

DE SPOORWEG
SAMARANG-VORSTENLANDEN;

ALS GELDBELEGGING BESCHOUWD,

IN EEN BRIEF VAN EEN

AMSTERDAMSCH BEURSMAN.



AMSTERDAM,

WED. J. C. VAN KESTEREN & Zoon.

1863.

0965 5350

965

E 35

965 E 35

965
E 35

P0965
5350



C10018
66183

Bibliotheek TU Delft
P 0965 5350



C

186618

DE SPOORWEG
SAMARANG-VORSTENLANDEN,
ALS GELDBELEGGING BESCHOUWD,

IN EEN BRIEF VAN EEN

AMSTERDAMSCH BEURSMAN.



AMSTERDAM,
WED. J. C. VAN KESTEREN & ZOON.
1863.

41/35

**De Spoorweg Samarang-Vorstenlanden, als geldbe-
legging beschouwd, in een brief van een Am-
sterdamsch Beursman.**

Nu de concessie Poolman c. s. ook door de Eerste Kamer is aangenomen, hebt gij mijn gevoelen gevraagd, of die onderneming, welke gij wenscht te bevorderen, eene goede en solide geldbelegging aanbiedt. Ik ben altijd huiverig, bepaald raad te geven waar het deelneming in maatschappijen en industriële ondernemingen betreft, en ik ben dit vooral in dit geval; want het geldt hier eene zaak, die mij in vele opzigten duister en gewaagd voorkomt.

Om echter zooveel mogelijk aan uw verzoek te voldoen, heb ik getracht mij licht te verschaffen bij iemand, die meer dan ik eene specialiteit in spoorweg-zaken is.

Alvorens nu over te gaan, u mijne beschouwingen mede te deelen, moet ik opmerken dat ik alle sympathie vóór of antipathie tegen de zaak ter zijde stel; maar die alleen, als beursman, in het belang der beurs van de deelhebbers of deelnemers in de onderneming, wil beoordeelen.

Het is eene groote dwaling, te veel op sympathie voor

eene zaak te rekenen, tot welker tot standbrenging vele millioenen vereischt worden; om die millioenen te zamen te brengen, *moet het kapitaal verzekerd zijn, en gegrond uitzigt bestaan dat het goede vruchten, dat zijn: rente of dividenden, zal opbrengen.* — Voor een patriotiek of philanthropisch doel kan men offers vragen en ook binnen redelijke grenzen verwachten; maar dan moet het ook als zoodanig worden voorgedragen. Dit verschil is niet genoegzaam in het oog gehouden bij het openstellen der inschrijvingen voor de Maatschappij tot doorgraving van Holland op zijn Smalst. Het was door velen, vooral door den Schrijver der brochure: *„Un homme averti en vaut deux”* (Amsterdam, Jan Leenderts, 1863) voorspeld, en het is thans gebleken, dat de geldelijke voorwaarden te slecht waren, te weinig zekerheid en te geringe voordeelen aanboden om eene deelneming voor vijftien millioen gulden te mogen verwachten. Daarbij ontbrak het wel niet aan sympathie, want het gold een werk van welks daarstelling het behoud van Amsterdam, als groote handelstad, wordt geacht afhankelijk te zijn. Die sympathie moet wèl sterk zijn geweest: had zij niet bestaan en haar invloed niet doen gevoelen, nimmer zou het bedrag der inschrijvingen nog zóó belangrijk zijn geweest, als het werkelijk geweest is.

Maar nog eens, sympathie is niet genoeg; de geldelijke voorwaarden moeten op zich zelve aanlokkend genoeg zijn om, waar het zoo groote kapitalen geldt, het welslagen te verzekeren.

Wat nu de concessie Poolman c. s. betreft, de eerste vraag, welke zich ter beantwoording voordoet, is: of er gelegenheid zal worden aangeboden om daarin deel te nemen? Het antwoord ligt voor de hand: *in de concessie zelve* en als zoodanig zeker niet, maar welligt in de naameloze vennootschap, aan welke de concessie, volgens Art. 65, moet overgedragen worden. In den regel wordt zoodanige deelneming in het maatschappelijk kapitaal of in

een gedeelte daarvan aan het publiek aangeboden, op dien regel worden echter ook wel uitzonderingen gemaakt; er zijn namelijk maatschappijen bekend, waarvan de oprichters al de aandelen onder zich behouden of onder hunne vrienden verdeelen; het is op deze wijze dat, naar men zegt, eene W. I. handelsbank opgericht is of zal worden.

Ten aanzien van naamloze vennootschappen, voor welke een betrekkelijk slechts klein kapitaal vereischt wordt, b. v. assurantie-compagniën, is niet-openstelling voor publieke inschrijving tot deelneming zelfs regel, en wel regel waarop niet dan zeer zelden uitzondering plaats heeft.

Hier echter geldt het een belangrijk kapitaal, veertien millioen gulden; daarvoor zou men in den gewonen gang van zaken openstelling voor publieke deelneming mogen verwachten; van den anderen kant moet men het betwijfelen, want de Minister van Koloniën heeft in de zitting van 24 Junij jl. in de Tweede Kamer gezegd: *Het geld is er*; die woorden zijn positief, en als het geld *er is*, dan kan eene openbare inschrijving niet meer te pas komen.

