen en in tijdelijk bijzonder gunstige jaren opdrijving van blijvende uitgaven te voorkomen.

6. Ten slotte behoort nog vermeld te worden een argument ten gunste van de bedrijfsautonomie, waaraan in sommige gevallen en onder zekere omstandigheden een groote beteekenis moet worden toegekend. Bedoeld wordt de innige, duidelijk sprekende *samenhang tusschen het bedrijf en de ten behoeve daarvan aangeane leeningsschuld*. Dat de leening geschiedt *ten name van het bedrijf* en dat de opbrengst der leening uitsluitend bestemd wordt tot vermeerdering van de waarde der bedrijfsbezittingen, terwijl de rentebetaling en aflossing uitdrukkelijk ten laste van het bedrijf worden gebracht, maakt het voor een ieder duidelijk en van zelf sprekend, dat bezit en schuld even onverbreekbaar verbonden zijn als bij welke particuliere onderneming ook.

De redenen, waarom zulk een onmiskenbare samenhang met name voor onze koloniale bedrijven eene groote waarde kan hebben, zijn in de laatste jaren herhaaldelijk — zij het met zekere terughouding — in het openbaar besproken, o. a. bij de behandeling van de Koloniale begrooting voor 1912, in de Eerste Kamer door Mr. F. S. VAN NIEROP, in de Tweede Kamer door Dr. D. Bos, en uitvoeriger bij de behandeling van het wets-ontwerp tot nadere wijziging en aanvulling van de Indische C. W. zitting 1911-1912, door den laatstgenoemden afgevaardigde *). Ondergeteekende meent te dezer plaatse met deze verwijzing te mogen volstaan, zich voorbehoudende bij afzonderlijke nota daarover in nadere beschouwingen te treden.

B. 1. Uitgaande van hetgeen korthedshalve als „het bedrijfsbelang”

*) Om redenen van gelijksoortigen aard bepleit Mr. A. VAN GIJN in zijne studie over eene hervorming van de Staatsbegroting (*Economist*, Mei en Juni 1914) de weder-oprichting van een werkelijk pensioenfonds voor N. I. ambtenaren.

moge worden aangeduid, moet als argument ten gunste der bedrijfsautonomie vooreerst genoemd worden de wenschelijkheid om de Staatsbedrijven van min of meer geprononceerd commerciëlen en industriëlen aard ook op waarlijk commerciële en industriële wijze te kunnen beheeren, in overeenstemming met de bij particuliere bedrijven van soortgelijken aard gevolgde methodes, zij het ook, dat daarbij de bijzondere oogmerken, die tot de exploitatie van Staatswege hebben geleid, niet uit het oog mogen worden verloren.

Om dit mogelijk te maken is noodig, vooreerst dat aan de bedrijfsbesturen eene grootere mate van zelfstandigheid, ten tweede eene grootere vrijheid van beweging worde gegeven, dan in den gewonen Staatsdienst gebruikelijk en bij toepassing van de gewone regelen van administratie en contrôle mogelijk is.

Die noodzakelijkheid mag thans wel een algemeen erkend en onbestreden beginsel worden genoemd. Ook de overtuiging, dat daartoe althans voor zeer groote bedrijven de toekenning van bedrijfsautonomie het meest doeltreffende, zoo niet eenige, middel is, wordt langzamerhand in steeds wijder kring erkend, niet slechts in den boezem der bedrijven zelfven, maar ook door staatslieden, economen en financiers van den eersten rang.

Toch vindt die meening nog wel bestrijding. Zoo wordt met een beroep op bestaande toestanden wel de meening uitgesproken, dat het ook zonder bedrijfsautonomie wel mogelijk is aan de bedrijfsbesturen groote zelfstandigheid en bevoegdheden te geven. Wat in dat opzicht redelijkerwijs kan worden verlangd, zou ook kunnen worden bereikt, van de zijde der Regeering door openlijke of stilzwijgende delegatie van bevoegdheden, beperking van de adviseering en kritiek op de voorstellen van het bedrijfsbestuur; van de zijde van het parlement door zelfbeperking bij de behandeling der begrooting enz.

En wat de knellende voorschriften betreft wordt er op gewezen, dat ook in den gewonen Staatsdienst wet en voorschriften niet altijd naar de letter worden toegepast, dat er „accommodements” zijn en dat zelfs de gestrenge Rekenkamer wel eens voor den drang der behoeften wijkt.

In deze beschouwingen ligt ongetwijfeld eenige waarheid; zóó zal dan ook — om een voorbeeld te noemen — wel moeten worden verklaard, waarom de Directie der Staatsmijnen in Limburg sedert jaren blijkbaar geen aandrang meer op de Regeering heeft uitgeoefend, om aan dat bedrijf de reeds in 1907 voorgestelde organisatie als rechtspersoon te geven.

Ten aanzien van dat bedrijf heeft de Regeering ongetwijfeld in latere jaren van ruime opvattingen blijk gegeven. En wat bijv. de voornaamste bedrijven in Indië aangaat was dat in latere jaren zeker niet minder het geval. Afgezien van de tegenwoordig in Indië gehuldigde veel ruimere opvattingen omtrent delegatie van theoretisch slechts aan den Landvoogd toekomende bevoegdheden, dwingen daar de omstandigheden (personeelsgebrek, groote afstanden, overlading van de Centrale Regeering) tot eene vrijlating in hunne gestie van de Chefs der groote bedrijven, die zelfs wel eens de grenzen van het redelijke heeft overschreden. Ook heeft de Indische Rekenkamer zich nu en dan wel tot eenige concessies bereid getoond.

Toch mag aan die voorbeelden niet te veel waarde worden toegekend.

De betrekkelijk gunstige verhoudingen berusten ten deele op toevallige omstandigheden en overigens op persoonlijke inzichten bij de regeeringsorganen; en dat die inzichten veranderlijk zijn leert de ervaring. Een recent voorbeeld daarvan leverde het (thans ingetrokken) wetsontwerp tot reorganisatie van de Rijksverzekeringbank dat een ver gaande beperking van de zelfstandigheid en bevoegdheden van het bedrijfsbestuur beoogde.

En wat de Staatsmijnen betreft, deze verkeerden nog steeds in het stadium van eerste ontwikkeling, waarin voor conflicten en oppositie weinig aanleiding bestond, en bleven voorsnog voor ernstige tegenslagen gespaard. Maar laat nu eens na een periode van ruime overschotten een tijd van tegenspoed, lage kolenprijzen, werkstakingen en ongevallen volgen, laat een Minister optreden met centraliseerende neigingen en laat daarbij de politiek zich in de zaak mengen — wat waarborgt dan de Directie het behoud van hare moeizaam verkregen vrijheid van handelen?

Er is echter meer. Het is goed en wel van Minister, Gouverneur-Generaal en Departementschef ver gaande delegatie van bevoegdheden te verlangen, maar die eisch is ongerechtvaardigd als daarmede niet eene even ver gaande ontheffing van verantwoordelijkheid gepaard gaat. Zoolang alles goed gaat lijkt dat heel natuurlijk; maar als er tegenspoed is, verkeerde dingen gebeuren, dan wordt gevraagd hoe een Minister, een Landvoogd het met hunne verantwoordelijkheid kunnen overeenbrengen om de zaken zoo maar over te laten en of zoo'n Indische departementschef, die volgens het Regeeringsreglement met het beheer der bedrijven belast is, zich dan heelemaal niet met de zaken bemoeit?

Dit is de zaak: aan die openlijke of stilzwijgende overdracht van bevoegdheden, aan heel het stelsel van faciliteiten, waardoor de bedrijfschefs zich langzamerhand armslagruimte hebben verschaft en die ook inderdaad voor het beheer van een groot bedrijf onmisbaar zijn, *ontbreekt de sanctie*. Hoe ver men moet en mag gaan is een kwestie van persoonlijke opvattingen en staat geheel op losse schroeven.

Wat voorts de bezwaren betreft, uit de toepasselijkheid der gewone administratie en comptabele voorschriften voortvloeiende — men went aan alles. Met een stel geroutineerde ambtenaren, die de knepen kennen, komt men er toe te vergeten, of de administratie niet eenvoudiger kon zijn, of de zaken niet vlugger konden gaan en geen personeel zou kunnen worden bespaard. Men komt er toe als natuurlijk en onvermijdelijk te beschouwen, dat een berg van arbeid wordt verzet bijv. voor het opmaken van schriftelijke verantwoordingsstukken, die toch zeer wel konden worden gemist. Men leert ook de zaken voor de Rekenkamer klaar te maken zóó als zij blijken de ervaring worden aanvaard en in het algemeen den schijn te bewaren wanneer — noodgedrongen — tegen de voorschriften wordt gehandeld enz. enz.

Dit mag nu in de kinderjaren van een bedrijf onvermijdelijk en geoorloofd worden geacht, op den duur behooren de voorschriften zoo nabij mogelijk met de eischen van een praktisch en een eenvoudig bedrijfsbeheer in overeenstemming te worden gebracht. En dat kan inderdaad op radicale wijze geschieden, wanneer het bedrijf als rechtspersoon wordt erkend. Immers zijn dan de uitgaven en ontvangsten van het bedrijf niet meer die van den Staat en verliezen comptabiliteitswet en administratieve voorschriften met één slag haar toepasselijkheid.

Wat daarvoor in de plaats treedt kan dan niet alleen zich ten nauwste aanpassen aan de behoeften van het bedrijf, maar tevens — en dit verdient wel bijzonder de aandacht — de *geldelijke contrôle aan doelmatigheid en intensiviteit zeer doen winnen*. Dat aan die contrôle, zooals zij door de Rekenkamers hier en in Indië wordt uitgeoefend naar de voorschriften van Instructie en Comptabiliteitswet, gebreken kleven, vooral wat de bedrijven betreft, is herhaaldelijk in het licht gesteld. Het is, zooals Dr. Bos in zijn Eindrapport schreef, eene contrôle „op een afstand en op papier”, „meer in schijn dan in wezen”, „meer van vorm dan van inhoud”.

Naarmate de Staatsbedrijven in omvang en beteekenis winnen en in verband daarmee de zelfstandigheid en bevoegdheid van de bedrijfsbesturen, wordt echter eene doelmatige contrôle op het geldelijk beheer, eenvoudig maar ook effectief, een steeds dringender noodwendigheid.

Met behoud nu van de Rekenkamer als controleerend orgaan is ongetwijfeld een veel werkzamer systeem van contrôle mogelijk, berustende op een doorlopend onderzoek in loco van de boekhouding en bewijsstukken, met gebruikmaking van deskundige accountants als hare organen. Dit stelsel, waarbij de indiening van schriftelijke verantwoordingsstukken nagenoeg geheel vervalt, heeft elders (o. a. in Engeland en de Britsche koloniën) reeds veelvuldig toepassing gevonden en is ook bij het Staatsspoorbedrijf in Italië, Zwitserland en Frankrijk wettelijk voorgeschreven. Met onze Comptabiliteitswetten is het in strijd, maar voor bedrijven die rechtspersoonlijkheid bezitten is dat geen bezwaar, en hierin is dan ook een der krachtigste argumenten gelegen voor de organisatie der groote bedrijven op dien voet.

2. Zooals de bedrijfsautonomie de algemeene financiën behoeft voor den al te storenden invloed van de wisselende bedrijfsuitkomsten, zoo maakt zij omgekeerd het bedrijf minder afhankelijk van den oogenblikkelijken toestand der financiën en van aan de belangen van het bedrijf vreemd zijnde overwegingen. Welke nadeelige gevolgen die afhankelijkheid voor een goed bedrijfsbeheer heeft is reeds zoo vele malen — o. a. bij de behandeling der Bedrijvenwet — in het licht gesteld, dat het onnoodig mag heeten daaraan nogmaals uitvoerige beschouwingen te wijden. Die wet geeft echter nog slechts den schijn eener financiële scheiding maar géén waarborg, dat de scheiding ook werkelijk in acht zal worden genomen. Behalve dat zij aan het bedrijfsbestuur niet de positie verschaft, noodig om aan invloeden van buiten weerstand te bieden, geeft zij aan het bedrijf noch de bevoegdheid tot het vormen van werkelijke reserves noch de beschikking, geheel of ten deele, over de batige overschotten, noch ook die tot voorziening in eigen kapitaalbehoefte door eigen leeningen.

Dit alles is slechts te bereiken door het scheppen van een rechtspersoon met eigen vermogen, waarvan de geldelijke verhouding tot den Staat nauwkeurig is vastgesteld.

3. Er is in deze beschouwingen reeds eerder gewag gemaakt van de gunstiger positie, waarin zich een autonoom bedrijf zou bevinden voor wat de voorziening betreft in de behoefte aan kapitaal voor uitbreiding en verbetering.

Voor sommige bedrijven is die voorziening een punt van groote soms alles overheerschende beteekenis, en daarin staat het spoorweg-bedrijf wel vooraan. Niet alleen vordert de eerste aanleg enorme kapitalen, maar het toenemend verkeer dwingt bijna onafgebroken tot vastlegging van reusachtige sommen tot uitbreiding van bestaande werken, rollend en ander materiëel en tot verbetering van bijna alle onderdeelen van het omvangrijke mechanisme.

Groote particuliere ondernemingen voorzien in die behoefte niet door voortdurende vergrooting van hun aandeelen kapitaal; zij vinden in het waardevolle bezit harer in exploitatie zijnde lijnen een bron van krediet, een waarborg voor het opnemen van groote bedragen tegen uitgifte van obligatiën, die in het algemeen gemakkelijk plaatsing vinden en eene begeerde geldbelegging uitmaken.

Het is opvallend, hoe daarentegen de Staat als spoorwegexploitant van de in zijn spoorwegbezit gelegen bron van krediet slechts een zeer beperkt en gebrekkig gebruik weet te maken. Voor den Staat staat de voorziening in de kapitaalbehoefte zijner bedrijven gelijk met alle andere voor den Staatsdienst gevorderde, zij het dan ook zgnd „buitengewone” uitgaven, en zijn daarop toepasselijk dezelfde regelen en opvattingen, die het algemeen financieel beleid beheerschen.

Op den voorgrond staat daarbij het nog steeds vrij algemeen gehuldigde beginsel, dat leening door den Staat een noodzakelijk kwaad is, dat daartoe niet behoort te worden overgegaan zoolang het budget de middelen kan verschaffen ook voor buitengewone uitgaven; verder dat niet geleend wordt voor bepaalde doeleinden maar slechts tot dekking van tekorten op de begrooting, wanneer die een blijvend karakter blijken aan te nemen, en dat in verband daarmee de voorwaarden van leening, rentebetaling en aflossing aan min of meer vaste regelen, zonder verband met eenige bijzondere aan de opbrengst te geven bestemming, onderworpen zijn.

Terwijl de kapitaalbehoefte steeds stijgende is, vermindert echter de geneigdheid tot uitbreiding van de Staatsschuld in verband met de blijkbare depreciatie daarvan in de oogen van het beleggend publiek. Het is hier niet de plaats om over het verschijnsel der afnemende waardeering van de Staatsschuld in beschouwingen te treden; dat vraagstuk is trouwens bij voortduring het onderwerp van gedachtenwisseling in ruimen kring.

Tot de oorzaken daarvan hoort echter ongetwijfeld de onbestemdheid van de doeleinden, waarvoor wordt geleend, het gemis aan overtuiging dat de opbrengst zal strekken tot verhooging van de economische kracht van het Land. Wanneer voor spoorwegen, havens en dergelijke wordt geleend, heeft het publiek het besef, dat daardoor wordt verkregen eene vermeerdering van productief bezit; de aanschaffing van zaken, die eene in geld uit te drukken waarde bezitten en die zelve direct de middelen opbrengen, noodig voor rentebetaling en aflossing van de leeningsschuld; voor zulke zaken zal het publiek even gaarne zijn geld beschikbaar stellen of die door den Staat of door particulieren worden gedreven.

Dat besef ontbreekt echter bij de gewone Staats- en koloniale leeningen.

Daarbij komt de verklaarbare geneigdheid van den Staat om den

rentevoet zijner leeningen zeer laag te houden, en om daartoe in tijden van duur geld liever af te wachten en te bezuinigen; dikwijls spelen daarbij ook overwegingen van partijpolitiek een rol. Voor goed renderende bedrijven kan die gedragslijn echter geheel verkeerd zijn: voor deze kan de oogenblikkelijke beschikking over kapitaal van zooveel waarde zijn, dat daartegenover het nadeel eener hoogere rente in het niet verzinkt. Als particuliere ondernemingen zich door een hoogen rentevoet niet laten weerhouden om op te nemen wat voor hun bedrijf noodig is, ligt het voor de hand, dat de Staat verstandig zou doen, dat ook voor zijne gelijksoortige bedrijven te doen.

Boven de gewone Staatsleening heeft de bedrijfsleening ten slotte het voordeel, dat meer vrijheid bestaat om de wijze van aflossing en andere voorwaarden in overeenstemming met de oogenblikkelijke wenschen van de geldmarkt te regelen.

Een en ander wettigt de steeds meer veld winnende overtuiging, dat de voorziening in de kapitaalbehoefte van groote bedrijven als de Staatsspoorwegen, op zoodanige schaal als voor eene krachtige ontwikkeling daarvan noodig is, behoort te geschieden door *leeningen op naam van die bedrijven* en waarvoor de opbrengst dier bedrijven als waarborg strekt.

Die overtuiging heeft dan ook voorgezeten bij de wettelijke organisatie van het Staatsspoorwegbedrijf in Frankrijk, Zwitserland en Italië en aldaar geleid tot eene volledige afscheiding van de bedrijfsfinanciën ook wat de leening betreft.

Daarbij is met het oude principe, dat alleen geleend wordt tot dekking van blijvend te kort, radicaal gebroken en in de plaats daarvan gesteld de *verplichting* tot leening voor alle uitgaven die de waarde van het spoorwegbezit verhoogen (Substanz-vermehrung).

4. Aan de hiervoren besproken overwegingen hebben zich, vooral waar het de Staatsspoorwegen gold, veelvuldig bedenkingen gepaard van overeenkomstigen politieken aard, als onder A met betrekking tot 's Lands algemeene belangen worden vermeld.

Vrees dat het bedrijfsbeheer zou worden betrokken in de partijpolitiek, daarvan een al te rechtstreekschen invloed zou ondergaan; dat de veelvuldige wisseling van ministeriën de zoo hoog noodige eenheid en continuïteit in het beheer zou doen verloren gaan; anderzijds dat niet verantwoordelijke raadgevers in de omgeving van den Minister te grooten invloed krijgen op de hoogere leiding van het bedrijf, waartegenover de bedrijfsbesturen machteloos zouden staan; vrees eindelijk voor directe beïnvloeding door parlementsleden en machtige partijleiders ter bevordering van bijzondere partijbelangen.

Welke waarde o. a. bij de organisatie van het spoorwegbedrijf in de herhaaldelijk genoemde landen als bedenkingen van dezen aard werd toegekend, vond reeds bespreking. Ook daar, waar de politieke verhoudingen en zeden het gevaar voor verkeerde beïnvloeding minder groot doen schijnen, verliezen zij toch nooit geheel hare kracht, en zal in elk geval ook uit het oogpunt van het bedrijfsbelang moeten worden gewaakt tegen het leggen van lasten op het bedrijf voor daaraan vreemde doeleinden.

Ook uit dit oogpunt biedt de bedrijfszelfstandigheid ongetwijfeld de beste waarborgen.

III.

De autonomie van het bedrijf der Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indië.

Van algemeene beschouwingen overgaande tot het bijzondere geval der Staatsspoorwegen in Indië, moge allereerst geconstateerd worden, dat de omvang en financiële beteekenis van dat koloniale bedrijf, met een effectief van rond *f* 200.000.000,—, een jaarlijksch budget van rond 30 millioen aan inkomsten, van $\pm$ 15 millioen aan gewone, en in de laatste jaren, rond 10 à 25 millioen aan buitengewone uitgaven, en met een personeel van rond 2000 Europeanen en 15000 inlanders en andere oosterlingen, voorzeker eene bijzondere van andere bedrijven en diensttakken afwijkende organisatie reeds thans volkomen wettigen.

Die omvang en beteekenis zullen in de naaste en verdere toekomst nog belangrijk vermeerderen, nu met den spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra de voet is gezet op den weg, voerende tot geleidelijke begiftiging van de uitgestrekte Buitenbezittingen met een spoorwegnet, dat der spoor- en tramwegen op Java vele malen in lengte overtreffende. Ook de sterke toeneming van het verkeer, die sedert 1906 ingetreden is en in de laatste jaren een buitengewoon karakter heeft aangenomen, gepaard met eene merkbare verscherping van de eischen, aan den dienst en het materieel gesteld, dragen er toe bij om de financiële en economische beteekenis van ons koloniale spoorwegbedrijf in versneld tempo te doen toenemen.

Of voor dat bedrijf de organisatie als rechtspersoon wenschelijk is, moge thans aan de hand van de voorafgaande algemeene beschouwingen worden overwogen.

Wat vooreerst het gevaar betreft, dat het bedrijf te sterken invloed van de partijpolitiek zal ondervinden, door de Regeering als politiek machtsmiddel zal worden gebruikt (vgl. hoofdstuk II sub 1 en B sub 4), bestaat naar het voorkomt voor het spoorwegbedrijf in Nederlandsch-Indië weinig gevaar; de afstand tusschen Nederland en Indië is groot, het politieke leven in Indië weinig ontwikkeld, de stroomingen der Nederlandsche partijpolitiek vinden er althans nog slechts een zwakken weerklink.

Om gelijke redenen behoeft ook voor een al te directe inmenging in het bedrijfsbeheer door het Opperbestuur en de Staten-Generaal weinig beduchtheid te bestaan.

Het lijkt voorshands ook weinig waarschijnlijk, dat de instelling van een Kolonialen Raad — wanneer het daartoe komt — in Indië zelf eenig gevaar van politieke aard voor de goede gestie van het spoorwegbedrijf zal opleveren.

Behoudens deze uitzondering zijn alle boven aangevoerde beweegredenen ten gunste van de bedrijfsautonomie in het algemeen ten volle op het bedrijf der Staatsspoorwegen in Indië toepasselijk.

Wat in het bijzonder de zelfstandigheid en vrijheid van beweging van het bestuur van dat bedrijf aangaat — het is niet te ontkennen dat sedert de reorganisatie in 1906 in dat opzicht weinig reden tot klagen bestaat. Hierop is echter ten volle toepasselijk hetgeen op blz. 15 werd opgemerkt, nl. dat eene sanctie, eene wettiging van de gevolgde

vrijgeveige gedragslijn ontbreekt, dat het zelfs aan twijfel onderhevig is of Gouverneur-Generaal en Departementschef daartoe in verband met hunne wettelijke verantwoordelijkheid wel gerechtigd zijn.

Bij de beoordeeling van dit punt moet wel in het oog worden gehouden, dat de verhouding van het bedrijfsbestuur tot Regeering en Parlement bij de Indische bedrijven veel minder eenvoudig is dan bij de Staatsbedrijven in Nederland. Bij deze staat het bestuur rechtstreeks onder den Minister en deze als verantwoordelijk Staatsman tegenover het Parlement; bij de Indische bedrijven daarentegen staat het bestuur onder den Departementschef, die „onder de bevelen en het oppertoezicht van den Gouverneur-Generaal” het bedrijf beheert of heet te beheeren (art. 64 R. R.). Voor zoover deze de zaken kan afdoen gaat alles zeer eenvoudig, temeer omdat het bedrijfsbestuur met zijn hoofdbureau zelf de rol van spoorwegafdeeling bij het departement vervult. Moet goedkeuring of machtiging van den Landvoogd worden gevraagd, dan wordt minstens de Algemeene Secretarie en dikwijls ook de Raad van Indië gehoord. Wat h66gere goedkeuring of machtiging vereischt, komt *eerst na al die instanties te hebben doorloopen*, bij den Minister om daar den gewonen weg te volgen.

Beperking van zoo omslachtige en tijdroovende behandeling tot het hoognoodige, klaardere verhoudingen en duidelijke vastlegging van verantwoordelijkheid en bevoegdheid is hier dan ook, veel meer dan in Nederland, geboden — ook als maatregel van decentralisatie, waardoor aan de hoogste regeeringsorganen werk en tijd wordt bespaard.

Hiertegenover mag intusschen het bezwaar niet onvermeld blijven, dat juist in zulk een kolonie tegen het toekennen van groote zelfstandigheid aan bedrijfsbestuurders kan worden ingebracht, t. w. dat de keus van personen, die voor het bestuur van een belangrijk bedrijf de noodige geschiktheid en ervaring bezitten, zeer beperkt is. Dit bezwaar geldt echter meer de bedrijven met een klein personeel van hooger geschoolde krachten; voor de Staatsspoorwegen met hun talrijk hooger ontwikkeld personeel weegt het bezwaar minder — te minder omdat de hooge positie en bezoldiging de betrekking van bedrijfsleider ook voor de beste krachten aantrekkelijk maakt.

Toch mag dat bezwaar niet geheel worden weggecijferd; mede met het oog op de veelvuldige personeels-wisseling in den Indischen dienst verdient daarom ernstige overweging, het beheer van de Staatsspoorwegen, vooral als dat een autonoom bedrijf wordt, niet meer aan een enkelen bedrijfschef maar aan een meerhoofdig bestuur op te dragen. De daarin gelegen waarborg tegen ondoordachte handelingen en tot verzekering van de gewenschte continuïteit moeten in dit geval n. h. v. zwaarder worden geacht dan de aan het éénhoofdig bestuur verbonden voordeelen.

De mogelijkheid van uitschakeling van de Indische Comptabiliteitswet en verschillende omslachtige administratieve bepalingen en de vervanging daarvan door een minder omslachtige en tevens veel effectiever regeling, is voor Indië een zaak van groot belang. Niettegenstaande de Indische Rekenkamer ten aanzien van verantwoordingsstukken en betalingsbewijzen veel lager eischen stelt dan de Nederlandsche, vordert de opmaking daarvan alleen voor de Staatsspoorwegen een klein leger van

beambten, waarop stellig belangrijk kan worden bezuinigd. Maar, wat de hoofdzaak is — het toezicht op het geldelijk beheer is desniettemin beslist onvoldoende en de noodzakelijkheid om daarin beter te voorzien, wordt door den snellen groei van het bedrijf steeds dringender.

Vervanging van de contrôle op schriftelijke verantwoordingsstukken door eene permanente contrôle, namens de Rekenkamer door gouvernements-accountants uit te oefenen en de boekhouding van het bedrijf op den voet volgende, schijnt de eenige weg tot verbetering zonder vermeerdering van omslag. De verplichte onderteekening van de balans en bedrijfsrekening door den Gouvernementsaccountant vordert reeds thans een jaarlijksch onderzoek van de commerciële boekhouding; uitbreiding daarvan tot eene permanente contrôle zal niet heel veel meer tijd en personeel kosten, daar het den accountantsdienst juist in het drukste tijdperk ontlast, daarentegen zullen ettelijke tientallen klerken van de comptabiliteit kunnen vervallen. Niet zonder gewicht is bovendien, dat de anders bijna onvermijdelijke vertraging van de vaststelling van het financieel verslag daardoor wordt voorkomen.

Meer nog dan de reeds geschetste voordeelen weegt echter ook in dit geval de door de bedrijfsautonomie te bereiken *financieele scheiding* tusschen dat bedrijf en het Land.

Welk een belangrijke plaats reeds thans de uitgaven en inkomsten van de Staatsspoorwegen in het koloniaal budget innemen, leert bijv. de begroting voor het loopende jaar. Tot een totaal van ruim 295 millioen, waarop de Middelen begroot zijn, wordt door de SS met bijna 35 mm. (die op Java alleen met 33 mm.) bijgedragen, d. i. bijna 12 pet. Het is te verwachten, dat dit aandeel, en daarmee de invloed van de bedrijfsuitkomsten op het algemeen budget, nog belangrijk zal stijgen. De hiervoren geschetste nadeelen der samensmelting van de bedrijfsfinanciën met de algemeene zullen zich dan ook steeds voelbaarder maken en het is raadzaam tot de afscheiding over te gaan, voordat een niet te vermijden terugslag de noodzakelijkheid op al te gevoelige wijze aantoonst.

Onmiddellijke zorg vereischt echter vooral de voorziening in de kapitaalbehoefte van het bedrijf. De stijging dier behoefte is in de laatste jaren reusachtig geweest: terwijl tot ongeveer 1905 met gemiddeld rond 5 millioen per jaar kon worden volstaan, is voor het loopende jaar bijkans 19 millioen uitgetrokken en voor 1914 nog belangrijk meer gevraagd. Het is waar, dat deze cijfers abnormaal hoog zijn, doordat een groot aantal zeer kostbare werken van uitbreiding in uitvoering zijn gelijktijdig met den aanleg van meerdere groote lijnen, terwijl bovendien een achterstand viel in te halen wat de aanschaffing van rollend materieel betreft.

Toch mag voor volgende jaren op niet veel minder worden gerekend; wil men op behoorlijke wijze voldoen aan de eischen van het verkeer en den spoorwegaanleg in de Buitenbezittingen met eenige kracht voortzetten, dan zal naar schatting dooreengerekend wel niet minder dan 15 à 20, later 25 millioen per jaar noodig zijn.

Bij de beschouwingen in het Tweede gedeelte over de financieele kracht van het S.S.-bedrijf wordt hierop nader ingegaan. Hier moge slechts de vraag worden gesteld, of het Gouvernement — voortgaande

op den thans gevolgden weg — duurzaam in staat zal zijn in zoo groote kapitaalbehoefte te voorzien zonder verwaarloozing van de talloze andere belangen, die het te behartigen heeft. Dat dit zonder leening niet mogelijk zal zijn staat onomstootelijk vast. Zelfs de schitterende uitkomsten der laatste vijf, zes jaren, die gelegenheid gaven groote bedragen aan buitengewone uitgaven uit de overschotten op de gewone begrooting te bestrijden, hebben niet kunnen verhinderen, dat het nadeelig saldo thans tot eene hoogte gestegen is, die consolideering van vlottende schuld urgent maakt.

