

IES
P-
EN
A

1010
548

19
10/72

ZAAR

Adres van
Brief van
Kamer
Adres van

F

19
10/72

GEGEVENS

OMTRENT DE

ZAAK DER SPOORWEGEN OP JAVA,

DOOR

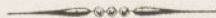
T. J. STIELTJES,

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Kolonien.

Nous vivons sous un prince ennemi de la fraude etc.
MOLIÈRE.

I.

	Bladz.
Adres van T. J. Stieltjes aan de Tweede Kamer van 3 December 1863.	5
Brief van den Minister van Kolonien aan den Voorzitter der Tweede Kamer van 7 December 1863	12
Adres van T. J. Stieltjes aan de Tweede Kamer van 12 December 1863.	17



TE 'S GRAVENHAGE,
BIJ GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1863.



GEORGE

THE SPORADIC

T. J. STUBBS

Author of "The Spontaneous"

London: George Allen & Unwin, Ltd.

1911

Printed by George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

U.S.A.: George Allen & Unwin, Ltd.

London

De ondergeteekende had eenige gedrukte exemplaren van zijn adres van 3 December jl. aan de leden van de Tweede Kamer, aan Ministers en Oud-Ministers, vrienden en bekenden, enz. gezonden, en dacht zich daartoe te bepalen met het 2^e adres van 12 December, toen onverwacht en eindelijk de Minister van Koloniën algemeene publiciteit voorstond van alle stukken, op den aanleg van spoorwegen op Java betrekking hebbende. Nu acht hij ondergeteekende het nuttig dit goede voorbeeld te volgen.

In dit eerste stukje zijn nu vereenigd de brief van den Minister van 7 December en de adressen van 3 en 12 December.

Naarmate den loop der zaak zulks vordert, zal de ondergeteekende voortgaan met méér *gegevens* openbaar te maken. Om zelfs den schijn van partijdigheid te mijden, zal hij het maken der conclusiën vooreerst aan den lezer overlaten.

's Gravenhage 14 December 1863.

T. J. STIELTJES.

Aan de Tweede Kamer der Staten Generaal geeft met verschuldigden eerbied te kennen T. J. Stieltjes, ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën, thans te 's Hage:

Dat hij uit de bijbladen der Staats-Courant bemerkt heeft, dat uwe vergadering prijs bleef stellen op de overlegging van geheel zijn verslag van November—December 1862, n°. 345; en dat diensgevolge de Minister van Koloniën dat stuk en een kort verslag van April 1863 alsnog heeft laten drukken, en aan uwe vergadering mededeelen.

Adressant heeft die stukken aandachtig gelezen, maar moet verklaren, dat hij die, zoo als zij daar liggen, niet voor de zijne erkent. Immers, terwijl de Minister verklaart, dat zij slechts gezuiverd zijn van *personaliteiten*, stoot adressant bovendien op vele weglatingen van geheel anderen aard. Met het oog op de reeds gebleken onmogelijkheid, om Tempoeran tot centraal punt te blijven behouden, om met de opgegeven lengten en met de opgegeven som van 14 millioen den spoorweg aan te leggen enz., is het te verwachten, dat spoedig voorstellen tot wijziging der verleende concessie aan uwe vergadering zullen worden ingediend. Dan is het belangrijk te achten, dat uwe vergadering beter dan in Junij ll. zij ingelicht, en daarom neemt adressant

de vrijheid, uwe aandacht op de voornaamste weglatingen, die hem zijn opgevallen, te vestigen. Hij zal daarbij niet spreken over vele, soms hinderlijke, drukfouten, bijv. «in de berglijn «is de afvoer van dit artikel *niet* beduidender» voor «*veel* be-«duidender», en het noemen van *gouvernements* tabak in de zoogenaamde Bijlage I, staat 1 (lees Bijlage VII, staat 1) op Solosche landen, waar, zoo als iedereen weet, alleen particuliere teelt bestaat; omdat hij de mogelijkheid erkent, dat in een zoo uitgebreid rapport ook eenige schrijffouten op zijn bureau hem kunnen ontsnapt zijn. Maar hij zal alleen spreken van weglatingen, waarbij aan geene schrijffouten kan gedacht worden, en zal die onder twee hoofden brengen, als:

- I. Die volstrekt geene persoonlijkheden bevatten.
- II. Die welke persoonlijkheden bevatten, welke echter ter juiste waardering der feiten onmisbaar zijn.

I. Weglatingen, die geene personaliteiten kunnen genoemd worden :

a. Al dadelijk is onder het opschrift en nummer der missives de aanduiding der Bijlagen weggelaten, zijnde voor het verslag van November—December 1862, n°. 345 :

Bijlage I. Productie- en hoogtekaart op de schaal van 1 : 200 000.

Bijlage II. Photographische kaart der vlakte bezuiden Poerwodadi, op de schaal van 1 : 50 000.

Bijlage III. Atlas van profillen, bevolkings- en rijstkaarten.

Bijlage IV. Statistiek der reizen.

Bijlage V. Kosten van vervoer.

Bijlage VI, VII en VIII, nu als Bijlagen I, II en III overgelegd.

Iets verder ontbreekt de beschrijving der wijze, waarop de productie- en hoogtekaart is tezamen gesteld geworden.

Het weglaten der wezenlijke Bijlagen I en III is vooral te bejammeren, omdat uwe vergadering daaruit had kunnen ont-
waren:

1°. Dat de cijfers langs de zoogenaamde *gewijzigde rigting* (dat is de lijn, aanvankelijk door Zijn Exc. den Gouverneur-Generaal voorgestaan) niet goed zijn, zoo als adressant reeds de eer had aan uwe vergadering te berigten in het adres uit Djocjokerta van 25 Junij ll. Het is bij missive van den procureur-generaal bij het hooggeregtshof in Nederlandsch Indië, W. Rappard, van 13 Augustus ll., n°. $\frac{1}{2} \frac{19}{9} \frac{7}{0}$, aan hem adressant gebleken, dat die verkeerde cijfers op verzoek van Zijne Exc. den Gouverneur-Generaal in het laatst van Junij 1862 op zijne kaart zijn gebragt; maar dat men vergeten schijnt te hebben dit te vermelden, of die cijfers zonder waarde weêr weg te laten, toen uit des adressants latere rapporten de onjuistheid daarvan bleek. Het is te meer te bejammeren, dat die cijfers op de aan Uwe vergadering overgelegde kaart zijn gebleven, omdat zij invloed uitgeoefend hebben op de keuze der zoogenaamde boschlijn, die daardoor zeer vlak *schijnt*.

2°. Dat de lijn van Tempoeran direct naar Samarang onmogelijk is, en de lijn van Tempoeran naar Soerakerta moeilijker dan men zich voorstelt, zoo als had kunnen blijken uit de cijfers op die kaart, welke de wezenlijke Bijlage I vormt.

3°. Dat de digtheid der bevolking geheel anders is dan men uit de boschkaart zou vermoeden; op welke boschkaart de bevolkingscijfers meest op verkeerde plaatsen en in de Kadoe in 't geheel niet zijn opgegeven.

4°. Dat de fraaije bosschen in Bodja, bewesten de berglijn, waarvan een gedeelte de houtaankap der firma Kopersmit & C°. vormt, zijn *weggelaten*; en daarentegen *niet bestaande* bosschen bij Tigowanch, Goeboek, Poerwodadi en Depok, bezuiden en beoosten Karang-Gedeh en op vele andere plaatsen zijn ge-
teekend.

5°. Dat de plannen van kanalisatie tusschen de Progo- en Solorivier, de bevoeiing der vlakte van West-Soekowati, de bevaarbaarheid der Solorivier enz., in direct verband staan met de spoorwegplannen en daaraan moeten sluiten.

b. Eveneens is weggelaten de vermelding der bijlage, zijnde een brief van den heer Dixon, bij het verslag van 15 April 1863.

c. Het weglaten der bewering, dat de eerst aangevraagde vlaktelijk wel 20 in plaats van 14 miljoen aanleg-kapitaal zou vorderen, kan toch ook niet aan eene personaliteit worden toegeschreven.

d. Evenmin de beschouwing, dat het de pligt der Regering is het *algemeen belang*, maar niet dat van eenige *geldschietters* en *geldleeners* te behartigen.

e. Noch de zinsnede, waarin adressant aan een brief herinnert, in welken hem, namens Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal, wordt verzocht, om, tijdens Zijner Excellenties reis om spoorwegterrein op Midden-Java te zien, geene kaarten of schetsen mede te brengen.

f. Noch eindelijk, om van vele kleinere weglatingen niet te spreken, de ontwikkeling der redenen welke, bij gemis aan mondelinge behandeling der zaak, de schriftelijke behandeling eenigzins uitvoeriger hebben doen worden.

II. Weglatingen van zinsneden en paragraphen, die personaliteiten *schijnen* te bevatten, maar die tot juist begrip der zaak in des adressants betoog niet kunnen gemist worden.

A. De bemerking over de weinige terreinkennis van den hoofdingenieur Dixon, die de hoogteligging van het met Samarang gelijk liggende vlakke strand van Pekalongan en Tagal, met den barometer op 30 ellen boven Samarang bepaalde. Bij de overgave van het archief heeft adressant de heeren de Bruyn en de Seyff op dit stuk opmerkzaam gemaakt.

B. De aanwijzing van fouten in zijne statistiek der tabaksteelt in de Kadoe, waar Z. Ed. eerst in Zuidelijk Kadoe ruim 65000 pikols opgaf, en eenige maanden later ruim 400; terwijl hij de zeer aanzienlijke tabaksteelt in Noordelijk Kadoe en in Ledok slechts op eenige honderden pikols bepaalde.

C. De vermelding, dat die ambtenaar een vol jaar liet verloop, alvorens een aanvang te maken met de verzameling van gegevens omtrent de statistiek der reeds voorhanden en

geëxploiteerde of nog te exploiteren bouwmaterialen; eene statistiek, die van het grootste belang was, ook om de kosten van aanleg eens spoorwegs te kunnen begrooten.

D. De vermelding van den brief, waarin de heer Dixon, bij herhaling gevraagd naar de opgave der plaatsen, die hij voor de statistiek der bouwmaterialen bezocht heeft, aan den adressant antwoordt: *«ik weet niet waar ik geweest ben, ik heb «het vergeten.»*

E. De vermelding der kolossale fouten in de rijst-statistiek van den heer Dixon, bijv. om er slechts eenige te noemen:

1°. Het verplaatsen van het Chineesche kamp Walahan, dat in Japara benoorden de Tangoelangin aan zee ligt, naar het binnenste gedeelte van Grobogan, benoorden Wirosari, waardoor de vlaktelijn schijnbaar met 60 000 pikols rijst gestijfd werd.

2°. Verschillen in de statistiek der handelsbeweging en in de gegevens der rijstkaart, zoodat dezelfde landstreek die in het eerste stuk 180 000 pikols rijst *te veel* heeft, volgens de rijstkaart 20 000 pikols *te kort* komt.

3°. De verwarring tusschen rijst en paddie, waardoor in de meest gematigde der boven aangehaalde rijst-statistieken toch nog een foutje is overgebleven van meer dan $1\frac{3}{4}$ miljoen pikols, en minder dan 1 800 000 pikols in de residentien Samarang en Kadoe, kunnende het juiste cijfer uit de *wezenlijke* bijlage III blijken. De heer Dixon heeft het stroo ook als voedingsmiddel van de inlandsche bevolking in rekening gebracht.

F. De vermelding, dat de heer Dixon vele productie-platsen langs de berglijn heeft weggelaten.

G. De vermelding der brieven, waarin adressant bij herhaling Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal voor de onwaarde der cijfers van den Heer Dixon gewaarschuwd heeft.

H. De vermelding, dat de Heer Dixon op den 10 Junij 1862 te Merak-Matti, in tegenwoordigheid van Z. Exc. den Gouverneur-Generaal, de 600 000 pikols rijst uit Demak, enz. (later verdwenen) als argument voor de vlaktelijn aanhaalde, en het gezegde van een hoofdambtenaar uitlokte over *«l'art de grouper les chiffres.»*

I. De vermelding, dat de Heer Dixon niets heeft uitgevoerd

van de werkzaamheden, hem te Samarang en omstreken aangeduid.

K. Verschillende uitlatingen uit de beoordeeling der vroegere rapporten van den Heer Uhlenbeck.

In het geheel zijn op ruim veertig plaatsen woorden, volzinnen of grootere gedeelten uit des adressants rapporten weggelaten. Slechts éénmaal, bij de weglating van twee geheele paragraphen, is de weglating aangeduid. En ofschoon adressant in 't algemeen geen aanspraak maakt op letterkundige verdienste, en wel het allerminst in het uitgebreide rapport van November 1862, zijn toch, door het niet vermelden van uitlatingen en door zinstorende drukfeilen, verwarde zinsneden ontstaan, die adressant niet voor de zijne mag erkennen.

Het komt hem adressant voor, dat de ambtenaar of de ambtenaren, die door den Minister van Koloniën zijn belast geweest met de uitgave van des adressants rapporten, zich gebrekkig van die taak hebben gekweten, en des Ministers bedoeling, om alléén zoogenaamde personaliteiten weg te laten, niet goed hebben uitgevoerd.

Voor al door het vernummen der bijlagen, en het weglaten der *wezenlijke* bijlagen I en III, bevattende productie-, hoogte-, bevolkings- en rijstkaarten, wordt Uwe vergadering belet de onwaarde te kennen der rapporten van den Heer Dixon, het verkeerde der bijgevoegde cijfers, het bestaan der bosschen in Bodja, het niet bestaan van vele geteekende bosschen op de vroeger aan Uwe vergadering overgelegde kaart, de onmogelijkheid eener rechte verbinding van Samarang met Tempoeran, de moeilijkheden van het terrein tusschen Repaking en Djenkilon, enz.

De adressant gelooft echter, dat de heuvelen niet zullen verdwijnen, omdat men hoogtecijfers op eene kaart bijvoegt of

weglaat; dat de bosschen van Bodja en Kaliwoengoe nog steeds bestaan, al zijn zij op eene kaart weggelaten; dat de niet bestaande bosschen niet ontstaan zullen, omdat zij op eene kaart geteekend zijn; dat de Javanen geen stroo zullen eten, al is op die veronderstelling eene rijtstatistiek gebouwd. Hij voorziet van al deze fouten niet anders dan eene groote teleurstelling voor de aandeelhouders der spoorweg-maatschappij, eene niet-uitvoering der zaak, omdat niemand tot het onmogelijke gehouden is, groot tijdverlies en schade voor moederland en kolonie, en spoedig eene hernieuwde behandeling der geheele zaak bij Uwe vergadering; en het is vooral daarom, dat hij Uwe vergadering eerbiedig in overweging geeft:

Om alsnog van den Minister van Kolonien te verzoeken de overlegging van de geheele rapporten van den adressant, met de bijlagen, althans met de Bijlagen I en III van zijn rapport van November—December 1862.

't Welk doende,

T. J. STIELTJES,

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Kolonien.

's Gravenhage, 3 December 1863.

's Gravenhage, 7 December 1863,

*Aan den heer Voorzitter van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal.*

De ondergeteekende heeft de eer hierbij de door de tweede kamer der staten-generaal verlangde inlichtingen te geven omtrent een bij haar den 3 dezer ingekomen adres van den heer T. J. Stieltjes, ontslagen adviseur bij het ministerie van koloniën, in hetwelk de adressant opkomt tegen de wijze waarop publiciteit is gegeven aan zijne rapporten van 6 November 1862, n°. 345, en van 15 April 1863, n°. 113.

De minister heeft gemeend korthed te kunnen betrachten, daar de enkele vergelijking der hierbij aangeboden stukken voldoende opheldering omtrent de meeste punten zal verschaffen. Ook achtte hij het onnoodig over schrijf- of drukfouten uit te weiden; alleen doet hij opmerken, dat het door adressant beweerd *fautief* noemen van *gouvernements*-tabak in de gedrukte bijlage I, staat 1, te wijten is aan eene schrijffout in het uit Indië ontvangen stuk van de commissie voor de vervoermiddelen.

Bij de stukken betreffende de concessie voor den spoorweg van Samarang naar de Vorstenlanden was gevoegd eene kaart, afkomstig van de commissie voor de vervoermiddelen, waarvan het origineel hierbij wordt gevoegd. Deze kaart was reeds in Indië aangevuld op last van den gouverneur-generaal door den heer Beijerinck, en werd later hier te lande nader bijgewerkt volgens andere en later ontvangen bescheiden van evengemelde commissie, onder andere de door haar geleverde boschkaart en

de hoogte- en productiekaart, overgelegd bij het rapport van 6 November 1862. De aldus bijgewerkte kaart werd aan de kamer medegedeeld tegelijk met de memorie van beantwoording betreffende het wetsontwerp tot aanleg van den spoorweg van Samarang naar de Vorstenlanden.

Van de in Indië gedane aanvulling wordt melding gemaakt in de memorie van den gouverneur-generaal van 28 Augustus 1862, n°. 9 van de voor de leden gedrukte stukken, bladz. 7.

De aanduiding in vierkante palen van de uitgestrektheid der bosschen in de rigting van den spoorweg, heeft plaats gehad volgens de kaart der houtbosschen in de residentie Samarang, reeds vroeger aan de kamer medegedeeld en op nieuw hierbij overgelegd.

Voor het aangeven der rigting langs Tempoeran zijn ook de bevolkings- en rijstkaartjes van de commissie voor de vervoermiddelen geraadpleegd.

Andere bijzonderheden zijn overgenomen uit de hoogte- en productiekaart van die commissie.

De reeds vermelde kaart is gedrukt aan de leden der staten-generaal rondgedeeld als een stuk van de regering, niet van de commissie voor de vervoermiddelen afkomstig. Van daar het weglaten van het opschrift: «commissie voor de vervoermiddelen», te lezen op de oorspronkelijke kaart en de wijziging van hare legenda, die de berglijn als de vermoedelijk voordeeligste spoorweglijn aangeeft.

De regering toch was steeds van gevoelen geweest, dat de berglijn niet de vermoedelijk voordeeligste zou zijn; zij handhaafde dus natuurlijk dit gevoelen bij de van haar uitgaande bescheiden.

Het gedeeltelijk weglaten der bijlagen van het rapport van November 1862 vindt zijne verklaring in de opvolgende mededeeling der stukken, afkomstig van de commissie voor de vervoermiddelen, en in het niet drukken en ronddeelen van de kaarten en teekeningen, welke een gedeelte dezer bijlagen uitmaakten.

Bijlage I is de aan de leden der kamer niet onbekende op linnen geteekende hoogte- en productiekaart, welke gedurende

de beraadslagingen over de concessie Samarang-Vorstenlanden aanhoudend ter raadpleging op de ministertafel is gedeponeerd geweest.

Bijlage II, photographische kaart der vlakke bezuiden Poerwodadie, is ook aan de leden bekend; zij bezat uit den aard der zaak minder waarde, toen besloten werd de lijn niet langs Poerwodadie om te buigen.

Bijlage III, bevat een atlas van brugprofillen in bestaande wegen, ter beoordeeling der spoorwegzaak naar de meening der regering van weinig waarde; benevens twee bevolkings- en rijstkaartjes.

Bijlage IV, eene statistiek der reizen van den heer Stieltjes, scheen alleen bestemd om geraadpleegd te worden bij de berekening der reiskosten van de commissie voor de vervoermiddelen.

Bijlage V, kosten van vervoer, is letterlijk overgedrukt bij de memorie van beantwoording betreffende het wetsontwerp tot goedkeuring van eenige artikelen der concessie Samarang-Vorstenlanden.

Bijlage VI, VII en VIII, zijn nu onlangs bij de memorie van beantwoording omtrent hoofdstuk IX der staatsbegroting voor 1864 ongewijzigd overgelegd.

1°. De zoogenaamde *gewijzigde rigting* werd in Indië opgespoord. De gouverneur-generaal had den kapitein, thans majoor, Beijerinck, chef van de militaire opname, belast met het zoeken eener kortere rigting dan die door de concessie-aanvragers was aangeduid. De heer Beijerinck vond deze kortere rigting en teekende haar op last van den gouverneur-generaal, met eenige hoogtecijfers, op de kaart van de commissie voor de vervoermiddelen, gelijk reeds hierboven werd herinnerd.

Later, en wel na de behandeling van het wetsontwerp, is gebleken, dat de hoogte-cijfers langs deze *gewijzigde rigting* niet berustten op opmetingen, afkomstig van de commissie voor de vervoermiddelen; maar dat daarom die hoogte-cijfers onjuist zouden zijn, kan de ondergeteekende niet aannemen, daar de deskundige teekenaar toch wel voldoende grond voor zijne opgaven zal gehad hebben.

Hoe dit zij, op het eindoordeel der regering en der kamer heeft het geen invloed kunnen uit oefenen, aangezien de hier genoemde *gewijzigde rigting* niet de thans aangenomen rigting is.

2°. De rigting van Samarang naar Tempoeran wordt, blijkens art. 1 der concessie, op voorstel der concessionarissen, door den gouverneur-generaal vastgesteld. Men is dus niet aan eene directe lijn gebonden.

3°. De bevolkingscijfers zijn zoo naauwkeurig mogelijk aan geteekend ten aanzien der streken, welke de spoorweg zal doorsnijden, hetgeen met de Kadoe niet het geval is.

4°. De bosschen ten westen van Samarang zijn op de kaart niet aangeteekend, omdat zij, naar het oordeel des ministers, het vertier op de spoor weglijn niet zouden voeden. Het bestaan dier bosschen was overigens aan de kamer uit het overgelegde kaartje der houtbosschen bekend.

De uitgestrektheid der bosschen ten oosten van Samarang is met getrouwheid uit het kaartje der houtbosschen overgenomen, en zoo naauwkeurig mogelijk op de kaart aangeteekend.

De waarde dezer bosschen voor het vertier op den weg is overigens in de discussie niet overdreven, gelijk blijken kan uit de redevoering van den minister in de zitting van 24 Junij 1863, bijblad bladz. 1034².

5°. Het schijnt hoogst twijfelachtig, of het verband tusschen de plannen van een spoorweg tot verbinding van de Vorstenlanden met Samarang en de plannen tot kanalisatie tusschen de Progo en Solorivieren helderder zou zijn geworden door overlegging der bijlagen, waarvan de adressant hier gewaagd; maar zooveel is zeker, dat indien de spoorwegonderneming had moeten wachten op de beslissing omtrent de grootsche ontwerpen in het adres genoemd, de hand nog in langen tijd niet aan het werk ware geslagen.

Omtrent de punten nader door den adressant aangehaald, kan de ondergeteekende volstaan met te verwijzen naar de stukken, welke der kamer *in extenso* worden medegedeeld. Hij heeft zich zorgvuldig onthouden, bij den twist tusschen twee leden der commissie over de statistiek der rijstproductie, van die statistiek gebruik te maken ter aanbeveling van het spoor-

wegproject der regering, en voor het overige scheen de kennis der wederkeerige beschuldigingen door het publiek belang niet gevorderd.

In den tegenwoordigen stand van zaken evenwel en nu de adressant zich schijnt te beklagen over partijdigheid, wil de minister niet langer terughouden wat hij tot heden uit gevoel van betamelijkheid aan de kennisneming der kamer onthield. Hij legt dus hierbij de stukken in hun geheel over, die op de oneenigheid tusschen de heeren Stieltjes en Dixon betrekking hebben en daarbij dus ook de tegenschriften van laatst genoemde.

Mitsdien worden als bijlagen tot dezen brief overgelegd :

1°. verslag van de commissie voor de vervoermiddelen op Java, van 6 November 1862, n°. 345, met acht bijlagen;

2°. brief van den gouverneur-generaal, dd. 11 Mei 1863, n°. 138, lit. W¹, met de rapporten van bovengemelde commissie van 26 December 1862, n°. 348, en 15 April 1863, n°. 113;

3°. brief van den gouverneur-generaal, dd. 14 Februarij 1863, n°. 139/2, met diverse bijlagen, benevens een brief van den minisier van koloniën, dd. 23 April 1863, lit. G ¹/Q, over de afvoering van den heer Dixon van de commissie voor de vervoermiddelen;

4°. brief van den gouverneur-generaal, dd. 2 Augustus 1863, n°. 228, lit. D², met 13 bijlagen, over eene door den heer Stieltjes beweerde vervalsching der spoorwegkaart van de commissie voor de vervoermiddelen;

5°. originele kaart der voornaamste wegen in Samarang enz., van den gouverneur-generaal ontvangen met de stukken betreffende de verleende concessie;

6°. kaartje der houtbosschen.

De stukken worden ter bespoediging in originali overgelegd, en ik neem de vrijheid u te verzoeken mij die na gemaakt gebruik terug te zenden.

De minister van kolonien,

L. D. FRANSSEN VAN DE PUTTE.

's Gravenhage 12 December 1863.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal geeft met verschuldigden eerbied te kennen T. J. Stieltjes, ontslagen adviseur bij het ministerie van koloniën, thans te 's Gravenhage:

Dat hij gelezen heeft de missive van den Minister van Koloniën aan den Voorzitter Uwer vergadering van 8 December jl, begeleidende de inzending van stukken betreffende spoorwegen op Java; en dat de lezing van die missive hem adressant noopt het volgende aan Uwe vergadering mede te deelen:

1°. De Minister spreekt van eene boschkaart, door *evenngemelde commissie* ingezonden, dat is, blijkens het voorafgaande, door de commissie tot de vervoermiddelen. Aan den adressant is zulk eene kaart niet bekend. Door hem is geene boschkaart aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal ingediend.

2°. Bijlage III is zeer belangrijk, onder anderen omdat daaruit blijkt het groot getal kunstwerken in de vlaktelijn, die dus niet, zoo als Zijne Excellentie de Gouverneur-Generaal beweert, met een minimum van kosten kan aangelegd worden. Ook in de nu aangenomen lijn naar Tempoeran, die niet regtstreeks, maar met een grooten omweg over Paras en Kedoeng-Djati zal moeten loopen, snijdt men

meestal dezelfde rivieren op een iets hooger punt, die op blad E en F dier bijlage tusschen Samarang en Goeboek zijn aangegeven.

- 3°. De mededeeling van de statistiek van des adressants reizen had, behalve het doel dat de Minister vermoedt, nog geheel andere redenen. Vooreerst wilde adressant eene bijdrage geven tot den toestand van het vervoerwezen op Java; en tweedens aantonen dat hij gedaan heeft wat redelijkerwijze van hem kon verwacht worden. Bij zijn verslag van 5 September 1863, n°. 5, heeft adressant het vervolg dier statistiek geleverd tot den dag van zijn ontslag, zijnde 19 Augustus jl.
- 4°. Indien de heer Dixon eveneens al het mogelijke gedaan had om het terrein, vooral uit een industrieel oogpunt, te leeren kennen, dan zou adressant veel vroeger en veel uitvoeriger hebben kunnen berigten.

Eveneens wanneer de adressant niet door Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal belast ware geworden met opnemingen, die bij de uitkomst zijn gebleken nutteloos te zijn, bijv. die van de *gewijzigde rigting*.

In plaats van *dienst* heeft de adressant *ondienst* van den heer Dixon gehad; en menige dag is nutteloos voorbij gegaan in het verbeteren van de fautive opstellen van dien heer. De steun, die Z. Ed. vindt in Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal, die hem, buiten den adressant om, inlichtingen vroeg en over adressants rapporten liet adviseren; die hem te Merak-Matti den 10 Junij 1862 het woord liet en het aan adressant afsneed, heeft den heer Dixon in zijn tegenstand en dienstweigering jegens adressant versterkt. Deze wijze van handelen van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal was des te vreemder, daar bij gouvernements-besluit (adressant vermeent van 8 September 1861) afwijzend was beschikt op een verzoek van den heer Dixon tot oprigting van een eigen bureau, en Z. Ed. tijdens des adressants verblijf op Java geheel aan diens zending was toegevoegd. De bepaalde weigering van den heer Dixon om eene statistiek zijner

reizen te leveren, niettegenstaande adressants bepaalde bevelen en herhaalde vragen, kan geen anderen grond hebben dan de zucht om te verbergen, dat hij (Dixon) over rigtingen verslag uitbragt, zonder het terrein te hebben gezien; en abonnement voor reiskosten genoot om veelal te Samarang te blijven.

- 5°. Bevreemdend is des Ministers bewering dat de cijfers van den heer Beyerinck *juist* zouden zijn. Daaruit zou noodzakelijk volgen dat des adressant cijfers *onjuist* waren. Maar daar nu het geheele spoorweg-tracé der hoofdlijn naar Soerakerta berust op des adressant hoogtemetingen van Mei, Julij en Augustus 1862, ontvalt (als deze geheel fautief zijn) elken grondslag aan den geconcedeerden spoorweg.

De heer Beyerinck zelve, wien adressant in het laatst van Julij voor het eerst over die zaak sprak, verdedigt zijne cijfers niet, wat trouwens onmogelijk is, daar de vrij juiste kaarten een verval van circa 100 ellen tusschen het bergvlak, bezuiden de Serang, en de oevers der rivier aanduiden. Alleen verontschuldigt Z. Ed. zich, door te beweren, dat die cijfers door hem zijn beschouwd als slechts *voorloopig* op adressants kaart gebragt. Dit is ook volkomen waar. Adressant ontving bij missive van den Algemeenen Secretaris, van 1 Julij 1862, n°. 5_R, uit Samarang, last om de zoogenaamde gewijzigde rigting op te meten, met bijvoeging dat aan den heer Beyerinck mondeling verzocht was de noodige kaarten te verstrekken. Deze laatste ontving gelijktijdig een eigenhandig briefje van Zijne Exellentie den Gouverneur-Generaal. Adressant berigtte achtereenvolgens den 2 Julij, per keerende post, met verwijzing naar het reeds gedaan terrein onderzoek van 22—28 Mei 1862, waarvan het resultaat mondeling aan Zijne Exellentie den Gouverneur-Generaal was medegedeeld den 6 Junij te Poerwodadi; verder den 5 Augustus, 13 Augustus, 4 September, 8 December en eindelijk den 21 December 1862; maar de verkeerde, op geene waterpassingen berustende cijfers, bleven *op* de kaart, adres-

sants uit directe metingen verkregen cijfers bleven er af.

Had zijne Exellentie de Gouverneur-Generaal de missive van 26 Mei 1862, n°. 1298, niet doen schrijven aan den adressant *over het niet medebrengen van kaarten of schetsen*; of ware slechts Zijne Exellentie tijdens de reis daarvan afgeweken, dan zou de bezigtiging van des heeren Beyerinck's kaarten en van des adressants gegevens omtrent hoogten, hellingen, kunstwerken, enz. te Salatiga, waar de beide bureaux naast elkander en geene honderd pas van Zijner Exellenties verblijf gelegen waren, in één uur tijds veel nutteloos geschrijf en tijdverlies voorkomen hebben. De handelwijze van Zijne Exellentie den Gouverneur-Generaal is des te vreemder, daar Zijne Exellentie in Mei 1863 geruimen tijd de kaarten heeft bezigtigd van den overste de Seyff te Bandong.

Het *algemeen belang* schijnt in Junij 1862 op Midden-Java te hebben gezwicht voor andere beweegredenen.

- 6°. Minder juist is het beweren van den Minister, dat de *verkeerde cijfers*, met ligtzinnigheid op adressants kaart bijgevoegd, en uit aan hem onbekende redenen daarop gelaten « op het eindoordeel der Regering en der Kamer « geen invloed hebben kunnen uitoefenen, aangezien de « hier genoemde *gewijzigde rigting* niet de thans aange-
« nomen rigting is. »

Op de kaart *niet*, op het terrein *wel*. De zwarte streep regt naar Soeko-Djenkilon getrokken, zal nooit het tracé van een spoorweg worden. De opmetingen van het personeel der commissie tot de vervoermiddelen van October en November 1862 en van het personeel der militaire opmetingen in 1863 onafhankelijk van elkander werkende, hebben dezelfde uitkomst gegeven, welke in het verslag van 8 en 21 December 1862 is aangeduid.

Het is aan adressant onbekend waarom zijne hoogte-cijfers tusschen Repaking en Djenkilon, benoorden Tempoeran, enz., die allen op de nieuwe spoorwegrigting betrekking hebben, van de kaart zijn gelaten, die aan de leden Uwer vergadering is rondgedeeld.

- 7°. Met het teeken voor bosch is ongeveer driemaal het oppervlak bedekt dat in de stukken is opgegeven. De teekenaar is dus zoo *onnaauwkeurig* geweest als mogelijk is.

Naar de bosschen te oordeelen, die adressant gezien heeft N. W. en N. O. van Tempoeran, beoosten Repaking, bezuiden Djoeangie, bij Remplas, tusschen Depok en Djeworo, acht adressant zelfs de cijfers, door den Minister genoemd, nog overdreven. Eene meting op de militaire kaarten van den heer Beyerinck, in verband met een plaatselijk onderzoek naar den toestand der zeer sterk geschonden bosschen, zou dit verschilpunt moeten uitmaken. Adressant zag niet de, naar men zegt, zeer fraaije bosschen langs beide Serangoevers, beneden de plaat van dien naam; vooreerst omdat het terrein daar voor spoorwegaanleg onbruikbaar is; en tweedens omdat ook op Java de dagen slechts 24 uren hebben.

- 8°. De plannen van kanalisatie tusschen de rivieren Progo en Solo waren reeds genoeg tot rijpheid gekomen in April 1863, om te kunnen bepalen in hoeverre zij op de spoorweg-rigting invloed uitoefenen. Had de Minister kunnen goedvinden de commissie tot de vervoermiddelen naar adressants voorstel, (dat door de Indische regering was goedgekeurd) tot December 1863 onder adressants leiding te laten, dan zou door hem een vrij volledig overzicht zijn geleverd geworden.

De Minister noemt die plannen *grootsch*. Is dat woord bedoeld in den zin van kolossaal, zeer kostbaar, enz. dan moet adressant daartegen opkomen. Is er door bedoeld dat de *uitkomsten* grootsch zullen zijn, al zijn die met betrekkelijk *geringe middelen* verkregen, dan moet adressant des Ministers meening beamen, zonder echter te begrijpen, dat zulks eene grief tegen hem adressant kan zijn.