Dat de aangroeiing van de middelen zich in zoo snel tempo zal voortzetten als in die jaren, mag niet worden verwacht; reeds gaf de scherpe daling der tinprijzen een gevoelige waarschuwing. Daarentegen is in het stadium van ontwikkeling, waarin Indië thans verkeert, een bijna onbegrensde toename van uitgaven te verwachten, waarvan die voor versterking van de weermacht reeds voor de deur staan.

Leening voor buitengewone uitgaven zal dan ook in de komende jaren aan de orde blijven en ongetwijfeld voor zeer groote bedragen; op welke wijze zal worden geleend heeft derhalve een zeer actueel karakter.

Dat niet het Nederlandsche Staatskrediet behoort te worden aangesproken maar Nederlandsch Indië zich zelf moet helpen, mag thans wel als een uitgemaakte zaak worden beschouwd: de uitdrukkelijke erkenning bij de wet van de rechtspersoonlijkheid van Indië had toch het uitgesproken doel, leening ten laste van de Kolonie in de plaats te stellen van die door het moederland te haren behoefte.

Men mag dan ook aannemen, dat eene eerste Indische leening tot consolideering van de vlottende schuld zich niet lang meer zal laten wachten, en er is voorzeker geen reden om aan het welslagen daarvan te twijfelen. Wel echter, wanneer het geldt geregeld, systematisch en tot zoo hooge bedragen te leenen, als ter voorziening in de kapitaalbehoefte van de Staatsspoorwegen noodig is. Alle bezwaren, in het vorige hoofdstuk besproken, welke zich tegen leening op zoo groote schaal door den Staat verzetten, gelden evenzeer voor de koloniale leening en wel in verhoogde mate, omdat het koloniale krediet om verschillende redenen niet zoo hoog kan worden gesteld als dat van het moederland.

Weliswaar staat Nederlandsch Indië er in verschillende opzichten zeer goed voor. Bij een ongeveer gelijk budget bedraagt de Indische schuld — de vlottende inbegrepen — nog geen 100 miljoen, terwijl Nederland eene minstens twintigvoudige schuldenlast torsch.

Aan productief, ten deele zelfs realiseerbaar, bezit wint Indië het ongetwijfeld van Nederland, vooreerst door de beschikking over allen niet-geoccupeerden grond, en dan door de groote bedrijven, waarvan b.v. de Tinwinning op Banka alleen reeds eene contante waarde van ruw geschat minstens een paar honderd miljoen gulden vertegenwoordigt. Ook reikt bij een reusachtig, gunstig gelegen jong land als Indië met zijn talloze nog nauwlijks ontgonnen hulpbronnen het uitzicht op verdere ontwikkeling véél verder dan bij een oud cultuurvolk en is van de kapitalen, die men in zulk een jong land steekt, groote rentabiliteit te verwachten.

Daartegenover staan echter groote nadelen. Vooreerst het ontbreken van een groot nationaal kapitaal, een gezamenlijk volksbezit, zooals dat in het oude land door eeuwen van arbeid is gewonnen en opgespaard,

en daar de ware grondslag en waarborg uitmaakt van de Staatsschuld *). Het geruststellend besef, dat Nederland „er goed voor is” kan aan de schuldeischers der kolonie niet in dezelfde mate worden geschonken.

In de tweede plaats de beperktheid van den kring, waarbinnen de kolonie plaatsing voor hare schuldbrieven kan vinden. In Indië zelf is vooralsnog maar zeer weinig te plaatsen — zoowel door het ontbreken van kapitaal als door de veel hoogere rente, welke de beleggers in Indië in den regel van hun geld wenschen te maken. Men moet het dus daarbuiten zoeken, in de eerste plaats in het moederland; maar dan stuit men weer op het bezwaar, dat Nederland een klein land is met beperkt kapitaal, dat bovendien reeds sterk aangesproken wordt voor de moederlandsche belangen en waarop dus slechts tot zekere hoogte een beroep kan worden gedaan.

In hoever ook plaatsing in andere landen mogelijk zal zijn is een punt, waarover de meeningen uiteen loopen. Terwijl sommige deskundigen van oordeel zijn, dat onder niet te ongunstige voorwaarden en den juisten weg volgende, Nederlandsch-Indische schuldbrieven door de buitenlandsche geldmarkt niet minder gunstig zouden worden opgenomen dan de Nederlandsche Staatsschuld, wijzen anderen er op, dat tegenwoordig Nederlandsche Staatsschuldbrieven naar Holland terugvloeien en de plaatsing van de laatste Staatsleening groote moeielijkheid heeft veroorzaakt. Zeker schijnt het raadzaam onder de tegenwoordige tijdsomstandigheden in dat opzicht de verwachting niet te hoog te spannen.

Eindelijk moet ongetwijfeld als een nadeel voor de koloniale leeningen worden beschouwd de minder zekere toekomst der kolonie uit een politiek oogpunt, vergeleken met die van het moederland. Het is niet te ontkennen, dat de omstandigheden en verhoudingen zich ten aanzien van Nederlandsch-Indië in den lateren tijd sterk gewijzigd hebben en men mag zich niet vleien, dat de geldmarkt met de mogelijkheid van toekomstige ingrijpende wijzigingen geen rekening zou houden.

Al deze redenen maken het voor Indië van het grootste gewicht, om de beschikbare bronnen van krediet zoo wijd mogelijk te ontsluiten en zoo intensief mogelijk uit te baten, en met name daartoe van het middel der bedrijfsleeningen gebruik te maken, althans voor het bedrijf der Staatsspoorwegen, dat een zoo overwegend aandeel heeft in de kapitaalsbehoefte der Kolonie.

Dat deze weg, voor de Staatsspoorwegbedrijven in Frankrijk, Italië en Zwitserland gevolgd, zich met nog meer reden voor ons Indië aanbeveelt, kan op de ontwikkelde gronden nauwelijks betwijfeld worden.

Ten slotte moge nog een bedenking bespreking vinden, welke o. a. door den Minister van Koloniën DE WAAL MALEFIJT is te berde gebracht bij de bespreking van het stelsel der bedrijfsleeningen in de Staten-Generaal (zitting 1911—1912, begrooting van Nederlandsch-Indië; in de Tweede Kamer op 17 November, in de Eerste Kamer op 29 December 1911). De bedenking is deze, dat niet alleen voor de spoorwegen maar ook voor andere doeleinden moet worden geleend en dat men, door de spoorwegen in financiëelen zin te isoleeren, de algemeene kredietwaardig-

*) Een Amsterdamsch bankier maakte o. g. de opmerking, dat brandschatting van de Heerengracht te Amsterdam vermoedelijk meer zou opleveren dan van geheel Nederlandsch Indië.

van Nederlandsch-Indië vermindert en dus het sluiten van koloniale leeningen voor algemeene doeleinden bemoeilijkt.

Hiertegen werd in de Staten-Generaal door Dr. Bos aangevoerd, dat in Indië evenals in andere jonge landen de behoeften van de Staatsspoorwegen een zeer overwegend deel uitmaken van de totale behoefte, dat het derhalve twijfelachtig is of nog wel voor andere doeleinden leening noodig zal zijn, als de Staatsspoorwegen voor zich zelf zorgen.

Raadpleegt men de geschiedenis, dan bevestigt deze de meening van Dr. Bos ten volle. Zooals nader zal blijken is in het tijdvak 1874—1912 een veel grooter bedrag in de spoorwegen gestoken, dan waarvoor in die jaren, voor alle doeleinden te zamen, is geleend; en dat terwijl in de eerste jaren dier periode nog belangrijke uitkeeringen van batige sloten aan Nederland heeft plaats gehad. Had men in die periode het Staatsspoorbedrijf in zijn eigen kapitaalbehoefte laten voorzien, dan zou daardoor de algemeene begroting dan ook met vele millioenen zijn ontlast.

Het is waar dat de kapitaalbehoefte voor andere doeleinden in latere jaren aanmerkelijk gestegen is; die der S.S. is echter nog steeds overwegend en het laat zich ook voor de toekomst aanzien, dat wanneer de begroting daarmede wordt ontlast, voor andere doeleinden — behalve dan wellicht voor éénmaal tot het scheppen van een krachtige vloot — betrekkelijk weinig zal behoeven te worden geleend.

Naar de meening van ondergeteekende is echter de bedenking op zich zelve onjuist. Voor de spoorweg- en andere industriële leeningen moge het productieve bezit een waarborg uitmaken, waarmede de geldmarkt rekening houdt, bij Staats-, koloniale, gemeentelijke en dergelijke leeningen spelen — althans in landen met goed geordende financiën — geheel andere overwegingen een rol. De waarborg voor zulke leeningen ligt niet in een onderpand van bepaalde bezittingen of van de inkomsten daaruit, maar in den gezonden toestand en de goede vooruitzichten van het land in economisch opzicht, den bloei van landbouw, nijverheid en handel en hetgeen tot verhooging van de productiviteit daarvan wordt gedaan.

Daartoe behoort ongetwijfeld ook de zorg voor het verkeer te water en te land in den ruimsten zin, een der machtigste factoren voor de ontwikkeling van jonge landen. Of dat nu geschiedt door uitoefening van de verkeersbedrijven van overheidswege of — onder behoorlijk regeeringstoezicht — door particulieren, is zeker voor de kredietwaardigheid van het land van weinig beteekenis; dat bij voorbeeld Indië minder kredietwaardig zou worden geacht, indien al de spoorwegen in concessie waren uitgegeven, lijkt al even weinig waarschijnlijk, als dat de kredietwaardigheid zou toenemen door bijv. het scheepvaartbedrijf der Kon. Ned. Paketvaart-maatschappij in eigen handen te nemen.

Het sluiten van algemeene koloniale leeningen, voor zooveel dan nog noodig, zal dan ook naar de stellige overtuiging van o. g. geenerlei belemmering ondervinden door de financiële afscheiding van de Staatsspoorwegen. Doch zelfs indien dat ten slotte mocht blijken, toch wel het geval te zijn, dan nog zou men aan de leeningen door het spoorwegbedrijf de voorkeur moeten geven, omdat die bron naar alle waarschijnlijkheid de mildst vloeiende zal blijken te zijn.

TWEEDE GEDEELTE.

Is in het eerste gedeelte de wenschelijkheid aangetoond, om aan de organisatie van 's Lands spoorwegbedrijf in Ned. Indië het beginsel der bedrijfsautonomie ten grondslag te leggen, thans zal worden nagegaan, op welke wijze dat denkbeeld ware te verwezenlijken.

Achtereenvolgens zullen daartoe in beschouwing worden genomen:

- I. de taak van het bedrijf,
- II. de financiële verhouding van het bedrijf tot het Gouvernement,
- III. de financiële kracht van het spoorwegbedrijf,
- IV. de invloed van de afscheiding der bedrijfsfinanciën op het algemeene budget,
- V. de te scheppen administratieve verhoudingen,
- VI. de vorm van wetgeving, welke de autonomie in het leven zal roepen.

I.

De taak van het bedrijf.

Aan de onderwerpelijke voorstellen ligt niet ten grondslag de bedoeling, om op het gebied der spoorwegdiensten een monopolie in het leven te roepen, in den geest als voor den Post- en Telegraafdienst in Indië bestaat. Redenen daartoe, als voor laatstgenoemde diensten bestaan, zijn voor spoorweg- en trambedrijf niet aanwezig en de wenschelijkheid van monopoliseering op dit gebied is zelfs door de meest overtuigende voorstanders van Staats-exploitatie in de volksvertegenwoordiging niet bepleit.

Dat vraagstuk ligt in elk geval geheel buiten het kader der onderhavige beschouwingen.

Op den voorgrond staat voorts, dat de taak van het autonome bedrijf, zooals trouwens reeds sedert jaren het geval is, zal omvatten zoowel den *aanleg* van nieuwe spoor- en tramwegen, voor zoover die door de Regeering niet aan derden in concessie worden gegeven, als de *exploitatie* van het Gouvernements-spoor- en tramwegnet met alles wat daartoe in den ruimsten zin behoort, uitbreiding en verbetering inbegrepen.

De samentrekking van deze beide hoofdtakken van den dienst onder ééne hoofdleiding heeft tot geen ernstige bezwaren aanleiding gegeven, wel echter eene goede samenwerking verzekerd en veel bijgedragen tot een practischen bouw en inrichting van de spoorwegen, overeenkomstig de eischen van den dienst, zoowel als tot een economisch gebruik van het beschikbare personeel. Ofschoon ongetwijfeld aanleiding

bestaat om den leider van opname en aanleg een gezaghebbende stem te geven in de hoofdleiding van het bedrijf, bestaat n. h. v. geen enkele reden tot afsplitsing en vorming van een afzonderlijken aanlegdienst; veeleer moet zulk eene afsplitsing met de grondbeginselen der gedachte organisatie als autonoom bedrijf in strijd worden geacht.

Daarentegen zullen het toezicht op de particuliere spoor- en tramwegdiensten, de zorg voor de naleving van de Algemeene Verordeningen en van de concessiebepalingen, alsmede de behandeling van aanvragen voor nieuwe concessiën en concessiewijziging, welke tot nu toe onder den Directeur van Gouvernementsbedrijven aan den Chef van den dienst der SS waren opgedragen, geheel van het bedrijf moeten worden losgemaakt. Principieel is de samenkoppeling in één persoon van de beide functiën: bedrijfschef der SS en hoofdinspecteur der spoorwegdiensten, niet te verdedigen; vooreerst omdat de Algemeene Verordeningen ook op de Staatsspoorwegen van toepassing zijn (en moeten zijn) en het toezicht daarop natuurlijk behoort te worden uitgeoefend door een buiten het SS-bedrijf staand orgaan; in de tweede plaats omdat de SS-dienst als bedrijf concurrent is van, dus staat tegenover, de particuliere ondernemingen.

Praktische overwegingen o.a. de mogelijkheid van personeelsbesparing en snelle afdoening van zaken, hebben tot de voorloopige samensmelting geleid. Daarbij kwam dat de Hoofdinspecteur oorspronkelijk niet de werkelijke chef van het bedrijf was: feitelijk waren er twee bedrijven (Oosterlijnen en Westerlijnen) elk staande onder een eigen chef, ondergeschikt aan den Departementschef en namens dezen gecontroleerd door een *inspecteerend* hoofdamtenaar, den Hoofdinspecteur der Spoorwegdiensten. Met de nieuwe Instructie van den Hoofdinspecteur is daaraan echter een einde en — wellicht zonder dat de Regeering zich daarvan volkomen rekenschap heeft gegeven — eene ingrijpende reorganisatie van den dienst der S.S. tot stand gekomen, n.l. de feitelijke samensmelting van de Ooster- en Westerlijnen tot één dienst onder één chef; de bewoordingen der Instructie laten te dien aanzien geen twijfel en de sindsdien gevolgde wijze van beheer is daarmede in volkomen overeenstemming. *).

De groote takt, waarmede de hoofdinspecteur VAN STIPRIAAN LUISCIUS zijne dubbele functie vervulde, is oorzaak geweest, dat van de zijde der particuliere ondernemingen tegen de vereeniging dier functiën aanvankelijk geen bezwaar is gemaakt. In de laatste jaren is echter meermalen op eene scheiding aangedrongen en de vorige Minister van Koloniën heeft zoowel in de Staten Generaal als tegenover de Indische Regeering van zijne bedoeling doen blijken, om aan de samenkoppeling een einde te maken.

Wordt de bedrijfszelfstandigheid ingevoerd, dan is het wel duidelijk dat deze principieel verkeerde toestand niet langer kan worden bestendigd. Voor de uitoefening van het toezicht, de behandeling van concessiezaken en dergl. zal dan den Directeur van Gouvernementsbedrijven een geheel

*) Het feit dat de boekhouding van de Ooster- en Westerlijnen nog steeds gescheiden wordt gevoerd en dat de exploitatiechefs nog groote bevoegdheden bezitten, doet aan dat feit niet af; dat zijn maatregelen van inwendige decentralisatie, waaraan ook geenszins behoort te worden getornd.

buiten het bedrijf staand orgaan moeten worden toegevoegd, dat tevens als de afdeling voor spoorwegzaken van het Departement fungeert.

Als van zelf sprekend wordt voorts aangenomen, dat de taak van het bedrijf in beginsel de exploitatie en den aanleg van *alle* gouvernementsspoor- en tramwegen in Indië behoort te omvatten. Dit sluit niet uit, dat lijnen van ongewonen aard, zooals de Atjehtramweg (om militaire redenen) of de spoorwegen ter S.W. (wegens het nauw verband met de Ombilin mijnontginning) tijdelijk of blijvend onder afzonderlijk beheer worden gesteld. Het moet echter vaststaan, dat er slechts één algemeen Ned. Indisch gouvernementsspoor- en tramwegbedrijf zal zijn en niet bijv. een afzonderlijk voor Java, voor Sumatra, voor Borneo enz. en nog minder voor de Ooster- en voor de Westerlijnen op Java. Ofschoon de wenschelijkheid van centralisering in dit opzicht nauwelijks voor bestrijding vatbaar schijnt, mocht eene uitdrukkelijke vermelding hiervan niet achterwege blijven, waar in de Staten-Generaal wel eens het denkbeeld is geopperd van een afzonderlijk bedrijf voor de spoorwegen in Zuid-Sumatra.

In verband hiermede zal in het algemeen ook de exploitatie van door het Gouvernement genaaste spoor- en tramwegen aan het algemeene bedrijf ten taak vallen, terwijl ook de mogelijkheid moet worden voorzien, dat aankoop plaats heeft uit de eigen middelen van het bedrijf.

Ten slotte moge er op gewezen worden, dat behalve nevenbedrijven van uiteenlopenden aard — als bestellings- en veerdiensten — tot de taak van het bedrijf op den duur, en wellicht in toenemende mate, zal behooren de exploitatie van spoorwegen of onderdeelen daarvan, aan derden behorende — hetzij alleen of gemeenschappelijk — en ook de aanleg en het gebruik van lijnen ten behoeve en voor rekening van derden.

Hierbij wordt niet zoozeer gedacht aan particuliere ondernemingen als wel aan de mogelijkheid, dat in de toekomst de aanleg en/of exploitatie van spoorwegen van locale beteekenis door gewesten met eigen geldmiddelen ter hand zou kunnen worden genomen, en dat daarvoor de hulp der S.S. zou worden ingeroepen.

II.

De financieele verhouding van het bedrijf tot het Gouvernement.

Het is van groot belang de financieele positie van het zelfstandige bedrijf zoo klaar en duidelijk te regelen, dat daarover noch bij de volksvertegenwoordiging noch bij de regeeringsorganen en vooral niet bij de geldschietters van het bedrijf twijfel kunne ontstaan.

Zou men voor eene preciese formuleering terugschrikken en daardoor de verhoudingen nevelachtig laten, dan kunnen moeilijkheden niet uitblijven en zal in 't bijzonder de geneigdheid tot deelneming in de spoorwegleningen daaronder lijden.

Het is daartoe een eerste vereischte, dat de bestaande, door het bedrijf te exploiteeren, spoor- en tramwegen aan dat bedrijf *in eigendom overgaan*. Slechts op die wijze kan het spoorwegbezit worden geacht ten

volle als waarborg te strekken voor de te sluiten leeningen. Wel is waar is het niet de bedoeling en wordt het ook niet noodig geacht, dat bezit ten behoeve van de houders der spoorwegschuld hypothecair te verbinden, maar het bedrijf zal toch tegenover de geldmarkt oneindig veel sterker staan, dan wanneer het alleen zijn netto-inkomsten als waarborg kan aanbieden. De adviezen, ter zake van financiers in Indië en Nederland ingewonnen, luiden eenstemmig in dien zin. De President der Javasche Bank Mr. G. VISSERING was o. a. van oordeel, dat wanneer het bedrijf de spoorwegen niet in eigendom bezit, de spoorwegleeningen slechts onder garantie door het Gouvernement succes zouden hebben, hetgeen echter geheel tegen de bedoelingen zou indruischen.

Deze oplossing is ook verreweg de eenvoudigste; immers de door en ten laste van het bedrijf tot stand gebrachte nieuwe spoorwegen en werken tot verbetering of uitbreiding van de bestaande worden reeds van zelf diens eigendom. Er zou dus een verdeeld bezit ontstaan, wat den toestand zeer ingewikkeld maakt; wel is een regeling in den geest als bij de spoorwegmaatschappijen in Nederland mogelijk, maar de onderwinning daarmede lokt waarlijk niet tot navolging uit.

Wellicht de voornaamste reden ten gunste van den eigendomsovergang is echter gelegen in de wenschelijkheid, om *tusschen bezit en schuld van het bedrijf het nauwst mogelijk verband te leggen*. Op het gewicht daarvan, vooral met het oog op de omstandigheden waarin Nederlandsch Indië verkeert, werd reeds de aandacht gevestigd; het beoogde verband zou echter ten aanzien van de thans bestaande spoorwegen, welke een kapitaal van rond 200 millioen vertegenwoordigen, geheel ontbreken, als men den eigendom aan het Land liet.

Een tweede vraagpunt is, wat met de overschotten uit de opbrengst der exploitatie zal geschieden.

Wie den eigendom bezit heeft, beschikt ook over de opbrengst daarvan. Het is dus een natuurlijk uitvloeisel van den overgang van het spoorwegbezit aan het zelfstandige bedrijf, dat dit de volle beschikking behoudt over de inkomsten uit de exploitatie verkregen. Deze oplossing heeft in het algemeen het voordeel, de financiële scheiding tusschen het bedrijf en de schatkist — een der hoofdargumenten voor de bedrijfsautonomie — op de meest radicale wijze tot stand te brengen. Het is de oplossing die in Zwitserland met volle instemming van de bonds- en kantonale regeeringen en vertegenwoordigers is gekozen en den grondslag van het financieel beheer der spoorwegen uitmaakt.

Voor het Staatsspoorwegbedrijf in Indië beveelt zij zich in het bijzonder aan met het oog op den aard en den buitengewonen omvang van de taak, welke daar voor dat bedrijf voor een lange reeks van jaren is weggelegd.

In tegenstelling met zuiver commercieel-industriele bedrijven als de Tinwinning en de Gouvernements kolen-ontginningen, en met zuiver fiscale bedrijven als bijv. het Zoutmonopolie, welke geen ander doel hebben dan om aan de schatkist de grootst mogelijke geldelijke baten te verschaffen, behoort het spoorwegbedrijf tot de groote categorie van overheidsbedrijven, die in de eerste plaats ten doel hebben de behartiging van eenig algemeen belang, de voorziening in een openbare behoefte of de uitoefening van een openbaren dienst, doch niet of slechts in de

tweede plaats het maken van winst ten behoeve van de algemeene middelen.

Kenmerkend voor deze bedrijven is, dat inkomsten en uitgaven (en dus ook de winst) niet vaststaande, uit marktprijs en zelfkosten noodwendig voortvloeiende bedragen zijn, maar beheerscht worden enerzijds door de betaling, die voor de gepresteerde diensten van de gebruikers wordt geheven, anderzijds door den omvang en de intensiteit dier diensten zelve. Bij deze bedrijven kan, ter bevordering van het daarmede beoogde doel, eene vrijwillige vermindering van inkomsten (verlaging van tarief of verkoopprijs), eene opzettelijke verhooging van de uitgaven (verfijning van de prestatie, verbetering van het product, uitbreiding van het arbeidsveld) de juiste gedragslijn zijn.

Bij sommige van deze bedrijven is het beoogde doel van zoo wijde strekking, de taak van zoo grooten omvang, dat *in beginsel van het maken van eenige rechtstreeksche winst afstand wordt gedaan en alle inkomsten principieel worden bestemd tot betere bereiking van het beoogde doel.*

Deze gedachtengang heeft o. m. voorgezeten bij de oprichting van vrijwel alle van overheidswege in het leven geroepen *geldelijke instellingen*, gemeentelijke en postspaarbanken, Rijksverzekeringbank, Centrale Kas voor het Volkscredietwezen enz.

Die bedrijven maken principieel géén winst, doch slechts reserves en wanneer die reserves de behoefte duurzaam mochten te boven gaan, verminderen zij hun tarieven of breiden zij hun arbeidsveld uit.

Hetzelfde vindt men ook bij bedrijven van meer industrieelen aard, als voorbeeld waarvan kunnen gelden de reeds eerder vermelde Britsche en Britsch-Koloniale havenbedrijven. Raadpleegt men de grondregelen, dier bedrijven, dan vindt men daarin de mogelijkheid eener winstuitkeering aan de schatkist zelfs niet vermeld. Dit vindt zijne verklaring hierin, dat enerzijds de behoefte aan uitbreiding, verbetering en moderniseering van de havenwerken en outillage als practisch onbegrensd, anderzijds elke mogelijk geworden verlaging van havenrechten, kadegelden en dergelijke als noodzakelijk en van algemeen belang wordt beschouwd.

Dat aan de Zwitsersche spoorwegregeling dezelfde gedachte ten grondslag ligt werd reeds vermeld; deze bestemt het „surplus des excédents” uitdrukkelijk:

voor 20 pct. tot vorming en instandhouding van een reservefonds,
voor 80 pct. om te worden gebruikt „dans l'intérêt des chemins de
„fer fédéraux, à perfectionner et alléger les conditions de transport et
„et notamment à réduire proportionnellement les tarifs des personnes et
„des marchandises et à étendre le réseau suisse, celui des lignes secon-
„daires en particulier.”

Er kan naar haar voorkomt wel geen twijfel bestaan dat de dienst der Staatsspoorwegen in Ned.-Indië tot deze categorie van bedrijven behoort. In veel sterkere mate nog dan in Zwitserland en andere cultuurlanden is aan het spoorwegbedrijf in Indië voor het tegenwoordige en in afzienbare toekomst eene taak weggelegd van zeer wijde strekking en waarlijk reusachtigen omvang. Naast de voldoening aan de eischen van het sterk toenemend verkeer op Java, behoort daartoe het voorzien van vele nog onvoldoend ontsloten gedeelten van Java, maar vooral van de Buitenbezittingen in hare reusachtige uitgestrektheid, van een net

van ijzeren wegen, waarmede door den aanleg in Zuid-Sumatra thans een krachtig begin wordt gemaakt.

Tot vervulling van die taak zullen gedurende een reeks van jaren groote kapitalen noodig zijn, waartoe de volle opbrengsten van het bedrijf tenauwernood voldoende zullen zijn. Op die opbrengsten zal bovendien ten deele beslag moeten worden gelegd tot geleidelijke doorvoering van tariefsverlagingen, wanneer en waar die door den economischen toestand en tot verhooging van het nuttig effect der spoorwegen worden gevorderd. Ook zullen krachtige reserves in gunstige jaren moeten worden gemaakt, om de uitvoering te verzekeren van werkprogramma's, die zich in toenemende mate over eene periode van vele jaren zullen moeten uitstrekken.

Welke voordeelen de reserveering van alle overschotten voor de doeleinden van het bedrijf in meer algemeenen zin oplevert, werd in het Eerste gedeelte reeds uitvoerig geschetst; het schijnt overbodig daarop nader terug te komen.

Men zal wellicht de opmerking maken, dat er toch feitelijk geen verband bestaat tusschen hetgeen de exploitatie van de bestaande spoorwegen aan batige saldo's oplevert en de behoefte aan kapitaal voor nieuwen aanleg, uitbreiding en verbetering. Dit is op zichzelf niet onjuist en wanneer bijv. te verwachten was, dat die batige saldo's betrekkelijk zeer gering zullen zijn en tegenover de kapitaalbehoefte in het niet verzinken, dan zou een regeling als hierboven aanbevolen werd, natuurlijk weinig waarde hebben. Zooals in het volgende hoofdstuk zal worden aangetoond, wettigen het verleden zoowel als de tegenwoordige resultaten en vooruitzichten echter, die mogelijkheid uit te schakelen.

Voor het overige is de tegenwerping niet juist gesteld; immers hetgeen in een lange reeks van jaren aan nieuwen aanleg enz. zal worden besteed wordt niet zoozeer bepaald door de *behoefte* — die behoefte is immers voorshands, praktisch gesproken onbegrensd — als wel door hetgeen men voor dat doel beschikbaar *kan* stellen. Daarvoor nu is wat het bedrijf uit eigen middelen kan doen in het algemeen een geschikte maatstaf, omdat dit geheel onafhankelijk is van den stand der algemeene financiën en van hetgeen voor andere doeleinden mocht worden vereischt.

Dat de winsten uit de exploitatie zóó groot zouden worden, dat zij de kapitaalbehoefte — of wel hetgeen op praktische en economische wijze verwerkt kan worden — duurzaam overschrijden, is theoretisch denkbaar maar lijkt voorshands al heel weinig waarschijnlijk; te minder omdat ook door het bedrijf niet onbepikt kan worden geleend en dus — zooals nader zal blijken — een deel der kapitaalsuitgaven waarschijnlijk *rechtstreeks* uit de beschikbare overschotten zal moeten worden bestreden. Mocht zich echter dat geval toch voordoen, m. a. w. mochten overschotten beschikbaar komen, die noch voor nieuwen aanleg enz., noch voor aanvulling van de reserves, noodig zijn, terwijl ook redelijkerwijs geen aanleiding tot verlaging van tarieven bestaat, dan zou het zeer zeker niet juist zijn het te veel door het bedrijf te laten oppotten. Dat is echter in het gedachte stelsel volstrekt niet noodig en ook niet de bedoeling: het te veel zal dan aan den Lande moeten worden uitgekeerd, doch niet als subsidie of dividend, maar tot *aflossing* van de hierna te noemen schuld van het bedrijf aan het Gouvernement.