- 9°. Wat de verschillen over de rijst-productie aangaat, vermeent adressant duidelijk genoeg de volkomen onwaarde der statistiek van den heer Dixon te hebben aangetoond.

De vermelding der fouten was noodig, ook om het tijdverlies, waartoe het herstellen en aanwijzen der fouten aanleiding heeft gegeven.

Uit al het voorgaande zal het aan Uwe vergadering blijken, dat de zaak van den spoorwegaanleg op Java hier te lande te oppervlakkig en haastig en op Java op eene weinig waardige wijze is behandeld. Niet uit een enkel feit, uit het *ensemble* der feiten blijkt zulks onwraakbaar.

Met groot genoegen heeft adressant vernomen dat eindelijk volledige openbaarheid aan alle stukken zal worden gegeven. Van zijnen kant zal hij tot die open behandeling der zaak medewerken door mededeeling van vele nog te weinig bekende feiten; en het is in afwachting daarvan, dat hij vermeend heeft reeds dadelijk deze beschouwingen aan uwe vergadering te moeten mededeelen.

't Welk doende,

de ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën,

T. J. STIELTJES.

ERRATUM.

Op bladz. 17 staat 8 December, men leze daarvoor 7 December.

GEGEVENS

OMTRENT DE

ZAAK DER SPOORWEGEN OP JAVA,

DOOR

T. J. STIELTJES,

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën.

Quand elle porte ou simplement semble porter atteinte à un intérêt puissant, dominant, la vérité est certaine d'être insultée, et ces insultes mêmes ne sont pas le moins sûr des indices auxquels on peut la reconnaître.

CHARRAS.

II.

De reis met den Gouverneur-Generaal Baron Sloet van de Beele over een gedeelte van Midden-Java in Junij 1862, in verband beschouwd met eenige gebeurtenissen die haar zijn voorafgegaan of gevolgd.

TE 'S GRAVENHAGE,
BIJ GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1864.



Even vóór en gedurende de reis over Midden-Java in 1862, in het gevolg van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal Baron Sloet van de Beele, teekende ik, meest elken avond, de voorvallen van den dag op. Dit dagboek zond ik in Julij 1862 aan mijne familie en eenige vrienden in Europa ter lezing. Het was aanvankelijk niet voor den druk bestemd.

Nu de omstandigheden mij tot de uitgave nopen, heb ik tevens eenige plaatsen aangevuld met de aantekeningen, die enkele ingenieurs der commissie tot de vervoermiddelen hadden gehouden. Weggelaten is alles wat betrekking heeft tot de feesten enz., als voor het publiek thans zonder eenige waarde.

Huisselijke rampen hebben de uitgave vertraagd van dit 2de gedeelte der gegevens, dat spoedig door een 3de: *Hoe de verkeerde cijfers op de kaart kwamen en bleven*, zal gevolgd worden.

Op de kaart, die de bijlage I van het verslag van 6 November 1862, n^o. 345, vormde, en die thans op last van de 2de kamer wordt gedrukt, zal men de meeste namen vinden, die in dit opstel voorkomen.

Men doet mij opmerken, dat de gegevens niet genoeg begrepen kunnen worden door hen, die den loop der discussiën in de 2de kamer niet gevolgd hebben. Dit bezwaar erkennende, zal ik daarin, door het uitgeven van een zéér kort „Overzicht der spoorwegzaak op Java, met een „kaartje”, trachten te voorzien.

MAASTRICHT, 31 Januarij 1864.

T. J. STIELTJES.

INHOUD.

§ 1. Berigten, die de benoeming van den heer Sloet vergezellen, bl. 5; § 2. Eerste werkzaamheden der commissie tot de vervoermiddelen op Java, bl. 6; § 3. Vertraging in de benoeming van den heer Roorda; audientie in Augustus 1861 bij den Gouverneur-Generaal Pahud te Buitenzorg, bl. 7; § 4. Vooringenomenheid van den heer Sloet tegen mij, wegens de verworpen spoorweg-concessie, bl. 8; § 5. Voortgezet terrein-onderzoek in verschillende rigtingen, bl. 9; § 6. De hartelijke medewerking der regering onmisbaar tot vervulling mijner taak, bl. 9; § 7. Voorziene tegenwerking; terrein onderzoek voor de concessie-aanvraag: Poolman, Fraser en Kol, bl. 10; § 8. Briefwisseling met den algemeenen secretaris over het inzenden van twee exemplaren van mijn rapport, bl. 12; § 9. Inzending van 't verslag; lastgeving aan den heer Dixon; reis naar West-Java, bl. 13; § 10. Particuliere audientie met den overste de Seyff te Buitenzorg, 5 Maart 1862, bl. 13; § 11. Reis in Kadoe en Ledok met den ingenieur Henket, bl. 15; § 12. Raadpleging met drie Residenten over het reisplan van den Gouverneur-Generaal, die geen kaarten wil zien, bl. 16; § 13. Reis te paard langs de *gewijzigde rigting*, naar aanleiding van een gesprek met den heer Beijerinck, bl. 17; § 14. Vertrek naar Samarang; handelwijze van den Gouverneur-Generaal, bl. 17; § 15. Togt naar Demak en Poerwodadi; mondelinge mededeeling over de gewijzigde

rigting aan den Gouverneur-Generaal, die daarnaar niet luistert, bl. 18; § 16. Uitstap naar de modderwellen; gesprek over een kanaal; terugreis naar Glapan en Samarang, bl. 20; § 17. Terrein-onderzoek langs de Kali-Tjonto, bl. 21; § 18. Woordenwisseling te Merak-Matti, bl. 22; § 19. Reis naar Boyolali, Toelong en Oepit, bl. 24; § 20. Posing om eene particuliere audientie te Solo te verkrijgen, bl. 25; § 21. Particuliere audientie te Solo op 18 Junij 1862; de Bruyn, Dixon en Stieltjes teruggezonden, bl. 27; § 22. Terrein-onderzoek benoorden Solo; geen water in die landstreek; de heer Beijerinck naar Djocjo opgeroepen, bl. 27; § 23. Last om de *gewijzigde rigting* op te meten, naar aanwijzing van den heer Beijerinck; terrein-onderzoek; rapporten van 2 Julij en 5 Augustus daarover, bl. 28; § 24. Onderzoek in de *oostelijke bergrigting* langs Repaking; rapport van 4 September; de Gouverneur-Generaal slaat daar geen acht op; de Minister van Koloniën verkort dien weg door een omweg, en promoveert dien, door bijvoeging van twee heuvelrijen, tot *vlakke-lijn*; nog te nemen besluiten, bl. 30; § 25. Vervolg der metingen bij het Serangdal; rapport van 8 December 1862, bl. 31; § 26. Reis naar den Oosthoek, bl. 32; § 27. Reis naar Batavia; de Overste de Seyff door den Gouverneur-Generaal naar Bandong opgeroepen, bl. 33; § 28. Eenige slotbemerkingen, bl. 34.

§ 1. Naauwelijks was over Java het berigt verspreid der benoeming van den heer Baron Sloet van de Beele tot Gouverneur-Generaal, of de post bragt mij van verschillende zijden uit Nederland de tijding, dat de nieuw benoemde zich zeer ongunstig over mij had uitgelaten en mijn tegenstand tegen zijne spoorweg-concessie in 1858-1860 niet vergeten scheen te hebben. Hij begreep niet (dus liet hij zich uit), wat ik op Java deed, wilde met niemand anders dan met den directeur der publieke werken te doen hebben, zou mij hoogstens gebruiken om eenige door hem vast te stellen lijnen op te meten, enz. Volgens deze berigten, scheen de heer Sloet het plan te koesteren, om de Koninklijke besluiten eenvoudig ter zijde te zetten, in welke het doel mijner zending omschreven was. (11 Junij 1860 N°. 42 en 43).

Mijne berigtgevers waren zulke vertrouwde, degelijke personen, één daarvan had zelf den nieuw benoemden Gouverneur-Generaal zich in den aangeduiden zin hooren uitlaten, dat ik aan de echtheid der zaak niet twijfelen kon. Bijna gelijktijdig bevatte het *Bataviasche Handelsblad* (ik meen van het laatst van September 1861) het berigt: dat de heer Sloet van de Beele zelf de reeds verleende concessie naar Indië medebragt.

§ 2. Sedert 7 Febrarij 1861 op Java, was ik in Maart daaraanvolgende met het terreinonderzoek begonnen, en wel eerst eenige dagen langs den militairen weg in de Preanger, waar men met *grondspoelen* (1) bezig was; daarna in April, eerst in de vlakte van Demak en Grobogan, vervolgens langs Oenarang en Ambarawa door de Kadoe naar Djocjo, en over Solo en Salatiga terug. In Mei was het onderzoek voortgezet, en wel tot 10 palen beoosten Salatiga langs Getas tot Ngeloh en tusschen Klatten en Boijolali, terwijl eene reis naar Japara minder het zien van terrein ten doel had, dan wel het bespreken van de rigting der vlaktelijn met den adsistent-resident van der Kaa. Deze, een goed terreinkenner en wegmaker, was eenigen tijd adsistent-resident van Demak en Grobogan geweest en in staat mij goede inlichtingen te geven.

Intusschen was het uit Nederland verwachte ingenieur-personeel op Java aangekomen, en vormde ik daarvan voorloopig twee sectiën, en wel:

De 1ste, onder den ingenieur N. H. Henket, om het terrein te onderzoeken van Samarang tot Ambarawa, en later door de Kadoe naar Djocjo.

De 2de, onder den ingenieur J. G. van Gendt Jr., voor de opnemingen van de Toentangbrug (die de grens der beide sectiën vormde) langs Salatiga en verder zuidoostwaarts. Beide ingenieurs waren mij uit Nederland bekend. Ieder die hen aan 't werk heeft gezien, hetzij in Nederland, hetzij op Java, zal overtuigd zijn van de zéér belangrijke diensten, die zij den Staat bewezen hebben.

De ingenieur Roorda van Eysinga, te Kradenan gevestigd voor opmetingen van een bevoeiings- en scheepvaart-kanaal in Grobogan, had gevraagd om bij mijne commissie werkzaam te zijn. Uit particuliere brieven wist ik, dat de directeur der openbare werken op zijne plaatsing daarbij zou aandringen;

(1) De zeer goedkoope wijze namelijk, om, bij eenigszins sterke hellingen groote aardverplaatsingen te doen door de kracht van het water, tegen zéér geringe prijzen. Zie daarover mijn verslag van 6 November 1862, n°. 345, in § 92.

daarom hield ik, als 3de sectie, voor hem open het terrein in de vlakke van Demak en Grobogan. Ik had tweederlei redenen hiervoor en wel:

Ten eerste, omdat de heer ingenieur Roorda méér dan een jaar lang op dat terrein metingen had gedaan, en hij dus beter dan eenig ander daarmede bekend was.

Ten tweede, omdat bij *toen*, om verschillende redenen, zéér voor de lijn door de vlakke was gestemd, en daarentegen het uit Europa nagekomen personeel, niet met Java bekend, geene voorliefde voor de eene of andere lijn kon hebben, en, even als ik, geheel onpartijdig was.

Het duurde echter tot 19 Augustus 1861 eer de ingenieur Roorda bij de commissie werd aangesteld, en eerst in 't begin van September was hij voor terrein-opnemingen beschikbaar en vestigde hij zich aanvankelijk te Kapoeng, drie palen bezuiden Goeboek.

§ 3. De reden van die vertraagde aanstelling lag, naar ik vermeen, grootendeels in de antecedenten van den heer Roorda. Sarkastisch en geestig schrijver en spreker, had hij in zijne militaire loopbaan (als genie-officier), door zijne scherpe woorden en scherpe pen, zich velen tot vijand gemaakt. Later de militaire dienst verlaten hebbende, had hij, als hulp-redacteur van het *Bataviasch Handelsblad*, de regering dikwijls en bijtend aangevallen. Dit een en ander deed, zoo het scheen, den Gouverneur-Generaal Pahud opzien tegen zijne vaste aanstelling als ambtenaar. Ook mij had hij aangevallen in een scherp artikel. Den 20 April 1861 vernam ik dit van hem zelve te Kradenan. Toen ik hem vervolgens bewees, dat de meeste zijner beweringen berustten op onbekendheid met de juiste toedragt der zaken, was zijn antwoord steeds: «dat heb ik niet geweten.» Hij zou dus beter gedaan hebben, er niet over te schrijven. Mij had dit echter niet belet om, *in 't belang der zaak*, om zijn terreinkennis en bruikbaarheid, op zijne plaatsing aan te dringen.

Toen ik, naar Buitenzorg opgeroepen in Augustus 1861, de vraag van den Gouverneur-Generaal Pahud: «of ik de aanstelling » van den heer Roorda tot sectie-ingenieur in het belang der

«zaak noodig achtte?» toestemmend beantwoordde (15 Augustus), stapte ook Zijne Excellentie over alle andere bedenkingen heen, en den 19den was de aanstelling geteekend.

§ 4. Zoo als uit den aanvang van dit geschrift blijkt, scheen zijn opvolger niet gezind eveneens met mij te handelen. Ieder die de spoorwegzaken van 1857—1860 hier te lande met aandacht heeft gevolgd, zal zich herinneren, dat de heeren Sloet, Reuchlin en Kol, in het laatst van 1857 een boekje hebben uitgegeven, waarin zij aandringen op de spoorweglijnen:

- a. van Zevenaar langs Zelhem en Enschedé naar Rheine (1);
- b. van Zelhem langs Zutphen en Deventer naar Raalte;
- c. van Zwolle over Raalte en Almelo naar Enschedé.

Van Zwolle naar Kampen zou eene paardenbaan worden aangelegd. De lijnen in 't noorden des lands en de lijnen van Maarsbergen zuidwaarts behoeven hier niet ter sprake te komen. Het is genoeg hier op te merken, dat van dit geheele spoorwegnet niets tot uitvoering is gekomen.

In eene commissie der vereenigde IJsselsteden, in rapporten aan die steden, in brochures had ik mij verklaard *tegen* dit spoorwegstelsel en *voor* de veel eenvoudiger en beterkoopere lijnen van Arnhem langs de IJsselsteden tot Kampen, met eene lijn van Zutphen naar Enschedé en Rheine, welke lijnen thans in aanbouw zijn. In dien geest sprak ik eenige woorden op eene vergadering der aandeelhouders in den spoorweg van Zevenaar naar Rheine, gehouden in het Odéon te Amsterdam, den 3 Mei 1858, in welke vergadering de heer Sloet de rigting door 't water, van Zevenaar naar Rheine, verdedigde, die later in 't water is gevallen. Toen later de concessie voor die lijn vervallen was, verkregen de heeren Sloet-Reuchlin concessie, niet voor de lijnen door hen voorgesteld, maar voor de lijnen, die ik den 25 September 1857 in de eerste vergadering der IJsselsteden te Deventer

(1) 's Winters geraakt het uitgangspunt bij Zevenaar onder water, wanneer de Pruissische regter Rijndijken bezwijken of overloopen, zoo als o. a. gebeurde in 1838, 1850, 1855, 1861, 1862.

Men zie de kaart der overstromingen in het werk der heeren Sloet en Fijnje, over den watersnood van 1855.

had aangeduid, en waarbij Zutphen het overgangs- en centraalpunt, Arnhem het uitgangspunt was; dat is voor de lijnen, die zij (de heeren Sloet-Reuchlin) *steeds bestreden hadden*.

Later werd de zaak der noorderspoorwegen met die der zuiderspoorwegen in ééne wet vereenigd. Ook die wet bestreed ik, vooral op grond der bruggen in de zuiderlijnen. Met eene kleine meerderheid in de Tweede Kamer aangenomen, werd de wet den 8 Februarij 1860 met eene nog kleinere meerderheid in de Eerste Kamer verworpen. Dit schijnt de heer Sloet niet te kunnen vergeten; en daar nu sommigen zich verbeeldden, dat mijne brochures tegen het bruggenstelsel tot dien val kunnen hebben medegewerkt, schijnt een gedeelte, en een *groot gedeelte* van zijn wrok zich op mij gevestigd te hebben.

§ 5. Behalve een *gedwongen* uitstap naar den Oosthoek, omdat stukken betrekkelijk den weg van Malang naar Passaroean in mijne handen waren gesteld, van welke gelegenheid ik gebruik maakte om de waterwerken bij Modjokerto te bezichtigen, en een *gedwongen* uitstap naar Buitenzorg (reeds vermeld) in Augustus, bij welke gelegenheid eenige verloren dagen vóór het vertrek der boot tot het bezichtigen van het Bantamsche werden ten nutte gemaakt, bleef ik op Midden-Java. In September 1861 werd het terreinonderzoek tot 5 paal beoosten Karang-Gedeh (dus 19 palen beoosten Salatiga) uitgestrekt, maar nog altijd zonder terrein te vinden, dat slechts eenigermate gunstig kon heeten. De vlakte van Demak werd in het laatst van September bezocht, en de rigting van Gombo langs Karang-Raijong zuidwaarts tot in de Telawa doorloopen, welke rigting (later de *gewijzigde* van den Gouverneur-Generaal genoemd), door de verkeerde daar langs geplaatste cijfers berucht geworden en, ondanks die cijfers, in 't water gevallen is. Terugkomende van Goeboek en Tempoeran (alwaar het terrein in verschillende rigtingen verkend werd), langs het Sintjojo-ravijn naar Getas en Salatiga, kreeg ik daar de brieven, waarvan in het begin van dit geschrift gesproken is.

§ 6. Om de moeilijke taak goed te vervullen, die mij op

Java was opgedragen, was de hartelijke medewerking der regering *onmisbaar*; daardoor alléén was het mogelijk om in den korten tijd, die mij gegeven was, een overzicht van het transportwezen over geheel Java en van de middelen om het te verbeteren te leveren. Over het geheel is de gang van zaken op Java veel langzamer dan in Nederland, wat gedeeltelijk voortkomt uit gemis aan een voldoende aantal beambten op de verschillende bureaux, gedeeltelijk uit de gebrekkige inrigting der brievenpost en meer andere redenen. Om tijd en daardoor uitgaven voor het gouvernement te sparen, had ik in den beginne nu en dan eenig personeel voorloopig in dienst gesteld, bijv. den aspirant-ingenieur Hennige (vroeger zee-officier en toen landmeter in Djocjo) met 1 Junij 1861, terwijl zijne aanstelling eerst volgde den 3 Augustus. Eveneens had ik later aan drie militaire opmeters, mij door het militair departement afgestaan, het tractement als opzigter uitbetaald, lang voor dat hunne aanstellingen kwamen. Op mijne risico had ik aldus, om spoed te maken, eenige duizenden guldens uitgegeven, welke uitgaven echter later door het gouvernement zijn goedgekeurd. Alleen door aldus te handelen was het mogelijk, om in 't begin van Januarij 1862 het rapport over de concessie-aanvraag Poolman, Fraser en Kol, gereed te hebben, die in 't begin van November in mijne handen was gesteld.

Met een personen vijand, en die zijne particuliere vijandschap ook in de dienst niet vergat, tot Gouverneur-Generaal, werden dergelijke handelingen voor mij ongeraden. Ja zelfs zonder andere tegenwerking dan die magtigste van allen: *la force d'inertie*, door eenvoudig niet of veel te laat op voorstellen, die haast hadden, te antwoorden, kon de Gouverneur-Generaal de goede uitvoering mijner zending zeer belemmeren, ja zelfs bijna onmogelijk maken. Allen die Indië kennen, zullen mij dit toestemmen.

§ 7. Het niet snel en goed uitvoeren mijner zending, waarvoor ik in 't begin van October begon te vreezen, door te verwachten gemis aan medewerking, lijdelyken tegenstand of bepaalde tegenwerking, zou het gouvernement nutteloos veel

geld kosten. Om dit te voorkomen schreef ik den 9 October 1861 aan een vriend te 's Hage, deelde dien den stand van zaken mede en verzocht hem, onders'hands den Minister van Koloniën liever de ontbinding der commissie in overweging te geven. Mijn vriend deed dit in het begin van December 1861; maar de Minister Loudon, die ook vernomen had dat de heer Sloet zich ongunstig over mij zou hebben uitgelaten, achtte de ontbinding der commissie onraadzaam, en hoopte dat alles zich nog schikken zou. Ik bleef dus op Java, *na reeds vóór de aankomst van den heer Sloet, in het belang van het gouvernement en met de kans van groot geldelijk nadeel voor mij zelve, getracht te hebben den strijd met een tegen mij en mijne zending vooringenomen landvoogd te voorkomen.*

Ik bleef op Java en het onderzoek van het terrein werd krachtig voortgezet, zoowel in de bergen als in de vlakten en in de daartusschen gelegen landstreken. Toen de concessie-aanvraag der heeren Poolman, Fraser en Kol in 't begin van November in mijne handen gesteld werd, was het voorloopig terreinonderzoek reeds ver gevorderd, en doorliep ik in 't laatst van die maand en in het begin van December het terrein in een gedeelte der bergstreek, in de vlakte tusschen Boijolali, Klatten en Solo en, na een uitstapje tot Ngawie, ook tusschen Solo en Poerwodadi. Langs Tempoeran en Getas werd de terugreis naar Salatiga ondernomen. Zeer moeilijk was de reis van Solo te paard noordwaarts, waar weinige jaren geleden een nieuw aangelegde weg op last van het militaire departement was vernield. De heer Haitink verhaalde mij onlangs, dat hij eenige jaren vroeger, gezonden om de vernieling van den weg te constateeren, op raad van den resident van Soerakarta de reis tot den goeden moesson had uitgesteld. Te Noedal (land Soeko-Djenkilon) gelogeed, vroeg ik aan den ingenieur Roorda van Eysinga, hoe ik de reis verder noordwaarts zou afleggen. Uit de dessa Gadjie, ongeveer 13 palen noordwaarts van Noedal in de heuvelen gelegen, schreef hij mij den 4 December 1861 het volgende:

«UWEdG. zal best doen door morgen ochtend op een ijzersterk paard te gaan zitten, vóór dag en daauw, en den mod-

«derigen bergweg (1) te volgen, ten einde vóór den regen hier «te zijn.

«Ik waterpaste tot 1 á 2 paal bezuiden Monggot, langs «den bergweg, en zal UWEdG. dus morgen omstreeks 3 palen «bezuiden Monggot ontmoeten.»

Op, en soms ook naast mijn zeer goed paard, reed ik den volgenden morgen, niet voor dag en daauw, maar opzettelijk wat later naar Gadje. Het geluk wilde, dat de regen dien dag wat later dan gewoonlijk begon. Door het eenigzins later vertrekken, had de krachtige Indische zon gelegenheid gehad den weg wat te verbeteren. Daar het echter 's avonds en 's nachts regende, moest den 6 December 1861 een gedeelte, ter lengte van 7 palen, blootvoets worden afgelegd.

§ 8. Te Salatiga den 9 December 1861 teruggekeerd, vond ik daar den hoofdingenieur Dixon, aan wien ik den 18 November een min aangenamen brief had moeten schrijven, over de grove fouten in zijne, in September ingediende, statistiek. Om de zaak der concessie met den meesten spoed af te doen, schreef ik den 16 December 1861 aan den algemeenen secretaris Loudon over de aanstelling (die zich lang liet wachten) van twee aspirant-ingenieurs; en daar ik in last had, mijn rapport door tusschenkomst van den directeur der openbare werken en drie andere autoriteiten in te zenden, vroeg ik aan het einde van mijn' brief:

«Is er iets tegen, dat ik, behalve het exemplaar aan den «directeur der openbare werken, eene copie dadelijk aan den «Gouverneur-Generaal zende?»

De algemeene secretaris antwoordde mij hierop uit Buitenzorg, onder dagtekening van den 25 December. Na eerst andere zaken te hebben behandeld, eindigde deze brief aldus:

«Wij verlangen zeer naar uw rapport op het verzoek om «concessie der heeren Poolman, Fraser en Kol.

(1) Is het niet eigenaardig, dat de rigting der concessie-aanvraag langs Ngesrep, op het terrein zelve, bij iedereen bekend staat als *de bergweg*?

«Uwe exploratie-togten zijn niet van de aangenaamste. Het is een reuzenwerk, die in dit jaargetijde met dien spoed te doen. Men weet in Holland niet wat het personeel bij zulke togten te lijden heeft.»

«Ik verwacht uw rapport dus in de eerste dagen van Januarij. «Er is niet alleen niets tegen, dat u een exemplaar van uw rapport regtstreeks aan den Gouverneur-Generaal zendt, maar het zal zelfs zeer welkom zijn.»

§ 9. Nadat den 8 Jannarij 1862 het rapport met kaarten, enz. bij missive N°. 4 was afgedaan en in dubbel ingezonden, als één exemplaar onmiddellijk aan den Gouverneur-Generaal en één exemplaar aan den directeur der openbare werken, en nadat ik de verdere metingen langs Oenarang en Salatiga nader geregeld had, vertrok ik den 9 Februarij langs Samarang, Pekalongan en Tagal naar Cheribon, van waar de overste de Seyff en ik de Preanger, Buitenzorg en Batavia doorkruisten. Op die reis gaf ik, te Samarang, in tegenwoordigheid van den ingenieur Roorda van Eysinga, aan den hoofdingenieur Dixon den mondelingen last (als altijd, even als uit de stukken blijken kan, in den meest beleefden vorm) om zijne gedachten te laten gaan over de inrigting, het gewigt, enz. eener locomotief, geschikt om in de bergrigting gebruikt te worden. Het zal wel niet noodig zijn te vermelden, dat evenmin hieraan als aan andere opdragten gevolg is gegeven. De heer Dixon was toen, naar ik nu bemerk, in heimelijke correspondentie over mijne rapporten. Hij bragt toen een verslag over rigtingen uit, ofschoon hij, volgens zijn eigen getuigenis, geene stukken kende (1) en ook het terrein niet bezocht had. Den 4 Maart 1862 des avonds vroegen en verkregen de overste de Seyff en ik te Buitenzorg eene particuliere audientie bij Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal, voor den volgenden morgen.

§ 10. Bij eene vroegere gelegenheid had de particuliere audientie van den 15 Augustus 1861 bij den heer Pahud bijgedragen tot

(1) Op dit punt kom ik in eene latere aflevering terug.

het spoediger afdoen van verschillende zaken, dan langs den langwijligen weg der officiële correspondentie mogelijk zou zijn geweest. Van de audientie bij den heer Sloet op 5 Maart 1862 stelde ik mij hetzelfde voor, en toen wij ons derwaarts begaven, had ik (om niets over te slaan) op een reepje papier de punten opgeteekend, waarop ik het onderhoud wenschte te brengen. Pas van het terrein in de Preanger komende en in correspondentie met de sectie-ingenieurs op Midden-Java, had ik eene menigte bijzonderheden aan den Gouverneur-Generaal kunnen mededeelen, niet alleen over de rigtingen tusschen Samarang en de Vorstenlanden, maar ook over het terrein in de Preanger; maar mijne verwachting werd bitter teleurgesteld.

Onmiddellijk na de gewone eerste pligtplegingen en het plaats nemen, rigtte de Gouverneur-Generaal het woord tot den heer de Seyff en begon met dezen een lang onderhoud over de juist toen aanhangige administratieve kwestie over de wijze van plaatsing, uitbetaling, enz. van dien hoofdofficier. Met een woord sprak Zijne Excellentie ook tegen mij over de aanstelling tot aspirant-ingenieur, (later weder door Zijne Excellentie ingetrokken) van een opzigter der genie, bij het voorstel tot wiens plaatsing ik eene administratieve fout zou hebben begaan, door die aanvraag in te zenden door tusschenkomst van den directeur van finantiën in plaats van door tusschenkomst van den directeur der genie. Zonder in eene verdediging mijner handelwijze te treden, waartoe ik overigens slechts vroegere gouvernements-besluiten behoefde aan te halen, drong ik alleen op eene spoedige herplaatsing van dien ambtenaar aan; en maakte, eenmaal het woord hebbende, van de gelegenheid gebruik, om aan Zijne Excellentie zéér kort mede te deelen hoe het verdere personeel op het terrein verdeeld was, hoe de werkzaamheden geregeld waren en wanneer ik hoopte een eerste voorloopig overzicht te kunnen leveren. Deze mededeeling werd met eene buiging beantwoord, en het gesprek met den heer de Seyff over administratieve zaken vervolgd, in zooverre zulks door eene schreeuwende kakatoe, die het hoogste woord voerde, werd toegelaten. Daarmede liep dat onderhoud, waarvan ik mij zooveel goeds had beloofd, af. Wij werden, noch dien dag, noch den volgenden

(zooals in Augustus 1861 was geschied) op het paleis genoodigd. Dit is mij toen niet bijzonder opgevallen, daar ik meende dat een Gouverneur-Generaal de vrijheid moest hebben, die ieder particulier bezit, om te vragen of niet te vragen wien hij goedvindt. Maar tijdens de reis in Junij 1862 kwam een der ambtenaren, die Zijne Excellentie vergezelden, op die zaak terug en vertelde mij dat *alle* hoofd-ambtenaren, die particuliere audientie verkregen, ook genoodigd werden; dat hij uit Batavia (waar hij den 5 Maart was geweest) terug komende, met verwondering had vernomen, dat ten onzen opzigte van dien regel was afgeweken; dat hij daarover met den Gouverneur-Generaal had gesproken en dien had doen opmerken dat hierin eene beleediging lag, enz. Door mijne weinige bekendheid met die hoofdsche vormen, was het doel der beleediging, zoo die bestaan heeft, niet bereikt.

Den 16 Maart 1862 uit Batavia te Buitenzorg terugkomende, vonden wij den ambtenaar, die mij later deze mededeeling deed, juist aan het logement. Hij bood zich dadelijk aan, ons voor dien avond eene invitatie op het paleis te bezorgen, waarvoor wij echter genoodzaakt waren te bedanken, daar wij ons woord reeds elders gegeven hadden. Eerst later heb ik de goede bedoeling van die invitatie begrepen.

§ 11. Den 11 April was ik van mijne reis, die 62 dagen geduurd had, te Salatiga terug. Na de meest dringende administratieve en bureau-zaken te hebben afgedaan, vertrok ik den 28 naar Ambarawa, om met de ingenieurs Henket en van Gendt de aansluiting der twee sectien bij de Toentangbrug te bepalen, enz. Ik had den heer Dixon verzocht de reis naar Kadoe en Ledok (Noord-Bagleen) mede te maken, alwaar goede gehouwen steen, volgens sommigen zelfs marmer, gevonden wordt. Maar daar de heer Dixon, om de eene of andere reden, die reis niet kon medemaken, volbragt ik die tot 7 Mei met den ingenieur Henket. Mijn voornemen, om daarna eene maand rustig te huis te blijven, ten einde het administratieve gedeelte der dienst bij te werken, werd vrijdeld door de aanstaande reis van den Gouverneur-Generaal.

§ 12. Den 11 Mei, des namiddags ten 2 ure, kwam namelijk de adsistent-resident van Salatiga bij mij met een telegram van den resident van Samarang, waarin hij verzocht werd naar de hoofdplaats te komen, om den reisweg voor Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal te helpen bepalen, en mij mede te brengen. Een uur later werd in een tweede telegram nog nader, en zeer beleefd, op mijne overkomst aangedrongen. Ofschoon ik in geene directe dienstbetrekking stond met dien resident en het vreemd vond, dat de Gouverneur-Generaal zelve (onder wiens directe bevelen ik was) geene inlichtingen vroeg, stapte ik echter, in het belang der zaak, over dit gebrek in den vorm heen, en reed den 12den met den adsistent-resident naar Samarang. Van daar te Salatiga teruggekeerd, ontving ik brieven van de residenten van Soerakarta en Kadoe, eveneens, maar schriftelijk, mijn raad vragende over de beste wijze om het spoorwegterrein aan den Gouverneur-Generaal te doen zien. Na die brieven beantwoord te hebben, schreef ik den 15 Mei 1862, onder n°. 89, een brief aan Zijne Excellentie, waarin ik hem mededeelde de verzoeken der drie residenten, en in eene *Nota* als bijlage de wijze omschreef, waarop het spoorwegterrein kon bezigtigd worden. Aan het slot van dien brief vroeg ik:

1°. of Zijne Excellentie op het terrein inlichtingen omtrent de gedane opmetingen wenschte te ontvangen;

2°. of Zijne Excellentie kaarten en schetsen van het terrein wilde zien.

Den 21sten kwam eene missive N°. 1209 van den gouvernements-secretaris van 17 Mei, waarin, namens den Gouverneur-Generaal, de wensch werd uitgedrukt, op het terrein in *beide rigtingen* inlichtingen omtrent de spoorwegzaken te ontvangen. Uit de vast te stellen itinéraire, die mij zou worden toegezonden (maar die ik nog steeds wacht), zou ik zien op welke dagen mijne tegenwoordigheid noodig werd geacht.

Eindelijk kwam, den 1 Junij, weinige uren voor mijn vertrek naar Samarang, de missive N°. 1298 van 26 Mei 1862, waarin de eerste gouvernements-secretaris mij, namens den Gouverneur-Generaal en in antwoord op mijn brief van den 15 Mei,

te kennen gaf, dat Zijn Excellentie wel inlichtingen wenschte te ontvangen over de gedane opmetingen, *maar het bezigtigen van kaarten en schetsen niet noodig achtte.*

§ 13. In een gesprek met den toenmaligen kapitein (nu majoor) chef der militaire opnemingen Beijerinck, wiens bureau te Salatiga naast het mijne was gelegen, beweerde deze omstreeks dien tijd, dat de lijn van Gombo langs Karang-Raijong door de Telawa, door den ingenieur Roorda van Eysinga en mij den 30 September 1861 met den barometer verkend, zonder steile hellingen tot Solo kon gebragt worden. De ingenieur Roorda had mij (ik meen in October 1861) het tegendeel berigt. Ofschoon ik vertrouwen stelde in het rapport van dien ingenieur, kon toch, bij het toen (October 1861) nog volslagen gemis aan kaarten, eenig punt van doortogt aan hem ontsnapt zijn, en daarom besloot ik die zaak nog eens zelf op het terrein te onderzoeken. Na dus, den 17 en 18 Mei te Merak-Matti, de laatste beschikkingen met den adsistent-resident van Salatiga en den ingenieur Henket getroffen te hebben, voor de op dat punt te bouwen Pendoppo, vertrok ik den 22sten te paard van Salatiga naar Boijolali, besprak daar met den ingenieur van Gendt eenige met het bezoek van Zijne Excellentie in verband staande zaken, en doorliep den 23, 24, 25, 26, 27 en 28 het terrein bij Tras, Simo, Karang-Djati, Looning, Soeroeansen, Karang-Gedeh, Kradjang, Sarean (het door den heer Beijerinck voorgestelde overgangspunt van het Serangdal), en keerde toen naar Salatiga terug, volkomen overtuigd, dat geene *vlaktelijn* (dat is met hellingen van 1 op 100 of minder) bij Sarean mogelijk was; maar dat de beklimming van het bergvlak op den zuidelijken Serangoever, dat ongeveer 100 ellen boven de rivier en kleine 200 ellen boven de zee ligt, eene lange helling van 1 op 50 à 60 zou vorderen.

§ 14. Toen de post van Zondag morgen 1 Junij nog niet de beloofde itinéraire gebragt had, maar wel den last om geene kaarten mede te brengen, kon ik, bij de aangekondigde komst van den Gouverneur-Generaal, op Dingsdag 3 Junij in Samarang,

geen volgende post meer afwachten. Ik vertrok dus, eigenlijk zonder bepaalden last, naar die hoofdplaats. Den 4 en 5 Junij gingen voorbij niet feesten. Op geene der partijen, toen of gedurende de geheele reis gegeven, rigtte de Gouverneur-Generaal ooit het woord tot mij of tot een der ingenieurs van de commissie. Verschillende personen, wien dit opviel, vonden zulks vreemd. Mij kwam het voor, dat de Gouverneur-Generaal vrij was, om op eene partij aan te spreken, wien hij goed vond. Ontkennen wil ik echter niet, dat, vooral in Indië, de handelwijze van den Gouverneur-Generaal niet geschikt was om den goeden wil der ambtenaren jegens de commissie te versterken, en dat dus, *in het belang der zaak*, eene andere handelwijze te verkiezen zou zijn geweest. Maar hoe dit ook zij, het moet ter eere van de zelfstandigheid der Indische ambtenaren worden gezegd, dat ik niet heb kunnen bemerken, dat hun gedrag jegens mij na de reis van den Gouverneur-Generaal veranderd is.

De resident van Samarang had de goedheid mij, op mijn verzoek, de itinéraire, voor zoover die zijne residentie betrof, te bezorgen, en mondeling vernam ik spoedig hoe de reis, ook in de andere residentien, was geregeld.

§ 15. Den 6 Junij verliet de Gouverneur-Generaal Samarang. De stoet bestond uit zeven rijtuigen, waarin het personeel als volgt verdeeld was:

- 1ste rijtuig, de heer en mevrouw Sloet, met den adjudant van dienst;
- 2de » de resident van Samarang;
- 3de » de algemeene secretaris en één adjudant;
- 4de » de twee jonge dames;
- 5de » twee adjudanten;
- 6de » de directeur der publieke werken en de hoofd-ingenieur voor spoorwegen en industrie;
- 7de » de photographist van den Gouverneur-Generaal en de heer Sloet, de zoon.

De plaats van den adviseur bij het Ministerie van Koloniën was bepaald in het 6^{de} rijtuig; maar even vóór het afrijden had

de resident van Samarang de goedheid hem eene plaats in zijn rijtuig, dat onmiddellijk op dat van den Gouverneur-Generaal volgde, aan te bieden. Gij zult dan, voegde hij er bij, op elke post gelegenheid hebben om aan den Gouverneur-Generaal de verlangde inlichtingen te geven.

Ten 6 ure 50 minuten reed de trein van Bodjong af, en bleef tamelijk wel bij elkander; slechts enkele rijtuigen kwamen op sommige posten wat later aan. Van de deugd der verschillende stellen paarden op elken post hing het af, of de oorspronkelijke volgorde bewaard bleef. Aan den staart der kolonne veranderde die wel eens, maar het rijtuig van den resident bleef steeds vlak achter dat van den Gouverneur-Generaal; op elken post waren de resident en ik naast het rijtuig van Zijne Excellentie. Inlichtingen over spoorwegterrein werden niet gevraagd, en dus ook niet gegeven. Naar aanleiding van den brief van 26 Mei 1862, n^o. 1298, had ik niets bij mij, dan eene schetskaart op calqueerlinnen, op de schaal van 1 : 200 000; zijnde eene copie der kaart, die bij het verslag van 8 Januarij was gevoegd; en een blad der kaart van Junghuhn. Deze twee stukken had ik op al mijne reizen steeds bij mij. De Gouverneur-Generaal had alleen de kaart van Samarang uit Melville's atlas bij zich.

Na $\frac{3}{4}$ uur oponthoud te Demak, was de trein ten 12 ure 20 minuten te Poerwodadi. Terwijl ik, vóór het diné, alléén in de voorgallerij van den adsistent-resident op en neér wandelde, kwam op eens de Gouverneur-Generaal buiten. Toen voor het eerst rigtte hij het woord tot mij over onverschillige zaken, het weder, of de reis, of iets dergelijks. Ik maakte van de gelegenheid gebruik, om ook iets over het weder en het reizen te zeggen, en het gelukte mij spoedig op de reis van 22—28 Mei te komen en den Gouverneur-Generaal mede te deelen, dat de beklimming van het bergvlak bezuiden het Serang-dal bij Sarean eene helling van 1 op 50 à 60 zou vorderen, en dat dus de lijn door de Telawa (later de *gewijzigde rigting*) niet het karakter eener *vlakke-lijn* behield, zoo als de heer Beijerinck vermoed had. Tot mijne niet geringe verbazing leerde mij later de brief van den algemeenen secretaris uit Samarang

van 1 Junij 1862 N°. 5 R., dat de Gouverneur-Generaal niet naar mij geluisterd had, immers bij dien brief deed hij mij gelasten, die lijn als *vlaktelijn* op te meten. Toen vervolgens andere leden van het reisgezelschap buiten kwamen, ontstond er een meer algemeen gesprek, en was de gelegenheid om over de spoorwegen te spreken voor mij afgesneden.

§ 16. Den 7den werd een uitstap gemaakt naar de modderwellen van Koewoe, of beter gezegd van Bledoek. Ten 6 ure 50 minuten afgereden, was de stoet ten 8 ure 46 minuten bij de zout-modderwellen. Deze werden bezigtigd, en daarna insgelijks de kaarten en profielen van het bevoeijsingskanaal uit de Loessie. Daarover ontstond eene discussie, bij welke de Gouverneur-Generaal het juiste denkbeeld opperde om, voor de kleine scheepvaart, in de plaats van sluizen, overtoomen of hellende vlakken te bezigen, zooals sedert eeuwen in Holland, sedert jaren in Amerika, op grootere schaal zijn aangewend. De schuiten worden dan, over zekeren afstand, op wagens of over rollen vervoerd. Bij die woordenwisseling vroeg Zijne Excellentie mij eenige bijzonderheden over het Apeldoorn-Dierensche kanaal, waarbij vroeger de ingenieur Henket werkzaam was geweest. Over spoorwegen werd dien dag weder niet gesproken. Ten 11 ure 1 minuut afgereden, was de stoet ten 12 ure 30 minuten te Poerwodadi terug.

Den 8 Junij, ten 6 ure 20 minuten, vertrok de trein van Poerwodadi. Gedurende $\frac{3}{4}$ uur vertoefde men bij het *heilige vuur*, dat uit den grond opstijgt en waarop als naar gewoonte een ei werd gebraden. Even voor Goeboek ontstond $\frac{1}{2}$ uur oponthoud door het storten van een paard voor het rijtuig van den Gouverneur-Generaal. Aan de stuw van Glapan werd ruim één uur vertoefd. Na eenig oponthoud in den lagen weg door de rawah of moerassen van Tigowaneh (1), die wat zwaar te berijden was, kwam de stoet omstreeks $2\frac{3}{4}$ uur te Samarang terug. Van

(1) De rijstvelden of sawah's en de moerassen of rawah's bewesten Goeboek zijn later, in den Haag, met djatihout beplant. Men zie de kaart, die aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal is medegedeeld.

spoorwegzaken is dien geheelen dag niet gerept. In een soort van algemeen gesprek op de brug der stuw van Glapan, vond ik de gelegenheid om iets te zeggen over eenige fouten in den aanleg dier stuw, en over de veel doelmatiger plaatsing der stuwen bij Modjokerto, die Zijne Excellentie eenige weken later zien zou.

§ 17. Eindelijk zou, den 9 Junij 1862, in het dal der Kali-Tjonto, spoorweg-terrein bezigtigd worden. Ten 6½ ure waren de ingenieur Henket en ik, te paard, bij de fabriek Simongan, alwaar de Gouverneur-Generaal met gevolg ten 7 ure in rijtuigen aankwam en te paard steeg. Het dal van dit riviertje, dat enkele malen overgetrokken werd, volgende, reed de directeur der publieke werken regts van Zijne Excellentie. De resident noodigde mij, links achter Zijne Excellentie te rijden, hetgeen dan ook, na eenige pligtplegingen met den resident, geschiedde, terwijl de sectie-ingenieur Henket naast mij kwam. Bij gelegenheid eener halt van eenige minuten, kon ik den Gouverneur-Generaal mededeelen, dat, door het volgen van dit dal tot bij Oenarang en van eene rigting die bijna eene waterscheiding vormt van de Toentang langs Salatiga tot Kaligandoe, de kunstwerken in de door mij aanbevolen spoorweglijn tot een minimum werden gebragt. Het antwoord was: *«gij schijnt wel bang voor bruggen.»* Dit antwoord liet, *op die plaats en onder die omstandigheden*, met inachtneming van den verschuldigden eerbied voor 'sKonings vertegenwoordiger in Indië, van mijn kant geen wederantwoord toe. De directeur de Bruyn grimlachte en de ingenieur Henket merkte op, dat het publiek toch méér nut had van bijvoorbeeld 10 kilometers spoorweglengte tegen één ton gouds per kilometer, dan van één millioen, in eenige bruggen gestoken. Na een paar palen rijdens, waar een weg voor den togt van Zijne Excellentie in orde was gemaakt, werd van eene hoogte met den kijker het hellende vlak van Sekarang bezigtigd en toen de terugreis aanvaard. De ingenieur Henket en ik vroegen en verkregen verlof om binnen door (langs het spoorwegterrein) naar Oenarang te rijden en Zijne Excellentie den volgenden morgen te Merak-Matti op te

wachten. Des avonds, na ons vertrek, moet over spoorwegen gesproken zijn op de partij te Samarang, en moet onder anderen de Gouverneur-Generaal hebben gezegd: dat de kwestie niet was om een monument voor mijne kunde op te rigten in een moeilijken spoorweg. In de Samarangsche Courant van eenige maanden later wordt nog op die uitdrukking gezinspeeld, en de vraag in het Samaransch Advertentieblad uitgelokt: of het dan beter ware geweest een bewijs van mijne onkunde te ontvangen? Ik heb die couranten thans niet ter hand, maar verzoek den lezer, die daartoe in de gelegenheid is, ze eens na te slaan.

Dus had op het terrein, tegen mij, de bergspoorweg volgens den Gouverneur-Generaal *te weinig*, des avonds tegen anderen binnen 's kamers *te veel* kunstwerken.

§ 18. Na den 9den de fraaije bergvlakte tusschen Sekarang en Oenarang nog eens doorreden en bewonderd te hebben, wachtten wij den volgenden morgen, 10 Junij 1862, ten 9 ure den stoet omstreeks paal 22 bij Merak-Matti af. Deze, ten 6 ure 20 minuten van Samarang afgereden, was eerst ten 10 ure 20 minuten te Merak-Matti. Daar verliet men de rijtuigen, er werd een oogenblik vertoeft, de paarden werden voor de heeren en de tandoes (draagstoelen) voor de dames voorgebragt en de togt begon, zeer langzaam stappende, naar de eene kleine paal verwijderde Pendoppo, vanwaar men, op een kleinen, smallen, door te graven heuvelrug, het vrije uitzigt heeft op de zacht afhellende, aan beide zijden gelegen, rijstvlakten.

Eerst werd het fraaije uitzigt, ook op Ambarawa, het Djamboe gebergte, de Telemojo, Kendali-Soto, Oenarang, enz. bewonderd, en met verrekijkers bezigtigd, die ik er, met eenige kaarten en photographiën, had doen bezorgen. Toen werden de photographiën van eenige dier uitzigten in oogenschouw genomen, ook nu voor het eerst eenige kaarten op de schalen van 1:5000, 1:10000 en 1:25000 van het terrein bij Merak-Matti en Ambarawa gezien, die overdekt waren met hoogte-cijfers, uit de gedane waterpassingen afgeleid, en toen had eene discussie plaats over spoorwegzaken, die welligt één kwartieruurs duurde en de éénige was, die op de *geheele* reis, van zoo vele dagen,

is voorgekomen. Vóór 12 uur was de stoet, langzaam wandelende, weer aan den grooten weg en in de wagens gekomen, en ten 1 ure 15 minuten bereikte men het 9½ paal verwijderde Salatiga.

Bij het instijgen in de rijtuigen en later te Salatiga, werd mij door vele der aanwezige hoofd- en andere ambtenaren geluk gewenscht met de kalmte, die ik onder deze beuzelpraat had weten te bewaren.

De zoogenaamde discussie in de Pendoppo van Merak-Matti had ongeveer den volgende loop.

De heer Dixon, die nu zelve erkent geene stukken over de opmetingen van den spoorweg gezien te hebben, en die nimmer het terrein bezocht, gaf hoog op van de producten der vlakte en vooral van de 600 000 pikols rijst uit Demak en Grobogan, welk cijfer den resident Jhr. van Capelle iets deed zeggen over « *l'art de grouper les chiffres* » dat de heer Dixon euvel opnam. De heer de Bruyn vond het vreemd, dat men, om wat koffij, die groote rijstproductie zou laten varen. De adviseur Stieltjes merkte op, dat de Kadoe een der vruchtbaarste streken van Java is, waarop de Gouverneur-Generaal zeide: « men kan alle residentieën niet helpen, en uit deze berglijn kan men niet oostwaarts aansluiten.» Hierop antwoordde de adviseur: « ja wel, uit Samarang en uit Toelong.» De Gouverneur-Generaal hernam hierop: « ja, maar niet uit het midden der lijn, niet van Ambarawa kan men ooit naar de vlakte komen.» De adviseur hernam toen: « Uwe Excellentie maakt de zeer juiste aanmerking dat ». De Gouverneur-Generaal viel hem in de rede. « Zeer teregt », hervatte de adviseur, « is door Uwe Excellentie de opmerking gemaakt, dat » Hier werd hij voor de tweede maal in de rede gevallen, wachtte bedaard af wat de Gouverneur te zeggen had, en hernam ten derden male: « Uwe Excellentie heeft zeer juist opgemerkt dat » Wederom in de rede gevallen, wachtte hij nogmaals bedaard af wat de Gouverneur-Generaal zeide, en voor de vierde maal het woord nemende, dat hem toen eindelijk gelaten werd, merkte hij op: « Indien het mij geoorloofd is eenige woorden in 't midden te brengen, moet ik volkomen de zeer juiste opmerking van Uwe Excellentie beamen, dat men uit de berg-

lijn bij Ambarawa niet oostwaarts kan aansluiten naar de vlakte. Ik meen hieruit te mogen besluiten, dat men evenmin uit de vlakte westwaarts kan aansluiten naar Ambarawa (1).» Daarop merkte de algemeene secretaris Loudon op, dat hij in Schotland toch ook zeer steile hellingen bereiden had; waarop de heer Dixon verhaalde, hoe hij eens, als machinist op een trein, den top eener helling niet had kunnen bereiken, en... rrrrrr met den geheelen trein was teruggeloopt.

En dit was de spoorweg-discussie, waarvan de beslissing over een der grootste belangen van Java afhing!

In den loop dezer discussie had de Gouverneur-Generaal nog de opmerking gemaakt, dat nog voor de berglijn in elk geval geene concessie was gevraagd, en voor de andere rigting wel. Ook was nog een enkel oogenblik over de lijn naar Bandong en over die naar Malang gesproken.

§ 19. De avond te Salatiga ging voorbij met feestvieren. Den 11 Junij 1862 reed de Gouverneur-Generaal naar Ambarawa en terug. Men verhaalde later dat aan Zijne Excellentie den raad was gegeven, die echter niet gevolgd is, om aldaar met den onder-directeur der genie, den majoor van Deventer, over de spoorwegzaken te spreken. Hij zou in dezen hoofdofficier een goed terreinkenner en geen voorstander der vlaktelijn gevonden hebben. Op het bureau te Salatiga had ik de kaarten, profielen, enz. sectiesgewijze verzameld en op vier groote tafels doen uitspreiden; maar van de bezigtiging dezer stukken kwam niets.

Den 12 Junij werd de reis over Boyolali naar Toelong vervolgd. Den 11 had ik de lengte-profillen der 2de sectie naar Boyolalie, waar de ingenieur van Gendt zijn bureau had, vooruitgezonden, in de hoop, die met meer andere stukken aldaar onder de aandacht van Zijne Excellentie te kunnen brengen. Deze aanslag op de kaarten-vrees van den Gouverneur-Generaal

(1) Sedert is dat alles op last van den Minister van Koloniën veranderd; *nous autres savants nous avons changé tout cela; maintenant le cœur est à droite.*

was echter door eene toevallige omstandigheid mislukt. Niet meer in het rijtuig van den resident van Samarang kunnende blijven, die aan de grens zijner residentie terugkeerde, had ik plaats genomen in het 6de rijtuig, met de heeren de Bruyn en Dixon. De vermoeide paarden liepen dien dag vrij slecht, en ten 6 ure 30 minuten van Salatiga vertrokken, kwamen wij eerst ten 10 ure 15 minuten te Boyolali, ongeveer een uur na den Gouverneur-Generaal die, na eenig oponthoud aldaar, even te voren te paard naar Toelong was vertrokken. Spoedig te paard gestegen, haalden we in galop den trein in. De ingenieur van Gendt zond mij zijn jongen met de rol lengte-profielen na. Ten 11 ure 50 minuten was de trein te Toelong. Onder weg had ik de heeren de Bruyn en Dixon doen opmerken, dat de Kali Tengaron voorbij paal 38 (de oorsprong der Serang) en de Kali Pepé bij Boyolali nog veel water afvoerden, terwijl al de daartusschen liggende rivieren óf geheel waren uitgedroogd óf slechts enkele kannen water per secunde afvoerden.

Na het dejeuner en de middagrust, was ik eenigen tijd alleen in de voorgallerij, toen de heer Sloet buiten kwam en nu, even als te Poerwodadi, een gesprek begon. Van deze gelegenheid maakte ik gebruik om te verhalen dat ik de lengte-profielen bij mij had. Vergunning verkregen hebbende om die te vertoonen, haalde ik ze uit mijne kamer, ontrolde ze; maar naauwelijks waren een paar bladen vlugtig bezigtigd, of het buitenkomen van 't overige gezelschap, het aanbieden van thee, het ontstaan van een algemeen gesprek, maakten daar een einde aan. Ik rolde mijne profielen op en bragt die weder weg. Des avonds werd mij, op mijn verzoek, toegestaan om, gedurende de eerste feestdagen te Solo, naar Salatiga terug te keeren. Na Zijne Excellentie den 13 Junij van 6 tot 8 ure des morgens te paard begeleid te hebben naar Oepit, waar de wagens den stoet wachtten, keerde ik met den heer van der Linden stappende naar Toelong terug, van 9 ure tot 10 ure 25 minuten, reed 'snamiddags naar Bojolali en den 14 naar Salatiga.

§ 20. Te Merak-Matti was het mij tijdens de verwarde discussie gebleken, dat de fautieve rijst-statistiek van den heer

Dixon (waartegen de ingenieur Roorda den heer Dixon en mij reeds in September 1861 had gewaarschuwd en die ik daarom niet bij het verslag van 8 Januarij 1862, n°. 4, had gevoegd) aan den Gouverneur-Generaal was medegedeeld en hij daarop zijne vlaktelijn grondde. Op het bureau te Salatiga had ik de kaarten der handelsbeweging en der rijststatistiek van den heer Dixon in rooden inkt bijgewerkt. Nu maakte ik daar nog eene memorie bij en nam deze stukken den 16 Junij naar Soerakarta of Solo mede. De morgen van den 17 ging voorbij met een spiegelgevecht van het garnizoen en de troepen van Pangrang Mangko-Negoro; 's namiddags besprak ik met den algemeen secretaris de zaak der verkeerde stukken van den heer Dixon. Zijn Edele verwees mij naar den Gouverneur-Generaal en raadde mij aan, Zijne Excellentie 's avonds op de partij in het residentiehuis aan te spreken en om eene particuliere audientie te verzoeken. Later besprak ik dat onderwerp met den adjudant van dienst. Deze raadde mij aan die audientie 's avonds aan te vragen, zoodra de Gouverneur-Generaal mij aansprak. Op mijne bedenking dat de Gouverneur-Generaal dit waarschijnlijk evenmin als op vorige partijen doen zou, maakte de adjudant de opmerking, dat het dan nog tijd genoeg was hem te waarschuwen die audientie aan te vragen. Ten stelligste ontraadde die adjudant mij, om den Gouverneur-Generaal aan te spreken, daar dit tegen alle vormen streed en mij dan welligt eene onbeleefde bejegening wachtte. Het geschiedde zoo als ik vermoed had; 's avonds sprak de Gouverneur-Generaal mij niet aan; maar de ingenieurs van Gendt en van Doorn verzochten mij hen aan Zijne Excellentie voor te stellen, hetgeen ik te Boyolali niet had kunnen doen. Toen dit door den adjudant van dienst aangevraagd werd, wees men het verzoek eerst af, doch stond het later toe. Van die gelegenheid maakte ik gebruik om aan den Gouverneur-Generaal voor den volgenden morgen eene particuliere audientie, al ware het slechts van weinige minuten, te vragen. Zijn antwoord was: «ik ben een gevangen man, ik weet niet wat er morgen te doen is, ik zal eens zien.» Het gerucht, dat alles vergroot, liep eenige dagen later in Solo, dat de Gouverneur-Generaal mij, op hoogst

onbeleefde wijze, die audientie geweigerd had; dit is niet waar. Het boven medegedeelde is (naar ik meen woordelijk) het antwoord, dat ik ontving.

§ 21. Den volgenden morgen, 18 Junij, hield ik mij gereed en werd eenige minuten vóór den tijd, die voor het tijgergevecht bestemd was, bij den Gouverneur-Generaal geroepen. Ik wees Zijne Excellentie de fouten op de kaart zelve van den heer Dixon, en begon mijne aanspraak met de woorden:

«Uwe Excellentie is, naar ik meen bemerkt te hebben, door den heer Dixon, buiten mij om, in 't bezit gesteld der statistische bescheiden, die ik, om hunne grove onnaauwkeurigheid, niet bij het Januarij-verslag had durven voegen.»

De Gouverneur-Generaal antwoordde hierop: «ik heb die stukken aan den heer Dixon gevraagd.» Hierop boog ik en ging voort de fouten aan te wijzen, hetgeen de Gouverneur-Generaal een oogenblik volgde, waarop hij mij verzocht een schriftelijk rapport daarover uit te brengen. Bij brief van 8 Julij 1862, n°. 134, is dit geschied, en des ondanks is des heeren Dixon's *scheurpapier* (zooals ook de raad van Indië het noemt) den 28 Augustus 1862 bij de stukken over de concessie-aanvraag gevoegd, alsof het eenige waarde had.

Alvorens te vertrekken (het onderhoud had weinige minuten geduurd) vroeg mij de Gouverneur-Generaal of het noodig was dat ik, na het terrein-onderzoek op den 19den, verder de reis mede maakte. Ik antwoordde daarop, dat het terrein van Solo tot Djocjo en zelfs voorbij Magelang weinig bijzonders aanbood, maar dat het Djamboe-gebergte, tusschen de Kadoe en Ambarawa, zéér belangrijk was. Zijne Excellentie gaf mij daarop verlof naar Salatiga terug te keeren, en verzocht mij de heeren de Bruyn en Dixon te waarschuwen, dat ook zij naar huis konden gaan. Ik bragt die tijding, die voor mij eene heugelijke was, aan die heeren over, en weinige minuten later, toen hij buiten kwam, herhaalde de Gouverneur-Generaal die mededeeling.

§ 22. De 19 Junij was bestemd voor een zoogenaamd terrein-

onderzoek benoorden Solo. Daartoe werd de eenigzins herstelde weg naar Poerwodadi $5\frac{1}{2}$ paal ver ingereden. De officieele Java-courant vermeldde (natuurlijk weér door eene drukfout) dat de Gouverneur-Generaal naar Poerwadadi, (42 paal van Solo) was geweest. Er was geen droppel water in deze geheele landstreek voorhanden, en ik deed zulks den heeren de Bruyn en Dixon opmerken, alsmede dat die streek daardoor ongeschikt was voor suiker- en indigo-cultuur, wat de heer de Bruyn mij volmondig toestemde. Uit eene Pendoppo, waar Pangerang Mangko-Negoro een keurig déjeuner had doen gereed maken, werd het terrein gezien, en liet de Gouverneur-Generaal door den resident van Solo informeeren naar de bevolking van de twee schijnbaar grootste dessa's uit den omtrek. Het antwoord was: 7 en 15 werkbare mannen, dat is, naar den veelal aangenomen maatstaf, 35 à 75 inwoners. Den volgenden morgen, 20 Junij, vertrok de Gouverneur-Generaal met zijn gevolg naar Djokjokerta. Later vernam ik dat Zijne Excellentie den heer Beijerinck met zijne kaarten daar had doen komen, en zeer lang met hem over spoorwegrigtingen gesproken had. Een jaar later bleek mij, dat de heer Beijerinck toen op mijne kaart van Januarij 1862, uit het hoofd en op de gis, verkeerde cijfers had gezet, die, alweder door een misverstand, op naam der commissie tot de vervoermiddelen werden gebragt. (1)

Des avonds van den 20 Junij was ik in Salatiga terug, na juist eene volle maand met de reis van den Gouverneur-Generaal en de voorbereidselen daartoe verloren te hebben, zoo het mij voorkwam, door de schuld van den Gouverneur-Generaal, zonder éénig nut hoegenaamd. Maar dat tijdverlies stond nog vergroot te worden.

§ 23. Den 27 Junij rapporteerde ik aan den Gouverneur-Generaal, dat ik, bij Zijner Excellenties voorliefde voor de lijn langs Poerwodadi, een hernieuwd onderzoek instellen en na-gaan zou:

(1) De zaak dezer verkeerde cijfers zal ik, in eene volgende aflevering dezer gegevens, afzonderlijk behandelen.

1. Welke kunstwerken daar noodig waren, bij *gelijke hellingen en kromtestralen* als te Merak-Matti.

2. Welke werken en geldelijke offers noodig zouden zijn, indien de hellingen op 1:100 of minder werden vastgesteld.

«Zóó alleen», eindigde die brief, «kan men komen tot eene juiste en waardige vergelijking tusschen de twee rigtingen.»

Den 1 Julij 1862 ontving ik door den algemeenen secretaris, namens den Gouverneur-Generaal, den last (missive N^o. 5 R) om voor een spoorweg door de vlakte te doen opnemen de rigting, die door den kapitein Beijerinck was opgegeven, welke kapitein verzocht was mij de noodige inlichtingen te verstrekken. Gelijktijdig ontving de kapitein Beijerinck een eigenhandig briefje van den Gouverneur-Generaal.

Met keerende post antwoordde ik, den 2 Julij 1862 N^o. 128^a, dat ik reeds den 6 Junij te Poerwodadi aan Zijne Excellentie had medegedeeld, dat die rigting eene sterke helling vorderde; maar dat ik overigens aan de opdracht zou voldoen. Na het afdoen van de intusschen opgehoopte stukken, en een terrein-onderzoek bij Ampel en Boijolali, vertrok ik, den 12 Julij 1862, met den ingenieur Roorda en doorliep een gedeelte van Solo en Madioen. Op de terugreis werd het terrein tusschen Seragen, langs Madjenang (Podjok), naar Poerwodadi verkend (de rigting eener *wezenlijke* vlaktelijn), met den ingenieur Henket, die bereids in de vlakte nieuwe waterpassingen had verrigt en den water-afvoer tijdens groote droogte gemeten had, dat onderzoek tot de grens van Blora voortgezet, waarna de ingenieur Roorda, op zijne terugreis naar het Madioensche, den weg tusschen Kradenan en Seragen verkende en de ingenieur Henket zijne metingen in de vlakte vervolgde, terwijl ik, den 24, 25, 26, 27 en 28 Julij, met den barometer, het terrein bij Karang-Raijong, Djoeangie, Radjak, Remplas, Karang-boyo, Karang-Gedeh, Kradjang, Sarean, Andong, Boeloe en Soember, dat is in de *gewijzigde rigting* en in de *aansluiting van deze naar Salatiga*, verkende. Ik vond daarbij de uitkomsten bevestigd van mijn onderzoek in het laatst van Mei, die ik den 6 Junij, in de voorgallerij te Poerwodadi, aan den Gouverneur-Generaal had medegedeeld. Bij de verkenning van 27 Julij

stortte ik met mijn paard, bleef met een gekneusden schouder dien dag en den 28sten het onderzoek voortzetten, maar kreeg, te huis komende, last van den geneesheer, om eenigen tijd niet te paard te stijgen. Den 5 Augustus 1862, bij missive N°. 161, gaf ik aan den Gouverneur-Generaal verslag van mijne bevin- ding en van mijne hoop, om, met de helling van 1 op 60, die in de gewijzigde rigting onvermijdelijk was, eene groote verkorting in de lijn te kunnen brengen. Die meest directe rigting zou dus klaarblijkelijk een *oostelijke berglijn* zijn, even als de gewijzigde rigting zelve.

Dit rapport van 5 Augustus 1862 is genoemd in de voor- loopige concessie van den Gouverneur-Generaal; maar toen de 2de Kamer der Staten-Generaal er naar vroeg, was het niet te vinden.

§ 24. Den 19 Augustus mogt ik weder te paard stijgen. Ik vertrok dien dag met den adspirant-ingenieur van Kervel naar Tempoeran, en Kedoeng-Djati. Den 20sten, 21sten, 22sten, 23sten en 24sten werd, met den barometer, het terrein onderzocht in de bosschen noorwestelijk van Kedoeng-Djati, langs het dal der Toentang en Kenteng tot het huis Traban op het land Re- paking; en tot 7 palen zuid-zuid-west van daar bij Dadap-Payong, in de bosschen beoosten Traban, en verder langs Boghor en Karang-Gedeh tot Salatiga. Het bleek toen, dat met hellingen van 1 op 60, dus als *berglijn*, die rigting mogelijk was. Ik berigtte dit den 4 September 1862 aan den Gouverneur-Generaal, die intusschen den 28 Augustus voorloopig concessie had verleend. In welke rigting die geconcedeerde lijn liep, is mij eerst een jaar later uit de discussiën in Nederland gebleken. De *oostelijke berglijn*, 96 kilometers lang, tusschen Samarang en Solo, scheen niet 't minst de belangstelling van den Gouverneur-Generaal op te wekken. Ik verwachtte steeds den last te zullen ontvangen, die lijn nader op te meten; maar die lastgeving kwam niet. Geheel anders ging het in Nederland. Daar klemde de Minister van Koloniën zich vast aan die *oostelijke berglijn*, als een verdrinkende aan een stroohalm. Met een *omweg* naar Soeko-Djenkilon, heette de lengte van 96 op 88 kilometers

verkort (kilometers van *duizend ellen* natuurlijk, zoo als de concessie zeer duidelijk zegt); en hoewel door het overtrekken van den steilen heuvelrug benoorden Tempoeran en van de heuvelen tusschen Tempoeran en Repaking, het bergkarakter van den spoorweg vergroot werd, stelde men deze als *vlaktelijn* aan de beide Kamers voor. Door de toevoeging van den te Merak-Matti onmogelijk verklaarden zijtak, ontstond nu een geheel, zoo als nog nooit (ik zeg dit in vollen ernst) aan eenige wetgevende magt was voorgelegd geworden.

Slechts vier zaken zijn daarbij vergeten:

1°. Beschikkingen te nemen waarbij de heuvelen en bergen uitgenoodigd worden te zakken, de dalen te rijzen, en het tusschenliggend terrein de beweging te volgen.

2°. Een besluit, waarbij gelast wordt dat djatie-bosschen zullen verrijzen in rawah's, sawah's, enz.

3°. Een besluit, waarbij de drooge bergvlakten van Soekowati bronnen met levend water bekomen, om de suiker- en indigo-cultuur mogelijk te maken.

4°. Een besluit waarbij aan de koffijboomen gelast wordt op 100 à 200 ellen boven de zee niet alleen te groeijen maar ook veel *boonen* te leveren.

§ 25. De laatste maanden van 1862 gingen voorbij met de verzameling en opstelling van het verslag van 6 November, n°. 345. Inmiddels liet ik den adspirant-ingenieur van Kervel de waterpassing met de gewone instrumenten van Karang-Gedeh oostwaarts vervolgen naar Kradjang, Sarean, Sadang aan de Serang, en toen, daar er geene nieuwe lastgeving van den Gouverneur-Generaal kwam, de bestijging van het bergvlak van Kradjang en een gedeelte van het terrein benoorden de Serang bij Kemoessoe onderzoeken. De laatste dagen van September, met October en een deel van November, gingen met die metingen voorbij, en het toen invalende slechte weder, gevoegd bij de gebleken onmogelijkheid eener *vlaktelijn* in die rigting, deden mij den adspirant-ingenieur van Kervel naar Salatiga terugroepen. Bij brief van 8 December 1862, N°. 321, vermeldde ik voor de vierde maal den uitslag dezer metingen aan den Gouverneur-Generaal.