Ook het omgekeerde geval is denkbaar, nl. dat het Land uit de

algemeene middelen het bedrijf te hulp zou willen komen tot bespoediging van het tempo van nieuwen aanleg, tot doorvoering van zeer kostbare verbeteringen of tot invoering van ingrijpende tariefsverlagingen, waartoe het bedrijf uit eigen middelen de noodige kracht zou ontbreken. Ook dit is binnen het kader der gedachte verhoudingen zeer wel mogelijk, in dien zin nl. dat de beschikbaar gestelde gelden niet als eene subsidie aan het bedrijf worden opgevat of als dekking van tekorten, maar als eene kapitaalverstreking, waarmede de schuld van het bedrijf aan het Gouvernement wordt verhoogd.

Het denkbeeld eener schuld aan het Gouvernement is onafscheidelijk verbonden aan dat van den eigendomsovergang van het bestaande spoorwegnet en van eventueel later genaaste spoorwegen aan het bedrijf. Blijft de exploitatiewinst aan het bedrijf, geniet dus de schatkist geen dividenden daaruit, dan behoort het bedrijf rente te betalen over het kapitaal, dat in het bestaande spoorwegnet is gestoken en niet is afgelost, dus over de bouwwaarde daarvan en over de naastingsom van later overgenomen spoorwegen.

Als maatstaf voor de te betalen rente is aan te nemen, voor zoover het bestaande net betreft de gemiddelde rentevoet van tijdens den aanleg gesloten leeningen, m. a. w. de rente die het Gouvernement zelf voor de in dien tijd aangegane leeningschuld heeft te betalen of wel de interest, die het geacht moet worden te hebben gedorven over de sommen, die het uit de gewone begrooting heeft beschikbaar gesteld. Deze rentevoet wordt met $3\frac{1}{2}$ pct. 's jaars ruim berekend; immers van de Nederlandsche leeningen, welke gedeeltelijk ten laste van Indië zijn gebracht, had die van 1898 een rentevoet van 3 pct., terwijl die van 1883 tegen 4 pct. uitgegeven doch achtereenvolgens tot $3\frac{1}{2}$ en 3 pct. werd geconverteerd.

Voor later over te dragen spoorwegen zal de rente moeten worden betaald, die op het oogenblik der overdracht als normaal kan gelden. Voor andere kapitaalsverstrekingen, waarmede de schatkist het bedrijf mocht tegemoetkomen zoowel als voor tijdelijke voorschotten over en weer, zal de rente naar de oogenblikkelijke omstandigheden moeten worden overeengekomen.

III.

De financiële kracht van het Gouvernementsspoorwegbedrijf in Ned.-Indië.

Zooals reeds uit het voorafgaande is gebleken, is het zoowel voor de vaststelling van de geldelijke verhoudingen als voor de beoordeeling van het te verwachten praktisch effect van de voorgestelde maatregelen in het algemeen, noodzakelijk zich althans eenigermate een denkbeeld te kunnen vormen van de financiële kracht van het te scheppen zelfstandige spoorwegbedrijf, m. a. w. over welke inkomsten dat bedrijf zal kunnen beschikken en wat het met behulp daarvan tot stand zal kunnen brengen zonder eenige bijdrage uit 's Lands algemeene middelen.

Dit is natuurlijk niet mogelijk zonder het gebied der onderstellingen

te betreden en aan eene raming, hoe zorgvuldig ook uitgevoerd, mag dan ook geene hoogere waarde worden toegekend dan van eene poging, om ter zake eenigermate de gedachten te bepalen en de mogelijkheden af te bakenen. Aan de andere zijde behoeft de waarde der uitkomsten van de berekening niet al te laag te worden gesteld, omdat zij voor een belangrijk deel kan worden opgebouwd uit de gegevens, welke het verleden gedurende eene periode van bijkans 40 jaren over de financiële uitkomsten van het Staatsspoorwegbedrijf kan verstrekken.

In de eerste plaats moge derhalve thans dat verleden in beschouwing worden genomen.

A. De Staatsspoorwegen in Ned.-Indië van 1875 tot 1912.

Aan de hand van de jaarverslagen en verdere gegevens van den dienst der Staatsspoorwegen zijn in bijlage dezes No. 1 weergegeven de bedragen, van den aanvang in 1875 af achtereenvolgens aan de opname, den aanleg, de uitbreiding en verbetering van de Staatsspoor- en tramwegen op Java *) ten koste gelegd, alsmede de jaarlijksche netto-opbrengst der exploitatie. Laatstbedoelde cijfers zijn gelijk te stellen met de saldo's der in de latere jaren in de verslagen opgenomen winst- en verliesrekening, eerstgenoemde zijn als zuivere kapitaalsuitgaven te beschouwen.

Nevens deze cijfers zijn gesteld de bedragen, welke verschuldigd zouden zijn geweest voor rente van schuld, indien ware geleend tot het volle bedrag der kapitaalsuitgaven alsmede tot dekking van dientengevolge ontstane tekorten. Als rentevoet is daarbij, zooals reeds werd toegelicht, aangenomen $3\frac{1}{2}$ pct. 's jaars, hetgeen met het oog op den gedurende het beschouwde tijdvak geheerscht hebbenden gemiddelden rentestand als een voor het bedrijf ongunstige onderstelling is te beschouwen. De rente is voor de in eenig jaar verwerkte bedragen over het volle jaar berekend.

Naar die gegevens zijn dan het verloop van de bouwwaarde (of aanlegkapitaal) en van de schuld en de overschotten en deficitten berekend.

Uit deze becijfering valt af te leiden, dat het bedrijf zich over het beschouwde tijdvak, in zijn geheel genomen, ruim zou hebben kunnen bedruipen. Niet alleen zijn de exploitatiekosten met inbegrip van alle vernieuwingen, alsmede de rente der leeningen, geheel uit de ontvangsten gekweten, maar bovendien zou ten slotte een bedrag van ruim f 21.500.000,— voor aflossing van aanlegkapitaal kunnen zijn besteed, waardoor eind 1912 het totaal bedrag der schuld met dat bedrag beneden de bouwwaarde van het spoorwegnet zou zijn gebleven.

Er laat zich tegen deze conclusie wel het een en ander inbrengen. Zij geldt nl. wel voor de geheele periode maar niet voor het eerste gedeelte daarvan. Aanvankelijk toch, d. i. van 1875 tot 1892, met uitzondering van het jaar 1884 dat het eerste overschot leverde, was de jaarlijksche opbrengst in werkelijkheid niet voldoende tot bestrijding van alle uitgaven en zijn derhalve niet slechts de aanleg en uitbreiding ook de jaarlijksche tekorten uit leening bestreden, met het gevolg dat

*) Zoowel de Atjeh-tramweg als de spoorweg ter Sumatra's Westkust, welke tot nu toe buiten verband staan met het algemeene spoorwegbedrijf en om tal van redenen geheel buiten de norm vallen, zijn daarom buiten beschouwing gebleven.

de leeningsschuld voortdurend hooger was dan de bouwwaarde van het spoorwegnet.

Van 1892 tot 1904 wisselden overschotten en tekorten elkander af. Eerst daarna kregen de overschotten de overhand, zoodat in 1908 het evenwicht tusschen bouwwaarde en schuld was bereikt, en de eigenlijke amortisatie een aanvang kon nemen.

Het is zeker twijfelachtig, of onder die omstandigheden het bedrijf zich van den aanvang af de noodige fondsen tot de volle behoefte door leening, en wel tot den aangenomen rentevoet, zou hebben kunnen verschaffen. Aan dat bezwaar zou echter zijn tegemoetgekomen, indien het Gouvernement aanvankelijk de leeningen van het Bedrijf had gegarandeerd of bij wijze van rentegevend voorschot daaraan eenig werkkapitaal had verschaft, terug te betalen nadat de periode van overschotten zou zijn ingetreden. Om de schuld niet boven de aanlegwaarde te doen stijgen, zou dat voorschot zelfs niet hooger dan $\pm f\ 4$ à 5 millioen behoeven te zijn geweest en het zou aan het einde der periode reeds weder geheel kunnen zijn terugbetaald.

Wel ware deze handelwijze in strijd geweest met het denkbeeld eener volstrekte onzijdigheid van het Gouvernement tegenover het Bedrijf, maar de uitkomst toont, dat noch de garantie noch het voorschot de schatkist ten slotte met een penning zouden hebben bezwaard, zoodat de conclusie daardoor niet wordt aangetast.

Een tweede objectie is, dat de exploitatierekening der S.S. niet belast is met een bijdrage voor de door het Gouvernement te maken kosten voor de pensioenen van het personeel e. a. Dit wordt echter ongetwijfeld ruimschoots opgewogen door de belangrijke aan het Gouvernement zonder vergoeding bewezen diensten (kosteloos vervoer van brieven en van verschillende categorieën van ambtenaren).

Men kan ook de bemerking maken, dat te gunstige voorstelling is gegeven, doordat in de tot nu toe bij de Staatsspoorwegen gevoerde boekhouding slechts de aanvankelijk betrekkelijk lage vernieuwingskosten, alsmede afschrijving van werkelijk teniet gegane activa, ten laste van de exploitatie-rekening worden gebracht, in plaats van eene algemeene afschrijving op de activa, die aan waardevermindering door slijtage e. a. blootstaan, welke afschrijving in deze periode ongetwijfeld een hooger bedrag zou hebben beloopt dan de kosten van vernieuwing zelve.

Ofschoon zich de tot nu toe gevolgde gedragslijn op verschillende gronden wel laat verdedigen, *) zoo is die gedragslijn toch niet vrij te pleiten van een gemis aan voorzorg voor de toekomst en moet dan ook daarmede in elk geval rekening worden gehouden wanneer de uitkomsten van het verleden als maatstaf worden gebezigd voor de raming van toekomstige resultaten.

*) O.a. met een beroep op de Staatscommissie voor de Spoorwegen in Nederland (ingesteld bij Koninklijk Besluit van 8 Sept. 1908 No. 25). Blijkens haar verslag (blz. 64 2de lid) is deze commissie n.l. van oordeel dat het achterwege laten van afschrijvingen als bovenbedoeld wel te verdedigen is voor een bedrijf, „waaromtrent men kan aannemen, dat het steeds winstgevender wordt, zoodat de rente der steeds wassende schuld uit de exploitatiewinst kan worden betaald”. Valt hieraan, zooals de commissie opmerkt, voor de spoorwegen in Nederland nief te denken, voor de Staatsspoorwegen in Indië mocht gedurende de periode in beschouwing eene belangrijke en langdurige toeneming van de winst, ongerekend onvermijdelijke eehommelingen, om tal van redenen als bijna wiskunstig zeker worden beschouwd.

Daar tegenover staat echter, dat in de laatste jaren der beschouwde periode rond f 21.500.000 aan overschot beschikbaar is gekomen — een bedrag dat zeker ruim genoeg is om daaruit aan de hoogste eischen op het gebied van afschrijving te kunnen voldoen.

Alles bijeen genomen mag dan ook ongetwijfeld de conclusie worden getrokken, dat het bedrijf der Staatsspoorwegen op Java reeds gedurende de eerste 38 jaren zich zelf werkelijk geheel zou hebben kunnen bedruipen.

Met het oog op de beteekenis, welke de tot nu toe bereikte resultaten bezitten als grondslag voor de toekomstige verwachtingen, is het voorts van belang na te gaan, welke de *rentabiliteit* is geweest van de *achtereenvolgens in de spoorwegen gestoken kapitalen*.

Ten einde een duidelijker voorstelling te verkrijgen van het verloop der netto-opbrengst uit de exploitatie gedurende de periode 1875—1912, dan bijlage 1 oplevert, is daartoe van die opbrengst, uitgedrukt in percenten van het aanlegkapitaal, (cijfers van kolom III) eene grafische voorstelling gemaakt (bijlage 3). Hieruit blijkt, dat de lijn der netto-opbrengst van jaar tot jaar sterke schommelingen vertoont, welke men eerst eenigszins moet vereffenen om een duidelijker beeld van het verloop der rentabiliteit van het bedrijf in groote trekken te verkrijgen. Dit is in de grafische voorstelling geschied door de werkelijke jaar-opbrengsten te vervangen door het gemiddelde telkens over 9 opvolgende jaren, waarvan het jaar zelf het middelste uitmaakt. *)

In cijfers teruggebracht kan de *rentabiliteit van het bedrijf* globaal worden weergegeven door de volgende schaal, aangevende de netto-opbrengst in percenten van het totale aanlegkapitaal (bouwwaarde).

In het 1ste en 2de bedrijfjaar	nihil
" " 3de	1,42 pct.
" " 10de	2,95 "
" " 15de	3,35 "
" " 20ste	3,71 "
" " 25ste	3,66 "
" " 30ste	3,89 "
" " 35ste	5,41 "
" " 38ste	7,10 "

Deze cijfers geven intusschen geenszins weer de rentabiliteit van het *achtereenvolgens in de spoorwegen gestoken kapitaal*; immers wordt voortdurend nieuw kapitaal verwerkt, en gedurende zekere periode in beschouwing heeft niet voortdurend het aan het eind daarvan bereikte kapitaal tot de opbrengsten bijgedragen, maar slechts een gemiddelde tusschen begin- en eindkapitaal dier periode. Had de verstrekking van kapitaal van den aanvang af volkomen regelmatig plaats gehad, dan zouden dus de in de tabel vermelde rentecijfers geacht moeten worden *in den halven tijd* te zijn bereikt, om een beeld te geven van de rentabiliteit van het verwerkte kapitaal.

Uit de bekende cijfers der in elk jaar verwerkte bedragen en verkregen netto-opbrengsten laat zich nu, met eenige afronding en tastender-

*) Voor de laatste jaren van het beschouwde tijdvak moest daartoe de netto-opbrengst in de volgende jaren worden geschat.

wijs doch met redelijke nauwkeurigheid, de volgende schaal afleiden voor de netto-opbrengst van het achtereenvolgens in de Staatsspoorwegen op Java sedert 1875 gestoken kapitaal:

1ste en 2de jaar	nihil
3de t/m 5de "	3 pct.
6de " 10de "	4 "
11de " 15de "	4,5 "
16de " 20ste "	5 "
21ste " 25ste "	5,5 "
26ste " 30ste "	6 "
31ste " 35ste "	6,5 "
36ste " 38ste "	7 "

Maakt men met die schaal eene berekening als proef op de som dan vindt men voor de netto-opbrengst van 1875—1912 een fictief totaal van f 148.003.875,— in plaats van het werkelijk totaal ad f 149.943.253,—. Hieruit en uit de betrekkelijk niet groote verschillen, jaar voor jaar berekend, blijkt dat de schaal voldoende nauwkeurig is. Alleen voor de laatste jaren is het verschil betrekkelijk groot, maar dat schijnt ook raadzaam met het oog op het vermoedelijk exceptioneele karakter der opbrengstvermeerdering in die jaren. Deze schaal, in bijlage III tevens grafisch weergegeven, levert een waardevollen grondslag voor de raming van de netto-opbrengst in volgende jaren, zoowel van het bestaande Java-net als van de verder aan den aanleg en de uitbreiding van spoor- en tramwegen op Java te besteden kapitalen.

B. Schatting van de geldelijke inkomsten in het tijdvak van 1915—1944.

Voor de raming van hetgeen in een zeker tijdvak door het als zelfstandige instelling gedachte bedrijf met eigen middelen tot stand kan worden gebracht, dient allereerst te worden vastgesteld:

1. de vermoedelijk beschikbare middelen,
2. het maximum-bedrag aan kapitaal, dat de geldmarkt gemiddeld per jaar ter beschikking van het bedrijf zal kunnen en willen stellen,
3. de rentevoet en het aflossingspercentage der leeningen.

De berekening kan slechts tastenderwijs geschieden, omdat de aan aanleg, uitbreiding enz. bestede kapitalen telkens na de voltooiing daarvan tot de opbrengsten gaan bijdragen. In welke mate dat geschiedt hangt bovendien af van de bijzondere bestemming aan die kapitalen gegeven, t. w. aanleg of uitbreiding op Java of in de Buitenbezittingen, voor welke immers de rentabiliteit verschillend zal zijn.

1. De beschikbare middelen.

Voor een bedrijf, dat zich zelf moet bedruipen staan geen andere middelen ten dienste dan de netto-opbrengst der exploitatie van de voltooide spoor- en tramwegen; deze opbrengst moet dus aan de hand van de uitkomsten van het verleden worden geschat.

Ten einde zich rekenschap te geven in hoever de schaal der rende-

menten, op blz. 35 uit de over 1875—1912 verkregen resultaten afgeleid, als grondslag voor die schatting kan dienen, moet men het verleden en de toekomst vergelijken uit het oogpunt van:

- a. de aanlegkosten
- b. de bruto-inkomsten
- c. de exploitatiekosten,

welke vergelijking echter uit den aard der zaak in hoofdzaak tot het *Javanet* beperkt moet blijven.

ad a. Er bestaat n. h. v. geen aanleiding tot de onderstelling, dat de aanlegkosten per K.M. in het vervolg hooger of lager zullen zijn dan in het afgelopen tijdperk. Dat overwegend goedkoope vlaktelijnen zullen worden gebouwd is evenmin aan te nemen als het omgekeerde; ook niet dat dezelfde werkzaamheden en aanschaffingen in het vervolg belangrijk goedkoper of duurder dan vroeger zullen zijn. Wel is misschien eenige daling van de kosten van aanschaffing en aanvoer der materialen en van die van algemeene leiding en beheer te wachten, maar daartegenover staat vermoedelijk een hoogere loonstandaard en wellicht eenige stijging van de eischen aan weg, werken en materieel te stellen. Het verschil zal dan ook vermoedelijk betrekkelijk gering zijn en is niet te becijferen, waarom het dan ook buiten beschouwing zal worden gelaten.

ad b. Eene verhooging van de bruto-inkomsten per K.M. — dus ook in percenten van het bestaande kapitaal — is onder overigens gelijke omstandigheden, wel waarschijnlijk. Vooreerst heeft de algemeene ontwikkeling en welvaart, de groot-cultuur en daarmede samenhangende nijverheid en diensgevolge de verkeersbehoefte een veel hooger peil bereikt dan 35 à 40 jaar geleden. De bevolkingsdichtheid is ongeveer verdubbeld, de inlandsche bevolking heeft geleerd zich veelvuldig en over dikwijls aanzienlijke afstanden te verplaatsen. Ook al neemt men in aanmerking, dat deze gunstige factoren zich minder sterk hebben doen gevoelen in die streken, welke nog door spoorwegaanleg moeten worden ontsloten, zij zijn toch ook daar zeker niet zonder invloed gebleven; bovendien zal een deel van het nieuwe kapitaal juist besteed worden aan zijtakken in landstreken, die reeds tot groote ontwikkeling zijn gekomen.

Verder geeft elke lijn, die thans gebouwd zal worden, aansluiting aan een reeds bestaand en uitgebreid net, zij deelt dus aanstonds in het daarop reeds ontstane verkeer en schept veel verder gaande vervoersmogelijkheden en vervoersfaciliteiten, dan in vroegeren tijd een nieuwe lijn kon aanbieden.

Wat de Westerlijnen betreft is voorts het rendement tot voor weinige jaren sterk gedrukt door de omstandigheid, dat de „tête de ligne”, de open afvoerlijn naar de groote haven van Priok, in handen was van een particuliere maatschappij, die langen tijd de vruchten plukte van het verkeer op het achter die lijn groeiende Staatsspoorwegnet.

Mag op grond van een en ander voor nieuwe lijnen op Java hoogere bruto-opbrengst worden verwacht, vooral in de eerste tien à twintig jaren na de opening van het verkeer, die verhooging ontsnapt echter aan elke becijfering en het schijnt daarom geraden, bij de raming der toekomstige opbrengsten ook daarmede geen rekening te houden.

ad c. Wat de exploitatiekosten betreft, bestaat eenige reden om eene daling van den exploitatie-coëfficiënt, vergeleken bij het gemiddelde daarvan in het afgeloopen tijdperk te onderstellen.

Terwijl voorheen de Staatsspoorwegen op Java langen tijd uit twee, drie, zelfs vier gescheiden deelen hebben bestaan, zal in de toekomst elke nieuwe lijn aanstonds deel uitmaken van een aaneengesloten en uitgebreid net, wat op de algemeene kosten stellig van gunstigen invloed moet zijn. Ook bestaat grond om te verwachten, dat de kosten van beheer niet evenredig met de uitbreiding van het net zullen stijgen.

Daartegenover staat, dat blijkens de ervaring, althans in Europa, de toenemende eischen van het reizend en vervoerend publiek uit het oogpunt van comfort, snelheid en veiligheid de exploitatiekosten op den duur doen stijgen; en bovendien dreigt het gevaar, dat bij toenemenden omvang van het bedrijf de eenvoudigheid van administratie en controle vermindert en het beheer een meer bureaucratisch karakter verkrijgt. De toekenning van bedrijfszelfstandigheid heeft zeer zeker o. m. de bedoeling, dat gevaar te bestrijden door een beheer op commerciëelen grondslag en met den minst mogelijken bureaucratischen omslag mogelijk te maken, en met grond mag verwacht worden, dat de gunstige gevolgen daarvan zich duidelijk kenbaar zullen maken. Toch schijnt voorzichtigheid geboden, en daar ook in dit opzicht de gegevens voor eene becijfering geheel ontbreken, is het raadzaam bij de raming van de toekomstige netto-opbrengst ook met eene mogelijke relatieve verlaging van de exploitatiekosten geen rekening te houden.

Uit een en ander mag echter worden afgeleid, dat eene raming van het rendementsverloop over de volgende dertig jaren, geheel overeenkomstig de voor het verleden berekende schaal (blz. 35), voor de uitbreiding van het spoorwegnet op Java als gematigd moet worden beschouwd.

Zooals reeds werd opgemerkt (blz. 33—34) moet echter rekening worden gehouden met het feit, dat tot nu toe geen stelselmatige *afschrijving voor vernieuwing* op de activa der S. S. heeft plaats gehad en ten laste van de exploitatierekening slechts gebracht zijn alle werkelijke vernieuwingen (met inbegrip van herstelling van buitengewone schade) en de afschrijving van te niet gegane of vervreemde zaken.

Hoeveel die uitgaven en afschrijvingen jaar voor jaar hebben bedragen is slechts over de laatste jaren met juistheid bekend; de boekhouding der S. S. hield daarvan te voren geen nauwkeurige aantekening en boekte een groot deel dier bedragen op de exploitatierekening. Uitgedrukt in procenten van de totale bouwwaarde was het bedrag (vgl. jaarverslag over 1912)

in 1909 rond 0,58 pct.	in 1911 rond 0,50 pct.
" 1910 " 0,45 "	" 1912 " 0,69 "
of gemiddeld ruim 0,55 procent.	

In deze vernieuwingen hebben gedeeld onderdeelen van het spoorwegnet van 0 tot 38 jaar oud. Aannemende dat de vernieuwingskosten met den leeftijd van elk onderdeel van nul af evenredig stijgen, zouden die kosten dus aan het einde der periode 1875—1912 hebben bedragen, voor het jongste onderdeel nul, voor het oudste $2 \times 0,55 = 1,1$ pct. van het aan die onderdeelen bestede kapitaal, en gemiddeld over den geheelen duur dier periode 0,55 pct. van dat kapitaal.

Op den duur is dat zeker niet voldoende. Weliswaar is de verkregen ervaring nog geheel onvoldoende, om met eenige zekerheid een gemiddelden levensduur voor de voornaamste onderdeelen der spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië vast te stellen en daaruit een gemiddeld percentage voor de vernieuwingskosten af te leiden; eene globale becijfering leidt echter tot het besluit, dat dit percentage op minstens 1 pct. van het aanlegkapitaal moet worden gesteld en vermoedelijk wel hoger zal liggen. De reeds eerder aangehaalde Staatscommissie neemt voor de spoorwegen in Nederland gemiddeld 1,15 pct. aan, echter met uitsluiting van den bovenbouw — wat weinig consequent schijnt. Het minder intensieve verkeer (waardoor geringer slijtage van spoorstaven en rollend materieel), de geringere treinsnelheid en de in het algemeen veel lager gestelde eischen op allerlei gebied (vooral wat het inlandersverkeer betreft) wettigen het percentage voor Indië veel lager te stellen dan in Europa, waar tegenover staat, dat de aanlegkosten slechts een gering percentage voor grondaankoop en onteigening omvatten, op welke in het geheel geen vernieuwingskosten drukken.

Hoe dit zij, voor het in beschouwing genomen tijdperk van 1915—1944 kan intusschen worden aangenomen, dat de werkelijke kosten aan vernieuwing en afschrijving nog zullen blijven beneden het gemiddelde, op grond van de overweging dat de gemiddelde leeftijd van het geheele net gedurende de periode in beschouwing niet veel hoger zal zijn dan in het tijdvak 1875—1912: immers de toevoeging van nieuwe werken heeft de strekking dien gemiddelden leeftijd telkens opnieuw te verlagen.

Ten einde echter aan alle bedenkingen tegemoet te komen en het verwijt van flatteering der raming te ontgaan, zal bij de berekening worden aangenomen, dat buitendien voor waardevermindering in het tijdvak 1915—1944 rond 1 pct. zal worden afgeschreven.

Stelt men nu het rendement van de na 1915 aan aanleg en uitbreiding op Java te besteden kapitalen op 0,5 pct. lager dan de voor het verleden gevonden schaal (blz. 35) aanwijst, dan wordt blijkens het vorenstaande aan dezen eisch voldaan.

Voor het rendementsverloop der in de beschouwde periode op Java te verwerken nieuwe kapitalen wordt aldus de volgende schaal aangenomen.

1ste— 2de jaar	nihil
3de— 5de „	2½ pct.
6de—10de „	3½ „
11de—15de „	4 „
16de—20ste „	4½ „
21ste—25ste „	5 „
26ste—30ste „	5½ „

In aanmerking nemende hetgeen omtrent de bruto-opbrengst en de exploitatiekosten werd opgemerkt, kan eene raming op dien grondslag niet anders dan zéér matig worden genoemd.

Voor de raming van het rendements-verloop der kapitalen, aan den spoorwegaanleg in de *Buitenbezittingen* te besteden, levert het verleden geen bruikbare gegevens.

De Atjeh-tramweg, aangelegd en herhaaldelijk uitgebreid om militaire

en politieke redenen zonder met de rentabiliteit rekening te houden, komt voorsnóg voor een vergelijking in het geheel niet in aanmerking.

De spoorweg ter Sumatra's Westkust is mede als abnormaal te beschouwen; terwijl eenzijdigs de aanwezigheid der Ombilin-kolenontginning een zeer bijzondere factor is ten gunste van de rentabiliteit, werken ten nadeele daarvan de uit de terreingesteldheid voortvloeiende buitengewoon hooge kosten van aanleg en vooral van exploitatie.

De Deli-spoor- en tramwegen zijn onder meer normale omstandigheden tot stand gekomen, maar de daarmede behaalde zeer gunstige resultaten zijn het gevolg van eene ontwikkeling van de cultuur in het betrokken verkeersgebied, die alle verwachtingen overtroffen heeft en voor andere streken op Sumatra en elders niet als normaal voorbeeld kan dienen.

Toch zou men verkeerd doen, omtrent de rentabiliteit der spoor- en tramwegen in de Buitenbezittingen al te pessimistisch te zijn. Mits bij den aanleg op den voorgrond sta, dat niet onbesuisd mag worden gebouwd aan lange doorgaande verbindingen (in den trant van de denkbeelden in het rapport Ligtvoet) maar geleidelijk van uit belangrijke kustplaatsen het land wordt ingedrongen op het voetspoor van het reeds bestaande primitieve verkeer en naar de plaatsen, waar ontginning op cultuur- en mijnbouwgebied te wachten is; wanneer daartoe steeds zorgvuldige opnemingen voorafgaan; wanneer bij den aanleg groote zuinigheid wordt betracht, de exploitatie aanvankelijk op zeer eenvoudige wijze wordt gevoerd en de tarieven in den beginne niet te laag worden gesteld doch omgekeerd bij toenemend verkeer tijdig worden verlaagd — dan mag n. h. v. gerust worden aangenomen dat ook in de Buitenbezittingen op den duur het bedrijf zich dooreengerekend wel zal kunnen bedruipen, zij het ook dat daarvoor een langere ontwikkelingsduur wordt vereischt dan op Java het geval is.

Deze verwachtingen worden n. h. v. op aannemelijke en niet te gunstige wijze weergegeven door de navolgende schaal van het rendementsverloop der aan de spoor- en tramwegen in de Buitenbezittingen te besteden kapitalen:

1ste— 5de jaar	nihil
6de—10de „	2½ pct.
11de—15de „	3 „
16de—20ste „	3½ „
21ste—25ste „	4 „
26ste—30ste „	4½ „

aan welke schaal ten grondslag ligt de gedachte, dat de exploitatie dooreengerekend van den aanvang af hare kosten incl. vernieuwing en afschrijving dekt (vgl. rapport en voorstellen betreffende den aanleg van Staats-spoorwegen in Zuid-Sumatra) en dat na dertig jaren de opbrengst tevens voldoende is tot betaling van rente en aflossing van de voor den aanleg gemaakte schuld.

Dat deze raming zeer matig is, zal nader blijken uit de in de tabellen A—E neergelegde becijferingen, welke aantoonen, dat naar dien maatstaf de netto-opbrengst van de gezamenlijke spoor- en tramwegen in de Buitenbezittingen in het laatste jaar der dertigjarige periode in beschouwing slechts zal bedragen ongeveer 2,7 pct. van de bouwwaarde dier spoorwegen op dat tijdstip.

Thans rest nog de raming van het rendementsverloop voor het *stamnet op Java*, waaronder wordt verstaan het complex van spoor- en tramwegen in exploitatie en voor een deel nog in aanleg, zooals dat bij den aanvang van de nieuwe periode in handen van het zelfstandige bedrijf zou overgaan, en waarvan de bouwwaarde op dat tijdstip op rond 200 *millioen gulden* wordt aangenomen^{*)}.

Het rendement bedroeg in de jaren 1910, 1911 en 1912 achtereenvolgens rond 5,76 pct., 6,82 pct en 7,10 pct. Naar de sindsdien bekend geworden voorloopige gegevens heeft voor 1913 en 1914 de stijging van het rendement zich nog voortgezet, zoodat eene raming van 7,5 pct. voor 1915 matig mag worden genoemd.

Zekerheidshalve ook hier op eene afschrijving van ± 1 procent rekenende, wordt de netto-opbrengst van het *stamnet* over het jaar 1915 echter slechts op 7 pct van het aanlegkapitaal aangenomen, welk cijfer bovendien — zooals nader blijken zal — voor het *geheele* Javanet in dat jaar reeds aanstonds tot $\pm 6,7$ pct. wordt teruggebracht door rente en aflossing van schuld voor nieuwen aanleg en uitbreiding.

Het rendement van het *stamnet* moet, behoudens grooter of kleiner schommelingen, om twee redenen in den loop der volgende dertig jaren stijgen. Vooreerst omdat de gemiddelde leeftijd van dat *stamnet* in dien tijd van ongeveer 20 tot ongeveer 35 jaar zal toenemen, waarmede vooral voor de jongere gedeelten van het net eene merkbare geleidelijke verhooging van rentabiliteit gepaard moet gaan; verder omdat de voortgezette aanleg van nieuwe aansluitende lijnen voortdurend nieuw verkeer op het bestaande net brengt en daaraan dus meerdere inkomsten toevoert.

In verband hiermede wordt voor het *stamnet* op Java het rendementsverloop als volgt geraamd:

1ste— 5de jaar	7	pct.
6de—10de "	7 ½	"
11de—15de "	8	"
16de—20ste "	8 ½	"
21ste—25ste "	9	"
26ste—30ste "	9 ½	"

Dat ook deze raming matig is kan blijken uit de hiernavolgende tabellen en de grafische voorstelling bijlage III, welke aantoonen dat naar deze schaal het rendement van het *gezamenlijke* Javanet in de geheele 30-jarige periode zal blijven beneden het in 1911 bereikte peil, eene onderstelling die toch wel niet optimistisch zal worden genoemd.

2. Het maximum-bedrag, dat gemiddeld per jaar voor kapitaals-uitgaven kan worden geleend.

Tot welke bedragen het bedrijf zich de voor kapitaalsuitgaven benodigde middelen door leening zal kunnen verschaffen, hangt in de eerste plaats af van de te verwachten netto-inkomsten uit de exploitatie. Het is duidelijk, dat niet méér kapitaal kan worden opgenomen, dan waarvan de rente en aflossing door die netto-opbrengsten voldoende verzekerd

^{*)} Bij deze en verdere beschouwingen wordt eenvoudigheidshalve buiten rekening gelaten de inmiddels plaats gehad hebbende overneming van de lijn Batavia-Buitenzorg door het Gouvernement.

kunnen worden geacht. Een financieel programma, waarbij gedurende de te beschouwen periode de netto-opbrengsten *geheel en uitsluitend* worden gebezigd voor rente en aflossing van de voor aanleg, uitbreiding en verbetering aangegane leeningschuld, is dus als de uiterste limiet te beschouwen. Eene berekening in dien zin zal doen zien, wat aldus bij overigens onbegrensde willigheid van de geldmarkt zou kunnen worden bereikt. (Onderstelling E).

Anderzijds heeft men zich echter de vraag te stellen, tot welke hoogte de geldmarkt inderdaad bereid zal worden gevonden, om het bedrijf op redelijke voorwaarden kapitaal beschikbaar te stellen.

Het is duidelijk, dat een stellig antwoord op die vraag *à priori* niet is te geven; de praktijk zal daar over uitspraak moeten doen. Om te voren althans eenigszins de gedachten te bepalen, scheen den ondergeteekende de raadpleging van een aantal erkende deskundigen op financieel en staats-economisch gebied in Nederland en Indië, het eenige praktische middel.

Met groote erkentelijkheid voor de door hen betoonde welwillendheid moge worden vermeld, dat zich voor overweging en bespreking van dit onderwerp beschikbaar hebben gesteld de leden der Staten Generaal Mr. F. S. VAN NIEKOP en Dr. D. BOS, vertegenwoordigers van de voornaamste Amsterdamsche emissie-banken, Mr. G. VISSERING toenmaals president van de Javasche Bank, de Thesaurier Generaal Mr. A. VAN GIJN, de Directeur van Financiën in Ned. Indië, e. a.

Het verdient voorzeker in hooge mate de aandacht, dat al deze deskundigen zonder onderscheid ter voorziening in de kapitaalbehoefte der Indische Staatsspoorwegen de uitgifte der obligatiën ten name en ten laste van een autonoom bedrijf als het beste zoo niet eenige middel beschouwden en daarvan — op den duur en voor dit doel — bij het belegend publiek meer succes verwachtten dan van algemeene koloniale leeningen.

Over de vraag, *tot welk bedrag* gemiddeld per jaar aldus zal kunnen worden geleend liepen de meeningen uit den aard der zaak uiteen. Ook met betrekking tot de spoorwegschuld werd — met name van de zijde der emissiebanken — gewaarschuwd tegen optimistische verwachtingen ten aanzien van de plaatsing in het buitenland. Ofschoon van andere zijde daarover gunstiger werd gedacht, komt het raadzaam voor bij de schatting van de financiële kracht van het bedrijf onzekere kansen uit te schakelen en dus voor de plaatsing van de spoorwegleeningen alleen op het Moederland te rekenen.

Ook over hetgeen dit kan opnemen waren begrijpelijkerwijs de meeningen verdeeld. Ofschoon aan de populariteit van het fonds niet werd getwijfeld, waren de meesten van oordeel, *dat in normale omstandigheden op niet meer dan 10 à 15 millioen gld. per jaar mag worden gerekend*, omdat het publiek nu eenmaal zijn beleggingen over een groot aantal fondsen wenscht te verdeelen. Wel zou *van tijd tot tijd* belangrijk méér kunnen worden opgenomen, mits het bedrijf in de gelegenheid zij, om van oogenblikkelijk gunstige omstandigheden te profiteeren. Anderen waren van oordeel dat ook voor normale omstandigheden deze raming te pessimistisch is; men zou dan echter het middel moeten vinden, om het belegend publiek in even breeden kring te naderen als bijv. de provinciale en hypotheekbanken doen.

Zekerheidshalve ook in dit opzicht de minst gunstige verwachtingen als grondslag nemende, zal bij de hiernavolgende berekeningen dan ook van de onderstelling worden uitgegaan, *dat niet meer dan 10 à 15 miljoen 'sjaars zal kunnen worden geleend*, zoodat kapitaalsuitgaven boven dat bedrag rechtstreeks uit de beschikbaar komende exploitatie-saldo's zullen worden bestreden.

Het komt o.g. niet zonder belang voor in herinnering te brengen, dat eenige jaren geleden in Engeland dezelfde vraag werd gesteld, nl. welk bedrag voor aanleg en uitbreiding van de spoorwegen in Britsch Indië zou moeten en kunnen worden beschikbaar gesteld.

De Staatscommissie, welke daarvoor werd ingesteld, gaf in haar rapport van 5 Maart 1908 (Report of the Committee on Indian Railway finance and administration) als hare meening, gesteund door het verhoor van talrijke deskundigen, te kennen:

dat het Gouvernement periodiek een programma (standard of annual expenditure) behoort vast te stellen;

dat het wenschelijk zou zijn een bedrag van £ 20 miljoen jaarlijks aan aanleg en uitbreiding te besteden;

dat echter de geldmarkt in Indië en het Moederland vermoedelijk niet meer dan ± £ 12,5 miljoen zal kunnen fourneeren zonder de waarde der fondsen door te groot aanbod te drukken;

dat derhalve het financieel programma wel in hoofdzaak door laatstgenoemd maximum zou worden beheerscht, doch dat van een tijdelijk willige geldmarkt zooveel mogelijk moet worden geprofiteerd met overschrijding van het programma.

Dit advies biedt eene merkwaardige overeenstemming met de conclusie, waartoe het door o.g. ingestelde onderzoek voor Nederlandsch Indië heeft geleid.

3. De rentevoet en het aflossingspercentage voor spoorwegleningen.

Ook wat den vermoedelijken *rentevoet* aangaat werd het oordeel van genoemde deskundigen ingewonnen. In verband met de rijzing van den rentestand in de laatste jaren werd vrijwel algemeen voor de eerste leningen ongeveer **4½ pct.** als de juiste maat aangenomen — natuurlijk afgezien van oorlogs- en andere buitengewone omstandigheden. Dat zóó hooge rentestand zich niet over de geheele in beschouwing te nemen periode zal handhaven en gemiddeld niet meer dan **4 pct.** zal behoeven te worden betaald, schijnt echter, in verband met het verleden en met de voorliefde van het belegend publiek voor goede spoorwegobligatiën, eene geoorloofde en gematigde onderstelling.

De berekening zal daarom worden uitgevoerd op de basis zoowel van **4½** als van **4 pct.**

Wat de *aflossing* van schuld betreft, daarvoor bestaat uit het oogpunt van het bedrijf zelf feitelijk geen reden, daar immers aan de waardevermindering door slijtage en verandering reeds door afschrijving uit de opbrengst der exploitatie wordt tegemoet gekomen.

Wel is de mogelijkheid niet volstrekt uitgesloten, dat te eenigertijd de spoor- en tramwegen door een algeheel omkeer in het vervoerswezen als geheel hun waarde verliezen of althans, dat dit op kleine schaal met

gedeelten van het net geschiedt, maar die mogelijkheid ligt toch zeker in zeer ver verschiet en valt buiten elke berekening *).

Daarbij komt, dat eene ruime afschrijving — met eene dadelijke aflossing gelijkstaande — reeds plaats vindt indien (zooals te verwachten is) in de kapitaalbehoefte van het bedrijf niet ten volle door leening kan worden voorzien.

Het zullen dus uitsluitend de inzichten en gebruiken van de geldmarkt zijn, welke den aflossingsduur bepalen, in verband waarmee deze vermoedelijk op niet hooger dan 60 à 80 jaren zal kunnen worden gesteld. In de op te stellen berekeningen zal worden aangenomen, dat geleend wordt in den vorm eener *annuïteitsleening met een aflossingspercentage van 0,5 pct.*, gevende bij een rentevoet van 4 resp. 4½ pct. een aflossingsduur van rond 50 à 55 jaren.

Verder wordt aangenomen, dat telken jare op 1 Januari geleend wordt voor de volle behoefte van het geheele jaar en dat geen interest uit daardoor tijdelijk beschikbaar komende gelden wordt gemaakt. Ook in dit opzicht zal dus de rekening niet geflatteerd zijn.

Berekening van de te verwachten geldelijke uitkomsten en van het programma van aanleg, uitbreiding en verbetering in het tijdvak 1915—1944.

Op den grondslag van de vorenstaande gegevens laten zich nu voor een zeker tijdvak de te verwachten beschikbare overschotten en een met behulp daarvan te verwezenlijken programma van aanleg, uitbreiding en verbetering berekenen.

Het tijdvak moet niet te kort worden gekozen om een duidelijk beeld te verkrijgen van den invloed der te volgen gedragslijn, doch tevens niet te lang om gedurende het geheele tijdvak een onverminderde behoefte aan kapitaal te mogen onderstellen. Gekozen is het dertig-jarig tijdvak van 1915 tot 1944.

De berekening is uitgevoerd voor de navolgende gevallen :

- A. Per jaar kan worden geleend f 10.000.000,— Rente 4½ pct. ;
- B. " " " " " " 10.000.000,— " 4 " ;
- C. " " " " " " 15.000.000,— " 4½ " ;
- D. " " " " " " 15.000.000,— " 4 " ;
- E. Er kan worden geleend tot de volle kapitaalbehoefte. Rente 4 pct.

De laatste berekening geeft de limiet weer, door de uitkomsten van het bedrijf zelf gesteld; in de gevallen A—D wordt daarentegen de grens gesteld door hetgeen de geldmarkt vermoedelijk zal willen beschikbaar stellen.

De berekeningen zijn neergelegd in de hiernavolgende tabellen A—E, welke vermoedelijk weinig toelichting behoeven.

*) De meergenoemde Staatscommissie voor de Nederlandsche spoorwegen heeft dan ook met deze mogelijkheid geen rekening gehouden.

TABEL A.

Raming van de geldelijke uitkomsten
in het tijdvak 1915—1944.

Jaren.	KAPITAALSUITGAVEN (aanleg, uitbreiding en verbetering).					SCHULD		RENTE EN AFLOSSING.		
	Te verwerken:			Te bestrijden uit:		Voor het stamnet (Gouver- nement).	Voor nieuwen aanleg, enz. (leening).	3½ pct. rente (van kolom 7).	5 pct. rente en aflossing (van kolom 8).	Bijeen.
	Op Java.	Buiten- bezittingen.	Bijeen.	Leening.	Over- schotten.					
1.	2.	3.	4.	5	6.	7.	8.	9	10.	11.
	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1915 . .	8	7	15	10	5	200	10	7	0,5	7,5
1916 . .	8	7	15	10	5	200	20	7	1	8
1917 . .	8	7	15	10	5	200	30	7	1,5	8,5
1918 . .	8	7	15	10	5	200	40	7	2	9
1919 . .	8	7	15	10	5	200	50	7	2,5	9,5
1920 . .	8	8	16	10	6	200	60	7	3	10
1921 . .	8	8	16	10	6	200	70	7	3,5	10,5
1922 . .	8	8	16	10	6	200	80	7	4	11
1923 . .	8	8	16	10	6	200	90	7	4,5	11,5
1924 . .	8	8	16	10	6	200	100	7	5	12
1925 . .	8	9	17	10	7	200	110	7	5,5	12,5
1926 . .	8	9	17	10	7	200	120	7	6	13
1927 . .	8	9	17	10	7	200	130	7	6,5	13,5
1928 . .	8	9	17	10	7	200	140	7	7	14
1929 . .	8	9	17	10	7	200	150	7	7,5	14,5
1930 . .	8	10	18	10	8	200	160	7	8	15
1931 . .	8	10	18	10	8	200	170	7	8,5	15,5
1932 . .	8	10	18	10	8	200	180	7	9	16
1933 . .	8	10	18	10	8	200	190	7	9,5	16,5
1934 . .	8	10	18	10	8	200	200	7	10	17
1935 . .	8	11	19	10	9	200	210	7	10,5	17,5
1936 . .	8	11	19	10	9	200	220	7	11	18
1937 . .	8	11	19	10	9	200	230	7	11,5	18,5
1938 . .	8	11	19	10	9	200	240	7	12	19
1939 . .	8	11	19	10	9	200	250	7	12,5	19,5
1940 . .	8	12	20	10	10	200	260	7	13	20
1941 . .	8	12	20	10	10	200	270	7	13,5	20,5
1942 . .	8	12	20	10	10	200	280	7	14	21
1943 . .	8	12	20	10	10	200	290	7	14,5	21,5
1944 . .	8	12	20	10	10	200	300	7	15	22
	240	285	525	300	225	—	—	210	232,5	442,5

N.B. Blijkens het groote eindoverschot zou in de laatste jaren het tempo van aanleg kunnen worden versneld.

Onderstelling A.

Leening gemiddeld per jaar 10 miljoen.

Rente 4½ pct. + Aflossing ½ pct. = 5 pct. annuïteit.

GERAAMDE NETTO-OPBRENGST UIT:				Noodig (kolom 6 + 11)	Overschot in het jaar (kolom 15—16).	Saldo overschot.
Kapitaal in het stamnet.	Nieuw kapitaal verwerkt op:		Bijeen.			
	Java.	Buiten- bezittingen.				
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
mm.				mm.		
14	—	—	14 000.000	12,5	1.500.000	1.500.000
14	—	—	14.000.000	13	1.000.000	2.500.000
14	160.000	—	14 160.000	13,5	660.000	3.160.000
14	320.000	—	14.320.000	14	320.000	3 480 000
14	480.000	—	14.480 000	14,5	— 20.000	3 460 000
15	760.000	175.000	15.935 000	16	— 65.000	3.395.000
15	1.040.000	350.000	16.390.000	16,5	— 110.000	3 285.000
15	1.320.000	525.000	16.845.000	17	— 155.000	3.130.000
15	1.600.000	700.000	17.800.000	17,5	— 200 000	2.930.000
15	1.880.000	875.000	17.755.000	18	— 245.000	2.685.000
16	2.200.000	1.110.000	19.310.000	19,5	— 190.000	2.495.000
16	2.520.000	1.345.000	19.865.000	20	— 135.000	2.360.000
16	2.840.000	1.580 000	20.420.000	20,5	— 80 000	2.280 000
16	3.160.000	1 815.000	20.975.000	21	— 25.000	2.255.000
16	3.480.000	2.050.000	21.530.000	21,5	30.000	2.285.000
17	3.840.000	2.350.000	23.190.000	23	190.000	2.475.000
17	4.200.000	2.650.000	23.850.000	23,5	350.000	2.825.000
17	4.560.000	2.950.000	24.510.000	24	510.000	3.335.000
17	4.920.000	3.250.000	25.170.000	24,5	670.000	4.005.000
17	5.280.000	3.550.000	25.830.000	25	830.000	4.835.000
18	5.680.000	3.920.000	27.600.000	26,5	1.100 000	5.935.000
18	6.080.000	4.290.000	28.370.000	27	1.370.000	7.305.000
18	6.480.000	4.660 000	29 140.000	27,5	1.640.000	8.945.000
18	6.880.000	5.030 000	29 910.000	28	1.910 000	10 855 000
18	7.280.000	5.400.000	30.680.000	28,5	2.180.000	13.035.000
19	7.720.000	5 845.000	32.565.000	30	2.565.000	15.600 000
19	8.160.000	6.290.000	33.450.000	30,5	2.950.000	18.550.000
19	8.600.000	6.735.000	34.335.000	31	3.335.000	21.885.000
19	9.040 000	7.180.000	35.220.000	31,5	3.720.000	25 605.000
19	9.480.000	7 625.000	36 105.000	32	4 105 000	29 710.000
495	119.960.000	82.250.000	697.210 000	667,5	29.710.000	—

Uitvoerbaar programma van aanleg, uitbreiding en verbetering:

voor Java	8 miljoen per jaar.	derde 5 jaren	9 miljoen per jaar.
voor de Buitenbezittingen:		vierde 5 "	10 " " "
eerste 5 jaren	7 miljoen per jaar.	vijfde 5 "	11 " " "
tweede 5 "	8 " " "	zesde 5 "	12 " " "

TABEL B.

Raming van de geldelijke uitkomsten
in het tijdvak 1915—1944.

Jaren.	KAPITAALSUITGAVEN (aanleg, uitbreiding en verbetering).					SCHULD.		RENTE EN AFLOSSING.		
	Te verwerken:			Te bestrijden uit:		Voor het stamnet (Gouver- nement).	Voor nieuw aanleg, enz. (leening).	3½ pct. rente (van kolom 7).	4½ pct. rente en aflossing (van kolom 8).	Bijeen.
	Op Java.	Buiten- bezittingen.	Bijeen.	Leening.	Over- schotten.					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	m.n.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1915	8	8	16	10	6	200	10	7	0,45	7,45
1916	8	8	16	10	6	200	20	7	0,9	7,9
1917	8	8	16	10	6	200	30	7	1,35	8,35
1918	8	8	16	10	6	200	40	7	1,8	8,8
1919	8	8	16	10	6	200	50	7	2,25	9,25
1920	8	9	17	10	7	200	60	7	2,7	9,7
1921	8	9	17	10	7	200	70	7	3,15	10,15
1922	8	9	17	10	7	200	80	7	3,6	10,6
1923	8	9	17	10	7	200	90	7	4,05	11,05
1924	8	9	17	10	7	200	100	7	4,5	11,5
1925	8	10	18	10	8	200	110	7	4,95	11,95
1926	8	10	18	10	8	200	120	7	5,4	12,4
1927	8	10	18	10	8	200	130	7	5,85	12,85
1928	8	10	18	10	8	200	140	7	6,3	13,3
1929	8	10	18	10	8	200	150	7	6,75	13,75
1930	8	12	20	10	10	200	160	7	7,2	14,2
1931	8	12	20	10	10	200	170	7	7,65	14,65
1932	8	12	20	10	10	200	180	7	8,1	15,1
1933	8	12	20	10	10	200	190	7	8,55	15,55
1934	8	12	20	10	10	200	200	7	9,0	16,0
1935	8	14	22	10	12	200	210	7	9,45	16,45
1936	8	14	22	10	12	200	220	7	9,9	16,9
1937	8	14	22	10	12	200	230	7	10,35	17,35
1938	8	14	22	10	12	200	240	7	10,8	17,8
1939	8	14	22	10	12	200	250	7	11,25	18,25
1940	8	16	24	10	14	200	260	7	11,7	18,7
1941	8	16	24	10	14	200	270	7	12,15	19,15
1942	8	16	24	10	14	200	280	7	12,6	19,6
1943	8	16	24	10	14	200	290	7	13,05	20,05
1944	8	16	24	10	14	200	300	7	13,5	20,5
	240	345	585	300	285	—	—	210	209,25	419,25

Onderstelling B.

Leening gemiddeld per jaar 10 miljoen.

Rente 4 pct. + Aflossing ½ pct. = 4½ pct. annuïteit.

GERAAMDE NETTO-OPBRENGST UIT:				Noodig (kolom 6 + 11).	Overschot in het jaar (kolom 15—16).	Saldo overschot.
Kapitaal in het stamnet.	Nieuw kapitaal verwerkt op:		Bijeen.			
	Java.	Buiten- bezittingen.				
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
mm.				mm.		
14	—	—	14.000 000	13,45	550.000	550.000 +
14	—	—	14.000.000	13,9	100.000	650.000 +
14	200.000	—	14.200.000	14,35	— 150.000	500.000 +
14	400.000	—	14.400.000	14,8	— 400.000	100.000 +
14	600.000	—	14.600 000	15,25	— 650.000	550 000 —
15	880.000	200.000	16.080.000	16,7	— 620.000	1.170.000 —
15	1.160.000	400.000	16.560 000	17,15	— 590.000	1.760.000 —
15	1.440.000	600.000	17 040.000	17,6	— 560.000	2.320 000 —
15	1.720.000	800.000	17 520.000	18,05	— 530 000	2 850.000 —
15	2.000.000	1.000.000	18 000.000	18,5	— 500.000	3.350.000 —
16	2.320.000	1.265.000	19.585.000	19,95	— 365.000	3.715.000 —
16	2.640.000	1.530.000	20.170 000	20,04	— 230.000	3.945.000 —
16	2.960.000	1.795 000	20.755 000	20,85	— 95.000	4.040.000 —
16	3.280.000	2.060.000	21.340.000	21,3	40.000 —	4.000.000 —
16	3.600.000	2.325.000	21.925.000	21,75	175.000	3.825.000 —
17	3.960.000	2.660.000	23.620.000	24,2	— 580 000	4.405.000 —
17	4.320.000	2.995.000	24.315 000	24,65	— 335.000	4.740.000 —
17	4.680.000	3 330.000	25.010.000	25,1	— 90.000	4.830.000 —
17	5.040.000	3.665.000	25.705.000	25,55	155.000	4.675.000 —
17	5.400.000	4.000.000	26.400.000	26,0	400.000	4.275.000 —
18	5.800.000	4.435.000	28.235.000	28,45	— 215.000	4.490.000 —
18	6.200.000	4.870 000	29.070.000	28,9	170.000	4.320.000 —
18	6.600.000	5.305 000	29.905.000	29,35	555.000	3.765 000 —
18	7.000.000	5.740.000	30.740.000	29,8	940.000	2.825.000 —
18	7 400.000	6.175.000	31.575.000	30,25	1.325.000	1 500.000 —
19	7.840.000	6.720.000	33.560.000	32,7	860.000	640.000 —
19	8.280.000	7.265.000	34.545.000	33,15	1.395 000	755.000 +
19	8.720.000	7.810.000	35.530 000	33,6	1.930.000	2.685.000 +
19	9.160.000	8.355.000	36.515.000	34,05	2.465.000	5.150.000 +
19	9.600.000	8.900 000	37.500.000	34,5	3.000.000	8 150.000 +
495	123.200.000	94 200.000	712.400 000	704,25	8.150.000	—

N.B. Het tempo van aanleg is blijkbaar in de periode 1920—1930 wat te snel genomen, doch zou in de laatste jaren wat kunnen worden versneld.

Uitvoerbaar programma van aanleg, uitbreiding en verbetering:

voor Java	8 miljoen per jaar.	derde 5 jaren . . .	10 miljoen per jaar.
voor de Buitenbezittingen:		vierde 5 „ . . .	12 „ „ „
eerste 5 jaren . . .	8 miljoen per jaar.	vijfde 5 „ . . .	14 „ „ „
tweede 5 „ . . .	9 „ „ „	zesde 5 „ . . .	16 „ „ „

TABEL C.

Raming van de geldelijke uitkomsten
in het tijdvak 1915—1944.

Jaren.	KAPITAALSUITGAVEN (aanleg, uitbreiding en verbetering)					SCHULD.		RENTEN EN AFLOSSING.		
	Te verwerken:			Te bestrijden uit:		Voor het stamnet (Gouver- nement).	Voor nieuwen aanleg, enz. (leening).	3½ pct. rente (van kolom 7).	5 pct. rente en aflossing (van kolom 8).	Bijeen.
	Op Java.	Buiten- bezittingen	Bijeen.	Leening.	Over- schotten.					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1915 . .	8	10	18	15	3	200	15	7	0,75	7,75
1916 . .	8	10	18	15	3	200	30	7	1,5	8,5
1917 . .	8	10	18	15	3	200	45	7	2,25	9,25
1918 . .	8	10	18	15	3	200	60	7	3	10
1919 . .	8	10	18	15	3	200	75	7	3,75	10,75
1920 . .	8	11	19	15	4	200	90	7	4,5	11,5
1921 . .	8	11	19	15	4	200	105	7	5,25	12,25
1922 . .	8	11	19	15	4	200	120	7	6	13
1923 . .	8	11	19	15	4	200	135	7	6,75	13,75
1924 . .	8	11	19	15	4	200	150	7	7,5	14,5
1925 . .	8	12	20	15	5	200	165	7	9,25	15,25
1926 . .	8	12	20	15	5	200	180	7	9	16
1927 . .	8	12	20	15	5	200	195	7	9,75	16,75
1928 . .	8	12	20	15	5	200	210	7	10,5	17,5
1929 . .	8	12	20	15	5	200	225	7	11,25	18,25
1930 . .	8	13	21	15	6	200	240	7	12	19
1931 . .	8	13	21	15	6	200	255	7	12,75	19,75
1932 . .	8	13	21	15	6	200	270	7	13,5	20,5
1933 . .	8	13	21	15	6	200	285	7	14,25	21,25
1934 . .	8	13	21	15	6	200	300	7	15	22
1935 . .	8	14	22	15	7	200	315	7	15,75	22,75
1936 . .	8	14	22	15	7	200	330	7	16,5	23,5
1937 . .	8	14	22	15	7	200	345	7	17,25	24,25
1938 . .	8	14	22	15	7	200	360	7	18	25
1939 . .	8	14	22	15	7	200	375	7	18,75	25,75
1940 . .	8	15	23	15	8	200	390	7	19,5	26,5
1941 . .	8	15	23	15	8	200	405	7	20,25	27,25
1942 . .	8	15	23	15	8	200	420	7	21	28
1943 . .	8	15	23	15	8	200	435	7	21,75	28,75
1944 . .	8	15	23	15	8	200	450	7	22,5	29,5
	240	375	615	450	165	—	—	210	348,75	558,75

Onderstelling C.

Leening gemiddeld 15 miljoen per jaar.

Rente 4½ pct. + Aflossing ½ pct. = 5 pct. annuïteit.