Daar de ingenieur van Gendt in Julij 1862 naar Malang vertrokken was, om daar de opmetingen gedurende de laatste maanden van den oost-mousson aan te vangen, ten einde in 1863 (het laatste jaar der commissie) gereed te kunnen komen, werden de werkzaamheden voorbij Boijolali naar Solo en Djocjo met veel overleg voortgezet door den adspirant-ingenieur van Doorn, die nu (uitgezonderd bij het uitbetalen van zijn tractement) als sectie-ingenieur optrad. Aanvankelijk had ik op Toelong als centraalpunt het oog gehad; maar toen ik bemerkte, dat eene kleine verplaatsing meer zuidwaarts naar Djati-Anom de lijn tusschen Solo en Djocjo verbeterde, door daaruit alle hellingen boven 1 op 100 weg te nemen, werd dit punt als centraalpunt aangenomen, waardoor tevens de nu opgemeten stukken van Bangak langs Djati-Anom tot Djocjo ongeveer zamenvielen met de rigting, die de heer Beijerinck op het oog had, en waarbij Solo niet aan de hoofdlijn kwam.

§ 26. Onmiddellijk na de inzending van het thans ook gedrukte verslag van November-December 1862 N^o. 345, nam ik den 28 December met den ingenieur Roorda de reis naar den Oosthoek aan langs het Solo-dal, en bezocht ik, met den ingenieur van Gendt en den adspirant-ingenieur van Panhuys, de residentie Passaroean, waarna ik, met den ingenieur van Gendt, de reis naar Probolingó, Lemadjang en Paras-Gonang aan 't zuiderstrand vervolgde. Mijn voornemen was, na het bezoeken der residentien Bezoeki en Banjoewangie, in 't begin van Maart te Salatiga terug te zijn, alswanneer, in 't begin van April, de reis naar West-Java voor de deur stond. Maar de val van een kwaad paard (1) en het breken van 't regter sleutelbeen te Lemadjang op 4 Februarij 1863, bragt verandering in dit

(1) Behalve in een gedeelte van Midden-Java, waar ik mijn eigen paarden bereed, besteeg ik natuurlijk overal elders paarden, die gehuurd of soms door hoofden van hoogen rang geleend werden, soms twee of drie op eenen dag. Dat er dus veel kans bestond om nu en dan een paard te treffen dat *nakal* was, zal wel niemand verwonderen. Tegen het paard te Lemadjang was ik gewaarschuwd, maar ik had de coëfficiënt van reductie voor de Oostersche overdrijving wat groot genomen.

reisplan. Van 9 Februarij tot 9 Maart moest ik te Salatiga met den arm in een band liggen en toen nog ruim eene maand lang het paardrijden nalaten. Den 22 April van Salatiga vertrokken, was ik den 26 te Batavia. Met den overste de Seyff bezocht ik de omstreken dier plaats; in Batavia verkreeg ik de *volle zekerheid* van wat ik reeds vermoedde, dat namelijk de statistieken van den heer Dixon tot doordrijving der vlaktelijn naar Europa waren gezonden. Dit dwong mij om, langs den constitutioneelen weg, bij de Staten-Generaal op naauwgezette behandeling der spoorwegzaak aan te dringen.

§ 27. Den 28 April 1863 ontving de overste de Seyff van den adjudant van dienst, namens den Gouverneur-Generaal, den last, om zich, tijdens Zijner Excellenties verblijf te Bandong, waar het bureau van den heer de Seyff gevestigd was, aldaar te bevinden, ten einde den Gouverneur-Generaal inlichtingen over spoorweg-opmetingen te geven.

De Gouverneur-Generaal zou tweemaal te Bandong verblijf houden, eens op de heenreise in 't laatst van Mei en eens op de terugreise in Junij. Daar het billet van den adjudant niet vermeldde, op welke dezer verblijfdagen de Gouverneur-Generaal den heer de Seyff wenschte te spreken, schreef ik den 29 April 1863 onder N^o. 125a aan den adjudant om opheldering, daarbij mededeelende, dat, wanneer het verblijf in Mei bedoeld was, mijn reisplan met den overste de Seyff geheel moest veranderd worden, hetgeen niet noodig zou zijn wanneer het verblijf in Junij was bedoeld. Ik voegde er bij, dat dit laatste tot bespoediging van den afloop mijner zending kon medewerken. De adjudant antwoordde: dat de Gouverneur-Generaal de overste de Seyff in 't laatst van Mei in Bandong wenschte te spreken. Ons reisplan moest toen verkort, en de togten naar Krawang, de Wijnkoopersbaai en de Djampangs moesten van de lijst der reizen geschrapt worden. De Gouverneur-Generaal kwam te Bandong op het bureau van den heer de Seyff en bezigtigde geruimen tijd de kaarten en profielen der spoorweg-opnemingen.

In Salatiga, toen er concessie gevraagd was, en verschil over rigtingen bestond, werden geene kaarten bezigtigd.

In Djocjokerta en Bandong werden later, ofschoon voor de Preanger geene concessie was gevraagd, wel kaarten bezigtigd.

Men rade, zoo men kan, wat dit te beduiden heeft!

Na eene reis van 37 dagen was ik, door de Preanger langs Tjillatjap en met den ingenieur Henket door het dal der Serajo, vervolgens langs binnenwegen van Leksono langs Sapoeran tot Magelang over den berg Botorono, den 28 Mei 1863 te Salatiga terug.

§ 28. Mijn verhaal spoedt ten einde. Het zij mij vergund het te besluiten met een paar opmerkingen.

Den 9 Junij 1862 vond de Gouverneur-Generaal, dat ik bang was voor bruggen. Nog nimmer had ik vernomen, dat veel kunstwerken in een spoorweg een voordeel opleverden. Ik antwoordde niet op die ongerijmdheid van den Gouverneur-Generaal, uit eerbied voor zijn rang en om de plaats waar wij ons bevonden. Het eenige juiste antwoord na zulk eene opmerking zou geweest zijn het voorstel, om in de concessie een artikel van den volgenden inhoud in te lasschen:

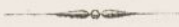
«Het blijft den concessionarissen vergund zoo vele nuttelooze «bruggen te bouwen, in rijstvelden, bergvlakten of waar ook, «als tot het zoek maken van het kapitaal door hen noodig «wordt geacht.»

Wat kon geantwoord worden op de bewering: er is geen concessie voor de berglijn gevraagd? Is die dan gevraagd voor de *gewijzigde rigting* van den Gouverneur-Generaal? Voor de *oostelijke berglijn* met hoogst bergachtigen *zijtak* van den Minister? En hield die betuiging niet tevens in, dat de reis van den Gouverneur-Generaal eigenlijk een comediespel was, daar toch vooraf de lijn langs Poerwodadi was aangenomen, voor welke alléén concessie was gevraagd?

Aan den heer Dixon zou men te Merak-Matti op 10 Junij 1862 hebben kunnen vragen: was die helling, waarvan ge als machinist eens den top niet hebt kunnen bereiken, ingerigt om *nimmer* bestegen te worden; liepen *alle* treinen rrrrrr weer naar beneden, of gebeurde dat alleen dien dag bij uit-

zondering? En lag in het laatste geval de schuld welligt aan den machinist, die zijn plicht niet gedaan had?

Had de Gouverneur-Generaal te Salatiga, waar het bureau van den heer Beijerinck naast het mijne en geen honderd ellen van het verblijf van den Gouverneur-Generaal was gelegen, *alle* stukken bezigtigd en in eene geregelde beraadslaging ieders bezwaren en plannen aangehoord, dan kon in één uur tijds veel nut zijn gesticht en ware het niet noodig geweest nu een dwaas spoorwegplan, met onvoldoende of met verkeerde opgaven, aan de Staten-Generaal voor te leggen.



ZAA

Hoe de

B

G E G E V E N S

OMTRENT DE

ZAAK DER SPOORWEGEN OP JAVA,

DOOR

T. J. STIELTJES.

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën.

Rien n'est beau que le vrai.

BOILEAU.

III.

Hoe de verkeerde cijfers op de kaarten kwamen en bleven, die aan de beide Kamers der Staten-Generaal zijn voorgelegd.

TE 'S GRAVENHAGE,
BIJ GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1864.



INHOUD.

§ 1. De Gouverneur-Generaal bezigtigt de militaire kaarten te Djoejo , bl. 3; § 2. Wijze van opmeting dier kaarten , bl. 4; § 3. Onderzoek in Mei 1862 langs het Serangdal; wordt vervolgd in Julij en Augustus , bl. 6; § 4. De Gouverneur-Generaal verzoekt den heer Beijerinck hoogte-cijfers op de kaarten te plaatsen. De Gouverneur-Generaal slaat mijne rapporten in den wind , bl. 8; § 5. Ik zie op de gedrukte kaart verkeerde cijfers op naam der commissie aangewezen en schrijf daarover naar Batavia , bl. 10; § 6. Onbeslissende antwoorden; tweede brief van den Procureur-Generaal van 13 Augustus 1863 , N^o. 1197/2690 , bl. 12; § 7. Ongegronde beschuldiging tegen den Minister en den Chef van het topographisch bureau , in dien brief voorkomende , bl. 13; § 8. Besluit , bl. 14. *Naschrift* , bl. 15.

§ 1.
hoe
wrok
audie
mij o
man ,
over
mij n
mijn'
luiste
plaats
woor
brugge
haald
iets v
kaarte
gelege
èn op
omda
te So
aanw

§ 1. In de vorige aflevering dezer gegevens heb ik aangetoond hoe de Gouverneur-Generaal baron Sloet van de Beele, met wrok tegen mij vervuld op Java was gekomen. Kwam ik op audientie (5 Maart 1862 te Buitenzorg) hij sprak niet tot mij over spoorwegzaken, juist toen de concessie-aanvraag Poolman, Fraser en Kol aan de orde was. Hij raadpleegde mij niet over den te volgen reisweg om spoorwegterrein te zien, zond mij niet eens de vastgestelde itineraire, waarbij de residenten mijn' raad hadden ingewonnen; vroeg mij geene inlichtingen; luisterde niet wanneer ik gelegenheid vond eenige woorden te plaatsen (6 Junij 1862 te Poerwodadi); gaf onzinnige antwoorden, als den 9 Junij 1862 over het betrekkelijk klein aantal bruggen in het eerste gedeelte der berg-rigting; viel mij herhaalde malen in de reden, wanneer ik in eene algemeene discussie iets wilde zeggen (Merak-Matti 10 Junij 1862); bezigtigde noch kaarten noch andere stukken toen hij te Salatiga daartoe de gelegenheid had, en op het bureau van den heer Beijerinck, en op het mijne; bezigtigde wel kaarten in 1863 te Bandong, omdat ik er toen niet bij was; luisterde op eene, met moeite te Solo verkregen audientie (18 Junij 1862) even naar mijne aanwijzing van Dixon's fouten; las, naar ik vermoed, het verslag

van 8 Julij, n^o. 134 daarover niet eens, en zond dat scheurpapier van Dixon naar Europa. Maar hierbij bleef het niet. Naauwlijks waren de heeren de Bruyn en Dixon met mij uit het reisgezelschap verwijderd, of de Gouverneur-Generaal ging zich met den heer Beijerinck, daartoe opzettelijk van Salatiga opgeroepen, te Djocjokerta onledig houden met het uitvoerig bezien van kaarten en bespreken van spoorweg-rigtingen. Het was bij die gelegenheid, zooals later blijken zal, dat de verkeerde cijfers op de kaart kwamen, die naderhand op naam van de commissie tot de vervoermiddelen figureerden op de kaart, die aan de Staten-Generaal is overgelegd, en welke cijfers ten eenenmale onjuist, ja ongerijmd zijn.

Vooraf eenige regelen over de wijze, waarop die militaire kaarten vervaardigd worden.

§ 2. Onder het bestuur van den Gouverneur-Generaal Rochussen, die reeds geheel Java met het oog op spoorweg-aanleg had willen doen opmeten, was een aanvang gemaakt met de militaire opneming van dat eiland, eerst van de residentiën Batavia en Buitenzorg en een gedeelte der omstreken van de vesting Willem I, later, onder de volgende landvoogden, van Cheribon, Banjoemaas, Bagleen en Kadoe. Toen ik op Java kwam, in Februarij 1861, was deze laatste residentie onderhanden en bijna opgemeten, de opmeting der residentie Samarang eenigen tijd aangevangen, en wel allereerst in Demak en Grobogan. Toen ik eenige maanden op Java was geweest, verzocht ik aan het militair departement de metingen te doen aanvangen, ook in de bergdistricten van Samarang en in het gedeelte van Soerakarta dat bewesten de Serang en Solo ligt, alsmede in de residentie Djocjo. In den zomer van 1861 werd aan dit verzoek voldaan, en vestigde de heer Wilsen zich, na afloop der opmeting van Kadoe, te Djocjo; terwijl de kapitein, nu majoor der infanterie, Beijerinck zijn bureau van Samarang naar Salatiga overbragt. Na afloop der onderhanden metingen in Demak en Grobogan, werd van lieverlede het beschikbare personeel naar de Samarangsche bergdistricten en naar het Solosche verplaatst. Daardoor was het in 't laatst van 1861 mogelijk, althans eene

kaart naar bepaalde opmetingen vervaardigd, met de voornaamste wegen er op, zamen te stellen, waarop ik de door de waterpassingen van de commissie tot de vervoermiddelen gevonden hoogten deed zetten en de ligging der voornaamste productie-plaatsen deed aanteekenen. Het is deze weg-, productie- en hoogte-kaart, die bij het verslag van 8 Januarij 1862, n°. 4 was gevoegd.

De militaire opnemingen, eerst op kleinere schalen, als van 1 op 25 000 en 1 op 50 000, aangevangen in Batavia en Buitenzorg, zijn later op de schaal van 1 op 10 000 vervolgd. Zij geschieden, onder leiding van officieren of burgerlijke ambtenaren van het militair departement, door militairen, meest onder-officieren, waaronder zeer vele Duitschers zijn. Na het meer naauwkeurig opmeten van eenige groote wegen in vrij groote kringen, worden de tusschenliggende wegen met behulp van de boussole en meetketting ingevuld, en later het tusschenliggend terrein met dezelfde werktuigen, alsmede met kleine zoogenaamde patenthellingmeters ingeschetst. Die hellingmeters zijn geheel ongeschikt om flauwe doorlopende hellingen, bijv. van 20 ellen over 42 paal, als van Samarang tot Poerwodadi, te bepalen; maar in doorgaand heuvelachtig en bergachtig terrein, bij hellingen waar het op $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{8}$ graad meer of minder niet aankomt, geven zij goede uitkomsten; en verwonderlijk is zelfs de betrekkelijk groote graad van naauwkeurigheid, die *sommige* opmeters met dit instrument bereiken. Bij herhaalde klimmingen en dalingen echter is de kans van verloopen, vooral in met struiken, hoog gras, steenhoopen, enz. bezaaid, onregelmatig terrein, vrij groot. In één woord, dit instrumentje is geheel voldoende om *steile* klimmingen op betrekkelijk *korte* afstanden vrij juist aan te geven; het is onvoldoende om, bij *gering* verschil over *grooten* afstand (bijv. langs de oevers eener rivier) het verval te bepalen.

Van den heer de Seyff vernam ik, dat hij vroeger (ik geloof bij de opmeting van Cheribon of Bagleen) had voorgesteld om vóór de opneming de voornaamste wegen te doen waterpassen, ten einde meer vergelijkings- en rustpunten voor het inschetsen der hoogten te verkrijgen. Daar dit voorstel echter niet uitgevoerd

is, worden noch altijd de doorsneden (zoogenaamde tranches) van het terrein, die van 5 tot 5 el hoogte worden ingeschetst, alleen met den kleinen hellingmeter bepaald.

Gedurende de laatste metingen is nu en dan van de voorafgegane waterpassingen der commissie tot de vervoermiddelen gebruik gemaakt. Ik deelde die aan den heer Beijerinck mede, terwijl ook de ingenieurs zulks op het terrein aan het personeel der opnemingen deden. Op andere plaatsen, die vóór die waterpassingen waren opgemeten, was dit het geval *niet*. In dit laatste geval verkeerden de kaarten, die door den militairen opmeter Kouwenberg (een der weinige Nederlanders bij de opmetingen) vervaardigd waren van de oevers bezuiden de Serang, tusschen Karang-Gedeh en Sarean.

Ter loops zij hier opgemerkt, dat de gevolgde wijze van opnemen, in *hoofdzak* (1), voor het oogenblik de beste schijnt voor Java. Zonder in de alsnog overbodige uitvoerigheid en kostbaarheid eener kadastrale opmeting te vervallen, geeft zij voldoende schetsen voor militair en technisch gebruik, en ook het binnenlandsch bestuur zou veel nut daaruit kunnen trekken, wanneer men minder geheimhoudend met die kaarten was. Door den heer de Seyff zijn vroeger in een tijdschrift (ik geloof het *Natuurkundige*) goede artikelen over die wijze van opnemen geschreven.

§ 3. Toen ik in Mei 1862 het terrein aan de Serang nogmaals wilde onderzoeken, met het oog op de vlakkere bestijging van het bergvlak bezuiden die rivier, die de heer Beijerinck meende gevonden te hebben, was mijn eerste werk, bij hem naar de kaarten op de schaal van 1 op 10 000 te vernemen. Zij waren nog niet op het bureau voorhanden, maar de heer Beijerinck had de goedheid den opmeter Kouwenberg aan te schrijven, mij op eenige bepaalde dagen inzage dier kaarten te geven, die nog op het terrein in behandeling waren. Toen ik dus, den 22 Mei van Salatiga vertrokken, den 25 Mei

(1) Het is hier de plaats niet om uit te weiden over détails der wijze van opmeten, die wellicht wijziging behoeven.

op het huis Karang-Gedeh (land Gagatan) aankwam, vervoegde zich die opmeter des avonds bij mij, en werd de afspraak gemaakt, den volgenden dag te zamen oostwaarts naar Sarean te rijden. Dit geschiedde, waarnemingen langs den geheelen weg doende met den barometer, en met de militaire kaarten in de hand. Te Salatiga teruggekomen, maakte ik den heer Beijerinck mijn compliment over de naauwkeurigheid van de kaarten, door den heer Kouwenberg opgemeten. Hij erkende ook, dat het een zijner goede opmeters was. Het hoogteverschil, toen met den barometer gevonden tusschen het bergvlak bij de passangrahan van Kradjang en de oevers der Serang, en dat meer dan *honderd ellen* bedraagt, was, zoo ik mij niet bedrieg, door 22 tot 23 doorsneden of tranches van 5 el hoogte aangeduid; eene naauwkeurigheid die, met het oog op de onregelmatigheid van het terrein, de snelheid der opmeting en den graad van naauwkeurigheid die met den kleinen patent-hellingmeter kan verkregen worden, zéér opmerkelijk is. Nadat ik in Julij nogmaals dat terrein, en in Augustus de lijn langs Repaking bezocht had, deed de aspirant-ingenieur van Kervel met een élève van de school van Gombong een meer uitvoerig terrein-onderzoek in het laatst van September, alsmede in October en een deel van November. De uitkomst was: dat iets meer oostelijk dan Sarean, bij Sadang, en het Serangdal, en het bergvlak iets lager waren, de opklimming slechts 86 el hoog was, en met eenige inkappingen, ophoogingen en kromten, onder eene helling van 1 op 60 kon gebragt worden over 4550 ellen lengte (Rapport van 8 December 1862, No. 321). De militaire opmeter Schouller, die vervolgens het nog niet opgemeten terrein aldaar en tot Soeko-Djenkilon, enz. in 1863 in kaart bragt, gaf aan den heer Beijerinck voor een spoorweg *dezelfde* rigting op als de heer van Kervel gedaan had. Trouwens de aard van het terrein dwingt daartoe, dat men van Sadang, in de rigting van Andong, het bergvlak bestijge.

De ingenieurs Henket en Roorda van Eysinga zagen met mij die nog onvoltoidde kaarten van den heer Schouller in potlood, den 16 Augustus 1863 op Noedal (land Soeko-Djenkilon); en toen die heer naar Banjermassin overgeplaatst was en, te Salatiga zijnde,

zijne nog steeds in potlood staande kaarten afwerkte, zagen de luitenant-kolonel de Seyff en ik die nogmaals, in September 1863 na mijn ontslag, en even voor mijn vertrek naar Europa.

Toen ik den 28 Mei 1862 te Salatiga terug was, berekende ik, alvorens den 1 Junij naar Samarang te vertrekken, om den Gouverneur-Generaal op diens reis te vergezellen, de gevonden hoogten uit de barometer-waarnemingen, en deelde aan Zijne Excellentie den 6 Junij in de voorgallerij van des adsistents-residents woning te Poerwodadi den uitslag mede, namelijk, dat die lijn eene helling van 1 op 50 à 60 vorderen zou, en dus geene vlakke-lijn was.

Van Solo den 20 Junij naar Salatiga teruggekeerd, deed ik op mijn bureau, in 't begin van Julij, de militaire kaarten overnemen, daarop de voorloopige hoogte-metingen met den barometer brengen en eene verzamelkaart op de schaal van 1 : 25 000 daaruit vervaardigen. De heer Beijerinck nam die hoogte-cijfers van mijne copiën over, en ik zag die cijfers nog in potlood op zijne minuut-kaart staan in September 1863 (1).

In Julij doorliep ik het terrein van Karang-Rayong langs Djoeangie en Remplas, dat het noordelijk gedeelte der gewijzigde rigting vormt; en den 5 Augustus 1862 onder N^o. 161 rapporteerde ik nogmaals (dit was de derde maal) aan den Gouverneur-Generaal, dat de gewijzigde rigting eene lange helling van 1 op 60 en verscheidene hellingen en tegenhellingen van 1 op 100 noodig heeft. De Gouverneur-Generaal *wist* dus, of althans *moest* weten, zoo hij mijne rapporten aanhoorde of las (6 Junij, 2 Julij, 5 Augustus) dat zijne gewijzigde rigting *geene vlakke-lijn was*.

§ 4. Intusschen was de heer Beijerinck door den Gouverneur-Generaal naar Djocjo opgeroepen, na den 20 Junij 1862, de dag waarop de heeren de Bruyn en Dixon met mij uit Solo

(1) Die cijfers verschillen op enkele punten méér dan 100 el met die, welke de heer Beijerinck (zoo als hij meende *voorloopig*) op de kaart van den Gouverneur-Generaal had gezet, en die hij in September 1863 volstrekt niet verdedigde.

werden teruggezonden. Daar raadpleegde de Gouverneur-Generaal met den heer Beijerinck over spoorwegrigtingen, vroeg hem inlichting omtrent de hoogte van het terrein, juist het eenige wat de heer Beijerinck hem niet naauwkeurig zeggen kon, om welke reden hij de waterpassingen van de commissie tot de vervoermiddelen overnam. De heer Beijerinck had de onvoorzigtigheid eenige cijfers uit het hoofd op de kaart te zetten. Toen ik hem voor het eerst, in de laatste dagen van Julij 1863, (later in Augustus en September nogmaals) daarover sprak, nadat ik die cijfers op de *gedrukte kaart* en op naam van de *commissie tot de vervoermiddelen* had ontdekt, verontschuldigde hij zich door te beweren: dat hij geene waarde aan die opgaven had gehecht, daar toch Zijne Excellentie hem gezegd had dat de *opmeting* dier lijn aan mij zou worden opgedragen. Voorzigtiger zou de heer Beijerinck gedaan hebben, met in 't geheel geene cijfers te noemen. Tot zijne verschooning kan strekken, dat hij niet voorzag, welk gebruik van die cijfers zou gemaakt worden.

De Gouverneur-Generaal, mijne mondelinge mededeeling van 6 Junij 1862 te Poerwodadi, en mijne schriftelijke rapporten van 2 Julij N°. 128^a en 5 Augustus N°. 161 in den wind slaande, of welligt niet daarnaar geluisterd en die niet gelezen hebbende, noemde in zijne memorie die *gewijzigde rigting*, wat het terrein aanbelangt, nog gemakkelijker dan de rigting over Poerwodadi, en sprak van een paspunt in de westwaarts gelegen heuvelrijen, dat slechts 95 el boven de zee zou liggen; een punt dat *volkomen hersenschimmig is*, zooals door ieder, die des heeren Beijerinck's kaarten gedurende *vijf minuten* bezigtigt, kan bespeurd worden.

Van dit alles ontwaarde ik toen natuurlijk niets. Daar ik het eerst over de concessie-aanvraag Poolman, Fraser en Kol had berigt, was geen der volgende adviesen in mijne handen geweest. Ja, de Gouverneur-Generaal won, achter mij om, het advies van den heer Dixon in, die nu zelf erkent nimmer stukken der opmetingen gezien te hebben; terwijl hij ook de verkeerde statistieke gegevens van dien heer, waarbij plaatsen *aan zee* (Walahan) naar het binnenste van Grobogan verplaatst waren, naar Europa opzond.

Te Merak-Matti ontwaarde ik den 10 Junij 1862, dat Dixon's foutieve statistiek in handen van den Gouverneur-Generaal was; en eerst uit de discussiën, in de Tweede Kamer der Staten-Generaal gevoerd, en uit een nommer van het *Nieuw Dagblad van 's Gravenhage*, dat ik in Julij 1863 te Djocjo ter lezing kreeg, vernam ik iets omtrent de adviesen over de spoorweg-rigtingen. Uit de Memorie van den Gouverneur-Generaal had ik een en ander, dat geheel verkeerd was, aangetroffen in de memorie van toelichting van den Minister. Dit had mij aanleiding gegeven om den 12 Junij 1863 onder N^o. 151 de aandacht van den Gouverneur-Generaal op die fouten te vestigen. Ten aanzien van den watervoorraad in Soekowatie, waaromtrent de Gouverneur-Generaal ook in dwaling verkeerde, had ik het voornemen nog een nader onderzoek in te stellen.

§ 5. Den 18 Junij vertrok ik daarom met den sectie-ingenieur van Doorn uit Salatiga, en onderzochten wij te paard den watervoorraad bij en bezuiden Boijolali, bij en benoorden Bangak, benoorden Solo tot aan de Kali-Osso of Tjemoro, waarna de reis te paard van Solo langs Kedoeng-Goedoe en de rivier Denheng werd vervolgd tot Brambanan, en van daar naar Djocjo. Daar vond ik, den 24 des avonds, de nagezonden brieven en pakketten, die de laatste mail naar Salatiga had ~~gebragt~~ ^{gebragt}, en daaronder een exemplaar der eerste kaart, die aan de Staten-Generaal was overgelegd. Mijne verbazing was groot, toen ik op die kaart, langs de zoogenaamde *gewijzigde rigting* van den Gouverneur-Generaal, en als afkomstig van de commissie, wier chef ik was (1), eene geheele reeks verkeerde cijfers vond staan; in eene rigting waarin tijdens de zamenstelling der kaart (December 1861) bijna geene waterpassingen waren

(1) Laatstelijk heeft men het willen doen voorkomen, alsof de door mij aldus genoemde commissie tot de vervoermiddelen in dien zin eene commissie was, dat de leden *gezamenlijk* een verslag moesten uitbrengen. Dit streed tegen mijne instructie en was bovendien onmogelijk, zooals ik later zal bewijzen. Aan mij was het uitbrengen van een rapport, ook in verband met het verdedigings-stelsel, opgedragen; de ingenieurs, opzigtters, enz. moesten de bouwstoffen leveren, om mijn oordeel te vestigen.

gedaan, daar deze eerst in Mei en Julij 1862 waren geschied. Het was mij, die niet bekend was met het te Djocjo in Junij 1862 voorgevallene, en die zulks in redelijkheid in de verste verte niet vermoeden kon, onbegrijpelijk, hoe die cijfers op de kaart kwamen. De ééning mogelijke verklaring was deze: dat op een der vele bureaux, waar mijn rapport van Januarij 1862 met de kaart en andere bijlagen geweest was, een der ondergeschikte beambten, daartoe aangezocht, of uit onverstand, eenige cijfers had bijgevoegd.

De reis werd door mij met den adspirant-ingenieur Hennige langs Brossot, enz. vervolgd tot Ambal. Te Salatiga teruggekeerd, schreef ik al spoedig de brieven aan den Gouverneur-Generaal, algemeenen secretaris, procureur-generaal, vice-president van den raad van Indië, kommandant des legers en de directeurs van openbare werken, producten en civiele magazijnen en dien van finantiën, die reeds door de Tweede Kamer zijn uitgegeven. Eerst in de laatste dagen van Julij of het begin van Augustus, had ik gelegenheid den heer Beijerinck, na diens terugkomst van eene groote reis bezuiden en beoosten Solo, over die cijfers te spreken. De heer Beijerinck zeide terstond: « dat zullen « de cijfers zijn, die de Gouverneur-Generaal mij in Djocjo verleden « jaar verzocht heeft op de kaart te zetten, zeggende dat toch « aan u de opmeting dier lijn zou worden opgedragen. Ik heb « daarom toen weinig waarde aan die cijfers gehecht. »

Aan den Gouverneur-Generaal en den procureur-generaal had ik den 14 Julij hunne medewerking tot opsporing van den door mij toen veronderstelden *moedwilligen vervalscher der hoogtekaart* verzocht. Uit hetgeen voorafgegaan was *moest* ik dat immers wel denken, en had men het mij in duizend keeren te raden gegeven, nooit *kon* ik op het denkbeeld komen dat ik tegenover den Gouverneur-Generaal en den heer Beijerinck stond. Men bedenke slechts wat, met betrekking tot die *gewijzigde rigting*, was voorafgegaan.

De brieven aan de andere besturen, bij sommige van welke ik hoopte dat copiën mijner kaart waren genomen, hadden ten doel, door een gelijktijdig onderzoek op *alle* bureaux, den klerk of anderen ambtenaar, die schuldig was, te overrompelen, en

te beletten, dat, door het zoek maken van eene kaart of eenig ander stuk, het bedrog onvindbaar wierd gemaakt.

§ 6. Achtervolgens, zoo als men uit de gedrukte stukken zien kan, kwamen eenige antwoorden in, en wel weinig beslissende van den intusschen nieuw opgetreden directeur der producten en civiele magazijnen, alsmede van den vice-president van den raad van Indië en van den procureur-generaal. De directeur van finantiën en die der openbare werken verbeeldden zich, dat de verkeerde cijfers op mijn bureau in kaart waren gebragt. Zij wisten niet, dat ik twee rapporten, één direct aan den Gouverneur-Generaal en één aan den directeur der openbare werken, enz. had ingezonden.

Eindelijk kwam de procureur-generaal bij een tweede brief aan mij, namelijk dien van 13 Augustus 1863 N^o. $\frac{1197}{2696}$ op de zaak terug (1) en berigtte mij, wat hij van den algemeenen secretaris vernomen had. De cijfers waren te Djocjo, op verzoek van den Gouverneur-Generaal, op de kaart gebragt; daarvan was echter den Minister van Koloniën kennis gegeven; maar op het topographisch bureau in den Haag had men vergeten te vermelden, dat de cijfers langs de *gewijzigde rigting* niet van mij waren. Voor de Tweede Kamer, dus besloot de procureur-generaal, was trouwens die mededeeling overbodig, omdat die wist dat de gewijzigde rigting, en *dus* ook de cijfers, die er langs stonden, van den heer Beijerinck waren.

Dit besluit van den procureur-generaal schijnt eenigzins gewaagd. Door dien redeneertrant te volgen, kon men evenzeer beweren:

«De lijn van Tempoeran naar Ambarawa is van den Minister «van Koloniën, *dus* zijn de cijfers langs de lijn ook van den «Minister.»

Neen, die cijfers zijn van de commissie tot de vervoermiddelen.

(1) Deze brief is door den Minister nog niet aan de Tweede Kamer mededeeld. De medegedeelde brieven loopen niet verder dan tot 2 Augustus 1863.

«De lijn langs Ngesrep is van de concessie-aanvragers, *dus* ook de cijfers langs de lijn.»

Alwederom verkeerd, die cijfers zijn van de commissie.

«De heer van Vliet vraagt eene lijn aan naar Bandong, enz. «Dus zijn de hoogtecijfers bij Bandong, Tjitjalengka, Leles, «van den heer van Vliet.»

Mis, zij zijn uit de naauwkeurige barometer-waarnemingen van den heer Junghuhn afgeleid.

§ 7. Deze tweede brief van den procureur-generaal bevat mijns inziens eene geheel ongegronde beschuldiging tegen den Minister van Koloniën en tegen den chef van het topographisch bureau in den Haag. Welk bewijs voert de procureur-generaal voor de bewering aan, dat de Gouverneur-Generaal den Minister had ingelicht omtrent den oorsprong der cijfers langs de gewijzigde rigting? Geen ander dan het volgend uittreksel van de memorie van den Gouverneur-Generaal, die de voorloopige concessie van 28 Augustus 1862 vergezelde. Daarin zeide Zijne Excellentie:

«Het kwam mij voor, dat nog eene andere rigting te vinden zou zijn, die *Samarang* met *Soerakarta* zoude ver-
«eenigen door eenen korteren spoorweg dan die door den heer
«Poolman c. s. en door de Samarangsche kooplieden is aange-
«duid en die daardoor goedkooper en doelmatiger zoude zijn.
«Dit maakte te Djocjokarta mede het onderwerp uit van een
«gesprek met den heer kapitein Beijerinck, belast met de
«militaire opname, die mij verklaarde dat zoodanig rigting
«aan te wijzen was. Op mijn verzoek is zij door hem met eene
«groene kleur op de kaart gebragt. Zij is ongeveer 6 palen
«korter dan de weg door de bergen, en het terrein — de
«cijfers die de hoogten aanwijzen toonen het aan — levert
«geene groote, zelfs mindere bezwaren dan de andere rig-
«ting op.»

Hieruit kon de Minister, gelijk ik hierboven reeds aantoonde, niet ontwaren dat de cijfers zonder voorafgaande waterpassing, op de gis, en zonder juist begrip van wat eene spoorwegopmeting vordert, op de kaart waren gebragt.