GERAAMDE NETTO-OPBRENGST UIT:				Noodig (kolom 6 + 11).	Overschot in het jaar (kolom 15—16).	Saldo overschot.
Kapitaal in het stamnet.	Nieuw kapitaal verwerkt op:		Bijeen.			
	Java.	Buiten- bezittingen.				
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
mm.				mm.		
14	—	—	14.000.000	10,75	3.250.000	3.250.000
14	—	—	14.000.000	11,5	2.500.000	5.750.000
14	200.000	—	14.200.000	12,25	1.950.000	7.700.000
14	400.000	—	14.400.000	13	1.400.000	9.100.000
14	600.000	—	14.600.000	13,75	850.000	9.950.000
15	880.000	250.000	16.130.000	15,5	630.000	10.580.000
15	1.160.000	500.000	16.660.000	16,25	410.000	10.990.000
15	1.440.000	750.000	17.190.000	17	190.000	11.180.000
15	1.720.000	1.000.000	17.720.000	17,75	— 30.000	11.150.000
15	2.000.000	1.250.000	18.250.000	18,5	— 250.000	10.900.000
16	2.320.000	1.575.000	19.895.000	20,25	— 355.000	10.545.000
16	2.640.000	1.900.000	20.540.000	21	— 460.000	10.085.000
16	2.960.000	2.225.000	21.185.000	21,75	— 565.000	9.520.000
16	3.280.000	2.550.000	21.830.000	22,5	— 670.000	8.850.000
16	3.600.000	2.875.000	22.475.000	23,25	— 775.000	8.075.000
17	3.960.000	3.280.000	24.240.000	25	— 760.000	7.315.000
17	4.320.000	3.685.000	25.005.000	25,75	— 745.000	6.570.000
17	4.680.000	4.090.000	25.770.000	26,5	— 730.000	5.840.000
17	5.040.000	4.495.000	26.535.000	27,25	— 715.000	5.125.000
17	5.400.000	4.900.000	27.300.000	28	— 700.000	4.425.000
18	5.800.000	4.390.000	29.190.000	29,75	— 560.000	3.865.000
18	6.200.000	5.880.000	30.080.000	30,5	— 420.000	3.445.000
18	6.600.000	6.370.000	30.970.000	31,25	— 280.000	3.165.000
18	7.000.000	6.860.000	31.860.000	32	— 140.000	3.025.000
18	7.400.000	7.350.000	32.750.000	32,75	—	3.025.000
19	7.840.000	7.930.000	34.770.000	34,5	270.000	3.295.000
19	8.280.000	8.510.000	35.790.000	35,25	540.000	3.835.000
19	8.720.000	9.090.000	36.810.000	36	810.000	4.645.000
19	9.160.000	9.670.000	37.830.000	36,75	1.080.000	5.725.000
19	9.600.000	10.250.000	38.850.000	37,5	1.350.000	7.075.000
495	123.200.000	112.625.000	730.825.000	723,75	7.075.000	—

Uitvoerbaar programma van aanleg, uitbreiding en verbetering:

voor Java	8 miljoen per jaar.	derde 5 jaren . .	12 miljoen per jaar.
voor de Buitenbezittingen:		vierde 5 „ . .	13 „ „ „
eerste 5 jaren . .	10 miljoen per jaar.	vijfde 5 „ . .	14 „ „ „
tweede 5 „ . .	11 „ „ „	zesde 5 „ . .	15 „ „ „

TABEL D.

Raming van de geldelijke uitkomsten
in het tijdvak 1915—1944.

Jaren.	KAPITAALSUITGAVEN (aanleg, uitbreiding en verbetering)					SCHULD.		RENTE EN AFLOSSING.		
	Te verwerken:			Te bestrijden uit:		Voor het stamnet (Gouver- nement).	Voor nieuwen aanleg, enz. (leening).	3½ pct. rente (van kolom 7).	4½ pct. rente en aflossing (van kolom 8).	Bijeen.
	Op Java.	Buiten- bezittingen.	Bijeen.	Leening.	Over- schotten.					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1915	8	11	19	15	4	200	15	7	0,675	7,675
1916	8	11	19	15	4	200	30	7	1,35	8,35
1917	8	11	19	15	4	200	45	7	2,025	9,025
1918	8	11	19	15	4	200	60	7	2,7	9,7
1919	8	11	19	15	4	200	75	7	3,375	10,375
1920	8	12	20	15	5	200	90	7	4,05	11,05
1921	8	12	20	15	5	200	105	7	4,725	11,725
1922	8	12	20	15	5	200	120	7	5,4	12,4
1923	8	12	20	15	5	200	135	7	6,075	13,075
1924	8	12	20	15	5	200	150	7	6,75	13,75
1925	8	13	21	15	6	200	165	7	7,425	14,425
1926	8	13	21	15	6	200	180	7	8,1	15,1
1927	8	13	21	15	6	200	195	7	8,775	15,775
1928	8	13	21	15	6	200	210	7	9,45	16,45
1929	8	13	21	15	6	200	225	7	10,125	17,125
1930	8	14	22	15	7	200	240	7	10,8	17,8
1931	8	14	22	15	7	200	255	7	11,475	18,475
1932	8	14	22	15	7	200	270	7	12,15	19,15
1933	8	14	22	15	7	200	285	7	12,825	19,825
1934	8	14	22	15	7	200	300	7	13,5	20,5
1935	8	16	24	15	9	200	315	7	14,175	21,175
1936	8	16	24	15	9	200	330	7	14,85	21,85
1937	8	16	24	15	9	200	345	7	15,525	22,525
1938	8	16	24	15	9	200	360	7	16,2	23,2
1939	8	16	24	15	9	200	375	7	16,875	23,875
1940	8	18	26	15	11	200	390	7	17,55	24,55
1941	8	18	26	15	11	200	405	7	18,225	25,225
1942	8	18	26	15	11	200	420	7	18,9	25,9
1943	8	18	26	15	11	200	435	7	19,575	26,575
1944	8	18	26	15	11	200	450	7	20,25	27,25
	240	420	660	450	210	—	—	210	313,875	523,875

Onderstelling D.

Leening gemiddeld 15 miljoen per jaar.

Rente 4 pct. + Aflossing ½ pct. = 4½ pct. annuïteit.

GERAAAMDE NETTO-OPBRENGST UIT:				Noodig (kolom 6 + 11).	Overschot in het jaar (kolom 15—16).	Saldo overschot.
Kapitaal in het stamnet.	Nieuw kapitaal verwerkt op:		Bijeen.			
12.	Java.	Buiten- bezittingen.	15.	16.	17.	18.
mm.				mm.		
14	—	—	14.000.000	11,675	2.325.000	2.325.000
14	—	—	14.000.000	12,35	1.650.000	3.975.000
14	200.000	—	14.200.000	13,025	1.175.000	5.150.000
14	400.000	—	14.400.000	13,7	700.000	5.850.000
14	600.000	—	14.600.000	14,375	225.000	6.075.000
15	880.000	275.000	16.155.000	16,05	105.000	6.180.000
15	1.160.000	550.000	16.710.000	16,725	— 15.000	6.165.000
15	1.440.000	825.000	17.265.000	17,4	— 135.000	6.030.000
15	1.720.000	1.100.000	17.820.000	18,075	— 255.000	5.775.000
15	2.000.000	1.375.000	18.375.000	18,75	— 375.000	5.400.000
16	2.320.000	1.730.000	20.050.000	20,425	— 375.000	5.025.000
16	2.640.000	2.085.000	20.725.000	21,1	— 375.000	4.650.000
16	2.960.000	2.440.000	21.400.000	21,775	— 375.000	4.275.000
16	3.280.000	2.795.000	22.075.000	22,45	— 375.000	3.900.000
16	3.600.000	3.150.000	22.750.000	23,125	— 375.000	3.525.000
17	3.960.000	3.590.000	24.550.000	24,8	— 250.000	3.275.000
17	4.320.000	4.030.000	25.350.000	25,475	— 125.000	3.150.000
17	4.680.000	4.470.000	26.150.000	26,15	—	3.150.000
17	5.040.000	4.910.000	26.950.000	26,825	125.000	3.275.000
17	5.400.000	5.350.000	27.750.000	27,5	250.000	3.525.000
18	5.800.000	5.880.000	29.680.000	30,175	— 495.000	3.030.000
18	6.200.000	6.410.000	30.610.000	30,85	— 240.000	2.790.000
18	6.600.000	6.940.000	31.540.000	31,525	15.000	2.805.000
18	7.000.000	7.470.000	32.470.000	32,2	270.000	3.075.000
18	7.400.000	8.000.000	33.400.000	32,875	525.000	3.600.000
19	7.840.000	8.650.000	35.490.000	35,55	— 60.000	3.540.000
19	8.280.000	9.300.000	36.580.000	36,225	355.000	3.895.000
19	8.720.000	9.950.000	37.670.000	36,9	770.000	4.665.000
19	9.160.000	10.600.000	38.760.000	37,575	1.185.000	5.850.000
19	9.600.000	11.250.000	39.850.000	38,25	1.600.000	7.450.000
495	123.200.000	123.125.000	741.325.000	733,875	7.450.000	—

Uitvoerbaar programma van aanleg, uitbreiding en verbetering:

voor Java	8 miljoen per jaar.	derde 5 jaren . . .	13 miljoen per jaar.
voor de Buitenbezittingen:		vierde 5 " . . .	14 " " "
eerste 5 jaren . . .	11 miljoen per jaar.	vijfde 5 " . . .	16 " " "
tweede 5 " . . .	12 " " "	zesde 5 " . . .	18 " " "

TABEL E.

Raming van de geldelijke uitkomsten
in het tijdvak 1915—1944.

Jaren.	KAPITAALSUITGAVEN (aanleg, uitbreiding en verbetering).				SCHULD.		RENTE EN AFLOSSING.		
	Te verwerken:			Te bestrijden uit leening.	Voor het stamnet (Gouver- nement).	Voor nieuwere aanleg, enz. (leening).	3½ pct. rente (van kolom 7).	4½ pct. rente en aflossing (van kolom 8).	Bijeen.
	Op Java.	Buiten- bezittingen	Bijeen.						
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1915 . . .	8	20	28	28	200	28	7	1,26	8,26
1916 . . .	8	20	28	28	200	56	7	2,52	9,52
1917 . . .	8	20	28	28	200	84	7	3,78	10,78
1918 . . .	8	20	28	28	200	112	7	5,04	12,04
1919 . . .	8	20	28	28	200	140	7	6,30	13,30
1920 . . .	8	21	29	29	200	169	7	7,605	14,605
1921 . . .	8	21	29	29	200	198	7	8,91	15,91
1922 . . .	8	21	29	29	200	227	7	10,215	17,215
1923 . . .	8	21	29	29	200	256	7	11,52	18,52
1924 . . .	8	21	29	29	200	285	7	12,825	19,825
1925 . . .	8	22	30	30	200	315	7	14,175	21,175
1926 . . .	8	22	30	30	200	345	7	15,525	22,525
1927 . . .	8	22	30	30	200	375	7	16,875	23,875
1928 . . .	8	22	30	30	200	405	7	18,225	25,225
1929 . . .	8	22	30	30	200	435	7	19,575	26,575
1930 . . .	8	23	31	31	200	466	7	20,97	27,97
1931 . . .	8	23	31	31	200	497	7	22,365	29,365
1932 . . .	8	23	31	31	200	528	7	23,76	30,76
1933 . . .	8	23	31	31	200	559	7	25,155	32,155
1934 . . .	8	23	31	31	200	590	7	26,55	33,55
1935 . . .	8	24	32	32	200	622	7	27,99	34,99
1936 . . .	8	24	32	32	200	654	7	29,43	36,43
1937 . . .	8	24	32	32	200	686	7	30,87	37,87
1938 . . .	8	24	32	32	200	718	7	32,31	39,31
1939 . . .	8	24	32	32	200	750	7	33,75	40,75
1940 . . .	8	25	33	33	200	783	7	35,235	42,235
1941 . . .	8	25	33	33	200	816	7	36,72	43,72
1942 . . .	8	25	33	33	200	849	7	38,205	45,205
1943 . . .	8	25	33	33	200	882	7	39,69	46,69
1944 . . .	8	25	33	33	200	915	7	41,175	48,175
	240	675	915	915	—	—	210	618,525	828,525

Onderstelling E.

Leening totale kapitaals-uitgaven.

Rente 4 pct. + Aflossing ½ pct. = 4½ pct. annuïteit.

GERAAAMDE NETTO-OPBRENGST UIT:				Noodig (kolom 6 + 11).	Overschot in het jaar (kolom 15—16).	Saldo overschot.
Kapitaal in het stamnet.	Nieuw kapitaal verwerkt op:		Bijeen.			
	Java.	Buiten- bezittingen				
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
mm.				mm.		
14	—	—	14.000.000	8,26	5.740.000	5.740.000
14	—	—	14.000.000	9,52	4.480.000	10.220.000
14	200.000	—	14.200.000	10,78	3.920.000	13.640.000
14	400.000	—	14.400.000	12,04	2.360.000	16.000.000
14	600.000	—	14.600.000	13,30	1.300.000	17.300.000
15	880.000	500.000	16.380.000	14,605	1.775.000	19.075.000
15	1.160.000	1.000.000	17.160.000	15,91	1.250.000	20.325.000
15	1.440.000	1.500.000	17.940.000	17,215	725.000	21.050.000
15	1.720.000	2.000.000	18.720.000	18,52	200.000	21.250.000
15	2.000.000	2.500.000	19.500.000	19,825	— 325.000	20.925.000
16	2.320.000	3.125.000	21.445.000	21,175	270.000	21.195.000
16	2.640.000	3.750.000	22.390.000	22,525	— 135.000	21.060.000
16	2.960.000	4.375.000	23.335.000	23,875	— 540.000	20.520.000
16	3.280.000	5.000.000	24.280.000	25,225	— 945.000	19.575.000
16	3.600.000	5.625.000	25.225.000	26,575	— 1.350.000	18.225.000
17	3.960.000	6.380.000	27.340.000	27,97	— 630.000	17.595.000
17	4.320.000	7.135.000	28.455.000	29,365	— 910.000	16.685.000
17	4.680.000	7.890.000	29.570.000	30,76	— 1.190.000	15.495.000
17	5.040.000	8.645.000	30.685.000	32,155	— 1.470.000	14.025.000
17	5.400.000	9.400.000	31.800.000	33,55	— 1.750.000	12.275.000
18	5.800.000	10.290.000	34.090.000	34,99	— 900.000	11.375.000
18	6.200.000	11.180.000	35.380.000	36,43	— 1.050.000	10.325.000
18	6.600.000	12.070.000	36.670.000	37,87	— 1.200.000	9.125.000
18	7.000.000	12.960.000	37.960.000	39,31	— 1.350.000	7.775.000
18	7.400.000	13.850.000	39.250.000	40,75	— 1.500.000	6.275.000
19	7.840.000	14.880.000	41.720.000	42,235	— 515.000	5.760.000
19	8.280.000	15.910.000	43.190.000	43,72	— 530.000	5.230.000
19	8.720.000	16.940.000	44.660.000	45,205	— 545.000	4.685.000
19	9.160.000	17.970.000	46.130.000	46,69	— 560.000	4.125.000
19	9.600.000	19.000.000	47.600.000	48,175	— 575.000	3.550.000
495	123.200.000	213.875.000	832.075.000	828,525	3.550.000	—

Uitvoerbaar programma van aanleg, uitbreiding en verbetering:

voor Java	8 miljoen per jaar.	derde 5 jaren . . .	22 miljoen per jaar.
voor de Buitenbezittingen:		vierde 5 " . . .	23 " " "
eerste 5 jaren . . .	20 miljoen per jaar.	vijfde 5 " . . .	24 " " "
tweede 5 " . . .	21 " " "	zesde 5 " . . .	25 " " "

Eenvoudigheidshalve zijn bij deze berekeningen buiten beschouwing gelaten de bijdragen uit de netto-opbrengst tot vorming en instandhouding van een reservefonds.

Dit fonds wordt gedacht ten hoogte en zoo nabij mogelijk te bedragen $2\frac{1}{2}$ pct. van de gezamenlijke bouwwaarde der spoor- en tramwegen bij den aanvang van het jaar. Om het fonds bij de instelling van het autonome bedrijf op dit peil te brengen, zal een bedrag van f 5 000.000 (de bouwwaarde op dat tijdstip rond f 200.000.000 bedragende) moeten worden opgenomen, hetzij door leening hetzij bij wijze van rentegevend voorschot uit de schatkist. Verder wordt aangenomen, dat van de middelen van het fonds een interest wordt gekweekt, 1 pct. lager dan de rente waartegen wordt geleend.

Eene ruwe berekening leert, dat de stortingen in het fonds, met inbegrip van de rente over het aanvankelijke voorschot, de gekweekte rente (op 3 pct. genomen) over de periode in beschouwing in totaal zullen overtreffen met:

onderstelling A	rond 8,0 mm.
„ B	„ 9,5 „
„ C	„ 10,0 „
„ D	„ 9,5 „
„ E	„ 14,0 „

Deze bedragen zijn naar verhouding zóó klein, dat zij voor de verkregen uitkomsten praktisch zonder invloed zijn.

Neemt men voorts in aanmerking dat de berekening in elk dier gevallen sluit met een overschot van:

onderstelling A	rond 30,0 mm.
„ B	„ 8,0 „
„ C	„ 7,0 „
„ D	„ 7,5 „
„ E	„ 3,5 „

dan blijkt, dat de berekening in de gevallen B, C en D nagenoeg precies sluit, in geval A wat te ongunstig is (het programma m. a. w. in de laatste helft der periode wat zou kunnen worden versneld), in geval E daarentegen een ietwat te gunstige voorstelling geeft.

Duidelijkheidshalve zijn de uitkomsten der berekening nog eens samengevat in den navolgenden staat.

Onderstelling	Beschikbaar voor kapitaal- uitgaven		Eindbedrag der	
	per jaar	totaal.	bouwwaarde.	schuld. *)
	mm.	mm.	mm.	mm.
A	15—20	525	725	500
B	16—24	585	785	500
C	18—23	615	815	650
D	19—26	660	860	650
E	28—33	915	1115	1115

*) Inbegrepen 200 mm. schuld aan den Lande.

Zooals werd vooropgesteld zou het niet geraten zijn aan deze uitkomsten hogere waarde toe te kennen dan die eener benadering, geschikt om eenigermate de gedachte te bepalen over hetgeen het bedrijf uit eigen kracht zal kunnen tot stand brengen.

Dit in het oog houdende en in aanmerking nemende, dat in verschillende opzichten van beslist ongunstige onderstellingen is uitgegaan, kunnen de uitkomsten niet anders dan bevredigend worden genoemd en mag de verwachting worden uitgesproken, *dat dooreengerekend de noodige middelen beschikbaar zullen zijn, om zonder steun uit de schatkist zoowel den aanleg van nieuwe lijnen als de uitbreiding en verbetering van bestaande spoorwegen op krachtige wijze te kunnen voortzetten.*

IV.

Invloed van de afscheiding van de bedrijfsfinanciën op het algemeen budget.

Thans blijft nog na te gaan, welke gevolgen de afscheiding van den dienst der Staatsspoorwegen uit het gewone Staatsverband voor het algemeen budget zal opleveren.

Daartoe moge in de eerste plaats weder het afgesloten tijdperk van den aanvang tot 1912 worden geraadpleegd.

Den *rechtstreekschen* invloed, door den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen van gouvernementewege gedurende dat tijdperk op het algemeen budget uitgeoefend, leert men op betrouwbare en voor het doel voldoende nauwkeurige wijze kennen uit de begrootingsrekeningen. Wel ontbreekt daarin onder de ontvangsten eene vergoeding voor verschillende door het bedrijf aan andere takken van gouvernementdienst bewezen doch niet geregulariseerde diensten; daar tegenover staat echter, dat de Staatsspoorwegen in de begrootingsrekening niet belast zijn met de kosten, door het Gouvernement gemaakt en nog te maken wegens pensioenen van gewezen spoorwegambtenaren, weduwen- en weezenpensioenen en enkele andere personeels-uitgaven. Deze uitgaven en ontvangsten maken in ieder geval naar verhouding slechts een gering gedeelte van de totalen uit en zullen geacht worden tegen elkander op te wegen.

De *indirecte* invloed van de spoor- en tramwegen op het budget — hoe belangrijk ook — kan natuurlijk in het geheel niet in rekening worden gebracht.

Bijlage II geeft een overzicht van de totalen, uit hoofde van aanleg, uitbreiding en exploitatie der Staatsspoorwegen (den spoorweg ter Sumatra's Westkust inbegrepen) aan uitgaven en ontvangsten in de begrootingsrekeningen van 1874 tot en met 1912 uitgetrokken en van de door aftrek daarvan verkregen deficitten en overschotten *).

*) Het zal de aandacht trekken, dat volgens de begrootingsrekening in 1874 reeds een bedrag van ruim f 230.000,— ten laste van de Staatsspoorwegen is gebracht, welke de eigen administratie van dien dienst (waaruit bijlage I is getrokken) niet vermeldt. Dit zal moeten worden toegeschreven aan een verschil in boekingswijze, evenals het verschil tusschen de wederzijdsche cijfers voor 1876 en 1876, welke gelijk hadden moeten zijn zoo lang de exploitatie nog niet begonnen was. Zeer waarschijnlijk zijn sommige bedragen eerst later aan de S.S. in rekening gebracht en daardoor ook later geboekt. De cijfers voor Java en Sumatra konden niet afzonderlijk worden teruggevonden, zoodat in dit opzicht geene overeenstemming met bijlage I bestaat; op de onderhavige beschouwingen heeft dit echter geen invloed.

Hieruit blijkt:

dat gedurende 25 jaren onafgebroken veel meer is uitgegeven dan ontvangen;

dat eerst in de laatste 8 jaren der periode in beschouwing de ontvangsten geregeld de uitgaven hebben overschreden,

en dat ten laste van het algemeen budget meer is uitgegeven dan ontvangen een totaal bedrag van f 72.983.008,— d.i. ruim f 1.650.000,— 's jaars, zonder bijberekening van renten

De Staatsspoorwegen hebben derhalve van 1874—1912 niet alleen rechtstreeks niet bijgedragen tot versterking van het budget, maar in tegendeel daarop zware lasten gelegd. Waren de financiën van het spoorwegbedrijf van den aanvang af van de algemeene financiën gescheiden gehouden, dan zou het algemeene budget met gelijke bedragen zijn ontlast.

Men mag op grond hiervan zeggen, dat gedurende de periode 1874—1912 *als één geheel beschouwd* ten aanzien van de spoorwegen eene ruimhartige politiek is gevoerd, welke zich niet zoozeer het behalen van rechtstreeksche voordeelen uit de spoorwegopbrengsten ten doel heeft gesteld, als wel bevordering van de economische ontwikkeling, ontsluiting van slecht toegankelijke streken en alle andere indirecte voordeelen, welke in zoo ruime mate uit den aanleg en de exploitatie van een zich aan de behoeften aanpassend spoor- en tramwegnet voortvloeien.

In den loop der beschouwde periode heeft zich echter het beeld merkbaar gewijzigd.

Waren van 1874 tot 1898 onafgebroken slechts deficitten ten laste van de begrooting te boeken, sedert laatstgenoemd jaar leverden de spoorwegen in den regel, sedert 1905 zelfs onafgebroken, vrij belangrijke overschotten, welke aan het algemeen budget ten goede zijn gekomen.

Deze overschotten danken hun ontstaan enerzijds aan de voortdurende stijging der netto opbrengsten, welke zich in de laatste jaren ver boven de geleidelijke toeneming van vroegere jaren verheft, anderzijds aan het betrekkelijk geringe bedrag, dat na 1905 aan nieuwen aanleg en uitbreiding werd besteed.

Kan de toeneming van de netto-opbrengsten als een natuurlijk gevolg van de algemeene opleving van Java na de jaren van inzinking worden beschouwd, de vermindering van de aan den aanleg bestede bedragen wijst op eene verslapping van het zoo lang volgehouden deugdelijke beginsel, om voor den aanleg van spoorwegen met ruime hand de noodige middelen beschikbaar te stellen *).

Deze verslapping, die zich uit de toenmalige pessimistische opvattingen omtrent den algemeenen financieelen toestand der Kolonie wel niet rechtvaardigen maar toch verklaren laat, is echter slechts van korten duur geweest; niet alleen is de aanleg op Java met vernieuwde kracht ter hand genomen, maar ook met dien in Zuid-Sumatra een begin gemaakt, terwijl

*) Teekenend is in dit opzicht de ministerieele dépêche van 3 Augustus 1898 litt. A3. No. 15/2180 (vgl. Rapport nopens den aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra, Deel I blz. 15), waarbij de slechte toestand der Indische financiën een beletsel wordt genoemd om met de allereerste voorbereiding (voorloopige terreinverkenning) voor den spoorwegaanleg in Zuid-Sumatra een aanvang te maken. Eveneens dat in 1906 na voltooiing van de lijn Padalarang—Krawang op Java de werkzaamheden voor den aanleg nagenoeg stop werden gezet en zelfs aan het personeel bij dien diensttak een collectief ontslag werd aangezegd, voor zoover het bij den exploitatiedienst geen bestemming zou kunnen vinden.

kostbare uitbreidingswerken onderhanden en in voorbereiding zijn, waardoor in de laatste jaren aan de schatkist hooger eischen worden gesteld dan ooit te voren. De ontwerp-begrooting voor 1915 (Indisch ontwerp) wijst dan ook weder een niet onbelangrijk tekort op het spoorwegbudget aan.

Hoe het hiermede in de toekomst zou staan, aannemende dat de financieele scheiding in 1915 tot stand zou komen, wijzen de tabellen A—E aan. Daaruit blijkt dat in elk der onderstelde gevallen uit die afscheiding *eene belangrijke besparing voor het algemeen budget* voortvloeit. In aanmerking nemende, dat wegens vaste rente over de uit de overdracht voortvloeiende schuld jaarlijks 7 millioen aan de schatkist wordt uitgekeerd, zal die besparing bedragen:

onderstelling A	rond 37 mm.
„ B	77 „
„ C	95 „
„ D	129 „
„ E	293 „

Met bijrekening van rente zouden deze bedragen nog veel hooger zijn.

Evenals in het verleden zal dus de financieele afscheiding *eene belangrijke ontlasting van het algemeen budget* ten gevolge hebben.

Men zal wellicht de opmerking maken, dat niettemin het zoogenaamde „evenwicht der begrooting” door de afscheiding ernstig wordt bedreigd, omdat aan de middelen een grooter bedrag (nl. de netto-opbrengsten van het bedrijf) wordt onttrokken dan er door de vaste rente-uitkeering aan wordt toegevoegd, terwijl de ontheffing van de kapitaals-uitgaven slechts de *buitengewone* uitgaven vermindert, waarmede bij de vaststelling van het „evenwicht” geen rekening wordt gehouden.

Deze opmerking kan nhv slechts een keer te meer doen uitkomen, dat de voorstelling van zaken bij het bruto-begrootingstelsel nu eenmaal zeer gebrekkig is en dat men zich, waar de werkelijke ontlasting van de begrooting bewezen is, van eene daarmede gepaard gaande verstoring van het zoogenaamde begrootingsevenwicht niets behoeft aan te trekken. Daaruit toch zal niets anders voortvloeien, dan dat op het papier de gewone uitgaven en gewone middelen niet kloppen; de besparing zal zich daarentegen tastbaar doen blijken, hetzij door een gunstiger eindsaldo hetzij doordat méér is kunnen worden besteed voor andere doeleinden.

Intusschen mag niet worden aangenomen, dat deze besparing zich in lengte van tijd eindeloos voortzet; de jaarlijksche kapitaalbehoefte zal vrij zeker niet in gelijk tempo stijgen als de exploitatie-saldo's; terwijl de vaste rente constant blijft. Die saldo's zullen derhalve geleidelijk de uitgaven gaan overtreffen, en dat zal in verhoogde mate het geval zijn, als na ruim 50 jaar het tijdstip der volledige aflossing van de opvolgende leeningen intreedt: de rente en aflossing van nieuwe leeningen wordt dan reeds voor een groot deel gedekt voor de vrijvallende annuïteiten der afgeloste leeningen.

Tenzij de kapitaalbehoefte tegen dien tijd veel grooter mocht blijken te zijn dan zich nu laat denken, zal dan ook ten slotte een oogenblik komen, waarop zonder bezwaar eene wijziging in de financieele verhouding tusschen bedrijf en schatkist kan worden gebracht. Ook indien men aanneemt, dat op dat tijdstip de eerst verkregen besparing weder geheel zal

zijn verloren, is dan toch ook wat de algemeene financiën betreft door de financiële scheiding bereikt eene redelijke verschuiving van lasten, waardoor de uitvoering van werken, die eerst in later tijd productief worden, thans met grooter kracht ter hand kan worden genomen.

V.

De te scheppen administratieve verhoudingen.

Bij de regeling van de administratieve verhoudingen moet uit den aard der zaak rekening worden gehouden met de grondwettelijke Staatsinstellingen.

Wilde men de autonomie in administratieven zin tot de uiterste consequentie doorvoeren, dan zou het bedrijf geheel aan het gezag van de Regeering moeten worden onttrokken en het bedrijfsbestuur rechtstreeks verantwoordelijk worden gesteld aan de Staten-Generaal. Dit schijnt met onze Staatsinstellingen bezwaarlijk te vereenigen; *) ook elders is men bij de wettelijke regeling van het Staatsspoorwegbedrijf nergens zóó ver gegaan; steeds heeft men den betrokken Minister (in Zwitserland den Bundesrath) gehandhaafd als de verantwoordelijke vertegenwoordiger van het bedrijf tegenover het parlement. In Italië, waar de oorspronkelijke wet van 1905 dit punt ongeregeld had gelaten, is bij de herziening daarvan (wet van 7 Juli 1907) de verantwoordelijkheid van den Minister van Openbare Werken uitdrukkelijk vastgesteld.

De *verantwoordelijkheid* sluit van zelf in zich het oppergezag over of juist *de hoogere leiding* van het bedrijf.

Door eene omschrijving van de wijze, waarop die hoofdleiding wordt uitgeoefend, heeft de wetgever echter waarborgen geschapen, dat niettemin aan het bedrijfsbestuur de zelfstandigheid, ruime bevoegdheden en verantwoordelijkheid worden gelaten, waarvan immers de noodzakelijkheid voor een deugdelijk bedrijfsbeheer was vooropgesteld.

De Zwitsersehe wet gaat in dit opzicht wederom het verst (art. 13 Wet van 15 October 1897) en beperkt de bemoeienis van den Bundesrath tot:

1. het uitvaardigen van een uitvoerend reglement (Vollziehungsverordnung);
2. de benoeming van het hoofdbestuur en van de districts-besturen, en van een minderheid van de algemeene en districts-spoorwegraden;
3. het algemeene toezicht, op gelijken voet als dat over de particuliere spoorwegen wordt uitgeoefend;
4. de goedkeuring van de statuten der pensioens- en ondersteuningskassen voor het personeel;
5. voorschriften voor de ziekenkassen;

*) Het verdient intusschen de aandacht, dat de Belgische Staatscommissie voor de autonomie der Staatsspoorwegen de mogelijkheid eener dergelijke algeheele uitschakeling van de Regeering wel verenigbaar acht met de grondwet en het Belgisch publiek recht. Volgens deze commissie heeft de wetgever ongetwijfeld het recht, het beheer van bepaalde diensten te onttrekken aan de bemoeienis en verantwoordelijkheid van de Ministers.

waarbij dan nog komt de medewerking tot en het indienen van de wetsvoorstellen betreffende:

- a. begrooting, rekening en jaarverslag;
- b. de overname van bestaande spoorwegen;
- c. den aanleg van nieuwe lijnen.

Naast het eigenlijke bedrijfsbestuur is bij de invoering der bedrijfs-autonomie in meer genoemde landen de instelling voorzien van een Raad met representatief karakter, hetzij rechtstreeks doordat de leden gekozen worden uit of door den handel, den landbouw, de scheepvaart en nijverheid, hetzij indirect doordat zij geheel of gedeeltelijk door en/of uit de volksvertegenwoordiging worden aangewezen. De functiën van die Raden zijn het best te vergelijken met die van den Raad van Commissarissen eener naamlooze vennootschap. De bedoeling is vooreerst, om eenig tegenwicht te geven tegen de uitgebreide bevoegdheid van het bedrijfsbestuur, en verder om een min of meer directen invloed te verzekeren aan die groepen der bevolking, die het meeste belang hebben bij een goede spoorweg-exploitatie. Men heeft bovendien in die Raden iets te zien van een speciaal spoorwegparlement, staande tegenover het ambtelijke element en er toe bijdragende, om de volksvertegenwoordiging van een in details afdalende en daardoor hinderlijke bemoeienis met de uitoefening van het bedrijf te doen afzien.

Deze laatste gedachte heeft blijkbaar vooral voorgezeten bij de samenstelling van den „Verwaltungsrath" der Zwitsersche Staatsspoorwegen, waarvan worden gekozen:

- 25 door den Bundesrath,
- 25 door de kantons
- en 5 door de districts-spoorwegraden. *).

In Italië en Frankrijk heeft meer de vertegenwoordiging der voornaamste bevolkingsgroepen voorgezeten.

Ten slotte verdient nog opmerking, dat het eigenlijke bedrijfsbestuur in al de genoemde landen slechts voor een bepaald aantal jaren wordt benoemd.

Wat nu de Staatsspoorwegen in Ned.-Indië betreft, zij allereerst opgemerkt (vgl. o.a. blz. 19), dat voor eene wijziging van de verhouding tot de volksvertegenwoordiging geene aanleiding bestaat, zoolang niet aan een vertegenwoordigend lichaam in Indië zelf een deel van de bemoeienis van de Staten-Generaal wordt overgedragen. Deze bemoeienis beperkt zich thans feitelijk tot:

- het vaststellen van de jaarlijksche begrooting en rekening,
- de beslissing over den aanleg door het Gouvernement van nieuwe lijnen.

Het financieel zelfstandige bedrijf behoeft geen kredieten uit 's Lands middelen; het ligt echter voor de hand, dat eene parlementaire bemoeienis met de wijze, waarop het bedrijf zijn eigen middelen besteedt, niet mag ontbreken. In de plaats van de *vaststelling eener begrooting* van lands-uitgaven treedt dus de *goedkeuring van de bedrijfsbegrooting* en de machtiging tot den aanleg van nieuwe spoorwegen en andere kapitaalsuitgaven, rechtstreeks of indirect uit de overschotten te bekostigen.

*) Het ontwerp der Belgische Commissie voorziet een „Collège de Commissaires" van 7 leden, waarvan 4 door de Kamer en 3 door den Senaat te kiezen.

Voor een goed financieel beheer kan het noodig zijn, dat zoodanige machtiging in eens voor eene reeks van jaren wordt gegeven. Hiertegen kan geen bezwaar bestaan, wanneer jaarlijks bij de begrooting een financieel programma wordt overgelegd, loopende over eene periode van meerdere jaren; de begrotingswetgever zal daardoor veel beter dan thans in staat zijn met kennis van zaken te oordeelen over voorstellen tot aanleg van nieuwe en tot uitbreiding en verbetering van bestaande lijnen.

Wat betreft de rechtstreeksche bemoeienis der Kroon met de Staats-spoorwegen — deze zal zich als tot nu toe wel beperken tot de medewerking en aanbieding van aan de Wetgevende Macht voor te leggen wetsonwerpen. Echter zullen bijzondere voorschriften noodig zijn aangaande de inrichting van de bedrijfsbegrooting en -rekening, alsmede voor de door de Algemeene Rekenkamer op het geldelijk beheer uit te oefenen controle; in overeenstemming met de bestaande wetgeving behooren die voorschriften n. h. v. door de Kroon te worden gegeven.

Het oppergezag en de algemeene leiding van zaken oefent in Ned.-Indië niet de Minister uit, maar de Gouverneur-Generaal. 's Ministers bemoeiingen bepalen zich in hoofdzaak tot die onderwerpen, waarvoor de beslissing hetzij van de Wetgevende Macht, hetzij alleen van de Kroon moet worden ingeroepen; voorts tot de uitzending van personeel en materieel en hetgeen verder onder Hoofdstuk I der Koloniale begrooting pleegt te worden gebracht. Ook in dit opzicht bestaat n.h.v. geen aanleiding tot wijziging van de tegenwoordige verhoudingen.

Wat de verhouding tot den Gouverneur-Generaal betreft, zij in herinnering gebracht, dat (zooals o.m. op blz. 14—15 en 19—20 werd opgemerkt), niet zoozeer eene ingrijpende wijziging noodig is van de sedert ettelijke jaren gevolgde praktijk, als wel eene duidelijke vaststelling van bevoegdheden en verantwoordelijkheid, waarin die praktijk hare sanctie kan vinden. De wet behoort daartoe eene duidelijke omschrijving te geven van de te scheppen verhouding tot het zelfstandig bedrijf, waarin uit den aard der zaak het Regeeringsreglement niet voorziet.

Die verhouding behoort evenals in Zwitserland, Italië enz. het karakter te dragen eener „hoogere leiding“, welke aan het bedrijfsbestuur ongeveer gelijke zelfstandigheid laat als aan het bestuur eener groote particuliere onderneming. Dienovereenkomstig zal de bemoeienis van den Gouverneur-Generaal (waar noodig den Raad van Indië gehoord) ongeveer als volgt kunnen worden samengevat:

- a. het verleen van machtiging of goedkeuring in de gevallen waarin die krachtens de wet gevorderd wordt;
- b. medewerking tot het verkrijgen van hoogere machtiging (van de Wetgevende macht of de Kroon), waar die voorgeschreven is;
- c. het uitoefenen van een veto-recht en het vernietigen van beschikkingen van of vanwege het bedrijfsbestuur, die in strijd zijn met de wet of het algemeen belang;
- d. het geven van voorschriften ter zake van in de wet omschreven onderwerpen, en waar dat voor de juiste naleving van de wet noodzakelijk blijkt.

Ten slotte moet nog onder de oogen worden gezien de verhouding tot het Departement van Gouvernementsbedrijven. Op grond van art 64

R. R. moet de chef van dat Departement thans worden beschouwd als de werkelijke en verantwoordelijke beheerder van het Staatsspoorwegbedrijf. In werkelijkheid is echter dat bedrijf reeds lang aan dien toestand ontgroeid en wordt het feitelijke beheer gevoerd door den dienstchef met zijn staf van deskundig personeel.

Met de invoering der bedrijfszelfstandigheid verdwijnt de toepasbaarheid van art. 64 R. R. van zelf en kan de bemoeienis en verantwoordelijkheid van den departementschef wettelijk worden vastgesteld, in overeenstemming met de mogelijkheid en werkelijkheid.

Het Departement van Gouvernementsbedrijven behoort dan te worden gekenschetst als een *toezichthebbend* orgaan, uitoefenend het toezicht op de naleving vooreerst van de algemeene spoor- en tramwegverordeningen, voor zoover die op de Staatsspoorwegen van toepassing zijn, en verder van de speciale wetgeving voor dit gouvernementsbedrijf; voorts het toezicht op de algemeene gestie van het bedrijfsbestuur, uit het oogpunt der bedrijfs-economie en van de algemeene verkeersbelangen.

Naast deze functie blijft natuurlijk bestaan die van deskundig adviseur en c.q. gedelegeerde van den Gouverneur-Generaal in zake de aan dezen voorbehouden beslissingen.

Om soortgelijke redenen, als daartoe elders hebben geleid, schijnt het o.g. wenschelijk een eersten stap te doen tot de instelling van een niet-ambtelijken spoorwegraad. In verband met de in de kolonie heerschende omstandigheden is het echter onmogelijk, aan zulk een raad een min of meer parlementair karakter te geven en kan ook aan verkiezing van de leden door andere lichamen bezwaarlijk worden gedacht; de leden zouden uit den handel, de landbouw, nijverheid enz. door den Gouverneur-Generaal moeten worden benoemd. Evenmin zou den raad een meer dan zuiver adviseerend karakter kunnen worden verleend. Gepaard gaande aan de uitbreiding van het spoorwegnet over een grooter deel van den archipel, zou wellicht ook reeds een eerste stap kunnen worden gedaan tot de instelling van meer plaatselijke „districtsraden”, bestemd om de chefs van exploitatie in de districten ter zijde te staan en over bepaalde vraagstukken (dienstregelingen, tarieven, nieuwe werken in het district enz.) de Regeering van advies te dienen.

De behoefte aan adviseerende lichamen als boven bedoeld, staat naar de ervaring van o. g. vast in een land, waar de stem van het belanghebbend publiek zich over zakelijke onderwerpen nog zoo zwak doet hooren; de wijze van uitvoering behoeft echter nog nadere overweging. De instelling van spoorwegraden zou derhalve vooralsnog slechts facultatief in de wet behooren te worden vermeld.

Wat ten slotte de samenstelling van het bedrijfsbestuur aangaat, verdient nhv. ernstige overweging, of niet een meerhoofdig bestuur in de plaats behoort te treden van het tot nu toe bij alle bedrijven in Indië gebruikelijke éénhoofdige. Zoowel de voortdurende groei van het bedrijf als de invoering der bedrijfsautonomie zullen naar de meening van o. g. op den duur noodzaken tot een verdeling van arbeid en vermindering van het persoonlijke karakter bij de leiding van het spoorwegbedrijf.

Zonder op dit punt hier ter plaatse nader in te gaan, schijnt het in elk geval wenschelijk bij de wet de mogelijkheid eener meerhoofdige directie te voorzien.

VI.

De vorm waaronder, uit een oogpunt van wetgeving, de instelling van het autonome bedrijf en de vaststelling van de grondregelen daarvan behoort te geschieden.

I. In de eerste plaats is na te gaan, van wie(n) de algemeene verordening behoort uit te gaan, welke het zelfstandig bedrijf in het leven roept en de grondregelen daarvan vaststelt.

Het recente voorbeeld van de meergenoemde Centrale Kas voor het Volkskredietwezen wijst er op, dat hiervoor in het algemeen kan worden volstaan met een Koninklijk Besluit; en inderdaad is den ondergeteekende geen wettelijk voorschrift noch antecedent bekend, waaruit zou blijken dat het hier geldt eene regeling, die om principieele redenen door den wetgever moet geschieden of worden bekrachtigd. (Vgl. Hoofdstuk II R.R.).

Niettemin zijn in het onderhavige geval de omvang en beteekenis van het bedrijf en de gevolgen van de instelling daarvan wel van zoodanigen aard, dat aanleiding bestaat om de medewerking van de Staten-Generaal in te roepen. Hiertoe biedt uit den aard der zaak de begrooting de gelegenheid en het zou dus voor de hand liggen, tot het in het leven roepen van het zelfstandig spoorwegbedrijf niet over te gaan, alvorens de Staten-Generaal door goedkeuring van de begrooting in beginsel van hunne instemming hebben doen blijken.

Bovendien zijn er echter onder de ontworpen grondregelen enkele, die naar het voorkomt op zich zelven reeds de medewerking der Staten-Generaal, dus regeling bij de wet, vereischen.

Dit geldt vooreerst den in art. 3 van het voorloopige wetsontwerp beschreven afstand in eigendom van de daarbij aangeduide Staatsspoor- en tramwegen met alles wat daartoe behoort, zijnde eene vervreemding van goederen van den Lande, welke in verband met de artt. 16—18 der Indische Comptabiliteitswet (*Indisch Staatsblad* 1903 N^o. 315) zonder wettelijke machtiging of bekrachtiging niet als geoorloofd kan worden beschouwd.

De overdracht van de exploitatie der bestaande Staatsspoor- en tramwegen sluit n.h.v. tevens in zich de opheffing van eenig middel van inkomst, als bedoeld in art. 19 der vorengenoemde wet, wat eveneens niet zonder goedkeuring van den wetgever mag plaats hebben.

Op grond van een en ander aannemende, dat de medewerking van de Wetgevende Macht noodig is, staan echter voor de instelling van het zelfstandige bedrijf en de vaststelling van de grondregelen daarvan twee wegen open, tw.:

1^o. De zelfstandige inrichting wordt in het leven geroepen door een *Koninklijk Besluit*, dat tevens de grondregelen vaststelt, voor zoover die onmisbaar zijn om het karakter en het doel der instelling in hoofdtrekken te bepalen.

Tusschen het Gouvernement van Ned -Indië en de zelfstandige instelling wordt dan een *overeenkomst* gesloten, waarbij o.m. de overdracht van de

bestaande Staatsspoor- en tramwegen met al wat daartoe behoort, de exploitatie daarvan door het Bedrijf en de daarmede verband houdende financiële verhouding tusschen het Land en het Bedrijf worden geregeld, nadat tot het aangaan van die overeenkomst de machtiging van de wetgevende macht is gevraagd en verkregen.

2o. De instelling van het bedrijf en de vaststelling van de grondregelen — ook wat de vorgenoemde punten betreft — geschiedt bij de wet, terwijl de noodige aanvullende voorschriften voor de uitvoering bij Koninklijk Besluit, Koloniale ordonnantie of eenvoudig besluit van den Gouverneur-Generaal worden gegeven.

Deze laatste weg beveelt zich aan als de meest eenvoudige en natuurlijke en is daarom aan het hiernavolgende wetsontwerp ten grondslag gelegd.

De eerstgenoemde methode heeft echter het voordeel, het private karakter van het Bedrijf duidelijker te doen uitkomen. Mocht men tot het besluit komen, dat dit den doorslag moet geven, dan zou zich n.h.v. daaraan behooren aan te sluiten, dat de aanleg en exploitatie van *nieuwe* spoor- en tramwegen door het Bedrijf niet geschiedt krachtens speciale machtiging bij de wet, maar ingevolge *door de Indische Regeering aan het Bedrijf te verlenen concessie*.

Zoodanige concessie ware dan niet te verlenen, dan nadat de Wetgevende Macht bij de koloniale begrooting blijkt heeft gegeven, de geldelijke gevolgen daarvan voor het Bedrijf en voor de algemeene middelen te aanvaarden.

II. In de tweede plaats is te overwegen, of eenige wijziging of aanvulling van het Regeeringsreglement of eenige andere wet noodig zal zijn.

Naar het ondergeteekende voorkomt zijn het alleen de bepalingen van het derde Hoofdstuk, welke eenigermate door de instelling van een zelfstandig spoorwegbedrijf worden geraakt.

De aanleg en exploitatie van Staatsspoor- en tramwegen behooren onder het tegenwoordige regime tot de „takken van algemeen burgerlijk bestuur”, welke volgens art. 64 R.R. „onder de bevelen en het oppertoezicht van den Gouverneur-Generaal” door Directeuren, hoofden der departementen worden „beheerd”. Zooals reeds in het vorige hoofdstuk werd opgemerkt verliest deze bepaling echter van zelf hare toepasselijkheid, wanneer de aanleg en exploitatie worden opgedragen aan eene zelfstandige rechtspersoon. Het schijnt dan ook niet noodig, dit feit in het R.R. zelf te constateeren.

Aandacht verdient voorts art. 66 R.R., dat aan de Algemeene Rekenkamer slechts het toezicht over het beheer der Koloniale geldmiddelen opdraagt, terwijl het wetsontwerp beoogt dat College tevens te belasten met het toezicht op het beheer der a.h.w. private geldmiddelen van het Bedrijf.

Het feit, dat zonder wijziging of aanvulling van art. 66 R.R. (bij de wet van 23 Juli 1903 Ind. Stsbl. No. 329) aan de Alg. Rekenkamer tevens het toezicht opgedragen is over het beheer en de verantwoording der eigen geldmiddelen van gewesten en gedeelten van gewesten, en dat dit eveneens, zelfs zonder eenige inmenging van den wetgever, is geschied ten aanzien van het geldelijk beheer van het Weduwen- en Weezenfonds, wijst er op dat art. 66 R.R. ook in het onderhavige geval niet behoeft te worden gewijzigd of aangevuld.

Wel heeft voor de *schepping* van een bepaalde soort van rechtspersoon, nl. de gewesten en gedeelten van gewesten met eigen geldmiddelen, aanvulling plaats gehad; het gold dáár echter een zeer belangrijke reorganisatie van het gewestelijk en plaatselijk bestuur, een gewichtige stap in de richting van de decentralisatie, een maatregel dus van algemeene en wijde strekking, en bovendien een onderwerp rakende, dat in het Regeeringsreglement bereids plaats en eene vrij uitvoerige regeling had gevonden.

De schepping echter van een rechtspersoon tot het overnemen van eene betrekkelijk beperkt en scherp begrensde onderdeel van de regeeringstaak, als de aanleg en exploitatie van spoor- en tramwegen, kan op zichzelf bezwaarlijk als eene ingrijpende wijziging in het beleid der Regeering van Ned-Indië worden beschouwd; te minder daar het hier een onderwerp van regeeringszorg (Gouvernementsbedrijven) geldt, dat in het Regeeringsreglement met geen enkel woord is vermeld, en ook daarvan nog slechts een bizonder geval: immers eene regeling van ineen algemeene strekking (zooals b.v. de wet tot regeling van de begrotingen en rekeningen van Staatsbedrijven) wordt met het onderhavige wetsontwerp niet beoogd.

Om al deze redenen komt het den ondergeteekende dan ook voor, dat ook eene aanvulling van het Regeeringsreglement achterwege kan blijven.

Ten slotte rijst nog de vraag, of de Comptabiliteitswet ook wijziging en aanvulling behoeft voor wat betreft omschrijving van de taak en werkwijze van de Algemeene Rekenkamer (Afd. VIII) — eene vraag welke door dit College zelf reeds ter sprake is gebracht bij gelegenheid van de gedachtenwisseling over het bekende „Eindrapport” van Dr. D. Bos.

Aangezien eene strijdigheid met het in die afdeeling bepaalde niet ontstaat, is wijziging echter n.h.v. niet noodig: en ook hier kan, om soortgelijke redenen als ten opzichte van het Regeeringsreglement werden aangevoerd, aanvulling achterwege blijven.

NASCHRIFT.

In den tijd, aan de voorbereiding van dit advies besteed, hebben zich bijzondere omstandigheden van verschillenden aard voorgedaan, welke aan de toestanden op politiek, financieel en economisch gebied een min of meer buitengewoon karakter verleenden. Op een tijdperk van ongekenden bloei, van groote levendigheid op het gebied van handel, landbouw, nijverheid en scheepvaart over de geheele wereld, volgde een terugslag, gevolg vooral van onzekerheid op politiek gebied, in de dagen der Balkan-oorlogen zelfs een ernstige verstoring van den financieelen toestand, waarvan de nawerking zich nog in dit jaar deed gevoelen.

Zulke tijden zijn weinig geschikt om de duurzame uitwerking en consequentiën na te gaan van maatregelen, waarbij een beroep op de geldmarkt voor groote bedragen en over langen tijd eene overwegende rol speelt.

De na de Balkan-oorlogen ingetreden rust was van korten duur en thans woedt sedert een paar maanden een wereldoorlog van nooit gekenden omvang en hevigheid, en als onmiddellijk gevolg daarvan een niet minder hevige financiële en economische crisis, die alle bestaande verhoudingen heeft gewijzigd en waarvan de gevolgen niet te overzien zijn.

In dit bij den aanvang van den oorlog bijkans voltooide verslag kon uit den aard der zaak met zulk een wereldschokkende gebeurtenis geen rekening worden gehouden. In tijden, als thans worden beleefd, zich aan voorspellingen te wagen over de financiële gevolgen van ingrijpende maatregelen, als waarop dit verslag betrekking heeft, lijkt een onbegonnen werk. Toch zal wel niemand betwijfelen dat na eenigen, wellicht langdurigen, tijd normale verhoudingen zullen terugkeeren; de geschiedenis wettigt zelfs de verwachting, dat een hernieuwde economische opbloei binnen korteren tijd zal intreden, dan men zich tijdens de crisis waagt te denken,

Moge dan ook de invoering van den voorgestelden maatregel nog niet aanstonds tot verwezenlijking leiden van de in uitzicht gestelde resultaten, vooral op financieel gebied, er bestaat echter geen aanleiding om de indiening en behandeling van een daartoe strekkend wetsontwerp uit te stellen, al ware het slechts omdat aan de uitvoering in elk geval nog eene vrij omvangrijke voorbereiding moet voorafgaan.

Integendeel bestaan goede gronden, om zoowel de vastlegging van de beginselen bij de wet als de voorbereiding van de uitvoering spoedig ter hand te nemen. Dit staat toch vast, dat na den oorlog niet slechts de behoefte aan kapitaal grooter zal zijn dan ooit, maar ook de moeielijkheid om zich dat te verschaffen; dat het derhalve juist dan voor Indië „van „het grootste gewicht zal zijn om de beschikbare bronnen van krediet „zoo wijd mogelijk te ontsluiten en zoo intensief mogelijk uit te baten” (blz. 23 hiervoren).

Ten slotte dient nog te worden opgemerkt, dat in het wetsontwerp geen rekening is gehouden met de mogelijke instelling van een Kolonialen Raad of ander vertegenwoordigend lichaam in Nederlandsch-Indië. Wanneer die instelling zal plaats hebben en welke rol en bevoegdheden dan aan zoodanig lichaam zullen worden toegekend, was daarvoor nog te onzeker.

Een bezwaar tegen de voorafgaande totstandkoming van een wet tot instelling van het spoorwegbedrijf levert dit echter niet op: indien eenige wijziging daarvan noodig mocht blijken, kan daarin bij de wet tot instelling van een kolonialen Raad worden voorzien.

's-GRAVENHAGE, October 1914.

Behoort bij het Advies aan den Minister van Koloniën over de wenschelijkheid, het beheer van de Staatsspoor- en tramwegen in Ned.-Indië over te dragen aan een daartoe in te stellen zelfstandig bedrijf.

BIJLAGE 1.

OVERZICHT VAN DE GELDELIJKE UITKOMSTEN

VAN

den dienst der Staatsspoorwegen op Java,

beschouwd als zelfstandig bedrijf, gedurende het tijdvak 1875—1912.

J A R E N.	Uitgegeven per jaar voor opname, aanleg, uitbreiding en verbetering.	Aanlegkapitaal aan het einde van elk jaar.	Totale schuld aan het einde van elk jaar.	3½ pct. rente te betalen over het jaar.	Netto-opbrengst van de exploitatie.
1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.
1875 . . .	506.538	506.538	524.266	17.729	—
1876 . . .	3.515.605	4.022.143	4.181.266	141.395	—
1877 . . .	3.786.779	7.808.922	8.246.926	278.881	—
1878 . . .	3.278.176	11.087.098	11.797.698	403.378	130.782
1879 . . .	6.838.730	17.925.828	18.884.171	652.275	404.532
1880 . . .	8.118.685	26.044.513	27.557.982	945.100	389.974
1881 . . .	7.852.996	33.897.509	35.930.060	1.239.384	720.302
1882 . . .	8.064.440	41.961.949	44.472.954	1.539.807	1.061.353
1883 . . .	5.772.995	47.734.944	50.437.463	1.758.608	1.567.094
1884 . . .	4.879.759	52.614.703	54.912.080	1.936.104	2.341.246
1885 . . .	7.295.234	59.909.937	62.480.016	2.177.256	1.904.554
1886 . . .	5.725.229	65.635.166	68.355.140	2.387.184	2.237.289
1887 . . .	3.066.828	68.701.994	71.924.330	2.499.769	1.997.407
1888 . . .	2.599.339	71.301.333	74.857.660	2.608.329	2.274.338
1889 . . .	834.655	72.135.988	76.055.757	2.649.231	2.285.789
1890 . . .	2.154.658	74.290.646	78.629.085	2.737.265	2.318.695
1891 . . .	3.789.468	78.080.114	82.489.243	2.884.649	2.813.959
1892 . . .	4.548.582	82.628.696	86.890.879	3.046.324	3.193.270
1893 . . .	4.718.216	87.346.912	91.526.107	3.206.310	3.289.307
1894 . . .	5.647.407	92.994.319	96.405.564	3.401.073	4.169.023
1895 . . .	7.520.273	100.514.592	103.395.939	3.637.405	4.167.303
1896 . . .	5.472.325	105.986.917	109.049.461	3.810.389	3.629.192
1897 . . .	6.168.848	112.155.765	115.122.621	4.032.641	4.128.329
1898 . . .	10.323.547	122.479.312	125.680.192	4.390.616	4.156.592
1899 . . .	3.927.227	126.406.539	129.306.794	4.536.260	4.836.885
1900 . . .	4.304.476	130.711.015	133.074.362	4.676.395	5.213.303
1901 . . .	4.424.563	135.135.578	137.105.107	4.812.463	5.206.281
1902 . . .	4.685.625	139.821.203	142.065.322	4.962.676	4.688.086
1903 . . .	5.006.031	144.827.234	147.426.823	5.147.497	4.792.027
1904 . . .	5.468.235	150.295.469	153.462.430	5.351.327	4.783.955
1905 . . .	4.607.263	154.902.732	157.586.857	5.532.439	6.015.275
1906 . . .	3.388.542	158.291.274	160.484.676	5.634.139	6.124.862
1907 . . .	2.226.423	160.517.697	161.044.273	5.694.889	7.361.715
1908 . . .	2.071.799	162.589.496	160.755.823	5.709.063	8.069.312
1909 . . .	2.947.451	165.536.947	161.524.603	5.729.615	7.908.286
1910 . . .	5.810.863	171.347.810	163.322.501	5.856.742	9.869.707
1911 . . .	8.671.433	180.019.243	165.721.476	6.019.788	12.292.246
1912 . . .	7.608.389	187.627.632	166.069.147	6.066.545	13.327.264

J A R E N.	Uitgegeven per jaar voor opname, aanleg, uitbreiding en verbetering.	Aanlegkapitaal aan het einde van elk jaar	Totale schuld aan het einde van elk jaar.	3½ pct. rente te betalen over het jaar.	Netto-opbrengst van de exploitatie.
1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.
1875 . . .	506.538	506.538	524.266	17.729	—
1876 . . .	3.515.605	4.022.143	4.181.266	141.395	—
1877 . . .	3.786.779	7.808.922	8.246.926	278.881	—
1878 . . .	3.278.176	11.087.098	11.797.698	403.378	130.782
1879 . . .	6.838.730	17.925.828	18.884.171	652.275	404.532
1880 . . .	8.118.685	26.044.513	27.557.982	945.100	389.974
1881 . . .	7.852.996	33.897.509	35.930.060	1.239.384	720.302
1882 . . .	8.064.440	41.961.949	44.472.954	1.539.807	1.061.353
1883 . . .	5.772.995	47.734.944	50.437.463	1.758.608	1.567.094
1884 . . .	4.879.759	52.614.703	54.912.080	1.936.104	2.341.246
1885 . . .	7.295.234	59.909.987	62.480.016	2.177.256	1.904.554
1886 . . .	5.725.229	65.635.166	68.355.140	2.387.184	2.237.289
1887 . . .	3.066.828	68.701.994	71.924.330	2.499.769	1.997.407
1888 . . .	2.599.339	71.301.333	74.857.660	2.608.329	2.274.338
1889 . . .	834.655	72.135.988	76.055.757	2.649.231	2.285.789
1890 . . .	2.154.658	74.290.646	78.629.085	2.737.265	2.318.695
1891 . . .	3.789.468	78.080.114	82.489.243	2.884.649	2.813.959
1892 . . .	4.548.582	82.628.696	86.890.879	3.046.324	3.193.270
1893 . . .	4.718.216	87.346.912	91.526.107	3.206.310	3.289.307
1894 . . .	5.647.407	92.994.319	96.405.564	3.401.073	4.169.023
1895 . . .	7.520.273	100.514.592	103.395.939	3.637.405	4.167.303
1896 . . .	5.472.325	105.986.917	109.049.461	3.810.389	3.629.192
1897 . . .	6.168.848	112.155.765	115.122.621	4.032.641	4.128.329
1898 . . .	10.323.547	122.479.312	125.680.192	4.390.616	4.156.592
1899 . . .	3.927.227	126.406.539	129.306.794	4.536.260	4.836.885
1900 . . .	4.804.476	130.711.015	133.074.362	4.676.395	5.213.303
1901 . . .	4.424.563	135.135.578	137.105.107	4.812.463	5.206.281
1902 . . .	4.685.625	139.821.203	142.065.322	4.962.676	4.688.086
1903 . . .	5.006.031	144.827.234	147.426.823	5.147.497	4.792.027
1904 . . .	5.468.235	150.295.469	153.462.430	5.351.327	4.783.955
1905 . . .	4.607.263	154.902.732	157.586.857	5.532.439	6.015.275
1906 . . .	3.388.542	158.291.274	160.484.676	5.634.139	6.124.862
1907 . . .	2.226.423	160.517.697	161.044.273	5.694.889	7.361.715
1908 . . .	2.071.799	162.589.496	160.755.823	5.709.063	8.069.312
1909 . . .	2.947.451	165.536.947	161.524.603	5.729.615	7.908.286
1910 . . .	5.810.863	171.347.810	163.322.501	5.856.742	9.869.707
1911 . . .	8.671.433	180.019.243	165.721.476	6.019.788	12.292.246
1912 . . .	7.608.389	187.627.632	166.069.147	6.066.545	13.327.264

Tekort.	Overschot.	Toelichtingen.
7.	8.	9.
Gld.	Gld.	
17.729	—	Kolom 2. Deze cijfers zijn genomen uit het jaarverslag en betreffen de kosten, aan opname, aanleg, uitbreiding en verbetering van de Staatslijnen op Java in elk jaar besteed.
141.395	—	
278.881	—	
272.596	—	Kolom 4. Aannemende dat voor alle kapitaalsuitgaven geleend was, zou aan het einde van eenig jaar — met inbegrip van de te betalen rente en rekening houdende met de netto-opbrengst der exploitatie — in totaal geleend zijn het bedrag vermeld in deze kolom, berekend als volgt:
247.743	—	Kolom 4 vorig jaar + kolom 2 loopend jaar + kolom 7
555.126	—	of — kolom 8 loopend jaar = kolom 4 loopend jaar.
519.082	—	
478.454	—	
191.514	—	
—	405.142	Kolom 5. 3½ pct. over de schuld in het vorige jaar + 3½ pct. over de kapitaalsuitgaf in het loopende jaar.
272.702	—	
149.895	—	Kolom 6. Overgenomen uit het jaarverslag, zijnde de saldi der winst- en verliesrekening.
502.362	—	
333.991	—	Kolom 7. Kolom 5 — kolom 6.
368.442	—	Kolom 8. Kolom 6 — kolom 5.
418.670	—	
70.690	—	
—	146.946	ad 7 en 8. Totaal overschot . . . f 27.985.410
—	82.988	„ tekort. . . . „ 6.426.925
—	767.950	
—	529.898	Saldo overschot . . . f 21.558.485
181.197	—	
—	95.688	
234.024	—	
—	300.625	
—	536.908	
—	393.818	
274.590	—	
355.470	—	
567.372	—	
—	482.836	
—	490.723	
—	1.666.826	
—	2.360.249	
—	2.178.671	
—	4.012.965	
—	6.272.458	
—	7.260.719	

No.	Name	Rank	Regiment	Company	Remarks
1	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...
28	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	...
31	...	...	...	...	...
32	...	...	...	...	...
33	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...
41	...	...	...	...	...
42	...	...	...	...	...
43	...	...	...	...	...
44	...	...	...	...	...
45	...	...	...	...	...
46	...	...	...	...	...
47	...	...	...	...	...
48	...	...	...	...	...
49	...	...	...	...	...
50	...	...	...	...	...
51	...	...	...	...	...
52	...	...	...	...	...
53	...	...	...	...	...
54	...	...	...	...	...
55	...	...	...	...	...
56	...	...	...	...	...
57	...	...	...	...	...
58	...	...	...	...	...
59	...	...	...	...	...
60	...	...	...	...	...
61	...	...	...	...	...
62	...	...	...	...	...
63	...	...	...	...	...
64	...	...	...	...	...
65	...	...	...	...	...
66	...	...	...	...	...
67	...	...	...	...	...
68	...	...	...	...	...
69	...	...	...	...	...
70	...	...	...	...	...
71	...	...	...	...	...
72	...	...	...	...	...
73	...	...	...	...	...
74	...	...	...	...	...
75	...	...	...	...	...
76	...	...	...	...	...
77	...	...	...	...	...
78	...	...	...	...	...
79	...	...	...	...	...
80	...	...	...	...	...
81	...	...	...	...	...
82	...	...	...	...	...
83	...	...	...	...	...
84	...	...	...	...	...
85	...	...	...	...	...
86	...	...	...	...	...
87	...	...	...	...	...
88	...	...	...	...	...
89	...	...	...	...	...
90	...	...	...	...	...
91	...	...	...	...	...
92	...	...	...	...	...
93	...	...	...	...	...
94	...	...	...	...	...
95	...	...	...	...	...
96	...	...	...	...	...
97	...	...	...	...	...
98	...	...	...	...	...
99	...	...	...	...	...
100	...	...	...	...	...