In de voorloopige concessie is mijn rapport van 5 Augustus 1862 No. 161, waarnaar de Tweede Kamer gevraagd heeft,

genoemd. Het schijnt echter niet mede naar Europa te zijn gezonden. Daardoor kon de Minister van Koloniën de volslagen onjuistheid van de memorie van den Gouverneur-Generaal niet ontdekken. In dat rapport was gezegd:

a. Dat meer oostelijk dan Ngesrep, eene lijn, met hellingen vlakker dan 1 op 100, mogelijk was.

b. Dat de *gewijzigde rigting* verschillende hellingen en tegenhellingen van 1 op 100, en ééne helling van 1 op 60 vorderde, om het bergvlak bezuiden het Serang-dal te bestijgen.

De bezwaren in die lijn waren dus *niet kleiner* maar *verreweg grooter* dan in meer oostelijke rigting, wat de helling betreft. Uit de, eerst maanden lang door den Minister achtergehouden, kaart van December 1862 blijkt dit ten duidelijkste.

Door het achterhouden dier kaart was het aan de Tweede Kamer onmogelijk, de fouten te ontdekken. Dit achterhouden der kaart geschiedde buiten toedoen van den Gouverneur-Generaal, en de redenen zijn nog niet bekend, die den Minister daartoe aanleiding hebben gegeven, en die er toe kunnen geleid hebben om die kaart niet eens aan den heer Haitink voor te leggen; immers het schijnt, dat ook deze er geene kennis van heeft gedragen.

De chef van het topographisch bureau kon in deze geheele zaak niet anders handelen dan als uitgever eener, door anderen hem toegezonden kaart. Zelve met Indië niet bekend, welligt de stukken over de concessie-aanvraag niet eens gelezen hebbende, *kon* hij niet weten of cijfers op die kaart goed of slecht waren; of bosschen, die op de tweede uitgave der kaart voorkomen, al dan niet aanwezig waren. Hij liet de kaarten, die men hem gaf, eenvoudig op steen brengen en afdrukken. Van de bekende naauwkeurigheid en naauwgezetheid van den chef van het topographisch bureau laat het zich verwachten, dat hij, *ter zijner regtvaardiging* tegen de beschuldiging van den procureur-generaal, de oorspronkelijke kaarten zal bewaard hebben, waarnaar op zijn bureau de gedrukte exemplaren, eerste en tweede uitgave, zijn vervaardigd.

§ 8. Uit het voorgaande kan de aandachtige lezer bespeuren,

met welke verregaande, onverschoonbare, ligtzinnigheid de geheele spoorwegzaak op Midden-Java is behandeld; en ik stel mij voor, de bewijzen hiervan spoedig nog te vermeerderen. Daartoe zal het slechts noodig zijn, de zeer vele onjuiste beweringen, die in de stukken, en van den Gouverneur-Generaal, en van den Minister voorkomen, op den voet te volgen. Ik hoop de gelegenheid te hebben, zulks in de volgende afleveringen te kunnen doen, en besluit deze mededeelingen met de woorden, door den Minister van binnenlandsche zaken, den heer Thorbecke, in de zitting der Tweede Kamer van 3 December 1863 uitgesproken:

« Het spreken vóór dat de uitkomsten der opnemingen onder « een volledig overzigt gebracht zijn, is schermen in de lucht. »

Maastricht, 13 Februarij 1864.

T. J. STIELTJES.

N A S C H R I F T.

In § 5 kan nog vermeld worden, dat ik den 17 Julij 1863, onder N°. 188, berigt aan den Gouverneur-Generaal zond over den water-voorraad in Soekowati.

Nog dient vermeld te worden, dat de oostelijke bergrigting over Repaking door vrij moeilijk terrein loopt. Toen ik met den heer Beijerinck die rigting besprak, meende hij dat die zou blijken onmogelijk te zijn. Het terrein-onderzoek van 19—24 Augustus 1862 bewees dat die lijn wel mogelijk was met hellingen van 1 op 60 en vele kromten, maar op verre na niet gemakkelijk; zie mijn rapport van 4 September 1862, N°. 189. Het gaat niet

aan, door zulk terrein, met den Minister van Koloniën, eenige zwarte strepen te trekken, de lengte *hemelsbreedte* daarvan op te geven, mijne lengten te groot te noemen, die zwarte strepen tot spoorweg-rigtingen te verklaren, en dan te zeggen dat de concessie-aanvragers met volledige kennis van zaken hebben gehandeld. Die zwarte strepen van den Minister zijn evenmin spoorweg-rigtingen, als de vinger van pater Joseph, *l'éminence grise*, een brug over den Rijn, in de bekende anecdote, waarin die geestelijke een operatie-plan tegen het keizerlijke leger met den vinger, dwars over alle rivieren, aan den hertog van Saxon-Weimar aanwees.

Dat de absolute hoogte van het terrein geen bezwaar is, dat drie overtogten van heuvelrijen, hoog 200 el, even bezwaarlijk en bezwaarlijker kunnen zijn dan de overtocht van één berg van 600 el, dat alles afhangt van de hoogte in betrekking tot de *lengte* en *kromten* die men bereiken kan, is reeds aangewezen in de *Nota*, die den 9 Februarij 1864 in het koninklijk Instituut van ingenieurs is voorgelezen. Ik kom daarop in het *Overzicht* terug, en doe hier alleen opmerken, dat de moeilijkste punten gewoonlijk liggen bij den overgang der vlakten tot de bergen (Ans bij Luik, Hochdahl tusschen Dusseldorf en Elberfeld), dus op *geringe* hoogte boven de zee; terwijl bijv. het bergvlak van Bandong tot Tjitjalengka, op 700 à 750 el boven de zee, geene bezwaren aanbiedt.

Maastricht, 21 Februarij 1864.

T. J. STIELTJES.

19 1/2
10

G E G E V E N S

OMTRENT DE

ZAAK DER SPOORWEGEN OP JAVA,

DOOR

T. J. STIELTJES,

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën.

Le monde se paye de paroles.

PASCAL.

IV.

De Memorie van 28 Augustus 1862 van den Gouverneur-Generaal Baron
Sloet van de Beele, in het licht der waarheid beschouwd.

TE 'S GRAVENHAGE,
BIJ GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1864.



Alvorens het beloofde *overzicht* van de zaak der spoorwegen te kunnen leveren, dat wachten moet tot de kaart is verkleind, die bijlage I vormt tot mijn verslag van 6 November—22 December 1862, N^o. 345, kwam het mij nuttig voor de *memorie* van den Gouverneur-Generaal te ontleden. Tijdens de behandeling der spoorwegzaak in de Staten-Generaal, is die *memorie uitmuntend* genoemd. Er is toen niet gezegd waarin zij uitmuntte. Misschien kunnen de volgende regelen er toe bijdragen, de soort van uitmuntendheid dier verhandeling in een helder daglicht te plaatsen.

Vergelijkt men de beginselen, die de Gouverneur-Generaal voor spoorweg-aanleg vooropzet, met de mij gegeven *instructie* (de *Nota*, gevoegd bij het Koninklijk besluit van 11 Junij 1860, N^o. 43, aangevuld met een rapport in Indie, waarin mij gelast werd vooral op *personen-vervoer* en *verdediging* te letten), dan zal men ontwaren, dat beide lijnrecht tegenover elkander staan; en dan is het onbegrijpelijk, dat de Gouverneur-Generaal niet, reeds vóór zijn vertrek uit Nederland, op mijne terugroeping heeft aangedrongen. Het is toch zuivere verkwisting om spoorwegen voor *bestaande behoeften* op te meten, als men den aanleg van spoorwegen door woestijnen, voor *komende behoeften*, op het oog heeft. In één woord, ik liet metingen verrigten voor den afvoer der producten van 1865 bijv., terwijl de Gouverneur-Generaal de afvoer der producten van 1965 op 't oog had.

Om tijd en kosten te sparen, heb ik afgezien van mijn oorspronkelijk voornemen, om de bemerkingen te plaatsen tusschen de regels van de geheel over te nemen *memorie*; maar ik hoop dat de lezer dit stuk zal raadplegen, om beter het verband tusschen de verschillende aanhalingen te begrijpen.

Maastricht, Maart 1864.

T. J. STIELTJES.

NB. De met *cursijf* gedrukte woorden van het citaat in § 5 op bl. 8, komen in de *memorie* met gewone letters voor.

§ 1. «Eene uitweiding over het nut, ja de noodzakelijkheid
«van spoorwegen op Java is overbodig.»

«De Regering in Nederland en in Indie zijn het daarover
«eens.»

«Handel en nijverheid dringen er met nadruk op aan.»

«Bijzondere personen, met de belangen van Indie vertrouwd,
«ondersteunen in adressen en geschriften dien aandrang.»

«Een genootschap, dat zich de bevordering van de belangen
«van Indie ten doel stelt, heeft het onderwerp tot een bepaald
«punt van onderzoek en beraadslaging gemaakt, en zijne
«overtuiging uitgesproken dat Java behoefte aan spoorwegen
«heeft.»

Het is zeker het eenvoudigste middel om zich van 't be-
wijzen eener zaak af te maken, haar als bewezen aan te
nemen. Als een voorbeeld, welke waarde men aan dat *onder-*
zoek en die *beraadslaging* in het Indisch genootschap —
puisque'il faut l'appeler par son nom — moet hechten, zij hier
slechts herinnerd, dat dit genootschap vooreerst (en mijn inziens
teregt) geene spoorwegen in de lengte des eilands begeert

maar vier lijnen verlangt, uit de binnenlanden min of meer dwars op de kust gerigt. Met hoeveel oordeel echter die vier lijnen gekozen zijn, zal hier in een paar regelen worden aangetoond.

De lijn van Batavia over Tjikao en dan over Tji-Padalarang en Bandong naar Tjitjalengka, doorsnijdt eerst tot Tjikao de breede benedengedeelten der rivieren, die uit het Buitenzorgsche komen, een land waar ontzaggelijk veel regen valt (1), en komt dan in een op en neer golvend bergachtig terrein tot Tji-Padalarang, waar reeds de gewone weg, die, met ontelbare kronkelingen, in de flank van bergen en naast diepe ravijnen, is ingesneden, over 50 kilometers lengte eene doorlopende helling van bijna 1 op 30 heeft. En daar nu, in vroegere stukken, de lijn 36 kilometers *te kort*, de aanlegkosten per kilometer gelijk aan die eener lijn in de heiden van Nederland en dus *veel te laag*, de inkomsten daarentegen (gedeeltelijk door een schrijffout) *veel te hoog* zijn opgegeven, kan de lezer nagaan op welken stevigen grondslag het geheel rust.

De tweede lijn, van Tagal naar Tjillatjap, is door een der leden van het genootschap, die het terrein bezocht hadt, namelijk door Jhr. J. K. W. Quarles van Ufford (2) ten sterkste afgekeurd. Hij vergeet echter ééne hoofddeugd van die lijn in rekening te brengen, die vooral bij het genootschap zwaar wegen zal, het geringe gewigt der locomotieven namelijk. Wel is het terrein vrij geaccidenteerd en het toppunt van den weg (die eerst tot dicht bij Mergasarie vlak blijft en dan plotseling stijgt), zal welligt 360 ellen boven de zee komen; toch zullen de locomotieven zeer ligt, *oneindig ligt* kunnen zijn, omdat er niets te vervoeren valt.

De derde lijn, van Samarang langs Poerwodadi enz., die de

(1) Ik heb op het oogenblik de waarnemingen van den gevallen regen niet ter hand, maar herinner mij levendig de verbazende getallen, die ik hoorde noemen, en die bewijzen dat het Buitenzorgsche de meest regenrijke plek van den aardbol is.

(2) Zie zijne *Indrukken van Java medegebragt*, bl. 61. In mijn brief aan den heer Staring (*Java-Bode* van Augustus 1862 en *N. R. C.* van October 1862), heb ik reeds uit tijdrekenkundige fonten van den heer Quarles aangetoond, dat het indrukken zijn, te 'sGravenhage opgedaan.

woestijnen opzocht en de productie-plaatsen ontliet, is door den Minister, den Gouverneur-Generaal en de Staten-Generaal gelijkelijk afgekeurd. Die lijn, langs het niet bestaande *Sereep*, ruste in vrede. Van eene lijn langs Salatiga, met hellingen van 1 op 60, werd als te bergachtig afgezien. 1 op 60 in Midden-Java schijnt dus moeilijker te zijn dan 1 op 30 in West-Java. Welk een vreemd exceptioneel land, dat Java, waar zelfs de zwaartekracht anders werkt op 't eene punt dan op het andere!

Van de vierde lijn, uit Soerabaija naar Kedirie, heeft een Oostindisch ambtenaar, die zeer goed met Java bekend is, gezegd: dat de conducteurs der ledige treinen ten spot zouden verstrekken van de praauw-voerders op de Kedirie-rivier.

De lezer ziet dus, hoe uitmuntend de lijnen van het Indisch genootschap gekozen zijn, wanneer men slechts de rigting, hellingen, productie, bevolking en de concurrentie der waterwegen buiten rekening laat.

§ 2. «Het bepalen der rigting, die een spoorweg moet hebben, «is een der gewigtigste punten, waarop met de meeste zorg «gelet moet worden.»

«Voor al moet dit geschieden wanneer het eenen eersten «spoorweg geldt, die in een land gelegd zal worden, bepaald «op een eiland, waar hetgeen bureu doen niet tot het nemen «van eene bepaalde rigting noodzaakt.»

«Van eene goede rigting, aan den eersten spoorweg op Java «te geven, hangt mogelijk de geheele toekomst van het spoorweg-«stelsel daar af. Mislukt de eerste onderneming, werpt zij geen «voordeel af, andere zullen niet aangevangen worden.»

Ditzelfde had ik in Januarij 1862 ook reeds beweerd. Toen de Gouverneur-Generaal die regelen schreef, vermoedde hij zeker niet dat zij zich *tegen* hem zouden keeren. Nu van de lijn, door den Gouverneur-Generaal voorgesteld, zeer weinig is overgebleven in de lijn van den Minister, welk weinige bij de uitvoering daarenboven ook nog verdwijnen zal, maakt die redenering van den Gouverneur-Generaal, die juist is, een vreemden indruk,

§ 3. «De middenpunten van verkeer, waar de meeste behoefte aan een sneller en beter vervoer, dan thans bestaat, aanwezig is, moeten het eerst verbonden worden.»

«Die liggen op Java wijd uiteen.»

«Men zal dus d   r het spoorweg-aanlegstelsel moeten volgen, wat meer onder den naam van het Duitsche bekend is: «de hoofdpunten zoo goedkoop mogelijk vereenigen. Daarom «geene kostbare kunstwerken, geene groote rivier- of spoorweg-«bruggen, geene tunnels maken, maar, om die te vermijden, «omwegen, ten koste van de snelheid van overvoer, daar het «gemis aan spoed zich het meest doet gevoelen bij korte en «weinig bij groote afstanden.»

Omdat de middenpunten van verkeer ver uit elkander liggen, *daarom* moet men omwegen maken! Dan moet toch eerst bewezen worden, dat de omwegen beterkoop uitkomen dan de rechte wegen; dit is nimmer vooraf, en als algemeen beginsel, te bepalen. Hoe nu, als juist in de rechte, kortste verbinding, tevens de minste kunstwerken noodig zijn? Als daar de meeste producten en personen zijn? Moet men dan nog *omwegen* maken? *Omwegen*, om producten en personen te *ontloopen*, en groote bruggen *op te zoeken*?

Wie het terrein op Midden-Java moet leeren kennen uit de memorie van den Gouverneur-Generaal, zal meenen dat er langs Poerwodadie dwars over de *beneden-rivieren* geene, langs Oenarang en Salatiga dwars over de *boven-rivieren* vele bruggen, en zelfs tunnels voorkomen; het wordt niet duidelijk gezegd, maar ge  sinueerd. De *Arnhemmer Courant* in het laatst van 1862 en de *Gids* van November 1862, bl. 688, schijnen daarvan de dupe geweest te zijn; die spreken ook van kolossale tunnels in de westelijke berglijn. De waarheid is deze:

A. *Wat de tunnels betreft.*

a. In mijne westelijke berglijn, over Oenarang, Ambarawa, Salatiga en Boijolali, naar Solo en Djocjo, komen evenveel tunnels voor als tusschen Amsterdam en Rotterdam.

b. Even veel tunnels komen er voor in mijne *oostelijke berglijn* over Repaking; de (met eenige detail-wijzigingen, die haar be-

derven) thans op voorstel des Ministers aangenomen rigting.

c. In die aangenomen rigting van den Minister (mijne *oostelijke berglijn*, door wijzigingen niet verbeterd, door omwegen *verkort*, door bijvoeging van heuvelrijen *vlakker* gemaakt) zal juist een tunnel van eenige duizenden ellen lengte noodig zijn, om van Tempoeran, op 62 ellen boven de zee, onder de heuvelen ten noorden, die met de kruinen op circa 200 ellen boven de zee liggen, de vlakte aan de andere zijde dier heuvelen te bereiken. Die tunnel kan alleen ontweken worden door met *twee* hellende vlakken, zeer steil en zeer lang, *over* de heuvelen te gaan, of door den afstand van Tempoeran naar Samarang door een *omweg* te *verlengen*, en wel van de 33 kilometers, door den Minister opgegeven, tot 43 à 44 kilometers.

B. Wat de bruggen betreft.

a. Van Samarang tot 37 palen oostwaarts bij post Penawangan liggen, langs Goeboek, dus in de *vlaktelijn*, bruggen en duikers, te zamen wijd 677 ellen.

b. Van Samarang tot 37 palen zuidwaards (langs den grooten weg gemeten even als onder a) bij Kaligandoe, liggen bruggen en duikers, te zamen 371 ellen wijd.

c. Om Ambarawa te bereiken uit Samarang heeft men noodig:

in de zeer uitvoerig opgemeten lijn langs Oenarang 204 ellen wijdte aan bruggen en duikers.

In de lijn van den Minister 510 ellen wijdte.

De Toentang, die in de eerste rigting in 't geheel niet wordt gesneden, moet langs Tempoeran tweemaal overbrugd worden.

Het is dus volkomen onjuist, dat men door deze omwegen van Gouverneur-Generaal en Minister groote kunstwerken *ontloopt*; integendeel: men zoekt, langs omwegen, de bezwaren op.

§ 4. «Door dit stelsel zijn de spoorwegen tusschen ver uiteen «liggende punten rentegevend te maken, wat niet te verkrijgen «is zoo het kapitaal van aanleg door kostbare werken wordt «vergroot, en de exploitatie met de uitgaven van onderhoud en «toezigt er van aanzienlijk belast.»

Hoe *ver uiteen liggende punten* beterkoop langs een omweg dan in de rechte rigting kunnen verbonden worden, vooral als in die rechte rigting *minder* kunstwerken noodig zijn dan langs den omweg, schijnt een raadsel dat voor geene oplossing vatbaar is, — een vraagstuk met vele onbekenden maar zonder gegevens. Dit komt later nog meer uit, wanneer de invloed van omwegen op het tarief zal worden aangetoond. Voorloopig zij hier slechts opgemerkt, dat een omweg tot verlaging van tarief dwingt, zonder bate voor den handel en tot nadeel van de spoorweg-maatschappij. Wordt de omweg groot, dan moet het tarief dalen tot *beneden* de exploitatie-kosten, en de spoorweg-maatschappij wordt des te armer, hoe drukker het vervoer wordt.

§ 5. «Gedeeltelijk zal ook gevolgd moeten worden het stelsel «dat de bovenhand heeft in Noord-Amerika.»

«De spoorwegen zijn daar in zekeren opzichte te beschouwen «als gewone wegen, door *wildernissen* en *woestenijen* gelegd, «om deze te ontginnen en nieuwe punten van verkeer te doen «ontstaan. Ontginnen spoorwegen op zich zelf weinig of niet «in landen, waar bijna alle grond tot cultuur is gebragt, waar «vele andere goede middelen van gemeenschap bestaan, zoo als «in Nederland, op Java moet het anders zijn.»

«De spoorwegen moeten daar ter weërszijden een uitgebreid «gebied hebben.»

«Daaruit *moeten* gewone wegen naar de stations worden aan- «gelegd. Daarlangs *zal* zich allengs eene steeds toenemende «bevolking vestigen, daar er gelegenheid tot af- en aanvoer «van personen en goederen is. Landbouw- en fabriekonder- «nemingen *zullen* in dat gebied opgericht worden en langs ge- «wone of eigene onkostbare spoorwegen hare producten naar «den hoofdweg vervoeren.»

In één woord, de Gouverneur-Generaal wil een spoorweg bouwen voor de producten van 1965 in plaats van voor die van 1865. Maar zelfs dat doel zal niet bereikt worden. Op steenachtige gronden zullen zich geene landbouw-ondernemingen

vestigen, evenmin in 1965 als in 1865. Op gronden zonder levend water is evenmin groote ontwikkeling te wachten. Geen koffij of thee zullen op te laag gelegen landen groeijen, hetzij daar een spoorweg is of niet. De *aard der gronden* en het *klimaat* zal door een spoorweg niet veranderd worden.

Geene vergelijking kan wijders onjuister zijn dan de vergelijking met Noord-Amerika. Dáár, bij jaarlijkschen aanvoer van honderdduizenden Europeanen, in een gematigd klimaat, bij gronden van groote vruchtbaarheid, is de toestand geheel anders dan op 6° zuider-breedte, waar, zonder uitzondering, elke kolonisatie van Europeanen in de lage landen onherroepelijk mislukt; men leze slechts het rapport der Staats-commissie over kolonisatie van 1857.

§ 6. Nu volgt eene aanprijzing van de lijn van Samarang naar Solo, *zoogenaamd* door de vlakke, die van onjuistheden wemelt. Zoo wordt *gesproken* van goedkoope aanleg, van Duitsch stelsel, maar wordt *gezwegen* van het groote getal bruggen over beneden-rivieren. «In eene andere rigting, meer ten westen «naar het gebergte, door eene roode kleur aangewezen, is het «hoogste punt 95 ellen Samarangsch peil», zegt de Gouverneur-Generaal. De lezers der vorige afleveringen, II en III, weten reeds dat zoodanig punt in werkelijkheid niet bestaat; dat uit het hoofd eenige verkeerde cijfers op de kaart zijn gebragt, en dat mijne rapporten, mondeling en schriftelijk, van 6 Junij 1862 te Poerwodadi, 2 Julij uit Salatiga, 5 en 12 Augustus en 4 September 1862, eindelijk van 8 December 1862 aantoonen, dat die *gewijzigde rigting* eene berglijn is, met eene lange helling van 1 op 60. Verder wordt gezegd: «De Solo-«rivier biedt gelegenheid tot aanvoer van materialen aan.» Is dit niet een bewijs, dat die landstreek volstrekt geene behoefte heeft aan spoorwegvervoer? Wanneer spoorweg-materialen, meest vrij massive goederen, *stroomopwaarts* kunnen aangevoerd worden, zouden dan niet, nog veel beter, landbouw-producten *stroomafwaarts* naar Soerabaja worden vervoerd? Dit maakt den spoorweg onnoodig en onmogelijk, daar van personen-vervoer of versneld goederen-vervoer in West-Soekowatie geene kwestie kan zijn.

«De Soekowatische landen, ter linker zijde van de Solorivier, «staan op de kaarten van Junghuhn, Versteeg, en op die door «den heer Stieltjes verstrekt, als bijna onbevolkt aangewezen. «Van Soerakerta uit heb ik die landen langs den weg naar «Poerwodadie, voor eenige jaren op hooger last voor het ge- «woon vervoer onbruikbaar gemaakt, eenige palen ver ingereden, «en bevonden dat door pangeran Mangkoe Negoro op zijne «landen, daar gelegen, in 7 jaren tijds 30 dessa's in het leven «waren geroepen.»

De Gouverneur-Generaal vergeet hier echter bij te voegen de geringe bevolking dezer kleine dessa's, gebleken, toen op zijn verzoek, den 19den Junij 1862, de resident van Soerakerta daarnaar liet vragen.

Daar ik toenmaals geene bevolkingskaart, wel eene hoogte-productie- en wegkaart had ingezonden, heeft de insinuatie van den Gouverneur-Generaal dezelfde strekking, alsof men aan den opsteller eener zeekaart verweet, dat hij de binnenlandsche dorpen niet op zijne kaart had gebragt. Op mijne kaart staat niet eene enkele dessa, noch de 3604 der Kadoe, noch het grootere getal der duizenden in Samarang, en natuurlijk evenmin die 30 kleine in Soekowati. Waartoe moet die insinuatie dienen?

§ 7. «Particuliere koffijaanplantingen zijn er. Eene suiker-fabriek zal door meerdere gevolgd worden.»

«Is in die streek, niettegenstaande den vernielden weg, thans «reeds zoo veel ontwikkeling op te merken, een spoorweg zal haar «weldra onkenbaar maken; te meer daar de grond, behalve voor «suikerriet, zeer geschikt is voor de teelt van tabak en indigo.»

«Van Samarang tot Sarakarta kan derhalve aan den spoor-weg, door hem door het vlakke land te leggen, een deel van «het Amerikaansche karakter gegeven worden: hij moet en «zal ontginnen. Hij zal een groot gebied hebben, waaruit onder-scheidene wegen naar hem zullen loopen en de belangrijke «Solorivier met hem in verbinding brengen.»

Wat hier door den Gouverneur-Generaal gezegd wordt, is meestal volkomen onjuist.

De koffijaanplantingen zijn beperkt tot een paar mislukte proeven; nergens op Java zijn koffijaanplantingen op een peil, zoo weinig boven de zee verheven, gelukt. De gronden op het bergvlak om Saren in West-Soekowatie, die van 120 tot 150 ellen boven de zee liggen, lijden gebrek aan levend water. Er was geen druppel water te zien toen de Gouverneur-Generaal die streek in Junij 1852 bezocht. Van de twee rivieren, die het bergvlak benoorden Solo begrenzen en die altijd water hebben, wordt dat der zuidwaarts gelegen P  p   reeds verbruikt voor de suikerfabrieken *bezuiden* die rivier, terwijl de Serang 80 tot 100 ellen diep onder het bergvlak bij Kradjang is gelegen. Slechts meer bovenwaarts, beneden Goli en bij Karang-Gedeh tot aan de Kali-Tretes, vindt men afgeleide bevoeiingskanalen; oostwaarts van de Kali-Tretes houden die op.

Vroeger is reeds het ongerijmde aangetoond der vergelijking met Amerika, wat ontginnen en kolonieseeeren betreft. Kolonieseeeren op 6° zuiderbreedte, op slechts 120 tot 200 ellen boven de zee, en dan in een streek zonder levend water!

§ 8. «Een spoorweg door de vlakte van Samarang naar «Soerakarta en van daar naar Djokdjokarta voldoet aan het «laatste en niet het minst gewigtige beginsel.»

«Hij kan voortgezet worden van Djokdjokarta door Bagelen «en Banjoemas naar Tjilatjap, en verder door de Preanger «regentschappen en Buitenzorg naar Batavia, of, zoo dit door «de hooge bergen te veel bezwaren oplevert, gelijk waarschijnlijk «is, langs Tjitjalingka, Bandong en Tjikao naar Batavia, met een «zijtak naar Buitenzorg, welke rigting nuttig en uitvoerbaar werd «geacht door den toenmaligen directeur der burgerlijke open- «bare werken bij zijn verslag van 30 Januarij 1858, aan den «Minister van Koloniën gezonden bij brief van den 8sten April «1858, n  . 339/19.»

Dat een spoorweg kan doorgetrokken worden van Djocjokerta door Bagleen en Banjoemaas naar Tjillatjap, is volkomen onafhankelijk van de wijze, waarop uit Samarang de weg naar Djocjo wordt gelegd. Die doortrekking is even mogelijk of onmogelijk, de lijn moge loopen door de Kadoe, langs Salatiga

en Boijolali, langs Temporan en Solo of over Poerwodadi. En wat de verdere verlenging van Tjillatjap westwaarts betreft, daaromtrent raadplege de Gouverneur-Generaal den Luitenant-Kolonel de Seyff eens, die in 1861 (vóór de opmetingen) spoorwegaanleg in de Preanger gemakkelijk waande, maar in 1863 (ná de opmetingen) zich naauwlijks begrijpen kon, dat ik van spoorwegen, al ware het dan slechts van paardensporen, spreken durfde. Terrein, hoeveelheid producten, alles was hem tegengevallen. In Maart 1862 was het reeds bekend, dat de lijn van Tjikao naar Tji-Padalarang, door den heer Uhlenbeck aangeprezen, zonder dat die aanprijzing op ééinig gegeven ruste, overgroote bezwaren aanbood. Het lengteprofiel van den pedattieweg was toen reeds gereed, maar de Gouverneur-Generaal sprak toen bij voorkeur over de wijze, waarop het tractement van den heer de Seyff zou worden uitbetaald. In April 1862 onder N°. 77 rapporteerde ik schriftelijk over die rigting en over andere in de Preanger. Bij de discussie te Merak-Matti, den 9 Junij 1862, kwam het onderhoud ook nog een oogenblik op deze lijn. Ik wees er op, dat de hellingen daar veel grooter waren dan op Midden-Java, en kreeg van den Gouverneur-Generaal ten antwoord: «dat weet ik niet» gevolgd door mijne repliek «de opmetingen hebben zulks aangewezen.» En den 28 Augustus komt de heer Sloet terug op eene lijn, die reeds maanden lang als onuitvoerbaar bekend was! Denkt dan de heer Sloet dat het terrein zal veranderen, om hem genoeg te doen en mij in 't ongelijk te stellen? Ik ben er zeer gerust op, dat daar nimmer een spoorweg zal komen, en zag ook met genoeg, uit het laatste verslag der commissie tot de vervoermiddelen, dat de overste de Seyff de metingen tusschen Tji-Baroessa en Bandong langs Tji-Kendi laat voortzetten, en niet langs Tjikao.

§ 9. «Van het meest oostelijk gedeelte tusschen Samarang en Soerakarta kan men een weg leggen langs Japara door Rembang — beide zulke belangrijke gewesten — naar Soerabaija, en verder langs de kusten van den zoogenaamden Oosthoek.»

«Mogt het noodig zijn, dan kan er ook een weg in eene zuid-oostelijke rigting van uitgaan.»

«Ik weet zeer goed dat het maken van deze wegen met groote «localiteitsbezwaren te strijden zal hebben, doch is Java eens «zoo ontwikkeld dat er behoefte aan bestaat, dan zullen ook de «middelen voorhanden of te vinden zijn, om die bezwaren te «overwinnen.»

«Men moet de gelegenheid openlaten om op de gemakkelijkste «wijze te kunnen doen wat in de mogelijkheid ligt dat gedaan «zal moeten worden.»

Bij de gewijzigde rigting van den Gouverneur-Generaal is dat meest oostelijke punt tusschen Samarang en Solo omstreeks Karang-Rajong gelegen. Van dáár zou dus de lijn naar de residentien Japara en Rembang moeten loopen. De heer Sloet schijnt vergeten te hebben, dat de residentie Japara van de vlakke, bij Karang-Rajong enz., gescheiden is door een zeer steilen en vrij hoogen bergrug. Zijne Excellentie heeft die aan zijne linkerhand uit het rijtuig kunnen zien den 6 Junij 1862 (zie de kaarten van Le Clercq, Junghuhn, Versteeg, die allen dezen bergrug goed aangeven).

Raadselachtig is het, wat met dien weg in de zuid-oostelijke rigting bedoeld wordt.

§ 10. Hierop volgt eene bestrijding van mijne westelijke berglijn, waarbij alleen gebruik gemaakt is van de nog onvolledige gegevens van Januarij 1862, maar niet van de latere opmetingen. Dit was het gevolg van des Gouverneur-Generaals besluit, om geene kaarten, lengte- of dwarsprofillen te willen zien. Te Toelong, den 12 Junij, zag de heer Sloet eenige oogenblikken de lengte-profillen van het terrein bij Ampel en bezuiden die plaats. In plaats van nu eene opgave der kromtestralen, hellingen enz., uit de *laatste opmetingen* te vragen, ignoreert hij eenvoudig al het in 1862 gedane werk. De geheele bestrijding rust dus op een valschen grondslag; de aanhaling van den Britsch-Indischen spoorweg met 12 tunnels bewijst niets; evenmin het rapport van den heer Dixon, die insgelijks geen enkel stuk der opmetingen gezien had, zooals door hem zelven erkend is, die daarenboven het terrein niet kende, en wiens adviesen dus

niet de minste waarde hadden. Aardig is het, hoe de argumentatie van den heer Sloet over hellingen en bogten zich tegen het geconcedeerde stelsel van den Minister heeft gekeerd, dat véél meer bogten en veelal sterker hellingen dan de westelijke berglijn aanbiedt.

In mijne missive van 8 Januarij 1862 had ik de lijn, die door de concessionarissen was aangevraagd, van Samarang langs Poerwodadi en Sereep naar Solo en Djocjo, lang 174 kilometers, vergeleken met de door mij voorgestane lijn, van Samarang langs Salatiga naar Djocjo, met een zijtak naar Solo, te zamen lang 156 kilometers. Eigenlijk had ik, dus doende, de zaak te gunstig voorgesteld voor den concessionaris. Immers deze sloot de hoofdmassa der producten, namelijk die van Kadoe, Ambarawa en Salatiga uit, die door mijne lijn geholpen worden. Eigenlijk moest ik dus, bij de 174 kilometers der hoofdlijn, de zijtak van Goeboek minstens naar Ambarawa, beter nog over Merak-Matti tot het bergvlak van Wawar verlengd, gevoegd hebben. Staten-Generaal, Minister, deskundigen in Nederland, concessionaris, allen hebben dit erkend en den zijtak naar de bergen *onmisbaar* verklaard.

En wat doet nu de Gouverneur-Generaal? Een enkele regel, uit het verband gerukt en aangehaald, dient hem om te insinueren, dat ik met mij zelven in tegenspraak ben. Hij haalt namelijk aan, mijn gezegde: *eigenlijk is die vergelijking onjuist en in het voordeel der heeren aanvragers*; maar laat weg wat dadelijk volgt: *willen deze ook de bergstreek helpen, dan is de zijtak van Goeboek naar Ambarawa, door welligt het moeilijkste terrein van Java, onmisbaar enz.*; en dan geeft die zin-verdraaijing hem aanleiding om uit te roepen: « Welke waarde kan men na deze confessie aan de vergelijking hechten? »

Op de verdere technische bezwaren kom ik uitvoeriger terug in het *overzicht*, waarbij ik eenige kaarten en profillen ter opheldering zal voegen.