Behoort bij het advies aan den Minister van Koloniën over de wenschelijkheid, het beheer van de Staatsspoor- en tramwegen in Ned.-Indië over te dragen aan een daartoe in te stellen zelfstandig bedrijf.

BIJLAGE 2.

OVERZICHT VAN DE BRUTO UITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

IN VERBAND MET

den aanleg en de exploitatie van Staatsspoor- en tramwegen,

ten laste en ten bate van de begrooting van Ned.-Indië gebracht gedurende het tijdvak 1874—1912.

JAREN.	UITGAVEN ¹⁾ .			Ontvangsten 2).	Over- schotten.	Tekorten.
	Hoofdstuk I.	Hoofdstuk II.	Totaal.			
	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.	Gld.
1874	13.475	218.286	231.761	—	—	231.761
1875	294.138	471.328	765.466	—	—	765.466
1876	1.368.798	2.195.459	3.564.257	—	—	3.564.257
1877	729.460	3.057.121	3.786.581	50.053	—	3.736.528
1878	741.330	2.650.397	3.391.727	310.879	—	3.080.848
1879	2.746.905	4.577.172	7.324.077	882.050	—	6.442.027
1880	2.193.796	9.904.438	12.098.234	957.759	—	11.140.475
1881	1.453.876	7.160.511	8.614.387	1.542.214	—	7.072.173
1882	2.765.971	6.833.977	9.599.948	2.154.846	—	7.445.102
1883	1.363.659	7.016.379	8.880.038	2.939.229	—	5.440.809
1884	916.963	6.203.159	7.210.122	4.314.782	—	2.895.340
1885	1.584.075	7.434.388	9.018.463	4.424.803	—	4.593.660
1886	1.945.190	6.171.327	8.116.517	4.541.932	—	3.574.585
1887	1.146.904	4.746.845	5.893.749	4.575.461	—	1.318.288
1888	1.598.101	6.249.234	7.847.335	4.800.428	—	3.046.907
1889	1.680.375	6.427.676	8.108.051	5.082.451	—	3.025.600
1890	2.402.611	7.970.883	10.373.494	5.579.388	—	4.794.106
1891	3.843.381	8.626.574	12.469.955	6.611.477	—	5.858.478
1892	2.490.711	9.378.504	11.869.215	7.255.201	—	4.614.014
1893	1.906.357	8.669.761	10.576.118	7.517.764	—	3.058.354
1894	2.115.433	9.235.212	11.350.645	8.643.692	—	2.706.953
1895	2.924.193	9.648.572	12.572.765	8.754.514	—	3.818.251
1896	2.627.110	9.072.648	11.699.758	9.296.430	—	2.403.328
1897	2.266.816	9.912.018	12.178.834	10.367.586	—	1.811.248
1898	6.371.427	10.365.384	16.736.811	10.808.489	—	5.928.322
1899	2.297.875	9.382.326	11.680.201	12.156.366	476.165	—
1900	2.083.568	10.228.113	12.311.681	13.139.628	827.947	—
1901	2.090.767	10.391.369	12.482.136	13.532.103	1.049.967	—
1902	2.300.391	11.139.600	13.439.991	13.300.020	—	139.971
1903	1.847.356	11.644.475	13.491.831	13.551.331	59.500	—
1904	2.871.743	12.674.542	15.546.285	14.050.021	—	1.496.264
1905	2.101.104	11.878.413	13.979.517	15.551.004	1.571.487	—
1906	2.012.734	11.327.666	13.340.400	16.532.958	3.192.558	—
1907	2.147.876	11.682.071	13.829.947	18.495.591	4.665.644	—
1908	1.284.887	12.484.061	13.768.948	19.740.642	5.971.694	—
1909	1.764.970	14.130.042	15.895.012	20.781.002	4.885.990	—
1910	3.871.822	16.710.022	20.581.844	23.378.491	2.796.647	—
1911	3.629.199	19.225.314	22.854.513	26.257.519	3.403.006	—
1912	5.666.552	21.596.067	27.262.619	29.432.121	2.169.502	—
				Saldo te kort . . .		72.983.008

¹⁾ De cijfers zijn ontleend aan:

de begrotingsrekeningen voor de jaren 1874—1910;
de voorloopige opgaven „ „ „ 1911 en 1912.

Behoort bij het Advies aan den Minister van
Kolonien over de wenschelijkheid, het beheer
van de Staatsspoor- en tramwegen in N. I.
over te dragen aan een daartoe aan te stellen
zelfstandig bedrijf.

BIJLAGE 3.

GRAFISCHE VOORSTELLING

VAN HET

RENDEMENT VAN HET STAATSSPOORWEGBEDRIJF.

Werkelijk rendement over 1875—1912.

Geraamd " " 1915—1944.

Fig: 1. Bedrijfs-rendement van het net op Java
van 1875 - 1912.

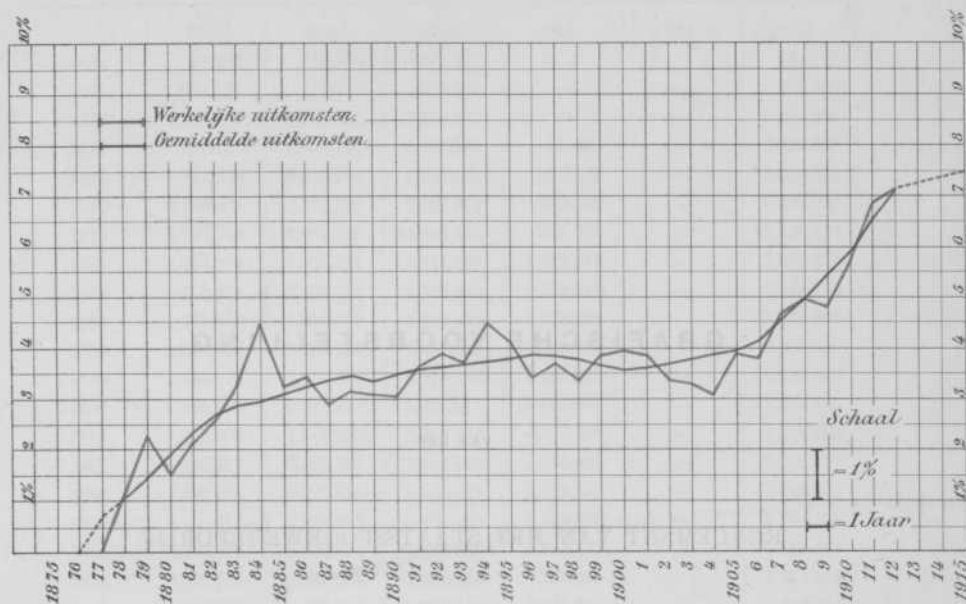


Fig: 2. Rendementsverloop van aan de spoorwegen
bestede en te besteden kapitalen.

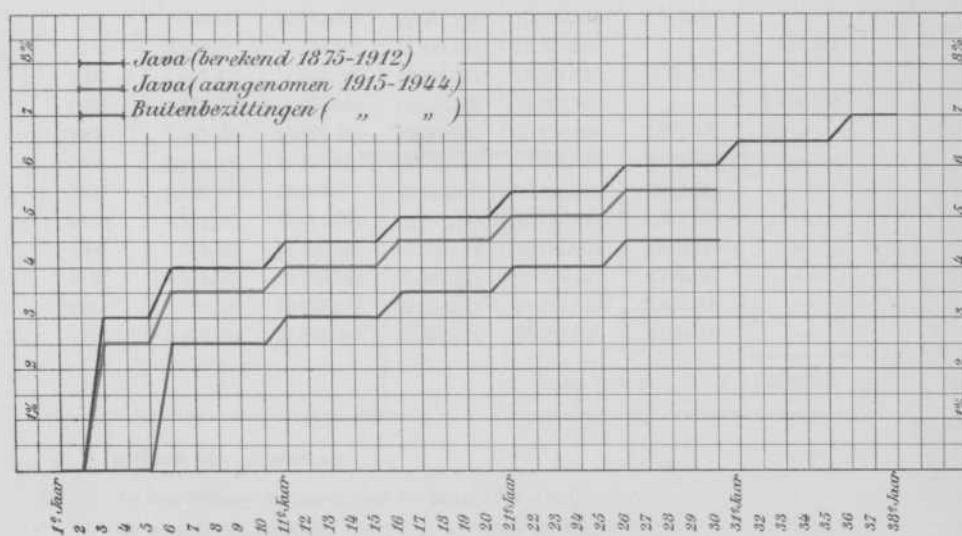
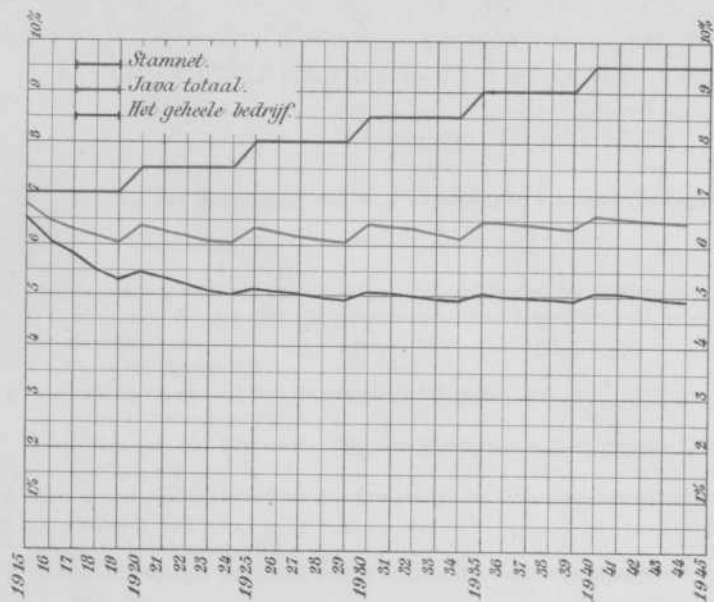


Fig. 3. Geraamd bedrijfs-rendement in het Onderstelling A
tijdvak 1915-1944.



Approximate values of the function $f(x)$ for x from 0 to 10

TABLE 1



Approximate values of the function $f(x)$ for x from 0 to 10

TABLE 2



LITTERATUUR-OVERZICHT.

Wetten en ver-
ordeningen.

Wetten tot instelling van een zelfstandig spoorwegbedrijf in

ZWITSERLAND:

1. Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.
(vom 15. October 1897).
4. Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend, enz.,
(vom 7. November 1899),
nebst den am 30. Dezember 1899 vom Bundesrate abgeschlossenen Abänderungen von Art. 32.
3. Bundesratsbeschluss betreffend die Ergänzung der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz enz.
(vom 4. Dezember 1908).
4. Bundesratsbeschluss betreffend Aenderung des Bundesratsbeschlusses vom 4. Dezember 1908, enz.
(vom 8. Februar 1910).

FRANKRIJK:

De spoorwegwet maakt deel uit van de begrootingswet voor 1911, getiteld:
Loi du 13 juillet 1911 portant fixation du budget général de l'exercice 1911.
Vgl. Revue de science et de législation financière, Tome IX N°. 3, juillet-sept. 1911.

ITALIE:

Legge portante l'ordinamento dell'esercizio di Stato della ferrovie non concesse ad imprese private.
(7 Juli 1907, Gazette ufficiale del Regno il 12 luglio 1907 N°. 165).

Verordeningen betreffende zelfstandige havenbedrijven in de Britsche Koloniën.

STRAITS-SETTLEMENTS:

1. Ordinance N°. VII of 1905:
The Tandjong Pagar Dock ordinance 1905
(van 7 April 1905),
2. Regulations made by the Governor in Council under section 26 of „the Tandjong Pagar Dock ordinance 1905
(van 26 Juni 1905).

BRITISH INDIA:

The Calcutta Port Act 1890
(ben. Act III of 1890).

Wetten en besluiten betreffende Nederlandsche zelfstandige instellingen.

1. Wet op de Rijkspostspaarbank,
(waarvan de gewijzigde tekst is bekend gemaakt in Stbld. 368 van 1910).
2. Ongevallenwet 1901, hoofdstuk III, IV, VII, XIII, XIV, XV.
3. Koninklijk Besluit van 16 October 1897 N°. 27 (Ind. Stbld. 296), tot oprichting van eene postspaarbank in Nederlandsch Indië, gewijzigd bij de besluiten van 9 Jan. 1903 N°. 14, 2 Dec. 1907 N°. 45 en 23 Sept. 1910 N°. 44.
4. Koninklijk Besluit van 10 Mei 1912 N°. 118 (Ind. Stbld. 393 en 552) tot instelling van een Centrale Kas voor het Volkscredietwezen.

Parlementaire
besprekingen van
het onderwerp der
autonomie van
Indische bedrijven.

1. Voorloopig verslag der Ie Kamer over de begrooting van Ned. Indië voor 1904, blz. 57.
Memorie van antwoord op idem blz. 63.
2. Begrooting van Ned. Indië voor 1907; oprichting van een Departement van Gouvernementsbedrijven:
Handelingen Ite Kamer, zitting 1906—07, blz. 1918—1919, 1921, 1924.
3. Begrooting van Ned. Indië voor 1911:
Handelingen Ite Kamer, zitting 1910—11, blz. 258 vv., 275, 287.
4. Begrooting van Ned. Indië voor 1912:
Handelingen Ite Kamer, zitting 1911—12, blz. 640 vv., 665, 676 vv., 708—709, 721—722.
5. Begrooting van Ned.-Indië voor 1912:
Handelingen Ie Kamer, zitting 1911—'12,
blz. 125 vv., 142.
6. Wetsontwerp tot nadere wijziging en aanvulling van de Indische comptabiliteitswet;
Handelingen Ite Kamer, zitting 1911—'12,
blz. 1893 vv., 1905 vv.
7. Begrooting van Ned.-Indië voor 1913:
Handelingen Ite Kamer, zitting 1912—'13,
blz. 723.
8. Begrooting van Ned.-Indië voor 1913:
Handelingen Ie Kamer, Zitting 1912—1913,
blz. 527, 532.
9. Voorloopig verslag der Ite Kamer over de begrooting van Nederlandsch-Indië voor 1914, blz. 4—5.

Adviezen
en verslagen.

1. Rapport van de commissie van advies over Spoorweg-exploitatie aan den Minister van Watersstaat, Handel en Nijverheid, dd. Juni 1901, met bijlage.
2. Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Kon. Besluit van 8 September 1908 N°. 25, tot het onderzoek van de vraag of en, zoo ja, op welke wijze in het thans gevolgde beleid betreffende spoorwegen verandering ware aan te brengen, dd. 24 Mei 1911, met bijlagen.
3. Report of the committee on Indian Railway finance and administration, dd. 24 Mei 1907.
4. Rapport van de in België ingestelde Staatscommissie tot bestudeering van het vraagstuk der autonomie der spoorwegen etc. van den Staat, houdende „Avant-projet de loi sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat", in twee deelen, dd. 2 Dec. 1913 (vertrouwelijk).

Afzonderlijke
verhandelingen.

1. Les Méthodes Budgétaires d'une Démocratie, étude sur le budget suisse par le Comte LOUIS DE LICHTERVELDE.
2. Traité élémentaire de science des finances et de législation financière française, par EDGARD ALLIX, 1912.
3. Zur Neuordnung der preussischen Eisenbahn- und Staatsfinanzen. Eine finanzwissenschaftliche Studie von Dr. HERMANN KIRCHHOFF; mit Anhang enthaltend die auf die preussischen Eisenbahnfinanzen bezüglichen Gesetze, Landtagsbeschlüsse und statistischen Daten.
4. Proposition de loi concernant l'organisation du réseau des Chemins de fer de l'Etat, présentée par M. MARGAINE, député (Chambres des députés, session de 1911 N°. 793).

Tijd-
schriftartikelen.

1. Archiv für Eisenbahnwesen:
Jaargang 1905 blz. 1017,
" 1907 " 1067,
" 1908 " 263 vv.,
" 1909 " 1555 vv.
Die Eisenbahnfrage in Italien von C. BRESCIANI;
Ueber den Staatsbahnbetrieb in Italien von Prof. TAJANI.
 2. Revue économique internationale, 15—20 Nov. 1909:
Les exploitations industrielles de l'Etat et leurs méthodes financières par PIERRE BAUDIN.
 3. Revue de science et de législation financières:
Tome IX, N° 1—2. Le budget des exploitations industrielles de l'Etat, janv.—juin 1911.
Tome IX, N° 3. Loi du 13 juillet 1911 portant fixation du budget général de l'exercice 1911, juillet—sept. 1911, blz. 471—481.
Tome IX, N° 4. L'organisation administrative et financière des chemins de fer de l'Etat, par ETIENNE COQUET, oct.—dec. 1911.
Tome X N° 2. Obligations des chemins de fer de l'Etat, avril—juin 1912.
 4. Indisch Genootschap, vergadering van 18 Febr. 1908. Voordracht van Mr. N. G. PIERSON over Indische leeningen.
 5. Vragen des Tijds van Febr. 1912, Staatsleeningen en rentestand door Dr. D. Bos.
-

Behoort bij het Advies aan den Minister van Koloniën over de wenschelijkheid, het beheer van de Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië over te dragen aan een daartoe in te stellen zelfstandig bedrijf.

ONTWERP VAN WET

tot instelling van een zelfstandig bedrijf voor den aanleg en de exploitatie van spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië.

Omschrijvingen.

Art. 1.

Deze wet verstaat onder

„het Gouvernement” of „het Land”:

de rechtspersoon Nederlandsch-Indië;

„het Bedrijf” of „de Instelling”:

de bij artikel 2 dezer wet geschapen rechtspersoon;

„Spoorwegen”:

Spoor- en tramwegen van elke spoorwijdte, samenstelling en voersnelheid, bestemd voor openbaar verkeer;

„Kapitaalsuitgaven”:

1°. alle uitgaven voor den aanleg en de uitrusting alsmede voor den aankoop van spoor- en tramwegen met alles, wat daartoe in den ruimsten zin behoort;

2°. alle uitgaven voor de uitbreiding of verbetering van door het Bedrijf geëxploiteerde spoor- en tramwegen en van hunne uitrusting met al wat daartoe behoort, voor zoover die uitgaven niet het karakter van onderhouds- of vernieuwingskosten dragen;

„Bouwwaarde” of „aanlegkapitaal”:

de som van alle kapitaalsuitgaven, verminderd met de som der afschrijvingen wegens te-niet-gegane, vervreemde of onbruikbaar geworden zaken, tot de spoor- en tramwegen en hunne uitrusting behorende; met dien verstande evenwel, dat de bouwwaarde van spoor- en tramwegen, welke door het Land zijn of nog zullen worden gekocht of genaast en aan het Bedrijf overgedragen, geacht wordt op het oogenblik van koop of naasting gelijk te zijn aan de koop- of naastingssom.

Instelling, doel en werkring.

Art. 2.

In Nederlandsch-Indië wordt een bedrijf ingesteld voor den aanleg en de exploitatie van spoorwegen, welke niet krachtens concessie van de Indische Regeering zijn of worden aangelegd en geëxploiteerd.

De instelling heeft ten doel, de ontwikkeling van het net der spoor-

wegen, zoowel op Java als in de Buitenbezittingen, en eene doelmatige exploitatie van die spoorwegen te bevorderen.

Het bedrijf draagt den naam van *de Koloniale Spoorwegen in Nederlandsch-Indië* en is gevestigd ter plaatse door den Gouverneur-Generaal te bepalen.

Art. 3.

De werkring van het Bedrijf omvat :

- 1^o. het exploiteeren van spoorwegen, hetzij bij overname van het Gouvernement of bij aankoop van derden door het Bedrijf in eigendom verkregen, hetzij door het Bedrijf zelf aangelegd,
 - 2^o. het exploiteeren, alleen of in medegebruik, van spoorwegen in Nederlandsch-Indië, aan andere ondernemingen of publiekrechtelijke lichamen behorende,
 - 3^o. het aanleggen van nieuwe spoorwegen in Nederlandsch-Indië en het uitbreiden en verbeteren van reeds bij het Bedrijf in exploitatie zijnde spoorwegen,
 - 4^o. het uitoefenen van nevenbedrijven alsmede het deelnemen in andere ondernemingen, strekkende tot bediening of bevordering van het openbaar verkeer in Nederlandsch-Indië,
- en verder alles wat middellijk of onmiddellijk tot bereiking van het met de instelling beoogde doel kan strekken.

Art. 4.

De aan het Land behorende spoorwegen, vermeld in den aan deze wet gehechten staat, met alles wat daartoe behoort, gaan bij het in-werking-treden dier wet in eigendom over aan het Bedrijf, in den staat waarin zij zich op dat oogenblik bevinden en met alle rechten en lasten, aan den eigendom en de exploitatie van die spoorwegen verbonden.

Voor de overdracht aan het Bedrijf van andere aan het Land behorende spoorwegen wordt Onze machtiging vereischt.

Art. 5.

De aanleg van nieuwe spoorwegen zoomede de aankoop van particuliere spoorwegen door het Bedrijf geschiedt niet dan na verkregen machtiging bij de wet.

Voor het opheffen van een bestaanden spoorweg alsmede voor het wijzigen daarvan, zoodanig dat het karakter van den spoorweg aanmerkelijk wordt gewijzigd, wordt Onze machtiging gevorderd.

Art. 6.

Het exploiteeren of mede-gebruiken van vreemde spoorwegen door het Bedrijf, zoomede het verleenen van medegebruik van eigen spoorwegen aan andere ondernemingen, geschiedt niet dan na verkregen vergunning van den Gouverneur-Generaal.

Deze vergunning behoeft Onze bekrachtiging, indien de overeenkomst ter zake met de betrokken onderneming voor een tijdvak van meer dan drie jaren of voor onbepaalden tijd wordt gesloten — tenzij het medegebruik zich slechts uitstrekt over de stations, haven- en verbindingssporen en andere werken van lokalen aard, ter plaatse waar vreemde spoorwegen aan die van het Bedrijf aansluiten.

Art. 7.

De goedkeuring van den Gouverneur-Generaal, den Raad van Indië gehoord, wordt gevorderd voor het uitoefenen van nevenbedrijven en de deelneming in andere ondernemingen.

Art. 8.

De bij Koloniale Ordonnantie vastgestelde en nader vast te stellen Reglementen, betreffende de uitoefening van den dienst en het toezicht op de spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië in het algemeen, zijn voor het Bedrijf van kracht, voor zoover de toepasselijkheid niet door den bijzonderen aard dier instelling uitgesloten is, of bij of krachtens deze wet anders is of zal worden bepaald.

Art. 9.

Het reglement voor den dienst, de algemeene bepalingen betreffende het vervoer, de tarieven en de goederen-classificatie, alsmede de regeling van den loop der gewone treinen zijn — onverminderd hetgeen dienaangaande in de Algemeene Reglementen is of wordt bepaald — onderworpen aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal, gehoord den Raad van Indië.

Vervoer tot verminderde vrachtprijzen, restitutie van verschuldigde vracht en kosteloos vervoer hebben niet plaats dan met zijne algemeene of bijzondere machtiging.

Vervoer ten behoeve van 's Lands dienst wordt verrekend naar gelijken maatstaf als voor particulieren, behalve in de gevallen, waarin gelijksoortig vervoer over de geconcedeerde spoorwegen in den regel tegen verminderd tarief of kosteloos plaats heeft.

Bestuur, organisatie en algemeen toezicht.

Art. 10.

Het beheer van het Bedrijf wordt gevoerd door een Bestuur, waarvan de samenstelling en werkwijze door Ons worden vastgesteld.

Benoeming, schorsing en ontslag van de leden van het Bestuur geschieden door den Gouverneur-Generaal, den Raad van Indië gehoord.

Het Bestuur is bevoegd tot alle handelingen van beheer, tot den werkkring van het Bedrijf behoorende, behoudens de beperkingen bij of krachtens deze wet gesteld.

Het Bestuur vertegenwoordigt het Bedrijf in en buiten rechte, behalve in zake vorderingen en gedingen, de aansprakelijkheid van het Bestuur of van eenig lid daarvan tegenover het Bedrijf betreffende, in welk geval het Bedrijf in rechte wordt vertegenwoordigd door den Directeur van Gouvernementsbedrijven.

Het Bestuur is voor zijn beheer verantwoordelijk aan den Gouverneur-Generaal en brengt daarover verslag uit op de wijze en tijdstippen, als door dezen zullen worden bepaald.

Art. 11.

Algemeene regelen betreffende de organisatie van het algemeen en inwendig beheer, de indeeling van het spoorwegnet in hoofddeelen en het

beheer dier hoofddeelen worden bij Koloniale Ordonnantie gesteld, waartoe de noodige voorstellen door het Bedrijfsbestuur aan de Indische Regeering worden aangeboden.

Bij zoodanige Ordonnantie wordt mede bepaald, welke maatregelen en beschikkingen van het Bedrijfsbestuur aan de goedkeuring of bekrachtiging van den Gouverneur-Generaal moeten worden onderworpen.

De Gouverneur-Generaal bepaalt, van welke maatregelen en beschikkingen hem door het Bestuur aanstonds of periodiek mededeeling moet worden gedaan.

Art. 12.

De Gouverneur-Generaal kan wegens strijdigheid met de wet of om andere redenen van overwegend belang, in overeenstemming met den Raad van Indië:

- 1°. bij gemotiveerd en aan het Bedrijfsbestuur beteevend besluit de beschikkingen en maatregelen van dat bestuur vernietigen, met eerbiediging evenwel van de door wettige beschikkingen of maatregelen voor derden ontstane rechten;
- 2°. aan het Bestuur zoodanige voorschriften geven, als hem voor de richtige uitvoering van deze wet noodzakelijk voorkomen.

Art 13.