§ 11. « Magelang ligt 26 palen van Djokdjokarta. Dáár zal « langs een goeden weg van den spoorweg gebruik gemaakt « worden. De afstand is korter dan die naar het punt, waar

«de spoorweg zich aan dien van Samarang naar Salatiga zoude sluiten.»

Zie hier wat daarvan is:

Langs den gewonen weg gerekend ligt Ambarawa bij paal 26 van Samarang, Magelang van paal 47 tot 48, Djocjo bij paal 74.

Dus ligt (fouten in de plaatsing der palen ongerekend):

Magelang $26\frac{1}{2}$ paal van Djocjo en

$21\frac{1}{2}$ » » Ambarawa;

maar daar de weg naar Djocjo iets beter is dan het bergachtige gedeelte van den weg bij Medono en Pingit (het gedeelte bezuiden Medono is zeer goed) wil ik wel de kosten gelijk stellen. Een pikol goederen kan dus uit Magelang naar Djocjo voor denzelfden prijs als naar Ambarawa gebragt worden. Maar nu begint het onderscheid. Ambarawa ligt langs den spoorweg naauwelijks 45 kilometers van Samarang; Djokjokarta, langs de gewijzigde rigting van den Gouverneur-Generaal, 160 kilometers. Tegen een (mijns inziens noodzakelijk) tarief van $1\frac{1}{2}$ cent per pikol-mijl, betalen de producten dus f 0.60 van Ambarawa en f 2.13 van Djocjo naar Samarang. Verschil f 1.53 in 't nadeel der rigting over Djocjo. Punten, vele palen bezuiden Magelang gelegen, behooren hierdoor tot het handelsgebied van een spoorweg, die langs Ambarawa loopt.

Maar er is méér. Van de 85 000, soms 100 000 pikols koffij der Kadoe, komt verreweg het grootste gedeelte uit de hoog gelegen, dat is de *noordelijke* deelen. Daar wordt de afstand tot Ambarawa *kleiner*, de afstand tot Djocjo grooter. Behalve f 1.53 winst per pikol op het spoorwegvervoer, komt daar nog eene groote winst op het gewone vervoer per kar of paarden bij.

De geheele bewering van den Gouverneur-Generaal is eene ongerijmdheid.

§ 12. Iets verder kan de Gouverneur-Generaal niet ontkennen, dat het gouvernement zeer veel winnen zal op het vervoer der producten, wanneer de lijn langs Ambarawa wordt gelegd. Eene becijfering moet aantoonen, dat alléén de winst op het koffij-vervoer f 48 848 zal bedragen. Dit cijfer is te hoog, omdat de Gouverneur-Generaal de spoorweglengte te gering en het

tarief te laag stelt. Daarentegen vergeet hij in rekening te brengen de directe winst op den zout-opvoer, op de militaire producten, op houtwerken voor genie en waterstaat, enz. Ook wordt niet gesproken van de indirecte voordeelen, als: minder menschen en vee noodig tot het transport der producten, onderhoud der rij- en pedatie-wegen, enz. Door vele deskundigen heb ik hooren beweren dat, bij meer zorg bij het plukken der koffij, wat bij meer beschikbare handen mogelijk is, de opbrengst met een vierde kan vermeerderen. Nu brengen Salatiga en Kadoe gemiddeld 130 000 pikols op, die dus (als bovenstaand beweren juist is) zouden vermeerderen met 32 500 pikols. En daar nu het gouvernement f 20 wint op elken pikol, zou het f 650 000 indirecte winst uit den spoorweg trekken. Aannemende dat *deze* opgave (als vele op Java) overdreven is, zal toch stellig de indirecte winst zeer aanzienlijk zijn.

Wat stelt nu de Gouverneur-Generaal daar tegenover?

«dat, zoo de landrente die in het gedeelte der vlakte, die door «den spoorweg meer ontwikkeld zal worden en nu ongeveer «f 270 000 bedraagt, met $\frac{1}{5}$ verhoogd wordt, de Staat voordeel «en geene schade zal hebben.»

Welk eene onware, onlogische redenering! Waarom dan ook niet de landrente in Salatiga, Kadoe, enz. genoemd? Zullen die streken alleen door een spoorweg niet ontwikkeld worden?

De vlakte zelve zal trouwens veel beter door *bevloeiings-kanalen* gebaat worden, en als men haar deze geeft en spoorwegen aan de bergen, dan is ieder gebaat, en de Staat vindt, in tweederlei winst, schadevergoeding voor rente en rente-garantie.

§ 13. «Door de vlakte kan meer dan ééne rigting genomen worden.»

«De handelsstand van Samarang heeft er eene aangewezen, «loopende van die stad, over Goeboek, Djamboe en Soekowatie-«wetan naar Soerakarta, waardoor de spoorweg in directe aan-«raking met de Solorivier zou komen.»

Ik moet doen opmerken, dat men in Duitschland heeft aangenomen om eene helling van ongeveer 1 op 100 als de sterkste in de vlakte te beschouwen. Deze grens aannemende, zijn alleen

de lijnen langs Poerwodadi, of *nog meer oostelijk*, vlaktelijnen; al de andere zijn berglijnen, al zoekt men zulks door verkeerde cijfers te bemantelen.

De lijn van den handelsstand in Samarang heeft slechts één bezwaar, van namelijk te loopen langs niet bestaande plaatsen. Er ligt geene plaats Soekowati-wetan, dat is *Oost-Soekowati* op den linkeroever der Solo-rivier, dus in *West-Soekowati*. Men behoeft niet veel Maleisch te kennen, om Soekowati-wetan van Soekowati-koelon te onderscheiden.

§ 14. «Het kwam mij voor dat nog eene andere rigting «te vinden zou zijn, die Samarang met Soerakarta zoude ver- «eenigen door eenen korteren spoorweg dan die door den «heer Poolman c. s. en door de Samarangsche kooplieden «is aangeduid, en die daardoor goedkoop en doelmatiger «zoude zijn.»

«Dit maakte te Djokdjokarta mede het onderwerp uit van een «gesprek met den heer kapitein Beijerinck, belast met de «militaire opname, die mij verklaarde dat zoodanige rigting «aan te wijzen was. Op mijn verzoek is zij door hem met eene «groene kleur op de kaart gebragt. Zij is ongeveer 6 palen «korter dan de weg door de bergen en het terrein — de cijfers «die de hoogten aanwijzen toonen het aan — levert geene groote, «zelfs mindere bezwaren dan de andere rigtingen op.»

«Die rigting biedt nog het voordeel aan dat zij Salatiga meer «nadert dan elke andere.»

«Ik schreef dien heer over de mogelijkheid om van het punt, «het dichtst bij genoemde plaats gelegen, daarheen een spoorweg «te leggen.»

«Uit zijn antwoord van 6 Julij jl., waarvan afschrift met het «bijgevoegde kaartje hiernevens wordt overgelegd, blijkt de «uitvoerbaarheid, hoezeer op een punt een groot bezwaar, eene «helling van 1 op 65, te overwinnen is.»

Alles wat de Gouverneur-Generaal hier zegt is ten eenemale onjuist.

Dat de hoogtecijfers verkeerd waren, dat die lijn geene

vlakke-lijn was maar eene helling van 1 op 60 vorderde, wist de Gouverneur-Generaal, toen hij deze memorie van 28 Augustus 1862 schreef, reeds uit mijn mondeling rapport, den 6 Junij te Poerwodadi, en uit mijne schriftelijke rapporten van Julij en Augustus.

Nog minder juist is alles wat over den zijtak naar Salatiga gezegd wordt. In zijn rapport van 6 Julij zegt de heer Beijerinck, na van een voordeelig tracégedeelte A B (van Salatiga naar Ploembon) gesproken te hebben: «Geheel anders is dit gesteld «met het tracé B C, alwaar men over eene lengte van $5\frac{1}{2}$ paal «een hoogte-verschil aantreft van 357 el, dus 65 el per paal; «eene helling, te steil om hier aan een stoomspoor te denken.»

«Het tracé loopt evenwel over een langen gelijkmatig af- «hellenden bergrug, die tot dessa Groenden 2 à $2\frac{1}{2}$ graad «niet te boven gaat, en slechts een ravijn van onbeduidende «diepte passeert. Van af laatstgenoemde dessa tot het punt C «is de helling grooter, doch zij kan door afgraving op 3 graden «worden teruggebracht.»

Over 8283 ellen lengte 357 el verval, maakt over 23 el lengte 1 el. Op het steilste punt wordt de helling, door afgraving, gebragt op 3°, of over 19.5 el lengte 1 el verval. Dat terrein noemt de Gouverneur-Generaal eene helling van 65 aanleg op 1, of driemaal minder steil, dan het in werkelijkheid is.

(Het gedeelte B C ligt Noord-Oost van Ploembon; *dan volgt een vlak gedeelte C D tot aan de gewijzigde rigting.*)

Ik zal den Gouverneur-Generaal niet verder in zijne beschouwing der concessie volgen, en geloof bewijzen genoeg te hebben bijgebracht om te doen zien, hoe oppervlakkig, onlogisch en beziijden de waarheid de meeste zijner beweringen zijn.

NB. De suikerfabriek, waarvan de Gouverneur-Generaal spreekt als liggende noordwaarts van Solo (zie § 7, bl. 10 van dit geschrift) ligt *bewesten* Solo en *bezuiden* de kali Pèpé, digt bij Kalitan.

INHOUD.

§ 1. Het Indische genootschap en de spoorwegen op Java, bl. 3;
§ 2. Belang van het kiezen eener goede rigting voor den eersten spoorweg op Java, bl. 5; § 3. Hoe de Gouverneur-Generaal het duitsche stelsel verklaart en aanprijst, bl. 6; § 4. Toepassing daarvan op Java, bl. 7;
§ 5. Het amerikaansche stelsel, door wildernissen en woestijnen, bl. 8;
§ 6. De zoogenaamde vlaktelijn, van Samarang naar Solo, bl. 9; § 7. Ontginning onmogelijk waar gebrek aan water is, bl. 10; § 8. De spoorweg voortgezet van Djoejokerta naar Tjillatjap, en door de Preanger naar Batavia; lijn van Tjikao naar Tji-Padalarang aangetoond, die reeds bij opmeting onbruikbaar was gevonden, bl. 11; § 9. Gebergte tusschen Grobogan en Japara weggedacht, bl. 12; § 10. Bestrijding van mijne westelijke berglijn door den Gouverneur-Generaal, met voorbijzien van de uitkomsten der opnemingen in 1862, bl. 13; § 11. Ongerijmde bewering, om aan te toonen, dat er vervoer langs de geconcedeerde lijn zal komen, bl. 14; § 12. De toenemende landrente in de vlakte genoemd, die in Salatiga, Kadoe enz. verzwegen, bl. 15; § 13. Eene lijn langs niet bestaande plaatsen aangetoond, bl. 16; § 14. Hoe de heer Beijerinck en zijne cijfers misbruikt worden, om eene denkbeeldige vlaktelijn door de bergen aan te bevelen, bl. 17.

Z

A

G E G E V E N S

OMTRENT DE

ZAAK DER SPOORWEGEN OP JAVA,

DOOR

T. J. STIELTJES,

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën.

A un moment donné, la résistance des Chambres,
c'est le salut du prince et de l'État.

E. LABOULAYE.
Le parti libéral, p. 155.

V.

Adressen, door den adviseur ingediend, over vervalsching van
stukken en niet over de rigting van den spoorweg.

TE 'S GRAVENHAGE,
BIJ GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1864.



Na voldaan te hebben aan het verzoek van eenige vrienden, tot het geven van een overzicht der behandeling van de spoorwegzaak zelve, hervat ik mijn strijd, tegen het geven van vervalschte inlichtingen aan de beide Kamers der Staten-Generaal en het berigten van onwaarheden aan Z. M. den Koning.

Het publiek toch onderscheidt tot heden niet genoeg mijn' strijd tegen vervalschte stukken van dien tegen spoorwegrigtingen. De mededeeling der adressen, in de volgorde zoo als die door mij zijn aangeboden aan de beide Kamers der Staten-Generaal en aan Z. M. den Koning, zal dit feit boven elken twijfel verheffen. 'sMinisters beschikking op mijne adressen aan Z. M. den Koning, waarin hij mij beticht van Z. M. met onwaarheden te naderen, is tot meerdere volledigheid er bij gevoegd. Aan den lezer zij de vraag ter beslissing overgelaten: wie Z. M. den Koning onwaarheden voorlegt.

Maastricht, Julij 1864.

T. J. STIELTJES.

van
Go
Ja
18
ka
eer
ma
na
de
dad
zoe
liet
vla
wa
rig
nog
Kr
der
aar
ver
der
4de

§ 1. Het is aan de lezers der Gegevens I—IV en aan die van het Overzicht bekend, dat, na een gewone reis van den Gouverneur-Generaal baron Sloet van de Beele over Midden-Java, zoo als ieder Gouverneur-Generaal die maakt, in Junij 1862, op welke reis niet over spoorwegzaken gesproken noch kaarten bezigtigd mogten worden, den 28sten Augustus 1862 eene voorloopige concessie werd verleend aan de heeren Poolman c. s. voor den aanleg van een spoorweg van Samarang naar de vorstenlanden. De rigting was niet die, welke ik als de beste beschouwde; mijn advies daarover gegeven hebbende, dacht ik echter genoeg te hebben gedaan. Ik liet de lijn onderzoeken, die de Gouverneur-Generaal mij den 1sten Julij 1862 liet opgeven, berigtte den 5den Augustus dat die lijn geene vlakke-lijn was, gaf eene betere oostelijke bergrigting als waarschijnlijk aan, onderzocht die in 't laatst dier maand, berigtte daarover den 4den September 1862, liet ten overvloede nog meer uitvoerig opnemen de beklimming der bergvlakte van Kradjang uit het diep gelegen Serang-dal, berigtte daarover den 8sten December 1862, en meende nu voldaan te hebben aan wat mij was opgedragen. Na de inzending van het uitvoerig verslag van 6 November—22 December 1863, N^o. 345, ging ik den 28sten December 1862 op reis naar den Oosthoek, brak den 4den Februarij 1863 een sleutelbeen te Lemadjang, was dien-

tengevolge reeds den 9den Februarij te Salatiga terug, de reis naar Bezoeki en Banjoewangie tijdelijk opgegeven hebbende, en bemoeide mij in al dien tijd niet met de rigting van den spoorweg op Midden-Java. Naar aanleiding van een leugenachtig berigt over tunnels in de westelijke berglijn, langs Salatiga enz., in de Arnhemsche courant van September 1862 voorkomende, voegde ik, bij het verslag der verrigtingen in de laatste maanden van 1862, dat voor de officiële Java-courant bestemd was, een overzicht der verkregen uitkomsten. Toen mij te kennen werd gegeven, dat de officiële courant noch bestemd noch geschikt was voor dergelijke mededeelingen (dus noch bestemd noch geschikt om de waarheid te verbreiden, de leugen te bestrijden) schrapte ik eenige regelen, en het dorre verhaal der gedane opmetingen werd nu geplaatst. Eene leugenachtige voorstelling in de Gids van November 1862, ook over denkbeeldige tunnels in de lijn langs Salatiga, deed den ingenieur Roorda van Eysinga, den 25sten Januarij 1863, uit Malang een brief schrijven aan een der redacteurs van dat tijdschrift, professor Veth, ter weêrlegging van die bezwaren, en in de hoop dat het tijdschrift zijne dwaling zou herstellen, wat echter tot heden niet geschied is. Herhaalden aandrang van bijna al mijne ingenieurs, ook van den heer de Seyff, om ons niet voortdurend door leugenachtige berigten in een verkeerd daglicht te laten stellen, maar om te antwoorden, heb ik maanden lang weêrstaan, steeds zeggend: dat de officiële rapporten de waarheid wel aan 't licht zouden brengen; ja ik bewerkte, dat verscheidene, sommige hevig, andere geestig gestelde geschriften door de schrijvers werden teruggehouden.

In het laatst van April 1863 kwam ik, op mijne reis naar West-Java, te Batavia. Bij de gewone beleefdheidsbezoeken, die ik den 27sten en 28sten April maakte bij de heeren raden van Indië, directeurs, militaire en regterlijke beambten, enz verkreeg ik voor mij zelven de volledige zekerheid, dat geheel verkeerde stukken, tegen herhaalde waarschuwingen in, als goed naar Europa waren opgezonden. Was dit het geval, dan ontviel mij de éénige steun, die de waarheid kon doen

zegevieren. Nu kon ik niet langer den loop van zaken lijdelijk aanzien, maar schreef den 29sten April 1863, weinige uren vóór het vertrek der mail, het volgende adres.

§ 2. « Aan de ^{Eerste} Tweede Kamer der Staten-Generaal te 's Gra-

« venhage,

« geeft met verschuldigden eerbied te kennen Thomas Joannes « Stieltjes, adviseur bij het Ministerie van Koloniën, thans belast « met een onderzoek naar het transportwezen op Java, enz. »

« Dat hij uit de dagbladen heeft vernomen dat aan uwe ver- « gadering ter bekrachtiging zullen worden voorgelegd eenige « artikelen eener concessie, verleend aan de Heeren Poolman, « Fraser, Kol en Ament voor den aanleg van een spoorweg « van Samarang langs Soerakerta naar Djocjokerta. »

« Dat het hier de plaats niet is om te treden in eene ont- « wikkeling der voor- en nadeelen, aan verschillende spoorweg- « rigtingen eigen; maar dat hij van de bekende grondigheid, « waarmede alle belangrijke zaken in uwe vergadering worden « overwogen verwacht, dat geene beslissing zal worden genomen « dan na aandachtige beschouwing der plannen, bestekken en « begrootingen, waarop vermoedelijk de concessie gegrond is, « ofschoon die niet aan hem adressant bekend zijn; en ook « van de rapporten die hij de eer had achtereenvolgens, het « laatst in December 1862 en April 1863, in te zenden.

« BATAVIA, den 29sten April 1863.

« T. J. STIELTJES. »

De lezer ziet al dadelijk:

1°. Dat ik van 28 Augustus 1862, toen de concessie verleend werd, tot 29 April 1863, toen ik te Batavia op het spoor kwam der vervalschingen, acht maanden liet verloopen, zonder mij te bemoeijen met de rigting, en dat ik integendeel alles deed om het gouvernement te helpen, door, ter vervanging der onbruikbare gewijzigde rigting, op te sporen en aan te geven

(in Augustus en September 1862) de thans gevolgd wordende oostelijke bergrigting (niet langs Tempoeran).

2°. Dat ik in het adres van 29 April 1863 uitdrukkelijk op den voorgrond stel: «dat het hier de plaats niet is om te treden «in eene ontwikkeling der voor- en nadeelen, aan verschillende «spoorwegrigtingen eigen.»

Mijne adressen waren gerigt tegen vervalschingen, niet tegen rigtingen.

§ 3. Na afloop mijner reis naar West-Java, was ik in de laatste dagen van Mei te Salatiga terug. In de tweede helft van Junij maakte ik eene reis door Solo en Djocjo, gedeeltelijk digt onder het zuidergebergte. Den 24sten Junij 1863, des avonds vermoeid van dien togt te Djocjokerta aankomende, vond ik ten huize van den adspirant-ingenieur Hennige de mailbrieven, die mij uit Salatiga waren nagezonden, en daaronder de eerste uitgave der kaart, die aan de Staten-Generaal is overgelegd. Op het opschrift na, dat veranderd was, herkende ik dadelijk de kaart, of liever de schets, van mijn rapport van Januarij 1862; maar ik zag met eene dikke streep eene gewijzigde rigting aangegeven, en langs die rigting zwarte hoogtecijfers die (volgens de legende der kaart) van mijne commissie zouden zijn, en die niet daarvan en bovendien geheel verkeerd waren. De adspirant-ingenieur van Doorn, die mij vergezelde, zag mij verbleeken toen mij die cijfers in 't oog vielen, en mijn eerste uitroep was: «tot zulke schurkenstreken dacht ik niemand in staat.» Daar de mailbrieven den volgenden dag vertrokken, schreef ik onmiddellijk het volgende adres:

«Aan de ^{Eerste}
Tweede Kamer der Staten-Generaal te 's Hage,

«geeft met verschuldigden eerbied te kennen T. J. Stieltjes, «adviseur bij het Ministerie van Koloniën, belast met eene «zending in het belang van 't vervoerwezen op Java.»

«Dat hij inzage heeft gekregen van de kaart, waarop de «geprojecteerde spoorwegen zijn aangegeven, welke kaart aan «uwe vergadering is overgelegd bij de stukken betreffende de «concessie-aanvraag der Heeren Poolman c. s.»

«Dat die kaart of liever voorloopige schets grootendeels «ontworpen is naar de schets, die de ondergeteekende bij het «rapport van Januarij 1862 heeft overgelegd.»

«Dat daarop echter, langs de zoogenaamde gewijzigde «rigting, eenige cijfers zijn bijgevoegd, die niet, zooals de «kaart aangeeft, van de commissie tot de vervoermiddelen «afkomstig en bovendien geheel verkeerd zijn, sommige «100 ellen en méér.»

«Reden waarom de ondergeteekende nogmaals terugkomt «op zijn den 29sten April ll. gedaan verzoek:»

«Dat het uwe vergadering moge behagen om in eene zoo «belangrijke zaak geene beslissing te nemen, alvorens betere «gegevens, in latere rapporten en kaarten te vinden, ver- «strekt zijn.»

«DJOCJOKERTA, 25 Junij 1863.

T. J. STIELTJES.»

Twee opmerkingen over dit adres:

1°. Van spoorwegrigting is weder in 't geheel geene spraak; maar alleen van verkeerde cijfers, waarmede men eene lijn tracht door te drijven.

2°. Te Djocjokerta zijnde, dus gescheiden van mijn archief, durfde ik de verschillen niet punt voor punt uit het hoofd aangeven. De lezer zal ze vinden op plaat III, profil II van het Overzicht.

De reis in Bagleen vervolgende, was ik in 't begin van Julij 1863 te Salatiga terug, en meldde van daar het vinden der valsche cijfers, die op naam der commissie waren gesteld, aan den Gouverneur-Generaal en aan de besturen, die mijn verslag van Januarij 1862 in handen hadden gehad, zooals uit de thans gedrukte stukken bekend is. Met de rigting van den spoorweg bemoeide ik mij niet.

§ 4. In April wist ik wel dat er verkeerde stukken naar Nederland waren gezonden, maar kon ik niet juist aanwijzen welke. Een algemeen aandringen op grondig onderzoek, bij

de beide kamers der Staten-Generaal, scheen mij toen voldoende en noodig, om de waarheid te doen zegevieren. Maar later was gebleken, dat Dixon's fautive rijststatistiek aan de Tweede Kamer was overgelegd, met eene boschkaart, die niet van de commissie kwam; terwijl ik bovendien, sedert 24 Junij 1862 in handen had een vervalscht stuk; nu kon ik feiten aanwijzen, nu werd de zaak belangrijker, en daarom besloot ik tot een adres aan Zijne Majesteit den Koning, van den volgende inhoud:

(Met twee bijlagen A en B.)

«Aan Zijne Majesteit Willem de derde, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz. enz. enz.»

«Geeft met verschuldigden eerbied te kennen T. J. Stieltjes, Adviseur bij het Ministerie van Koloniën, ingevolge uwer Majesteits besluit van 11 Junij 1860, n°. 43, belast met eene zending naar Java, in het belang van het vervoerwezen aldaar.»

«Dat hij adressant, in Februarij 1861 te Batavia aangekomen zijnde, in April daaraanvolgende met de opname in Midden-Java en vervolgens ook op andere deelen van het eiland, een aanvang heeft gemaakt, en daarmede sedert onafgebroken is voortgegaan. In December 1861 heeft adressant een rapport met bijlagen opgesteld over de concessieaanvraag der Heeren Poolman, Fraser en Kol, welk rapport den 8sten Januarij 1862, n°. 4, aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal is ingezonden.»

«Daar eerst, in het laatst van Mei 1861, het uit Europa volgende ingenieurs-personeel op Midden-Java beschikbaar was voor terrein-opnamen; eerst van Julij tot September hier op Java achtereenvolgens eenig personeel beschikbaar kwam; eerst in Julij 1861, op adressants verzoek, de militaire topografische opnamen voor de bergdistricten van Samarang, alsmede van de residentiën Soerakarta en Djocjokerta werden onder handen genomen, en vroeger genoegzaam niets bekend was van het uitgestrekte terrein tusschen Samarang en Poer-

«wodadi, Solo en Djocjo, was natuurlijk het rapport van «8 Januarij 1862, n°. 4, niet volledig. Maar de metingen, en «van het militair departement, en van de commissie tot de «vervoermiddelen steeds voortgaande, had de adressant in Junij «1862, tijdens de reis van Zijne Excellentie den Gouverneur- «Generaal reeds veel vollediger gegevens; en deze waren nog «meer uitgebreid geworden, toen adressant den 21 December «1862, n°. 345, een voorloopig verslag aan Zijne Excellentie «den Gouverneur-Generaal inzond, met hoogte-, bevolkings- «en productie-kaarten, enz. Ook in April, Julij, Augustus «en September 1862 had adressant voor en na rapporten aan «Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal ingezonden» (1).

«Ofschoon adressant de reis van Zijne Excellentie den Gouver- «neur-Generaal over Midden-Java in Junij 1862 gedeeltelijk «heeft medegemaakt, was het hem onmogelijk aan Zijne Excel- «lentie die nadere meer uitgewerkte gegevens te doen kennen, «en wel om drie redenen:

1°. «Omdat aan den adressant bij missive van den eersten «gouvernements-secretaris van 26 Mei 1862, n°. 1298, was te «kennen gegeven, dat Zijne Excellentie het niet noodig achtte «kaarten en schetsen te bezigtigen.»

2°. «Omdat Zijne Excellentie aan hem geene inlichtingen «gevraagd heeft.»

3°. «Omdat bij de éénige en toen zeer verwarde discussie «van welligt één kwartier uur, die op den 10den Junij 1862 «in de Pendoppo te Merak-Matti is gevoerd, Zijne Excellentie «aan hem adressant 3 à 4 malen het woord coupeerde, toen «ook hij zijne denkbeelden wilde ontwikkelen.»

«Onder de stukken, nu aan de Tweede Kamer overgelegd, «vond de adressant de nog niet volledige gegevens van

(1) Later zijn nog rapporten ingezonden in April en Julij 1863, en na mijn ontslag nog een rapport van 5 September 1863; dit laatste is gedrukt onder de stukken, die aan de Tweede Kamer zijn medegedeeld, met eenige aanmerkingen van een anoniem ambtenaar en van den heer Haitink.

«8 Januarij 1862, n^o. 4, waarvan, zooals later aan Uwe
«Majesteit blijken zal, de hoogte kaart bovendien vervalscht
«is, en de bepaald fautive rijstkaart van den heer J. Dixon;
«maar Zijne Excellentie de Minister van Koloniën weigert aan
«de Tweede kamer de mededeeling van de veel vollediger
«gegevens van December 1862, n^o. 345.»

«Dit vreemde denkbeeld, om alléén gebruik te maken van
«de metingen en gegevens, in het najaar van 1861 opgedaan,
«maar om te ignoreeren de veel talrijker in 1862 verzamelde
«gegevens, in het verslag van December 1862 neêrgelegd,
«heeft drie groote nadeelen.»

«In de eerste plaats oordeelt nu de Wetgevende Magt ge-
«deeltelijk naar geheel fautive stukken, zoo als de rijstkaart
«van den heer Dixon, waartegen adressant toch Zijne Excel-
«lentie den Gouverneur-Generaal herhaaldelijk gewaarschuwd
«heeft.»

«In de tweede plaats bevat nu de memorie van toelichting
«van hunne Excellentiën de Ministers van Koloniën en Finantiën
«verschillende grove onnaauwkeurigheden, waartegen adressant
«vermeend heeft dadelijk te moeten opkomen, zooals aan Uwe
«Majesteit kan blijken uit bijlage A, zijnde copie eener missive
«van 12 Junij ll., N^o. 151, aan Zijne Excellentie den Gouver-
«neur-Generaal.»

«In de derde plaats wordt het daardoor aan de Wetgevende
«Magt onmogelijk om te ontdekken de vervalsching van des
«adressants hoogtekaart van 8 Januarij 1862, n^o. 4; zijnde
«namelijk op de kaart die aan de Tweede Kamer is overgelegd,
«eene geheele reeks valsche cijfers bijgevoegd. Ook dit zal
«aan Uwe Majesteit blijken uit bijlage B, zijnde copie eener
«missive van 14 Julij ll., n^o. 182, aan Zijne Excellentie den
«Gouverneur-Generaal, met een schetskaartje.»

«Die valsche cijfers nu, in een regeringsstuk voorkomende,
«en wel in eene spoorwegrigting die afwijkt van de aanvan-
«kelijk door concessionarissen aangevraagde rigting, kan later
«tot groote verwikkelingen tusschen de regering en de op te
«rigten spoorwegmaatschappij aanleiding geven. Dit is vooral
«te vreezen, zoodra die op te rigten maatschappij ontdekt, dat

« het uit de lucht gegrepen cijfer van f 80 000 aanlegkosten per
« mijl op verre na niet voldoende is. » (1)

« Naar aanleiding van bovenstaande redenen heeft de adres-
« sant ten slotte de eer om met den diepsten eerbied aan Uwe
« Majesteit in overweging te geven :

« 1°. Om, wanneer onverhoopt door de beide Kamers der
« Staten-Generaal mogten zijn aangenomen, de ontwerpen van
« wet, betreffende de goedkeuring van sommige artikelen der
« concessie voor den spoorweg van Samarang naar de Vorsten-
« landen, alsdan Uwer Majesteits bekrachtiging te weigeren, op
« grond dat de Wetgevende Magt geoordeeld heeft naar

« minder volledige,

« geheel fautive, en

« gedeeltelijk vervalschte bescheiden. »

« 2°. Om, wanneer de finantiële voorwaarden der concessie
« nog niet door de Wetgevende Magt zijn goedgekeurd, alsdan
« zoodanige maatregelen te nemen als Uwe Majesteit noodig
« oordeelt.

« De adressant heeft de eer zich met den diepsten eerbied
« te noemen,

« Uwer Majesteits gehoorzame onderdaan

« T. J. STIELTJES,

« adviseur bij het Ministerie van Koloniën. »

« SALATIGA, 23 Julij 1863. »

Wederom zal de lezer zien, dat het geheele adres loopt over
onvolledige en verkeerde gegevens, niet over rigtingen.

§ 5. Het plan hebbende om in Augustus 1863 eene reis te

(1) Dit cijfer is sedert, door de grootere lengte van de nieuwe oos-
telijke berggrigting met zijtak, gedaald tot f 70 000. Door de overdadige
hoogte, tot welke de tractementen bij de nieuw opgerigte maatschappij
zijn opgevoerd, zullen hiervan f 10 000 per mijl afgaan voor personeel
en opmetingen, zoodat voor het werk zelve f 60 000 per mijl overblijft,
en dat op Java, in moeilijk terrein! Eene derisie in 't oog van ieder,
die slechts de meest oppervlakkige kennis van spoorwegen bezit. Men
bedenke, dat een zeer duur materieel van exploitatie ook daaruit moet
bekostigd worden.

maken van Salatiga oostwaarts door het Solosche naar Kradenan, Blora (de bosschen van Randoe-Blatong), Rembang, Patti, enz. schreef ik daarover aan den resident van Rembang, den 12den Julij n°. 181, ook met verzoek om eenige glagah en alang-alang (1) op den te doorloopen weg te doen verbranden; en den 28sten Julij 1863, onder n°. 204, riep ik de medewerking in van den resident van Soerakerta, tot het verkrijgen van nachtverblijf, hulp van koelies, enz. bij het doortrekken van het Solosche gebied, omstreeks 10 Augustus en volgende dagen. De mail kwam den 3den of 4den Augustus te Batavia aan en het telegram uit Samarang bereikte Salatiga den 5den of 6den. Het meldde de aanneming der spoorwegwet door de Tweede Kamer en mijn ontslag. De couranten die eenige dagen later aankwamen, bevatten de discussie over de intusschen uitgevonden lijnen, met Tempoeran als centraalpunt. Tevens ontving ik toen, en met de gewone post van zondagmorgen 9 Augustus, verschillende mail- en andere brieven, en daarbij onder anderen:

1°. In plaats van het gouvernementsbesluit met het ontslag, een gouvernementsbesluit van 2 Augustus, genomen naar aanleiding van een voorstel tot beëindiging der werkzaamheden, in April door mij ingezonden. Er werd vooral in aangedrongen op het indienen van mijn eindverslag in December 1863, zoo als ik trouwens zelf had voorgesteld.

2°. Onder het postmerk 'sGravenhage een exemplaar van de tweede uitgaaf der kaart van den Minister, waarop eene menigte in den Haag uitgevonden djatiebosschen waren geteekend, en eene talrijke, natuurlijk fautieve, bevolking in die bosschen was geplaatst.

Het gouvernementsbesluit van 2 Augustus vorderde dadelijk beantwoording en bovendien het schrijven van brieven aan het, over geheel Java verdeelde, personeel der commissie. De reeds lang bepaalde reis van maandag 10 Augustus, moest daarom tot dingsdag 11 Augustus 1863 worden uitgesteld. De met de mail ontvangen boschkaart des ministers stelde ik in handen van den ingenieur Henket en van den aspirant-ingenieur

(1) Hoog riet en hoog gras, dat het overzigt van terrein onmogelijk maakt.

van Doorn (1), en ik zond een rapport over de boschvervalsching aan den gouverneur-generaal, met de rapporten dier twee heeren als bijlagen. Tevens zond ik met de mail, die 9 Augustus uit Salatiga vertrok, de volgende adressen naar Nederland.