Onverminderd hetgeen bij Koloniale Ordonnantie is of zal worden bepaald nopens het toezicht op de spoorwegdiensten in het algemeen, wordt namens het Gouvernement op het beheer van het Bedrijf in den ruimsten zin toezicht en contrôle uitgeoefend door den Directeur van Gouvernementsbedrijven.

Het Bedrijfsbestuur verschaft aan den Directeur van Gouvernementsbedrijven alle inlichtingen en bescheiden, voor de uitoefening van het toezicht en de contrôle benoodigd.

De briefwisseling van het Bedrijf met de Indische Regeering geschiedt door zijne tusschenkomst.

De Directeur van Gouvernementsbedrijven en de door hem aan te wijzen personen hebben te allen tijde toegang tot de terreinen, werken, gebouwen en inrichtingen, en het recht inzage te nemen van de boeken en alle andere bescheiden van het Bedrijf.

Art. 14.

Adviseerende lichamen tot vertegenwoordiging van algemeene en van gewichtige bijzondere belangen, bij den aanleg en de exploitatie der spoorwegen betrokken, worden naar behoefte door den Gouverneur-Generaal ingesteld, die hunne samenstelling en werkwijze regelt.

Financiële grondslagen.

Art. 15.

Het bedrijf wordt uit hoofde van de overname van aan het Land behorende spoorwegen belast met eene schuld aan het Gouvernement, ten bedrage van de gezamenlijke bouwwaarde op het oogenblik der overdracht.

Het juiste bedrag dier bouwwaarde wordt door den Gouverneur-Generaal, het Bedrijf gehoord, vastgesteld.

Het Bedrijf betaalt over die schuld aan het Gouvernement eene rente, die voor de in het eerste lid van artikel 4 bedoelde spoorwegen $3\frac{1}{2}$ ten honderd per jaar bedraagt en voor andere spoorwegen telkens bij de overdracht aan het Bedrijf door Ons zal worden bepaald in overeenstemming met den gemiddelden rentestand tijdens den aanleg, de naasting of den aankoop dier spoorwegen.

Art. 16.

De opbrengst der exploitatie en alle andere inkomsten van het Bedrijf zijn uitsluitend bestemd voor de uitvoering van de in artikel 3 omschreven taak en tot kwijting van de daarvoor aangegane verplichtingen.

Hetgeen overblijft, nadat daartoe het noodige is bekostigd en ter zijde gelegd, kan echter worden gebruikt tot aflossing van de in het vorige artikel bedoelde schuld van het Bedrijf aan het Gouvernement.

Art 17.

Het Bedrijf verschafft zich de tot bestrijding van kapitaalsuitgaven benodigde middelen zooveel mogelijk door uitgifte van schuldbrieven te zijnen name en laste.

Deze schuldbrieven moeten volgens een bij de uitgifte vast te stellen plan worden afgelost binnen den tijd van ten hoogste tachtig jaren; het recht van vervroegde aflossing moet echter worden voorbehouden.

De uit deze leeningen voortspruitende vorderingen genieten den voorrang boven die van het Gouvernement.

Art. 18.

Voor de uitgifte van leeningen als bedoeld in artikel 17 wordt Onze machtiging gevorderd.

Binnen de grenzen dier machtiging geschiedt de uitgifte van schuldbrieven naarmate van de behoefte, telkenmale na verkregen goedkeuring van de voorwaarden door den Gouverneur-Generaal, den Raad van Indië gehoord.

Ten bewijze van deze goedkeuring zullen alle schuldbrieven van het Bedrijf vóór de uitgifte namens den Gouverneur-Generaal op door dezen te bepalen wijze worden gewaarmerkt.

Art. 19.

Het aangaan van leeningen op langen termijn, voor andere doeleinden dan in de artikelen 17 en 21 vermeld, is niet geoorloofd dan krachtens machtiging bij de wet.

Art. 20.

In afwachting van de uitgifte van leeningen als bedoeld in de artikelen 17 en 21 kan het Bedrijf, tot doeleinden als waarvoor die leeningen zullen strekken, zich de noodige kasmiddelen verschaffen door uitgifte van promessen en andere schuldbrieven met een aflossingsduur van ten hoogste twee jaren.

Tot gelijke doeleinden, alsmede tot tijdelijke voorziening in andere behoeften, kunnen aan het Bedrijf voorschotten uit 's Lands kas worden verstrekt; omgekeerd kunnen beschikbare gelden door het Bedrijf tijdelijk in 's Lands kas worden gestort.

Ter zake van zoodanige voorschotten en stortingen wordt tusschen het Gouvernement en het Bedrijf eene rekening-courant gevoerd en wederzijds over het tegoed rente berekend, naar telkens voor den tijd van een jaar overeen te komen maatstaf

Het Bedrijf kan ten laste zijner rekening met het Gouvernement zijne betalingen bewerkstelligen door aanwijzingen op 's Lands kas.

De Gouverneur-Generaal bepaalt, welke landskassen voor de storting en opneming van gelden door het Bedrijf openstaan en tot welke bedragen.

Art. 21.

Een reservefonds wordt gevormd, ten hoogste bedragende $2\frac{1}{2}$ ten honderd van de gezamenlijke bouwwaarde der spoorwegen van het Bedrijf.

Het fonds wordt voor de eerste maal op dat bedrag gebracht binnen den tijd van vijf jaren na het in-werking-treden dezer wet. Het Bedrijf is bevoegd daartoe schuldbrieven uit te geven op gelijke wijze en voorwaarden als in de artikelen 17 en 18 is omschreven.

Het reservefonds wordt verder in stand gehouden door jaarlijksche stortingen, ten bedrage van vijf ten honderd der netto-opbrengst van de exploitatie in het laatste jaar, telkens totdat het maximum bereikt is.

Art. 22.

Wanneer over eenig jaar de gewone inkomsten van het Bedrijf niet voldoende zijn tot dekking van de exploitatiekosten en tot betaling van de verschuldigde rente en afflossing der leeningsschuld, wordt het tekortkomende aan het reservefonds ontleend.

Mocht dat fonds daartoe onvoldoende zijn, dan wordt in het tekort voorzien door een rentegevend voorschot uit 's Lands kas als bedoeld in artikel 20.

Uitkeeringen uit het reservefonds voor andere doeleinden, alsmede buitengewone stortingen in het fonds, hebben niet plaats dan met goedkeuring van den Gouverneur-Generaal.

Art. 23.

Bij Koloniale Ordonnantie kan aan het Bedrijf worden voorgeschreven of toegestaan de vorming van een vernieuwingsfonds, bestemd tot bestrijding van de uitgaven voor vernieuwing van de roerende en onroerende goederen van het Bedrijf, en het bedrag worden vastgesteld, dat daartoe bij wijze van afschrijving op die bezittingen jaarlijks uit de inkomsten van het Bedrijf zal worden ter zijde gelegd.

Begrooting, verantwoording en contrôle op het geldelijk beheer.

Art. 24.

De bevoegdheid van het Bedrijf tot het doen van uitgaven en tot beschikking daartoe over de inkomsten, uit de exploitatie en uit anderen hoofde verkregen, wordt beperkt door eene jaarlijks bij de wet goed te keuren begrooting van inkomsten en uitgaven.

De begrooting wordt gesplitst in eene exploitatie- en eene kapitaalsbegrooting.

De begrooting loopt slechts over één dienstjaar; op de kapitaalsbegrooting kunnen echter de uitgaven voor werken en aanschaffingen van langen duur in totaal worden uitgetrokken en goedgekeurd.

Het ontwerp van wet tot goedkeuring van de begrooting wordt gelijktijdig met de ontwerpen tot vaststelling van de begrooting van Nederlandsch-Indië aan de Staten-Generaal aangeboden, vergezeld van:

- 1°. een verkort verslag met voorloopige balansen en winst- en verliesrekening over het afgelopen jaar,
- 2°. eene geraamde winst- en verliesrekening over het begrootingsjaar,
- 3°. een financieel programma, loopende over een tijdvak van ten minste vijf jaren, zijnde eene globale raming van de gedurende dat tijdvak aan kapitaalsuitgaven te besteden bedragen en van de tot bestrijding daarvan beschikbare middelen.

Art. 25.

De Gouverneur-Generaal kan machtiging verleen en tot het doen van uitgaven boven en buiten de begrooting, wanneer zulks naar zijn oordeel voor de goede uitoefening van den dienst noodzakelijk is, geldelijk voordeel oplevert of bevorderlijk zal zijn voor de ontwikkeling van het verkeer of de spoedige voltooiing van in uitvoering zijnde werken van aanleg, uitbreiding of verbetering.

De Gouverneur-Generaal doet van de door hem verleende machtiging onverwijld mededeeling aan de Algemeene Rekenkamer in Nederlandsch-Indië.

Art. 26.

Van de ontvangsten en uitgaven van het bedrijf wordt over elk dienstjaar verantwoording gedaan aan den Gouverneur-Generaal door overlegging van eene rekening, welke door de Algemeene Rekenkamer in Nederlandsch-Indië is onderzocht en van eene verklaring harer bevinding is voorzien.

De rekening gaat vergezeld van eene opgaa f der toegestane overschrijdingen van de uitgaafposten der begrooting.

De Gouverneur-Generaal stelt het bedrag der wettelijk gedane uitgaven en ontvangsten vast. De rekening wordt aan de bekrachtiging der wet onderworpen, gelijktijdig met het voorstel tot vaststelling van het slot der rekening van Nederlandsch Indië over het betrokken dienstjaar.

Art. 27.

Tot vaststelling van de geldelijke uitkomsten van het bedrijf worden over elk dienstjaar opgemaakt eene kapitaalsrekening, eene winst- en verliesrekening alsmede balansen van de bezittingen en schulden van het bedrijf en van de daarbij gevoerde fondsen.

Ontwerpen dezer rekeningen en balansen, door of namens de Algemeene Rekenkamer onderzocht en voorzien van eene verklaring van bevinding, worden den Gouverneur-Generaal door het bedrijf ter goedkeuring aangeboden.

De winst- en verliesrekening wijst het saldo aan, dat op de rekening van het volgende boekjaar wordt overgebracht, de kapitaalrekening het

saldo der kapitaalsuitgaven, waarvoor op den voet van artikel 17 mag worden geleend, en het totaalbedrag der nog niet afgeloste leeningschuld.

De goedgekeurde balansen en rekeningen worden in het jaarverslag opgenomen

Art. 28.

Op het geldelijk beheer van het bedrijf wordt contrôle uitgeoefend door de Algemeene Rekenkamer in Nederlandsch Indië.

Deze contrôle omvat, wat de uitgaven betreft, het onderzoek:

1°. of de bevoegdheid tot het doen der uitgaven bestond, en

2°. of de uitgaven door voldoende bewijsstukken zijn gestaafd;

wat de ontvangsten betreft:

1°. of de ontvangsten op rechtmatige wijze zijn verkregen en

2°. of zij in overeenstemming zijn met de vorderingen van het bedrijf; voorts of de uitgaven en ontvangsten volledig zijn verantwoord en onder de juiste omschrijvingen ten laste en ten bate van het juiste dienstjaar zijn geboekt.

De Algemeene Rekenkamer oefent hare contrôle uit door een permanent onderzoek van de boekhouding van het bedrijf ter plaatse, waar die gevoerd wordt. Zij aanvaardt de bewijsstukken, zooals zij bij den handel gebruikelijk zijn en eerbiedigt de voorwaarden van koop en verkoop, huur en verhuur en alle andere transactiën, door of vanwege het bedrijfsbestuur binnen de grenzen zijner bevoegdheid gedaan, alsmede de bij den handel gebruikelijke usantiën.

Bij verschil van opvatting daaromtrent beslist de Gouverneur-Generaal.

Art. 29.

Regelen betreffende de inrichting der begrooting en van de rekening van ontvangsten en uitgaven, de dienstjaar-aanwijzing en de wijze, waarop de Algemeene Rekenkamer de contrôle op het beheer der geldmiddelen van het bedrijf uitoefent, worden door Ons gesteld in overeenstemming met deze wet.

Art. 30.

De Gouverneur-Generaal bepaalt, welke personen en administratiën in dienst van het bedrijf rekenplichtig zijn voor het door hen gevoerde beheer van gelden, geldswaarden en goederen van het Bedrijf.

De Algemeene Rekenkamer oefent namens het Bedrijf contrôle uit op het beheer der rekenplichtigen en legt hun vergoedingen op wegens vastgestelde tekorten.

Nopens het opleggen van die vergoedingen en van boeten wegens nalatigheid van rekenplichtigen, het opmaken der rekeningen bij nalatigheid, ontstentenis of onvermogen, de aansprakelijkheid van rekenplichtigen en hunne erfgenamen en rechtverkrijgenden en de ontheffing van die aansprakelijkheid, worden door den Gouverneur-Generaal regelen gesteld in overeenstemming met die, voor comptabelen in 's Lands dienst geldende.

Ter verzekering van de belangen van het Bedrijf kan het Bedrijfsbestuur aan rekenplichtigen voorloopige vergoedingen opleggen, mits ter zake

onverwijld de nadere beslissing van de Algemeene Rekenkamer inroepende.

De opgelegde vergoedingen en boeten komen ten bate van het Bedrijf.

Art. 31.

Alle personen in dienst van het Bedrijf die, anders dan als rekenplichtigen, door onrechtmatige handelingen of door het nalaten van de zorg waartoe zij gehouden zijn, middellijk of onmiddellijk aan het Bedrijf schade toebrengen, zijn verplicht die schade te vergoeden.

De vervolging van en het verhaal op bedoelde personen, hunne erfenamen en rechtverkrijgenden geschieden namens en ten behoeve van het Bedrijf naar regelen, door den Gouverneur-Generaal te stellen in overeenstemming met die, geldende voor personen in 's Lands dienst ingeval artikel 82 der Indische Comptabiliteitswet op hen toepassing vindt.

Art. 32.

Het is aan alle landsdienaren in Nederlandsch Indië (hoofden der Vreemde Oosterlingen uitgezonderd) en aan die, tot het Departement van Koloniën behorende, verboden werken, leveringen of transporten voor het Bedrijf aan te nemen, zich voor de aannemers daarvan borg te stellen of aan de aanneming en uitvoering rechtstreeks of zijdelings deel te hebben.

Hetzelfde geldt voor alle personen in dienst van het Bedrijf ten opzichte van werken, leveringen en transporten zoowel voor het Gouvernement als voor het Bedrijf.

Art. 33.

De vervreemding, verpanding en beleening van bezittingen van het Bedrijf zijn onderworpen aan gelijke regelen als voor goederen van den Lande bij de wet zijn gesteld.

Art. 34.

Met betrekking tot het in beslag nemen van roerende en onroerende zaken, aan het Bedrijf toebehoorende, gelden gelijke bepalingen als ten aanzien van 's Lands gelden, geldswaarden, goederen en zakelijke rechten bij de wet zijn gesteld.

Art. 35.

Dadingen ter beëindiging van geschillen over vorderingen van of op het Bedrijf en kwijtschelding van vorderingen op het Bedrijf hebben niet plaats dan met goedvinden van den Gouverneur-Generaal, indien het onderwerp van geschil of de kwijt te schelden vordering eene hoogere geldswaarde vertegenwoordigt dan tienduizend gulden.

De Gouverneur-Generaal verleent zijne goedkeuring niet, dan na raadpleging van de Algemeene Rekenkamer en den Raad van Indië.

Verslaggeving.

Art. 36.

De opbrengst der exploitatie, gesplitst over de hoofddeelen van het spoorwegnet, wordt maandelijks in de „Java'sche Courant" bekend gemaakt met eene korte mededeeling over den gang van zaken en de werken in uitvoering.

Een verkort jaarverslag met voorloopige balans en winst- en verliesrekening wordt den Gouverneur-Generaal aangeboden als bijlage tot de Bedrijfsbegrooting.

Een uitvoerig verslag, betreffende:

de exploitatie,
de uitbreiding en verbetering van in exploitatie zijnde spoorwegen en hunne uitrusting,
de opneming, aanleg en uitrusting van nieuwe spoorwegen,
het gevoerde geldelijk beheer en de uitkomsten daarvan,
de fondsen en nevenbedrijven,
en vergezeld van uitvoerige statistische gegevens, wordt jaarlijks uitgebracht en aan de Staten-Generaal aangeboden.

Personeel.

Art. 37.

Het personeel van het Bedrijf wordt onderscheiden in ambtenaren, en beambten en werklieden.

Art. 38.

In de behoefte aan ambtenaren wordt in den regel voorzien door beschikbaarstelling van landsdienaren, binnen het kader eener jaarlijks bij de begrooting vast te stellen formatie.

Deze landsdienaren zijn ondergeschikt aan het Bestuur van het Bedrijf. Alle bepalingen van algemeenen aard betreffende de rechten en verplichtingen van personen in vasten en tijdelijken dienst van het Land en van hunne nagelaten betrekkingen en rechtverkrijgenden zijn, voorzoover niet uitdrukkelijk bij of krachtens deze wet uitgezonderd, op hen van toepassing.

Ten aanzien van die rechten en verplichtingen geldt hun dienst bij het Bedrijf als Lands dienst.

Ter voorziening in een tekort aan landsdienaren of om andere redenen kunnen met goedvinden van den Gouverneur-Generaal ambtenaren door het Bedrijf in dienst worden gesteld. De verhouding van zoodanige ambtenaren tot het Bedrijf wordt bij hunne indienststelling geregeld.

Art. 39.

De beambten en werklieden staan in rechtstreekschen dienst van het Bedrijf. Hunne verhouding tot het Bedrijf, hunne indienststelling, schorsing en ontslag, alsmede hunne rechten en verplichtingen worden geregeld bij een algemeen reglement, dat aan de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal onderworpen is, en overigens bij de met hen te sluiten arbeids-overeenkomst.

Art. 40.

De bezoldiging van de ter beschikking van het Bedrijf gestelde landsdienaren en alle andere belooningen, vergoedingen en tegemoetkomingen, dat personeel aankomende, zijn over den duur der beschikbaarstelling ten laste van het Bedrijf.

Uitgaven te dier zake ten laste van de begrooting van Nederlandsch-Indië gedaan, worden door het Bedrijf aan het Gouvernement terugbetaald.

Art. 41.

Als tegemoetkoming in de op den Lande rustende lasten wegens uit- en terugzending, pensioenen, verloven, wachtgeld en onderstanden, betaalt het Bedrijf aan het Gouvernement een bij Koloniale Ordonnantie vast te stellen percentage van het totaalbedrag der door de beschikbaar gestelde landsdienaren tijdens hun dienst bij het Bedrijf genoten bezoldiging en verdere belooningen, vergoedingen en tegemoetkomingen, voor zoover deze bij de berekening van hun pensioensgrondslag in aanmerking komen.

Slotbepalingen.

Art. 42.

De overdracht aan en de overneming door het Bedrijf van Gouvernementsspoorwegen heeft plaats, zonder dat daartoe eenige formaliteit wordt gevorderd, op het tijdstip der in-werking-treding van deze wet voor zoover de spoorwegen betreft, in den aan deze wet gehechten staat vermeld, en van andere spoorwegen op het tijdstip, waarop Ons besluit in werking treedt, dat de overdracht gelast.

De overschrijving in de openbare registers moet plaats hebben binnen twee jaren na de overdracht.

Uit hoofde van de overdracht en overschrijving zijn geen kosten noch rechten aan den lande verschuldigd.

Art. 43.

Het Bedrijf is niet onderworpen aan de ten behoeve van het Land en van de gebiedsdeelen met eigen geldmiddelen geheven belastingen en rechten.

Art. 44.

Het Bedrijf neemt als rechtspersoon een einde, wanneer daartoe bij de wet wordt besloten. Alle eigendommen, rechten en verplichtingen gaan alsdan aan het Gouvernement over.

Art. 45.

Deze wet treedt in werking

Abstract

The purpose of this study was to determine the effect of a 12-week training program on the physical fitness of sedentary individuals. The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary. Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes. These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

Introduction

Physical fitness is a state of well-being that allows an individual to perform daily activities with ease and to resist disease and injury. It is a state of being that is achieved through a combination of physical activity and proper nutrition.

The purpose of this study was to determine the effect of a 12-week training program on the physical fitness of sedentary individuals. The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary. Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes. These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary.

Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes.

These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary.

Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes.

These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary.

Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes.

These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary.

Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes.

These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary.

Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes.

These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

The study was conducted in a laboratory setting and involved 20 participants who were randomly assigned to either a training group or a control group. The training group performed a combination of aerobic and strength training exercises, while the control group remained sedentary.

Physical fitness was measured using a variety of tests, including a 1500m run, a 100m sprint, and a 100m swim. The results of the study showed that the training group experienced significant improvements in all three measures of physical fitness, while the control group showed no significant changes.

These findings suggest that a 12-week training program can effectively improve the physical fitness of sedentary individuals.

Behoort bij het Advies aan den Minister van Koloniën over de wenschelijkheid, het beheer van de Staatsspoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indië over te dragen aan een daartoe in te stellen zelfstandig Bedrijf.

Artikelsgewijze toelichting van het wetsontwerp.

ad art. 2. Ofschoon de rechtspersoonlijkheid van het Bedrijf uit de bepalingen van het wetsontwerp blijkt, wordt de uitdrukkelijke vermelding daarvan noodig geoordeeld met het oog op het herhaaldelijk gebleken meeningsverschil over dat onderwerp, en in navolging van hetgeen geschied is tot vaststelling van de rechtspersoonlijkheid van Nederlandsch-Indië.

ad art. 4. Het spoorwegnet ter Westkust van Sumatra en de Atjehtramweg zullen wellicht niet of niet aanstonds aan het Bedrijf worden overgedragen. Het is denkbaar, dat ook in het vervolg om militaire of andere redenen spoor- of tramwegen door het Gouvernement worden aangelegd en eerst later aan het Bedrijf overgedragen.

Dit laatste geldt ook voor geconcedeerde spoor- of tramwegen, die door het Gouvernement mochten worden gekocht of geaast.

ad art. 5. Krachtens de bestaande regelen beschikt de Gouverneur-Generaal zelfstandig over de uitgifte van spoor- en tramwegen in concessie. In verband hiermede zou het wellicht meer consequent zijn, den Gouverneur-Generaal ook over den aanleg van spoorwegen door het Bedrijf te doen beschikken en de bemoeiing daarmede van den wetgever te beperken tot de goedkeuring van ter zake op de bedrijfsbegroting uitgetrokken uitgaven.

Het is echter wellicht praktischer, aan de Wetgevende Macht de volle bevoegdheid te laten welke zij thans bezit.

ad artt. 8 en 9. Ofschoon wellicht niet strikt noodzakelijk, schijnt het, om elken twijfel uit te sluiten, toch wenschelijk om de toepasselijkheid der algemeene verordeningen betreffende de spoor- en tramwegdiensten uitdrukkelijk vast te stellen, en de eigen reglementeering ter zake van den dienst, de vervoersbepalingen, tarieven en dienstregelingen in het belang van het publiek aan hogere goedkeuring te onderwerpen.

Wat het kosteloos vervoer van landsdienaren en -goederen, brieven enz. betreft, wordt het voor eene goede beoordeeling van de bedrijfsresultaten wenschelijk geacht, aan het Bedrijf overeenkomstige verplichtingen op te leggen als aan concessionarissen van particuliere spoor- en tramwegen.

Er bestaat echter te dien aanzien geen vaste regeling en het verdient overweging, thans zoodanige algemeene regeling te treffen, bijv. door opneming in de algemeene verordeningen.

ad art. 10. Op de wenschelijkheid van een meerhoofdig bestuur werd in het rapport gewezen. Het is echter mogelijk, dat personeels- of andere bezwaren zich

voorschands nog tegen de verwezenlijking daarvan verzetten; de redactie van het artikel laat toe, voorloopig het eenhoofdig bestuur te bestendigen.

- ad art. 11. Het komt noodig voor, de organisatie van het beheer, de indeeling van het net en het beheer der hoofddeelen, welke thans op losse schroeven staan, door hooger gezag te doen vaststellen; dit geldt eveneens voor de omlijning van de rechtstreeksche bemoeienis van den Gouverneur-Generaal, welke niet meer door de gewone ambtelijke verhoudingen zal worden bepaald.
- ad art. 12. Eene bepaling in dezen zin schijnt onmisbaar tot verzekering van de hoogere Landsbelangen en om zonder beroep op den rechter tot naleving van de wet te kunnen dwingen.
- ad artt. 13—17. Vergelijk het Advies.
- ad artt. 18—19. Voor de gewone leeningen is eene bijzondere machtiging bij de wet niet noodig, daar het bedrag dier leeningen het totaal der wettelijk goedgekeurde kapitaalsuitgaven niet te boven kan gaan.
- ad art. 21—22. Vergelijk het Advies.
- ad art. 23. Het komt om de in het rapport aangegeven redenen niet noodig voor, het vormen van een vernieuwingsfonds wettelijk voor te schrijven.
- ad artt. 24—25. Deze artikelen treden in de plaats van de Indische Comptabiliteitswet (vgl. het Advies), voor zoover deze overeenkomstige onderwerpen regelt en voor zoover daartoe aanleiding bestaat.
- ad artt. 24 en 29. Het is de bedoeling de indeeling der begrooting en rekening zoo mogelijk geheel met die der commercieele boekhouding te doen overeenstemmen en het dienstjaar der begrooting met het boekjaar dier boekhouding. Eene splitsing in hoofdstuk I en II (uitgaven resp. ontvangsten in Nederland en in Indië) laat zich daarmede en met de grondgedachten van het wetsontwerp niet vereenigen, en kan ook zonder eenig bezwaar worden gemist.
- Voor een goed geldelijk beheer — o. a. wat de uitgifte van leeningen betreft — wordt eene afwijking noodzakelijk geacht van het bij de Staatsbegrooting gehuldigde beginsel, dat slechts voor één jaar kredieten worden toegestaan, nl. de mogelijkheid om voor omvangrijke werken en aanschaffingen de totaal uitgaven „en bloc”; onafhankelijk van het dienstjaar, goed te keuren. Hierdoor worden bovendien allerlei moeilijkheden en verkeerdheden voorkomen.
- ad art. 25. Op de noodzakelijkheid eener grootere vrijheid van overschrijding der begrooting van staatsbedrijven, welke bij de Indische C. W. tot de „producten” beperkt is (art. 27), is herhaaldelijk gewezen (vgl. o. a. Eindrapport Dr. D. Bos). De beoordeeling, of daartoe aanleiding bestaat, kan aan den Gouverneur-Generaal worden overgelaten.
- ad art. 26. Bekrachtiging van de rekening door den wetgever schijnt noodig met het oog op de toegestane overschrijdingen van de begrooting.
- ad artt. 27 en 28. De contrôle op het geldelijk beheer is gedacht samen te vallen met het toezicht op het begrootingsbeheer en de verificatie van de commercieele

boekhouding en van de daaruit getrokken rekeningen en balansen; en de uitvoering zoodanig, dat het opmaken van bijzondere verantwoordingsstukken geheel vervalt of althans tot een minimum wordt beperkt (vgl. het Advies).

De Chef van den Gouvernements-Accountantsdienst en zijn personeel, aan wie de uitvoering van de contrôle wel in hoofdzaak zal moeten worden opgedragen, zullen ter zake daarvan echter als organen van de Algemeene Rekenkamer moeten optreden, zooals ook bij de instelling van genoemden dienst oorspronkelijk beoogd werd.

ad artt. 30 en 31.

Het komt raadzaam voor bij het Bedrijf evenals bij de gewone Lands-administratie eene bijzondere contrôle te doen uitoefenen op het beheer van gelden, geldswaarden en voorraden en de daarmede belaste ambtenaren rekenplichtig te doen zijn aan de Algemeene Rekenkamer, die dan echter te dier zake zal optreden en handelen namens het belanghebbende Bedrijf.

ad artt. 37 en 40.

Het wordt om tal van redenen wenschelijk geoordeeld, het personeel van het bedrijf tot zekere hoogte het karakter van Landsdienaar te doen behouden.

Eenerzijds wordt daardoor voorkomen, dat het bedrijf als het ware tegen het Gouvernement opbiedt en de beste krachten door hooger bezoldiging enz. tot zich trekt, wat bij de groote getalsterkte van het spoorwegpersoneel bezwaarlijk kan worden toegelaten. Anderzijds worden daardoor aan het personeel de positie en waardevolle rechten (pensioen enz.) van den Landsambtenaar verzekerd, welke blijkens de ervaring in het algemeen op hoogen prijs worden gesteld en voor de aanvulling van den gouvernementsdienst van groote waarde zijn. Velerlei omslag, als de schepping van afzonderlijke pensioenfondsen, vooral ook de moeilijkheid van den overgang van het tegenwoordige spoorwegpersoneel in den dienst van het bedrijf, worden daardoor vermeden.

Om soortgelijke redenen is het personeel van de Indische Postspaarbank en van de Centrale Kas ambtenaren in 's Lands dienst; de voor deze instellingen getroffen regeling is echter n.h.v met de bedrijfsautonomie niet wel overeen te brengen, en laat de juiste verhoudingen in het duister. Daarentegen is in de Locale-Raden-Ordonnantie eene regeling getroffen voor de beschikbaarstelling van Landspersoneel, die n.h.v. beslist de voorkeur verdient en die dan ook in het wetsontwerp is nagevolgd.

Het komt intusschen noodig noch wenschelijk voor, deze regeling ook tot het personeel in min of meer losse dienst uit te strekken, dat ook in 's Lands dienst eigenlijk niet ten volle het karakter van ambtenaar bezit (zooals de maand- en daggelders). Ook is het wenschelijk de gelegenheid niet geheel uit te sluiten, om met goedvinden van de Indische Regeering ambtenaren bij het bedrijf aan te stellen buiten het kader van 's Lands personeel: de behoefte aan eenige meerdere vrijheid in dat opzicht wordt ook thans nu en dan gevoeld.