§ 6. «Aan Zijne Majesteit Willem III, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz. enz. enz.»

«Geeft met verschuldigden eerbied te kennen Thomas Joannes «Stieltjes, adviseur bij het Ministerie van Koloniën, thans te «Salatiga.»

«Dat hij ten vervolge op het adres van 23 Julij ll. over ver-«valsching eener kaart door bijvoeging van verkeerde «cijfers langs de zoogenaamde gewijzigde rigting, thans «de eer heeft aan Uwe Majesteit aan te bieden eene andere, «eenigzins bijgewerkte uitgave dezer kaart, waarop onder «anderen vele djatie-bosschen zijn aangegeven.»

«Adressant heeft de vrijheid genomen om, op deze kaart, «die bij de beraadslagingen over de concessie der heeren Pool-«man, Fraser, Kol en Ament heeft gediend, in zooverre de «beperkte tijd hem zulks toeliet, de voornaamste fouten aan «te wijzen, die hij de eer zal hebben kortelijk onder uwer «Majesteits aandacht te brengen.»

«1°. De verkeerde hoogte-cijfers langs de lijn door de Telawa, «die niet van deze commissie zijn, vindt men behouden; niet-«tegenstaande de meer uitgewerkte kaart van December 1862, «die in handen van den Minister was, zou vergund hebben die «te vervangen door de juistere cijfers; en tevens om nog vele «andere zeer nuttige cijfers over te nemen.»

«2°. De uitgestrektheid der djatie-bosschen is zeer over-«dreven voorgesteld; en in de grenzen daarvan fouten ge-

(1) De tijd ontbrak om die kaart ook in handen te stellen van den ingenieur van Gendt, die in de residentie Passaroean was, van den ingenieur Roorda en van den opzigter van Heusden in het Solosche. Anders had ik vijf getuigen in plaats van twee tegen de uitgevonden haagsche djatibosschen gehad.

«maakt, die ieder terrein-kenner moeten opvallen. De grofste «fouten zijn:

«a. Het noordwaarts doortrekken der bosschen tot in de «moerassen van Tigowanah bij Goeboek en tot eenige palen «benoorden den weg naar Samarang. Het is aan iedereen «bekend, dat die bosschen met de heuvelen ophouden, die «verscheidene palen bezuiden den weg van Samarang naar «Goeboek uitscheiden. Volgens de bijgevoegde kaart (1) vallen «tabaks-aanplantingen en het linker bevoeijsingskanaal van Gla- «pan in een djatie-bosch, zoo als aan Uwe Majesteit bij één «enkelen blik op de kaart van December 1862 blijken zal.»

«b. In de vlakte der Telawa zijn twee rijstvlakten als djatie- «bosch aangewezen.

«c. De bosschen strekken zich niet uit tot tusschen Depok, «Poerwodadi, enz.»

«d. Vreesselijk overdreven voorgesteld zijn de bosschen van «Podjok (de kleine houtaankap van wijlen den heer Schomers), «bij Simo, Soeroeansen, Karang-Gedeh, Boeloe, Ploembon en «Getas. Zelfs op den noordelijken Toentang-oever is onder de «opgave veel geheel of gedeeltelijk reeds uitgehakt bosch be- «grepen.»

«3°. Weggelaten is de houtaankap z. w. van Samarang, «bekend onder den naam der firma Kopersmit en Comp.»

«4°. De bevolkings-cijfers, weggelaten in de sterk bevolkte «Kadoe, zijn misteekend in de districten Poerwodadi, Mangar, «Tengaron. Van beide eerste districten woont de bevolking «meest in de noordelijke vlakke streken, niet in de djatie- «bosschen. Tengaron is geheel verkeerd aangegeven.»

«De digtheid der bevolking, waar het eigenlijk op aan-

(1) De boschkaart met de bosch-spoorweglijnen van den minister Fransen van de Putte, waarop ik eenige der vele fouten met rooden inkt had aangewezen. Bij eene enquête zou de daartoe benoemde commissie wel doen, dit stuk uit het Kabinet des Konings op te vragen, met het antwoord des ministers op deze aanwijzing van fouten. Ruiten in rooden inkt wezen vierkante palen aan, zoodat de boschvervalsching in weinige minuten door eenvoudige telling der ruiten te vinden was.

« komt, is niet aangeduid; wel in mijn rapport van November-December 1862 n°. 345. »

« 5°. De aanduiding van de landen tegen de Lawoe is, waar-« schijnlijk uit gebrek aan ruimte op het papier, te veel westelijk « geplaatst. Die aanduiding is overigens overgenomen van de « kaart van December 1862. Maar waarom is de betere aan-« wijzing van méér landen langs de berglijn ook niet over-« genomen? »

« Door deze bijvoeging van verkeerde cijfers, het weglaten « van de goede cijfers, het teekenen van djatie-bosschen in « rijstvelden en zelfs in de moerassen van Tigowaneh, het « weglaten der Bodjasche bosschen, enz. is de Tweede Kamer bij « hare beraadslagingen op een dwaalspoor gebracht, en heeft « zij eene spoorwegrigting goedgekeurd, die in hoogere mate « de bezwaren heeft, die slechts in mindere mate bij de « rigting langs Oenarang en Salatiga worden aangetroffen. Uit « onderstaande profillen (1) zal dit aan Uwe Majesteit blijken, « terwijl in de hoofdlijn zelve tusschen Repaking en Sarean, « bij gelijke hellingen als in de berglijn, veel kleiner afrondings-« stralen noodig zullen zijn dan in de lijn langs Oenarang. »

« Redenen waarom adressant nogmaals de vrijheid neemt « Uwe Majesteit met den diepsten eerbied te verzoeken: »

« Om aan de concessie-aanvraag der HH. Poolman, Fraser, « Kol en Ament, al mogt die door de beide Kamers zijn goed-« gekeurd, Uwer Majesteits bekrachtiging te onthouden.

’t Welk doende »

« T. J. STIELTJES,

« adviseur bij het Ministerie van Koloniën. »

« SALATIGA, 9 Augustus 1863. »

§ 7. Daar er nog eene geringe hoop bestond, dat welligt de eerste kamer nadere inlichtingen had gevraagd, even als met

(1) Profillen op kleine schaal tusschen Samarang en Merak-Matti en tusschen Tempoeran en Ambarawa, ook medegedeeld op pl. III en IIIa in het Overzicht, profil III en VI.

de concessiën Sloet-Reuchlin c. s., die zij in December 1859 liet liggen, en die zij eerst na het reces in Januarij 1860 behandelde en den 8sten Februarij 1860 verwierp, zond ik ook aan deze kamer een adres, daar toch het verwerpen door die kamer minder bezwaren scheen te hebben dan het onthouden der Koninklijke bekrachtiging aan eene wet, die reeds door de beide kamers was aangenomen. Dit adres was van den volgenden inhoud:

« Aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal te 's Gravenhage,
« geeft met verschuldigden eerbied te kennen T. J. Stieltjes,
« adviseur bij het Ministerie van Koloniën, thans te Salatiga: »

« Dat hij, ten vervolge op zijn adres van 25 Junij ll. uit
« Djocjokerta, de aandacht uwer vergadering vestigt op de
« nieuwere uitgave der kaart van het spoorwegterrein, waarop
« de bosch-spoorweg en eene menigte djatie-bosschen staan
« aangegeven. Op deze kaart zijn de verkeerde cijfers van
« Samarang door de Telawa tot dicht bij Djenkilon behouden,
« niettegenstaande uit de kaart, in December 1862 door adres-
« sant ingezonden, de geheele onwaarde dier bijgevoegde
« niet door waterpassing verkregen cijfers, ten duidelijkste
« blijkt. »

« De djatie-bosschen zijn op de kaart ter grootte van circa
« 800 v. palen geteekend. De fouten zijn daarbij zoo verba-
« zend groot, dat bijv. de bosschen noordwaarts zijn doorge-
« trokken tot eenige palen benoorden den weg van Samarang
« naar Goeboek, terwijl feitelijk de bosschen vier palen bezuiden
« dien weg reeds ophouden. Volgens die nieuwe kaart, voor-
« zeker nu ook aan uwe vergadering ingediend, liggen de moe-
« rassen van Tigowaneh, tabaksaanplantingen en het linker
« bevoeijsingskanaal van Glapan in een djatie-bosch. »

« Even overdreven zijn de bosschen voorgesteld in de Telawa,
« bij Depok en Poerwodadi, tusschen Ploembon, Karang-Gedeh,
« Boeloe, Getas, Soeroeansen en Simo, bij Podjok enz.; terwijl
« de gedeeltelijk in exploitatie zijnde Bodjasche bosschen ver-
« geten zijn. Deze liggen bewesten den bergspoorweg. De geheele
« oppervlakte der geteekende bosschen zal circa driemalen
« te groot zijn. »

« Het is om deze reden dat adressant terugkomt op zijne
« vroegere verzoeken :

« Dat het aan uwe vergadering moge behagen geene beslis-
« sing te nemen, alvorens betere, niet vervalschte gegevens
« zullen zijn verstrekt; en uwe vergadering het geheele ver-
« slag van 6 November—21 December 1862, n°. 345, met
« kaarten en andere bijlagen geraadpleegd hebbe.

« 'twelk doende

T. J. STIELTJES,

« adviseur bij het Ministerie van Koloniën.

« SALATIGA, 9 Augustus 1863. »

De lezer kan zien, dat ook in deze adressen van 9 Augustus 1863 slechts in zooverre en ter loops van de spoorweg-rigting wordt gesproken, als die rigting met de gepleegde vervalschingen in verband stond, en dan nog alléén in het adres aan Z. M. den Koning. Tot de Eerste Kamer werd alléén over vervalsching, niet over de rigting gesproken. De hoofdzak waarover ik klaagde was en bleef dus: het indienen van valsche bescheiden.

§ 8. Het adres van 29 April 1863 kwam den 16den Junij in de tweede kamer, juist op denzelfden dag waarop de minister met zijn nieuw uitgevonden plan voor den dag kwam. Hij scheen zooveel haast te hebben, dat mijn ontslag reeds den 20sten Junij geteekend was, doch niet in de Staatscourant verscheen vóór dat de mail vertrokken was. Van daar dat geen mijner vrienden te 's Gravenhage in de mogelijkheid was mij te waarschuwen. Ik las dus het eerste bericht van mijn ontslag den 5den of 6den Augustus te Salatiga in het telegram der Samarangsche courant en ontving het officieel den 19den Augustus te Samarang. Ik had namelijk de reeds lang voorgenomen reis den 11den Augustus laten doorgaan, toen een telegram van den algemeenen secretaris mij den 18den Augustus te Kradenan tot de terugreis noopte. Aan den ingenieur Henket werd de voortzetting der reis door

het Blorasche opgedragen. Met den dag en bij verrassing werd ik bij aankomst te Samarang ontslagen. Beter zorgende voor het algemeen belang dan de minister, en niet willende dat zulks door zijne willekeur zou benadeeld of mijn opvolger in moeilijkheden gewikkeld worden, bleef ik met den heer de Seyff de drie eerste weken van September te Salatiga werkzaam, natuurlijk buiten bezwaar der schatkist; want de minister had niet voorzien dat die overgave tijd zou vorderen. Ware ik een kapitalist geweest, ik zou de korte tijd, die mij vergund was op Java te blijven (uiterlijk tot 19 November) gebruikt hebben om op eigen kosten de verdere reizen te doen, om het eindverslag te kunnen uitbrengen. Nu viel daaraan voor mij niet te denken, vooreerst niet om de vele duizende guldens, die dit reizen met postpaarden over Java mij zou gekost hebben, en dan niet, omdat vele der reizen buiten de hulp der regering bijna onmogelijk zouden geweest zijn, zelfs bij groote geldelijke opofferingen.

Op dit ontslag, in dien vorm gegeven, in strijd met bepaaldelijk aangegane verbindtenissen en ter belooning daarvoor dat ik steeds het algemeen belang boven mijn persoonlijk belang had gesteld, kom ik later uitvoerig terug. Het is alleen den verklaarbaar, wanneer men een kortstondige waanzin bij minister aanneemt, een amok maken, zooals men het zéér juist heeft genoemd; of de zucht om mij eene nadere inzage der vele gepleegde vervalschingen onmogelijk te maken. Ook omtrent dit punt zouden de vragen, bij gelegenheid eener enquête te stellen, de waarheid spoedig aan 't licht brengen.

Het was zoo stellig de meening, mij bij verrassing, in eens, uit mijn werk te zetten, dat de minister het mij zelfs euvel duidt, de reis van 11—19 Augustus te hebben ondernomen; immers de opmerking, in dien zin door een ongenoemd ambtenaar van zijn departement gemaakt, wordt door den minister zonder eenige toelichting medegedeeld. De aanval van den ongenoemde, door den minister aldus beaamd, is te ongerijmd om ernstig wederlegd te worden.

§ 9. Den 22sten Junij rapporteerde het lid der tweede

kamer, de heer de Meester, het volgende over mijn adres:

«II. De heer Thomas Johannes Stieltjes, adviseur bij het «Ministerie van Kolonien, thans belast met een onderzoek naar «het transportwezen op Java, wenscht dat uwe Kamer geene «beslissing omtrent den aanleg der spoorwegen zal nemen dan «na aandachtige bestudering der plannen, bestekken en be- «grootingen in zijne rapporten, die hij de eer had achtereen- «volgens, het laatst van December 1862 en April 1863 in te «zenden. Hij verklaart dat die plannen, bestekken en begroo- «tingen van den weg hem onbekend bleven.

«Wij stellen u voor, die adressen ter griffie te deponeren.»

Vergelijkt men nu wat de heer de Meester mij laat zeggen met wat ik (zie bladzijde 5) werkelijk zeide, dan ziet men dat de heer de Meester het talent heeft gehad om mij, zonder eenige verkorting, maar met omzetting mijner woorden, een grooten onzin te doen uitbrengen. Hij laat mij aandringen op de bestudering mijner eigene plannen, bestekken en begrootingen, die ik een regel of wat later verklaar niet te kennen.

Ik had gevraagd dat de kamer geene beslissing zou nemen:

«dan na aandachtige beschouwing der plannen, bestekken «en begrootingen, waarop vermoedelijk de concessie gegrond «is, ofschoon die niet aan hem adressant bekend zijn; en ook «van de rapporten, die hij de eer had achtereenvolgens, het «laatst in December 1862 en April 1863, in te zenden.»

Men moest dus vragen de plannen enz. van de heeren Poolman c. s., waarop hunne raming van f 80 000 per mijl was gegrond, alsmede mijne rapporten. Bleek het nu dat de heeren Poolman c. s. geene begrooting hadden, dan mogt, volgens het Koninklijk besluit van October 1852, de concessie niet verleend worden. De aanvraag trad dan in den rang der Humbug-aanvragen. Dat in mijne eigene rapporten nog geene begrooting voorkwam, ofschoon de gegevens tot die begrooting bijna gereed waren, wist ik zeer goed.

Ik begrijp niet welk doel de heer de Meester met die omzetting, die niet eens de verdienste eener verkorting had, kan beoogd hebben. Misschien is eene drukfout de aanleiding tot het ongerijmde van dit verslag.

§ 10. Toen ik in 't begin van November 1863 in Nederland was teruggekomen, gaf de minister het verslag van 6 November—21 December 1862, n°. 345, geheel verminkt aan de tweede kamer. Ik beklagde mij over ruim veertig uitlatingen in mijn adres van 4 December 1863 (zie gegevens I). De commissie der tweede kamer wijst er ruim vijftig aan. Onder anderen waren de bijlagen vernummerd en de allerbelangrijkste (wier bestaan men door die vernummering niet gissen kon) achtergehouden.

Van Zijne Excellentie den minister van staat, Directeur van het kabinet des Konings, Jhr. de Kock, bij wien ik naar den loop informeerde, dien mijne adressen hadden genomen, vernam ik dat die in handen waren gesteld van den minister van koloniën, dat deze daarop berigt had en de beschikking waarschijnlijk naar Java zou zijn gezonden. Zijne Excellentie had de goedheid den minister van koloniën daarover te schrijven, en eenige dagen later ontving ik de volgende beschikking.

« Ministerie van

« Koloniën.

« Lett. A^{az},

« n°. 39.

« De Minister van Koloniën,

« Gelet op het Kabinets rescript van wege den Koning, dd. « 11 October 1863, n°. 5, waarbij is beschikt op twee adressen « van den gewezen adviseur bij het Ministerie van Koloniën « T. J. Stieltjes, gedagteekend 23 Julij en 9 Augustus 1863, « verzoekende dat Zijne Majesteit Hoogstderzelver bekrachtiging « zou onthouden aan de concessie voor den spoorweg van « Samarang naar de Vorstenlanden, al mogt die door de beide « Kamers der Staten-Generaal zijn goedgekeurd, hoofdzakelijk « op grond, dat de Regering, volgens hem, zou gebruik hebben « gemaakt van minder volledige, geheel fautive of gedeeltelijk « vervalschte bescheiden;

« Overwegende:

« 1°. Dat, bij den dezerzijdschen brief van 16 October 1863 « Lett. A. Az. N°. $\frac{17}{1259}$, de Gouverneur-Generaal van Neder- « landsch-Indië is aangeschreven om, ter uitvoering van voor-

«melde beschikking, den heer Stieltjes, in antwoord op zijne
«adressen, kennis te geven, dat, aangezien de daarin voor-
«komende beweringen bij onderzoek zijn gebleken, ten eenenmale
«onjuist te zijn, Zijne Majesteit heeft goedgevonden deze adres-
«sen buiten verdere beschikking te laten;

«2°. dat de adressant sedert in Nederland is aange-
«komen;

«Heeft goedgevonden:

«Den ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën
«T. J. Stieltjes, bij afschrift dezer, van de bovengemelde
«beschikking kennis te geven.»

«'s GRAVENHAGE, den 15den December 1863.»

«I. D. FRANSEN VAN DE PUTTE.»

Dat ik ruim eene week na ontvangst van dit stuk, waarin mij ten laste gelegd wordt den Koning met onwaarheden te naderen, een nieuw adres aan Zijne Majesteit inzond, om tegen die aantijging te protesteeren, zal wel niemand verwonderen. Maar de openbaarmaking van dit adres van 23 December 1863 acht ik voor 't oogenblik nog minder gepast, omdat daarop nog niet beschikt is.

§ 11. Bij onderzoek zijn mijne beweringen gebleken ten eenenmale onjuist te zijn. Dus is bij onderzoek in den Haag (want er is geen tijd geweest om naar Indië te schrijven) gebleken (1).

a. Dat op 19 à 24 vierkante palen oppervlakte van het district Singen-lor, 46 vierkante palen bosch groeijen, plus eene groote hoeveelheid rijst; en dat er dan nog ruimte overschiet voor 42 000 menschen. De mogelijkheid der cultuur in drie of vier verdiepingen, is dus door den minister geconstateerd.

b. Dat 11 vierkante palen, door Dixon aangegeven in Mangar, zijn aangegroeid tot 143 vierkante palen.

c. Dat er in 1863 djatiebosschen groeiden tusschen Goeboek en Broembong, aan weërszijden van den weg, waar de gou-

(1) Men vergelijke hiermede het Overzicht, enz. bladzijde 70.

verneur-generaal den 8sten Junij 1862 niets dan rijstvelden of moerassen gezien heeft.

d. Dat er in 1863 djatiebosschen groeiden tusschen Getas en Tempoeran, waar de heer de Bordes den 14den Februarij 1864 niets dan koffijtuinen en sawahs zag.

e. Dat er djatiebosschen groeiden in 1863 op eene menigte andere plaatsen, waar de ingenieurs en opzigters, die het terrein in alle rigtingen doorzocht hadden, nimmer een djatieboom gezien hadden. Zoo zeide bijvoorbeeld de ingenieur van Doorn (thans hier te lande), toen ik hem in Februarij 1863 tijdelijk naar de residentie Passaroean zond, ter versterking van het personeel aldaar: «het doet mij genoegen ik nu eindelijk bij Ngawie «eens djatiebosschen zal zien.» Die ingenieur was van 16 Mei 1861 op het terrein bij Salatiga, Getas, Karang-Gedeh, Karang-Djati, enz. werkzaam geweest, en moest alzoo volgens 's ministers kaart veelal in djatiebosschen hebben gezworven.

f. Dat het terrein bij Sarean, op 60 el boven de zee aangegeven, 26 ellen lager ligt dan de bodem der rivier de Serang aldaar, eene vrij diep tusschen hare oevers liggende rivier, zooals de meeste op Java, buiten de delta's aan de riviermonden.

g. Dat het zadelpunt op 95 el boven de zee, dat is de heuvelrug die de waterscheiding vormt bewesten Remplas, eene vijf en twintig ellen of daaromtrent lager lag dan de diep liggende waterspiegel der rivier, waarop de heuvelrug afwatert.

En dat alles wist de minister; hij behoefde bijv. de ruiten op de kaart (die als bijlage bij het adres aan Z. M. den Koning was gevoegd) slechts te tellen om de vervalsching der boschkaart te ontdekken. Dat een gewest niet te gelijkertijd met bosschen bedekt en zeer bevolkt kan zijn, weet ieder schooljongen; en de kaart des ministers, die de bevolking juist in de bosschen teekende, sprak zich zelven tegen. Dat de lijn met Tempoeran als centraal punt niet mogelijk was, is nu ook reeds gebleken en door concessionarissen erkend. Binnen kort zal dus de indische spoorwegwet moeten gewijzigd worden, en het is vooral met het oog daarop, dat ik deze nadere gegevens het

licht doe zien; mij voorstellende terug te komen op de redevoe-
 ringen en beweringen des ministers, die nog den 7den De-
 cember 1863 (zie Gegevens I) de teekening der bosschen
 naauwkeurig noemde, enz. Voor het oogenblik geloof ik te
 hebben aangetoond:

a. Dat de minister van koloniën geheel verkeerde stukken
 aan de staten-generaal heeft gegeven en heeft gelaten.

b. Dat mijne adressen gerigt waren tegen vervalsching
 van stukken en niet tegen spoorwegrigtingen.

c. Dat ik alzoo ontslagen ben, omdat ik de waarheid voor-
 stond en de leugen bestreed.

d. Dat de minister van koloniën het den Koning doet voor-
 komen alsof ik in mijn adres onjuistheden had medegedeeld,
 terwijl de minister de stukken in handen heeft waaruit het
 gegronde van mijne beweringen blijkt, en alzoo de minister
 zelf de daad pleegt, die hij mij ten laste legt.

MAASTRICHT, Julij 1864.

T. J. STIELTJES.

INHOUD.

§ 1. De strijd is door mij eerst aangevangen, nadat ik zekerheid had verkregen dat verkeerde stukken werden gebruikt, bl. 3. § 2. Adres van 29 April 1863 aan de Staten-Generaal, bl. 5. § 3. Adres van 25 Junij 1863 aan de Staten-Generaal, bl. 6. § 4. Adres van 23 Julij 1863 aan Z. M. den Koning, bl. 7. § 5. Gebeurtenissen in het begin van Augustus 1863, valsche boschkaart, bl. 11. § 6. Adres daarover aan Z. M. den Koning van 9 Augustus 1863, bl. 13. § 7. Adres aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal, bl. 15. § 8. Het adres van 29 April 1863 komt den 16den Junij in de Tweede Kamer; mijn ontslag volgt den 20sten Junij, bl. 17. § 9. Rapport van den heer de Meester over het adres van 29 April 1863, waarvan hij den zin verandert, bl. 18. § 10. Beschikking van den Minister van Koloniën, naar aanleiding van mijne adressen aan Z. M. den Koning, bl. 20. § 11. De Minister van Koloniën draagt onwaarheden aan Z. M. den Koning voor, en beschuldigt mij daarvan, bl. 21.

1972
10

G E G E V E N S

OMTRENT DE

ZAAK DER SPOORWEGEN OP JAVA,

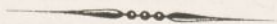
DOOR

T. J. STIELTJES,

ontslagen adviseur bij het Ministerie van Koloniën.

VI^{DE} EN LAATSTE AFLEVERING.

Adres over eene te houden enquête, ingediend aan de tweede kamer der staten-generaal den 18 Julij 1865, naar aanleiding van verkeerde voorstellingen omtrent den spoorweg op Midden-Java.



TE 'S GRAVENHAGE.
BIJ GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1865.



Nauwelijks was ik in Januarij 1865 van een uitstap naar Sleeswijk in de maanden November en December 1864 teruggekeerd, en te Maastricht bezig met het opstellen van een voorloopig verslag over eene doorgraving van Sleeswijk tusschen Eckernförde, Sleeswijk en Husum, of een brief van den heer de Bordes aan den voorzitter van het koninklijk instituut van ingenieurs werd mij door den raad van bestuur medegedeeld. Dit noopte mij tot eene reis naar den Haag, die in Februarij niet tot de plezierreizen behoort. In de Notulen der Instituuts-vergadering van 14 Februarij 1865 is de brief van den heer de Bordes en mijne wederlegging afgedrukt, met een kaartje waarop is aangewezen, hoe de heer de Bordes over eene geheel andere lijn spreekt, dan waarover de kwestie loopt. Het luidt eveneens alsof ik bijv. gezegd had: tusschen Utrecht en Arnhem, of Utrecht en Deventer zullen de hoogten bij Eede of Hoog-Soeren enig bezwaar geven, en dat de heer de Bordes hierop antwoordde: neen, tusschen Utrecht en Zwolle is het terrein zeer vlak. Maar laat ik liever, voor hen die de Notulen niet bezitten, verkort mededeelen, wat daarin verhandeld is.

De brief van den heer de Bordes luidde als volgt:

«Solo 6 November 1864.»

«Mijnheer de voorzitter,

«De belangstelling, waarmede de leden van het koninklijk instituut van ingenieurs hebben ontvangen de mededeelingen van «den heer Stieltjes betrekkelijk spoorwegen op Java (1), doet mij «vertrouwen, dat zulks ook met de volgende mededeeling het «geval zal wezen. In de u bekende geschriften wordt onder anderen «beweerd, dat in den spoorweg van Samarang naar de vorsten- «landen door de vlakte langs Tempoeran, en wel in het gedeelte «tusschen Tempoeran en de rivier de Sarang, zeer sterke hellingen «zouden komen, omdat tusschen Tempoeran en die rivier eene «zeer hooge vlakte is gelegen.»

«De hoogte van die vlakte bij Telawa werd opgegeven door de «commissie tot de vervoermiddelen te zijn 85 el + samarangsche «peil. Voorloopige onderzoekingen deden aan de juistheid van die «hoogte twijfelen, en de waterpassing heeft geleerd, dat die «vlakte 26 el lager, dus op 59 el + samaransche peil is gelegen.»

«Met dat hooge cijfer van die commissie vervallen de vele daarop «gebouwde redeneringen en voorspellingen.»

Dit gedeelte van dien brief bevat bijna evenvele onwaarheden als regels. Uit Solo, de plaats der feestvieringen bij uitnemendheid afkomstig, kan men aannemen, dat die brief geschreven werd na een diné, en dat de heer de Bordes daarbij onder den invloed was van de Solosche gastvrijheid. In de vergadering van 14 Februarij 1865 toonde ik reeds aan, dat er van de Telawa door mij niet gesproken wordt, en bewees dit door aanhalingen uit mijne rapporten van 5 en 12 Augustus en 4 September 1862, die aan den heer de Bordes onbekend schijnen te zijn, en die men ook nog steeds aan de staten-generaal heeft onthouden. Ik begreep toen

(1) De heer de Bordes doelt op de Nota over kanalen en spoorwegen, in de vergadering van 9 Februarij 1864 door een mijner vrienden voorgelezen, omdat ik, wegens huisselijke rampen, in de onmogelijkheid was toen Maastricht te verlaten.

niet regt, wat hij met die verkeerd aangegeven hoogte in de Telawa bedoelde. Nu, door den heer Henket daaromtrent ingelicht, bemerk ik dat het eene der blaauwe slechts door barometerwaarneming (niet door waterpassing) bepaalde hoogte cijfers is, dat ten overvloed zonder eenigen merkbaren invloed op de spoorwegzaak blijft. Hierachter heb ik in eene bijlage D eenige gegevens over vroegere barometerwaarnemingen van Reinward, Hörner, Hasskarl, Junghuhn en van der Wijck vereenigd, die ook den minder met technische uitdrukkingen bekenden lezer over de waarde van des heeren de Bordes argumenten kunnen doen oordeelen.

Met die vergadering van 14 Februarij 1865 meende ik de zaak afgedaan; maar daar komt plotseling in de Arnheemsche Courant een berigt uit Indië, waarin die vermeende fout ten breedste wordt uitgemeten. Met die 85 ellen hoogte + S. P. (de schrijver, waarschijnlijk in den Haag gevestigd, noemde het A. P. of amsterdamsch peil), die de schering en inslag van mijne redeneringen zou zijn geweest, vervielen alle mijne redeneringen enz. enz. enz. Gelijktijdig vernam ik dat de heer de Bordes voortging ook op Java uit te weiden over die zoogenaamde fout. Maar toevallig bragt dezelfde mail mij in Junij een brief van den heer van Deventer, 1ste ingenieur der nederlandsch-indische spoorwegmaatschappij, waaruit blijkt dat de heer de Bordes reeds uit van Deventers rapport van 26 April 1864 (zie brief en rapport in bijlage A) wist, dat de door mij aangeduide twee moeilijke punten werkelijk bestonden; dat op 10 kilometers Z. O. van Kedoeng-djati reeds 150 el klimming boven die plaats was gevonden (dus tot 182 el + S. P. of iets meer), en dat de heer van Deventer daar reeds een tunnel van 500 el in overweging gaf; terwijl hij erkent dat de bezwaren bezuiden de Serang zoo groot zijn bevonden, dat zij van die lijn hebben doen afzien. In welk licht de mededeeling van den heer de Bordes nu moet beschouwd worden laat ik aan den lezer over te beoordeelen en ik vergenoeg mij nu den heer de Bordes te sommeren:

a. Aan te geven in welk rapport of gedrukt stuk die hoogte der Telawa op 85 ellen als een bezwaar is aangeduid of slechts genoemd.

b. Aan te geven waar die redeneringen en gevolgtrekkingen te vinden zijn, die ik daarop zou gebouwd hebben.

c. Tegen te spreken de rapporten van 26 April 1864 en de latere over de mislukte pogingen om eene vlaktelijn te construeren, in de door mij opgegeven oostelijke berglijn, die ook de geconce-deerde lijn is, wanneer men Kedoeng-djatie in Tempoeran verandert.

Ik laat nu hierachter het adres volgen, dat ik den 18 Julij ll. aan de staten-generaal heb ingezonden.

Op de zaak der begrootingen kom ik later afzonderlijk terug, en vergelijk dan de begrootingen van de heeren Sloet, Reuchlin, Kol en van den heer de Bordes, ad f 115 000 à f 100 000 per kilometer, in Oost-Nederland, met de tegenwoordige begrooting van f 67 000 de kilometer op Java, en met de tegenvallende begroo-tingen in Engelsch Indië, die uit de laatste rapporten van den regerings-commissaris J. Danvers blijken, na eene ondervinding opgedaan bij den aanleg van ruim 4 000 kilometers.

Delft, 26 Augustus 1865.

T. J. STIELTJES.

Aan de tweede kamer der staten-generaal

geeft met verschuldigten eerbied te kennen T. J. Stieltjes, ont-slagen adviseur bij het ministerie van koloniën, thans te Delft:

Dat hij de eer had aan uwe vergadering in te dienen twee verzoekschriften, het eene onder dagteekening van den 3den, het andere onder dagteekening van den 12den December 1863, over een veertigtal verminkingen in de verslagen, die de minister van koloniën aan uwe vergadering had ingezonden.

Uwe vergadering stelde die adressen in handen eener commissie, verschillende stukken werden gedrukt en uwe commissie berigtte den 13 Mei 1864 en constateerde onder anderen:

a. Dat het getal uitlatingen, door mij opgegeven als omstreeks veertig, één en vijftig bedroeg, met de kleinere.

b. Dat nog niet gedrukt waren mijne rapporten van 2 Julij 1862, 5 en 12 Augustus 1862 en 4 September 1862 en eenige andere.

Dit verslag van 13 Mei 1864, zonder eindoordeel, werd in uwe vergadering van 14 October 1864 aan den minister van ko-loniën verzonden.

Sedert de indiening van dat verslag van 13 Mei 1864 zijn in druk verschenen:

1°. Een verslag, door den heer Dr. H. van Beeck Vollenhoven, in de algemeene vergadering van aandeelhouders der nederlandsch-indische spoorwegmaatschappij uitgebragt den 20sten Junij 1864.

2°. Een verslag, door den heer Dr. H. van Beeck Vollenhoven, in de algemeene vergadering van aandeelhouders der nederlandsch-indische spoorwegmaatschappij uitgebragt den 22sten Junij 1865.

3°. De Notulen der vergadering van het koninklijk instituut van ingenieurs, van 14 Februarij 1865, bevattende een brief van den heer de Bordes, van 6 November 1864, uit Solo, aan den raad van bestuur, en de discussiën waartoe die brief aanleiding heeft gegeven, benevens een kaartje.

Het achterhouden der bovengenoemde stukken (van Julij, Augustus en September 1862) en de uitgave der drie genoemde schriften geeft den adressant aanleiding, nogmaals bij uwe vergadering op deze zaak terug te komen.

In de brieven en rapporten van 2 Julij, 5 Augustus, 12 Augustus en 4 September 1862, wees ik den gouverneur-generaal schriftelijk aan, wat ik reeds mondeling den 6den Junij 1862 te Poerwodadi gedaan had: dat namelijk de lijn, die de gouverneur-generaal als vlaktelijn in eene gewijzigde rigting wilde doordrijven, eene sterke klimming van groote lengte aanbood op den zuidelijken of regter oever der rivier Serang. Uit bijgevoegde missive van den procureur-generaal, n°. $\frac{1127}{1696}$, van 13 Augustus 1863, zult uwe vergadering zien: dat de groene lijn met zwarte cijfers (dat zijn, volgens de legende der kaart, gewaterpaste, dus juiste cijfers, in tegenstelling der slechts benaderende blaauwe cijfers der barometer-waarnemingen) op verzoek van den gouverneur-generaal in het laatst van Junij 1862 te Djocjokerta op de kaart zijn gebragt. Dit is geschied nadat ik in de voorafgaande weken, toen ik met den gouverneur-generaal op reis was, te vergeefs beproefd had hem de kaarten van het terrein te laten zien, en nadat ik slechts weinige dagen vroeger te Soerakarta uit het reisgezelschap verwijderd was.

De heer de Bordes heeft later in de brief, zie bl. 160 der bijgaande Notulen der zitting van 14 Februarij 1865, getracht mij

te beschuldigen van het opgeven van bezwaren die niet bestaan. Ik heb dat toen reeds, met verwijzing naar de achtergehouden rapporten, wederlegd en op een kaartje aangetoond, dat de door mij bedoelde punten A en B, zie het kaartje in die Notulen, wel degelijk bestaan, en door den heer de Bordes verwisseld worden met een geheel onverschillig punt C in de Telawa, waar ik steeds van gemakkelijk terrein heb gesproken en nimmer eenig cijfer heb aangehaald. Maar nu komt een brief en rapport (hierbij gevoegd als bijlage A) van den majoor van Deventer, al wat ik gezegd heb bevestigen, en uit dien brief en dat rapport blijkt:

1°. dat de door mij bij punt A bedoelde hoogten een zoo groot bezwaar hebben gevormd, dat zij van de bij concessie vastgestelde rigting «van Tempoeran door de seekowatische landen naar Soe-rakarta» (die op dat punt met de gewijzigde van den gouverneur-generaal zamenviel) hebben doen afzien;

2°. dat de door mij bij B bedoelde loogten reeds 150 ellen boven Kedoeng-Djati of 182 ellen boven de zee liggen, en volgens den heer van Deventer vermoedelijk eene tunnel van 500 ellen lengte zouden vorderen, wil men de hellingen niet te sterk maken;

3°. dat de heer van Deventer er tegen protesteert, dat ik van hem gezegd had: hij in April 1864 die (later opgegeven) lijn nog zoo gemakkelijk waande (zie Notulen, bl. 144);

4°. dat echter deze mijne bewering gegrond was op wat men leest bl. 14 van het verslag van den heer Dr. H. van Beeck Vollenhoven, van 20 Juij 1864, hierachter in bijlage A te vinden.

Uit een en ander blijkt dat men uit Indië eene verkeerde voorstelling heeft gegeven van de denkbeelden van den heer van Deventer. Nog eene andere afwijking van de waarheid komt in dat verslag voor, bl. 12 en 13. Daar laat men den heer Henket den heer de Bordes op het terrein (dat onverwijd in alle rigtingen onderzocht zou zijn geworden) vergezellen; terwijl het mij uit de brieven van den heer Henket zelve is gebleken, dat ZEd. daartegen protesteert en volhoudt geen oogenblik met den heer de Bordes op het terrein te zijn geweest.

Daar het nu bewezen is dat er geheel verkeerde berigten uit

Indië komen, heeft adressant reeds lang alle vertrouwen op die berigten verloren, en komen zij hem even juist voor als de vroegere rapporten van den heer Dixon, die dan ook als gouvernements-commissaris is aangesteld. Ten overvloede voegt adressant hierbij brieven van de heeren Henket en van Doorn, over de waarde der, op last van den gouverneur-generaal (niet van adressant) vervaardigde boschkaart.

In de latere stukken komen even groote dwalingen en afwijkingen van de waarheid voor, bijv.:

In het laatst uitgebragt verslag bijv. wordt de totale spoorweg-lengte op $199\frac{1}{2}$ kilometer aangegeven, en zooals ik reeds lang vermoed had (1), de zijtak van Soerakarta naar de Solo-rivier van $4\frac{1}{2}$ kilometer vergeten, en niet gezegd dat men $1\frac{1}{2}$ kilometer van Willem I verwijderd blijft, zoodat de werkelijke lengte zou moeten zijn $205\frac{1}{2}$ kilometer, en feitelijk 204 kilometers is tot het nu aangenomen eindpunt, in plaats van de 168, die aan uwe vergadering twee jaren geleden zijn voorgespiegeld.

De exploitatie van den zijtak wordt als zonder bezwaar voorgesteld, terwijl de helling tusschen Tempoeran (het ware, bij der zamenloop van Toentang en Sintjojo) en het begin der vlakke beoosten Willem I over 22 kilometers steiler is dan het steilste Semmering gedeelte tusschen Schwarsenfluss en den top.

Van de zoogenaamde gedetailleerde begrootingen zal adressant alleen dit zeggen, dat zij ook den heer Haitink verbaasd hebben (Notulen bl. 133) en er bij doen opmerken dat de heer de Bordes de gemakkelijke lijnen der latere concessie Sloet-Reuchlin-Kol in 1858 op f 100 000 de kilometers aansloeg, toen ik die op f 80 000 schatte; en dat adressant in Januarij en Februarij 1860 door de Nieuwe Rotterdamsche Courant en dergelijken op eene hevige wijze is aangevallen om zijne bewering (in zijne Beschouwingen over spoorwegbruggen) dat de brug over de Maas boven Rotterdam wel 4 in plaats van 2 millioen zou kosten. Welnu, thans ziet hij in de officiële stukken $6\frac{1}{2}$ à 10 millioen voor een brug over dien stroom noemen.

(1) Zie onder anderen de Notulen voornoemd, bl. 141, regel 18 en 19 van boven.

Adressant vreest dat het met de begrootingen voor den indischen spoorweg eveneens zal gaan als met de ook zeer gedetailleerde begrooting dier vroeger ontworpen maasbrug.

Op de kaart bij het verslag van den heer van Beek Vollenhoven van 22 Junij ll. gevoegd, zijn wijders de namen der stations verminkt en heet Kedoeng-djati nu Tempoeran-Kedoeng-djati, en Tempoeran heet Ngrawan, zoodat men in de exploitatie zal moeten aankondigen:

Passagiers voor Tempoeran moeten vooral niet uitstijgen te Tempoeran.

Terwijl men aldus door verkeerde voorstellingen een spoorwegstelsel tracht door te drijven, dat door den ingenieur der indische spoorwegmaatschappij Henket (die beide rigtingen heeft opgemeten) een onding en eene slechte zaak voor de aandeelhouders wordt genoemd, lijden alle belangen daaronder, niet het minst die van het gouvernement, dat zijne talrijke producten uit Kadoe en andere streken langs een grooten omweg moet vervoeren. Millioenen bij millioenen zullen aldus in eene reeks van jaren worden weggeworpen.

De wet wordt daarbij geschonden er bestaat geen land Tempoeran en Kedoeng-djati kan daar dus niet inliggen. Uwe vergadering, die het centrale punt Zutphen, uit eerbied voor de wet, niet wilde verplaatsen naar Gorssel, hoe onbeduidend op de lengten en het vervoer die verplaatsing was, zal die toestaan dat een bedoeld spoorwegstelsel van 168 of hoogstens (volgens den prospectus) 175 mijlen, door een van 205 vervangen worde? En om uwe vergadering eenig denkbeeld te geven van de hoegrootheid der afwijking, gelieve zij op te merken dat de bestaande rijn-spoorweg uit Utrecht naar Amsterdam, Rotterdam en Emmerik, ook juist 175 kilometers lang is, en een stelsel van 205 kilometers kan worden aangeduid door Amersfoort als centrum daarbij de lijn naar Emmerik over Deventer doende uitbuigen.

Om groote verliezen voor de schatkist, groote teleurstelling der aandeelhouders te voorkomen, die later allerverderfelijkt op andere spoorweg-ondernemingen zou terugwerken, tot groot nadeel der koloniën, is adressant daarom zoo vrij uwe vergadering te verzoeken:

eene enquête naar de zaak der Indische spoorwegen te willen instellen, zijnde hij adressant bereid door verschillende thans bij hem in bezit zijnde kaarten en andere gegevens, de juistheid zijner beweringen te staven; terwijl hij er uwe vergadering op wijst dat de heeren de Seyff, Henket, van Gendt, Roorda, van Doorn, van Heusden en van Kervel, die elk met een gedeelte van het terrein bekend zijn, zich thans in Nederland bevinden.

Door die heeren te hooren en de kaarten van den heer Beijerinck en het archief des ondergeteekenden te laten overkomen, zal spoedig de waarheid aan het licht komen.

Als bijlagen gaan hierbij:

Bijlage A. Brief van den majoor van Deventer van 25 April 1865, en rapport van 26 April 1864; uittreksel uit het verslag van den heer van Beeck Vollenhoven van 20 Junij 1864.

Bijlage B. Brief van den procureur-generaal, brieven van de ingenieurs Henket en van Doorn.

Bijlage C. Notulen der vergadering van het instituut van ingenieurs van 14 Februarij 1865.

't Welk doende,

T. J. STIELTJES.

Delft 18 Julij 1865.

BIJLAGE A,

TOT HET ADRES AAN DE TWEDE KAMER VAN 18 JUNIJ 1865.

Salatiga, den 25 April 1865.

Geachte heer Stieltjes!

In een der laatste vergaderingen van het Kon. Inst. van Ing^{rs}. hebt u de zaak der Java-spoorwegen besproken en o. a. daarbij 2 malen mijnen naam genoemd. De notulen der vergadering zijn nog niet in mijn bezit, maar uit een mij ter inzage gezonden stoompostnummer (dat helaas niet meer in mijn bezit is, zoodat ik niet bij magte ben de juiste bewoordingen terug te geven) heb in gezien, dat eenmaal dit betrekking had op mijn particulier briefje, ik denk nu zoowat een jaar geleden afgezonden; ofschoon dit nu juist niet voor publieke mededeelingen bestemd was, kan mij dat gebruik ook niet schelen, want ik kan Goddank gewoonlijk voor mijne woorden staan — maar de 2de maal gaat dit met eenige bijvoegingen die mij minder aangenaam zijn. Rappeleer ik het mij wel, dan zegt de Stoompost, dat u, klagende over de onvergeeflijk voorbarige wijze, waarop men in Indie spoorwegzaken behandeld, dit beweren staft door een rapport van mij, waarbij ik in April 1864 eene rigting aanprijs, die ik weinige maanden later veroordeel. Ik heb steeds te hoogen prijs op uw oordeel gesteld, dan dat mij eene dergelijke interpretatie van woorden of schrijven niet zou hinderen, en ook op het advies van velen der leden van het Kon. Inst. van Ing^{rs}. stel ik hoogen prijs. Ik heb daarom dat rapport letterlijk en in zijn geheel laten copïëren en zend u dit toe en vraag: waar heb ik eene rigting aangeprezen. Tot Kemoessoe L. oever der Serang nog maar zeer suppositief- en van verder op slechts eene hoop geuit, hoop gebaseerd uit gesprekken en mededeelingen, maar waarbij ik mij

wel wachtte een oordeel uit te spreken. Een onderzoek van 15 kilometers op een weg die 4 à 5 malen langer is, kon toch voor mij niet voldoende zijn om daarop een aanprijzing te doen berusten, en juist zijn het de moeilijkheden aan R. Serangoever (de beklimming der hooge bergvlakte aldaar), die ons bij een nader onderzoek van die rigting hebben doen afzien. Ik heb genoeg vertrouwen in uwe loyauteit om te onderstellen dat u na lezing van dit mijn verslag het onnaauwkeurige uwer mededeeling zult inzien en mogt de gelegenheid zich daartoe voordoen dit ook zult gelieven te erkennen.

Geloof mij steeds met gevoelens van achting en onderscheiding

Geachte heer Stieltjes
uw dienstwillige dr.

VAN DEVENTER.

Uit een rapport van den heer van Deventer van 26 April 1864, genaamd:

«Kort verslag mijner bevinding, bij eene inspectie over het ver-
«rigte door de heeren ingenieur Eussen en opziener Ruiten-
«bach.»

«Den 20sten April 1864 mij van uit mijne standplaats Willem I
«naar Tempoeran begevende, meldde ik van daar mijne komst
«met doel aan den heer Eussen, het aan hem overlatende mijne
«reis verder te regelen.»

«Den 21sten begaf ik mij reeds zeer vroegtijdig naar Kedoeng-
«Djati en omstreeks 7 ure toog ik te voet met den ingenieur
«Eussen op weg»

(Wat verder volgt, over eene ingraving benoorden
Kedoeng-Djati, enz., doet hier niets ter zake.)

T. J. S.

«De dag van 22 was door ons bestemd om het werk van
«Ruitenbach na te gaan, volgens gerucht zou hij c. a. 13 paal
«van Kedoeng-Djatie werkzaam zijn en waren de berigten omtrent
«den te volgen weg vrij uiteenlopend. Voornemens zijnde den
«23 terug te keeren, daar heen- en weertogt te vermoëijend voor-

« kwam en dan bij den terugtogt de opziener Ruitenbach ons de
 « juist gevolgde rigting zou kunnen wijzen, terwijl wij het mede
 « van belang achten, al was het dan ook maar een oppervlakkig
 « denkbeeld te verkrijgen van eene rigting door de commissie der
 « vervoermiddelen aangegeven, gingen wij den 22 om ruim 6 uur
 « te paard op marsch, bleven tot aan de monding der rivier Ken-
 « teng op den linkeroever der Toentang en passeerden hier die rivier
 « op een Sassak. Wij trokken successievelijk langs verschillende
 « dessa's, waarvan de voornaamste Kenteng-Langoe, maar
 « raakten door verkeerdelijk ingelichte gidsen fameus aan het dwa-
 « len, zoodat wij moesten eindigen ons een pad te kappen, als
 « wanneer wij nog langs Membo eindelijk ten 11 uur in de dessa
 « Djoeroek aankwamen, waar wij den opziener Ruitenbach met
 « eene hevige koorts in een allerellendigst armoedig verblijf aan-
 « troffen. Nog den vorigen dag was hij aan het meten en water-
 « passen gebleven, maar had dit dien dag moeten staken. Kaart
 « en aantekeningen vergelijkende, bleek, dat de gewaterpaste rig-
 « ting van af Kedoeng-Djati aanvankelijk zeer zacht klimt, tot dat
 « men aan de heuvelrij komt, die de waterscheiding tusschen het
 « dal der Toentang en Serang vormt; hier klimt echter het terrein
 « nog al aanmerkelijk en was het hoogste punt 150 el boven
 « Kedoeng-Djati, van waar het echter wederom zeer spoedig daalt.

(Daar Kedoeng-Djati 52 el of iets hooger boven sa-
 marangsch peil of S. P. ligt, komt het door den heer
 van Deventer aangegeven verdeelpunt op 182 ellen + S. P.

T. J. S.)

« De opziener Ruitenbach had zich echter bepaald tot het water-
 « passen eener rigting en daarbij geomitteerd gelijk echter speciaal
 « aanbevolen, om, waar mogelijk, zijslagen te nemen. Dit maakt dat
 « deze klomp heuvels nog het voorwerp van een naauwgezet en
 « terreinkundig onderzoek zal moeten worden, om na te gaan hoe
 « dezelve op de minst kostbare wijze doortrokken zal kunnen worden.

« Eene niet onbelangrijke doorgraving, misschien tunnel, die echter
 « hoogst waarschijnlijk eene lengte van 500 el niet zal overschrijden,
 « zal hiertoe noodig zijn, maar gelet op den vorm van het terrein
 « kan ook dit werk geen buitengemeen bezwaarlijk genoemd worden.

« De heer Eussen en ik zagen al dadelijk in, dat het schier onmogelijk was in die kampong in die hut, te vernachten en besloten wij dus, om nadat wij van hier op het verder opgenomen gedeelte te voet bezocht hadden, een togt waarmede omstreeks 2 uren gemoeid waren, na ons een weinig verfrischt te hebben, terug te keeren. Wij waren dan bijkans de geheele heuvelrij doorgestaan, kwamen in sterke afhellingen in het dal der Kali-Bodeh, van waar volgens de kaart het nu geene moeilijkheden in kan hebben om de Serang te bereiken. Naar aanleiding van mededeelingen van den majoor Beijerinck is steeds Sarean beschouwd als het beste overgangspunt. De opziener Ruitenbach meende echter, dat nabij dessa Kemoesoe die overgang gemakkelijker zal kunnen geschieden. Nader onderzoek en waterpassing zal hierin moeten beslissen. »

(Beide rigtingen om die bergvlakte van Kradjang te bereiken, waren reeds in 1862 onderzocht en aan den gouverneur-generaal bekend. Uit van Deventers brief, hiervoren medegedeeld, blijkt dat men om die bezwaren deze, bij de concessie bedoelde, lijn heeft moeten opgeven.

Nu volgt in het rapport de beschrijving der terugreis door het dal der Kitjingan, meer regtstreeks op Kedoeng-Djati aan, dat voor de zaak die in mijn adres behandeld wordt minder belangrijk is. Genoeg zij het hier aan te merken, dat de heer van Deventer in zijn brief aan mij de bezigtigde lengte der lijn als 15 kilometers opgeeft. Hiervan liggen er minstens 5 benoorden Kedoeng-Djati. blijven dus over 10 el klimming op de hoogstens 10 kilometer of 10 000 ellen naar de zijde der Serang, of doorlopend 1 op 67, wat zeer zeker de helling eener berglijn is, die alleen door den voorgeslagen tunnel kan vermeden worden

De overste de Seijff vond ongeveer diezelfde klimming in eene iets meer zuidelijk gelegen lijn, zijnde dezelfde

klimming die ik ook in Augustus 1862 had gevonden en in het Overzicht aanduidde.

T. J. S.)

Dit rapport is gedagteekend :

« Willem I. 26 April 1864.

« De 1ste ingenieur der nederl.-ind. spoorweg-
maatschappij ,

« VAN DEVENTER. »

Uit het verslag van den heer Dr. H. van Beeck Vollenhoven, uitgebragt in de algemeene vergadering van aandeelhouders der nederlandsch-indische spoorwegmaatschappij te Amsterdam, den 20 Julij 1864. Gedrukt te Amsterdam bij C. A. Spin en Zoon, 1864. Men leest daar op bl. 14, regel 16—21.

« Volgens het oordeel van den heer van Deventer, directeur der « genie van de tweede groote militaire afdeeling op Java, zou de « lijn van Kedoeng-Djati tot Solo geene noemenswaardige moeilijk-
heden opleveren en de grootste helling ook voor deze « rigting
aangenomen kunnen worden op $\frac{1}{100}$. »

(Daar dit verslag uiterlijk kan gegrond zijn op de berigten uit Java van de laatste dagen van April, kan hier geen sprake zijn van de later, en désespoir de cause hernomen vlaktelij door Grobogan.

Augustus 1864. T. J. S.)

BIJLAGE B,

TOT HET ADRES AAN DE TWEDE KAMER VAN 18 JULIJ 1865.

Batavia, 13 Augustus 1863.

Hoog-geregtshof van Nederlandsch-Indië,
parket van den procureur-generaal,
n°. $\frac{1197}{2890}$.

Met referte tot het slot uwer missive van den 14 Julij II,

n^o. 186, waarbij U WelEdel Gestrenge mijne medewerking verzoekt tot ontdekking eener vermeende vervalsching van eene door u ingediende kaart, heb ik de eer U WelEdel Gestrenge kennis te geven, dat ik ter zake van den algemeenen secretaris de volgende opheldering heb ontvangen.

De door U WelEdel Gestrenge bedoelde hoogtekaart is onvervalscht onder de bijlagen van den indischen brief van 28 Augustus 1862, n^o. 658/1 aan Z. Exc. den minister van koloniën toegezonden.

Wel is waar is door den chef der militaire opnamen, den majoor Beijerinck, de hoofdriktig van de lijn, waarvoor concessie verleend is, met aanduiding der hoogten in cijfers er opgesteld, doch hiervan is aan den minister uitdrukkelijk mededeeling gedaan in de memorie van toelichting, tot het besluit van 28 Augustus, n^o. 4, behoorende.

In dat schriftuur zeide zijne excellentie de gouverneur-generaal onder anderen het navolgende:

«Het kwam mij voor, dat nog eene andere rigting te vinden zoude zijn, die Samarang met Soerakarta zoude vereenigen door eenen korteren spoorweg dan die door den heer Poolman c. s. en door de samarangsche kooplieden is aangeduid, en die daardoor goedkooper en doelmatiger zoude zijn. Dit maakte te Djakarta mede het onderwerp uit van een gesprek met den heer kapitein Beijerinck, belast met de militaire opname, die mij verklaarde, dat zoodanige rigting aan te wijzen was. Op mijn verzoek is zij door hem met eene groene kleur op de kaart gebragt. Zij is ongeveer 6 palen korter dan de weg door de bergen en het terrein, de cijfers die de hoogten aanwijzen toonen het aan — levert geene groote, zelfs mindere bezwaren dan de andere rigting op.»

Van vervalsching mag dus geen sprake wezen. Alleen verzuimde men bij het drukken der kaart op het topographisch bureau van den minister van oorlog ter zijde in de legenda te vermelden, dat de zwarte nummers langs de gewijzigde rigting niet gegrond zijn op données van de kommissie voor de vervoermiddelen.

Voor de staten-generaal was echter dusdanige aanteekening onnoodig, omdat zij uit de memorie van toelichting hiervoren vermeld weten, dat de lijn, in wier rigting concessie is verleend,

en dus ook de daarbij behorende hoogtecijfers, door den majoor Beijerinck zijn aangegeven.

De mededeeling van het bovenstaande zal UWEG. de onjuistheid doen inzien van het vermoeden, dat eene vervalsching van de door UWEdG. ingediende kaart zou hebben plaats gehad.

De procureur-generaal bij het hooggeregtshof
van Neerlandsch-Indie.

(w. g.) W. RAPPARD.

Aan
den adviseur bij het Ministerie van
koloniën, in commissie voor het
onderzoek der vervoermiddelen
te Salatiga.

Den 8 Augustus 1863 vroeg ik, na het ontvangen der vervalschte boschkaart uit Nederland, inlichtingen over de bosschen aan de ingenieurs Henket en van Doorn, in wier handen ik die kaart stelde. De antwoorden die ik daarop kreeg luiden als volgt:

Commissie tot de vervoermiddelen.

Nº. 40 der eerste sectie,

Salatiga, 9 Augustus 1863.

Ten gevolge uwer missive van den 8 Augustus, waarbij gevoegd is een kaart der Djatie-bosschen, die bij het indienen der boschrigting van den spoorweg aan de 2de kamer is overgelegd, heb ik de eer mede te deelen.

Op deze kaart zijn vergeten de uitgestrekte mooie Djatie-bosschen tusschen Djerakka, Kaliwoengoe, Bodja, Grebik, en is geene melding gemaakt van de aldaar zijnde hout-exploitatie der firma Kopersmit en Comp. (1).

Tusschen Samarang en Oenarang bestaan op enkele plaatsen, en ook 1½ paal ten noordoosten van Oenarang, eenige vakjes jonge

(1) Deze bosschen liggen bewesten de westelijke berglijn langs Oenarang.

djatie-aanplant. Bij Oenarang, Kali-Oelo, Klepoe en Djati-Rongo zijn geene djatie-bosschen, wel op 3 paal ten noordoosten van Kali-Oelo.

Tijdens mijne waterpassingen en reizen in 1862 van Samarang naar Petarongan, Tigo-Wanoh, Goeboek, Glapan, het bevoelingskanaal, Karang-Rayong en van hier oostwaarts in de rigting op Depok en naar Poerwodadi, heb ik volstrekt geen djatie-bosschen ontmoet. Ongeveer 3 paal ten zuiden van den weg van Petarongan naar Goeboek zijn de voeten der heuvelen, en tot daar waren niets dan rijstvelden en dessa's te zien. Tusschen Poerwodadi en Wirosari bestaat wat jonge djatie-aanplant. Van Wirosari naar Koewoe en van hier westwaarts naar Tjandi en Depok is geen djatie-bosch aanwezig.

Wanneer ik nu deze mededeeling vergelijk met de geteekende voorstelling der djatie-bosschen op de kaart, die bij het indienen der boschrigting is overgelegd, dan moet ik u berigten:

dat de grenzen der djatie-bosschen op de kaart, zoo ver ik kan nagaan, zelfs in hoofdzaak niet goed zijn.

Hierbij gaat de kaart terug.

De ingenieur
N. H. HENKET.

Aan den adviseur van koloniën

T. J. Stieltjes te Salatiga.

Salatiga 10 Augustus 1863.

Commissie tot de vervoermiddelen,

2^e sectie, n^o. 37.

Ingevolge uwe missive n^o. 218 van 8 Augustus 1863 heb ik de eer UWelEdelGestr. te melden, dat ik in het aan mij bekende en gewaterpaste terrein van Salatiga langs Getas tot de Toentangbrug en tot Ngelo, van Salatiga langs Ploembom, Karang-Gedeh en Goli naar Sroean en terug, van Karang-Gedeh langs Soeroeansen en Simo tot Bangak, van Bangak naar Salatiga en eindelijk

van Boyolali langs Moedal tot Simo, volstrekt geen djati-bosch heb gevonden.

De aspirant-ingenieur

C. J. VAN DOORN.

Aan den adviseur van koloniën

T. J. Stieltjes.

(Als kenmerkende bijzonderheid kan ik hier nog bijvoegen, dat, toen ik in Februarij 1863 den heer van Doorn tijdelijk over Ngawi naar den oosthoek zond, ZEd. bij zijn vertrek zeide: dat hij nu eindelijk eens die djatie bosschen zou zien, waarvan hij zoo dikwerf had gehoord, maar die hij nog nimmer had gezien. Op de kaart des ministers, is het terrein, door den heer van Doorn bedoeld, met djatie-bosschen bedekt.

T. J. S.)

Bijlage C tot het adres aan de tweede kamer van Julij 1865, bestaat uit een exemplaar der gedrukte en in den handel zijnde: Notulen der vergadering van het koninklijk instituut van ingenieurs van 14 Februarij 1865, met een kaartje. Het voornaamste wat voor dit adres belangrijk is, werd reeds op bl. 1 en 2 medegedeeld.

BIJLAGE D.

Wanneer ieder ander ingenieur dan de heer de Bordes mij gezegd had: een uwer hoogtepunten, met den barometer op 85 el boven de zee bepaald in het binnenland, ligt slechts op 59 ellen en dus 26 ellen lager, ik zou onmiddellijk de mogelijkheid van zoodanige fout hebben toegegeven. Waar toch mannen als Reinwardt, Hörner, Hasskarl, Junghühn en van der Wijck in hunne waarnemingen met kwikbarometers fouten hebben, die tot over de 50 ellen gaan, zal ik de mogelijkheid eener fout van 26 ellen met aneröide barometers niet ontkennen. Maar nu geloof ik

nog niet zoo gaaf aan die fout, omdat ik die vind in een brief, die van onwaarheden aan elkander hangt. Zoo vergeet bijv. de heer de Bordes dat de kaarten van mijne verslagen gedrukt zijn, en ieder dus kan zien, dat het blaauwe cijfer 85 door barometer-waarneming (dus slechts benaderend) bepaald is. Zoo vergeet hij aan te geven, dat niets benoorden nog een cijfer 82 staat, dat volgens mijn aantekenboekje, de passangrahan van Djoeangie is. Zoo vergeet de heer de Bordes op te merken, dat dit cijfer 85, 84 of 59, in verband met de oost- en westwaarts te vinden cijfers volstrekt geen bezwaar geeft, en in verband met de zuidwaarts gelegen hoogten juist de hoogste ligging een voordeel is. Ik heb dus alle reden het feit zelve, dat midden onder zoo vele onwaarheden voorkomt, te mistrouwen. Voor een oogenblik wil ik echter eens aannemen dat het juist is, en met den barometer een binnenlandsch punt 26 ellen te hoog is bepaald, wat bewijst het dan?

Alleen dit: dat de heer de Bordes niet weet wat een barometer is; niet weet dat op de hoogte der zee elke streep verschil in barometerhoogte reeds 10^el.5 verschil in terreinhoogte geeft; niet weet dat zelfs volkomen gelijktijdige en langdurige waarnemingen op verwijderde punten geen volkomen zekerheid geven, omdat door verschillende invloeden de luchtdruk niet overal op dezelfde wijze verandert. Immers had de heer de Bordes dit geweten, hij zou niet verwonderd zijn geweest, dat een punt, éénmaal den 24 en 25 Julij 1862 bezocht (zie de gedrukte staat mijner reizen) verkeerd kan zijn aangegeven. Slechts in één geval kan men met den barometer volkomen zekerheid verkrijgen; in het geval namelijk dat men zich langs het vergelijkingsvlak, de zee, beweegt. Dat kan men telkens den barometerstand aan zee verifieeren. En een verstandig man zal dan bijv. van Samarang langs Pekalongan naar Tagal reizende zeggen: mijn barometerstand verschilt van den eenen dag op den anderen 3 streep, dus kan ik niet op de gedane waarnemingen aan, daar er groote veranderingen in den dampkring schijnen te hebben plaats gehad.

In afwachting nu dat ik op eene andere plaats op mijne barometerwaarnemingen terugkom, zij het volgende voorloopig voldoende.

In den Almanak van Nederlandsch Indië vindt men eene lijst van

hoogten, uit vroegere waarnemingen met den barometer bepaald
Buitenzorg wordt daarin aangegeven:

Door Hörner	op 802 Rh. voeten of 252	ellen boven de zee.
» Hasskarl	» 835 » » » 262 » » » »	
» Reinwardt	» 846 » » » 266 » » » »	
» Junghuhn	» 862 » » » 271 » » » »	
» van der Wijck	» 903 » » » 283½ » » » »	

Volgens waterpassing ligt het omstreeks 255 à 260 el bij het
logement van Kuit en digt bij het paleis.

De uiterste verschillen bedragen 31½ ellen of 101 Rh. voeten.
Tjiandjoer wordt opgegeven:

Door Hasskarl	op 1456 Rh. voeten of 457	ellen boven de zee.
» Junghuhn	» 1500 » » » 471 » » » »	
» van der Wijck	» 1574 » » » 494 » » » »	

Uiterste verschillen 37 ellen of 118 Rh. voeten.

Magelang wordt opgegeven:

Door Junghuhn	op 1221 Rh. voeten of 383.4	ellen
» van der Wijck	» 1223 » » » 384 »	

Deze opgaven zijn dus bijna aan elkander gelijk. Toch geeft dit
geen waarborg, want volgens de gedane waterpassingen ligt het
niet hoger (in 't midden der vrij groote lengte) dan omstreeks
375 à 380.

Zeer uiteenlopend geven beide geleerden daarentegen weer op
de Post

Pingit op het Djamboe-gebergte, en wel volgens Junghuhn op
2090 Rh. voeten of 656 ellen.

Volgens van der Wijck op 2184 Rh. voeten of 686 ellen
gevende een onderling verschil van 30 ellen of 94 voet. Maar daar
de bij waterpassing gevonden hoogte slechts 640 ellen is, bedraagt
de afwijking van deze 16 à 46 ellen.

Boijolalie wordt opgegeven door Junghuhn op 1330 Rh. voeten
of 417.6 ellen.

Door van der Wijck op 1262 Rh. voeten of 396.3 ellen.

Onderlingverschil 21.3 ellen of 68 Rh. voeten.

Maar bij waterpassing is de werkelijke hoogte op 407 ellen ge-
vonden, waaruit blijkt dat Junghuhn's opgave 10.6 el te hoog,
van der Wijck's opgave 10.7 te laag is, en hier dus toevalliger-

wijze de waarheid in het midden ligt, wat bij de andere aangehaalde voorbeelden het geval niet is.

Klatten, opgegeven:

door Junghuhn op 673 Rh. voeten of 211.3 ellen.

» van der Wijck » 574 » » » 180.2 »

(onderling verschil 31.4 ellen of 99 voeten) ligt slechts op 160 ellen, dus 51,3 à 20.2 ellen lager dan is opgegeven.

Salatiga ligt volgens:

Junghuhn op 1877 Rh. voeten of 589 ellen.

Van der Wijck » 1828 » » » 574 »

Daar het fort, waarop deze hoogte betrekking had, is afgebroken, is moeilijk de juiste afwijking te bepalen. Uit de ligging der overblijfselen zou ik meenen te kunnen besluiten, dat het middencijfer van 583 à 584 ellen vrij dicht bij de waarheid komt.

Solo eindelijk wordt opgegeven:

door Junghuhn op 292 voeten of 91.7 ellen.

» van der Wijck » 331 » » » 104 »

Verskil 12.3 ellen of 39 voeten.

De ingang van het fort ligt op 89 ellen, en Junghuhn's opgave is zeer juist, wanneer (zooals vermoedelijk) daarmede bedoeld is de iets hooger liggende residentswoning, of de woningen in het fort.

Te Salatiga, Boyolali en Klatten zijn Junghuhn's opgaven hooger, te Solo, Pingit, Tjandjoer en Buitenzorg lager dan die van van der Wijck, terwijl zij te Magelang ongeveer overeenstemmen en beide te hoog zijn.

Toch hebben die cijfers mij veel dienst bewezen bij de voorloopige terrein-verkenningen, en heb ik dit steeds doen uitkomen. Men doet echter wel om de globale cijfers, met den barometer verkregen, door eene andere kleur aan te geven. De gouverneur-generaal baron Sloet van de Beele verloor dezen regel uit het oog, en deed uit het hoofd gegiste cijfers met de kleur van gewaterpaste cijfers op mijne kaart zetten.

I N H O U D.

	Blz.
Voorwoord	3
Adres aan de tweede kamer van 18 Julij 1865	6
Bijlage A tot dit adres, bevattende een brief van den heer van Deventer en stukken uit rapporten van de heeren van De- venter en van Beeck Vollenhoven	12
Bijlage B tot dit adres, brieven van den procureur-generaal en van de ingenieurs Henket en van Doorn. (Mijne geleidende missives bij het in handen stellen der boschkaart zijn slechts aangeduid.)	16
Bijlage C tot dit adres, verwijzing naar de gedrukte Notulen van 14 Februarij 1865	20
Bijlage D (niet bij het adres behoorende). Mededeeling omtrent eenige vroegere barometerwaarnemingen van Hörner, Hass- karl, Reinward, Junghuhn en van der Wijck	20