De Minister zeide, volgens het *Bijblad*, woordelijk het volgende: „de bedoeling van de voorwaarde (van het Besluit van 1852), dat men namelijk verzekerd moet zijn dat het geld aanwezig is, kan niet zijn dat het geld *op tafel* moet liggen; ik kan echter de verzekering geven, dat wel ligt nooit met meer zekerheid dat het geld er is, eene concessie is verleend dan thans. *Het geld is er*, en wat geenszins onverschillig kan wezen, het is Hollandsch geld. De aanvullingen die door mij aangebragt zijn, hebben dientengevolge eenig oponthoud veroorzaakt, omdat de concessionarissen met de geldmannen in Amsterdam moesten raadplegen.”

Volgens deze stellige verklaring van den Minister moet men dus aannemen *dat het geld er is*, niet alleen voor de oorspronkelijk voorgestelde lijn, maar ook voor de ge-

wijzigde lijn, met eene vertakking door de bergstreek van Tampoeeran naar Ambarawa.

Men herinnert zich, dat de Ministers van Finantiën en van Binnenlandsche Zaken, de heeren Betz en Thorbecke, bij de beraadslagingen over de concessie Jäger, het ook deden voorkomen dat er geen bezwaar bestond in het bekomen van "*het geld*;" maar zoo stellig als de Minister van Koloniën, de heer Fransen van de Putte, nu gedaan heeft, hebben die Ministers nimmer gezegd: "*het geld is er*." Bleek later dat het geld er *niet* was, toen de Minister de verzekering gaf, hij zou voor altijd alle geloof aan zijne woorden hebben verbeurd. Het geld ligt wel niet op tafel, heeft de Minister gezegd; maar dan moet het in de lade liggen; want hij verzekert: "*het geld is er*." Lang heeft men gedacht dat "*het geld*" uit *Engeland* zou geleverd worden en wel door den mede-concessionaris, den heer Fräser; doch nu hebben wij uit den mond des Ministers vernomen, dat het geld er is, en dat het *Hollandsch*, dus geen *Engelsch* geld is.

Misschien heeft de derde concessionaris, de heer Kol, een geldman, *Utrechtsch* geld aangebragt; ook dit schijnt het geval niet; want de concessionarissen, dus ook de Engelsche en Utrechtsche geldmannen, hebben zich *naar Amsterdam* begeven, om met de geldmannen aldàar te raadplegen. Algemeen houdt men het er voor, dat door deze laatste aangeduide geldmannen, bedoeld worden de directeuren van de pas opgerigte algemeene maatschappij voor Handel en Nijverheid en van de door deze maatschappij in het leven geroepen Nederlandsch-Indische Bank, en dat concessionarissen van den spoorweg Samarang-Vorstenlanden van *die* geldmannen zekere toezeggingen hebben erlangd.

Van welken aard echter die toezeggingen zijn, kan alleen aan belanghebbenden en aan den Minister bekend zijn. Had deze niet zoo absoluut gezegd: "*het geld is*

er," dan zou het meest waarschijnlijk zijn, dat die zekere toezeggingen^{ten} van zeer *onzekeren* aard zijn, en in eene algemeene sympathie en hulp of bevordering van belangen bestaan. Maar na de verklaring des Ministers moet men aannemen, dat er eene positieve toezegging is gegeven. — Deze kan van tweeledigen aard zijn geweest: òf 1^o dat de genoemde maatschappijen al de aandeelen voor hare rekening nemen, òf 2^o dat zij zich hebben verbonden, alle aandeelen voor hare rekening te nemen, welke bij openbare inschrijving niet door het publiek mogten genomen worden.

De eerste dezer onderstellingen is bijna niet denkbaar; het kapitaal der algemeene maatschappij voor Handel en Nijverheid bedraagt *f* 20 millioen en dat van de N. I. Bank slechts *f* 6 millioen, te zamen *f* 26 millioen. Is het waarschijnlijk, dat deze maatschappijen méér dan de helft van haar maatschappelijk kapitaal, waarop nog slechts 10 % is gefourneerd, in eene onderneming, welke zoovele onzekere kansen aanbiedt, voor vele jaren zullen vastleggen, met geen ander uitzigt dan eene rente van 4½ per cent daarvoor te genieten? Voorwaar, niet het middel om 25 % dividend uit te keeren; en bovendien brengt het eigenaardig karakter van Credits-mobiliers mede, de kapitalen *niet* te immobiliseren, maar die dikwerf om te zetten.

De tweede der gemaakte onderstellingen, dat namelijk de directeuren der genoemde maatschappijen zich zouden hebben verbonden van de open te stellen inschrijvingen zoo veel voor hare rekening te nemen als waarvoor door het publiek *geen* deel zou zijn genomen, is kwalijk aan te nemen. Welk verstandig man en welke goed bestuurde geldinstelling toch zal zich verbinden het *rébut*, datgene wat anderen niet hebben willen, *voor zich* te verlangen? Van de kundige mannen, die aan het hoofd dier maatschappijen staan, is dit niet te verwachten.

Maar al zijn eenige positieve verbindtenissen door die

Directeuren aangegaan, dan nog ontstaat de vraag, of zij, om gevolg te hebben, niet de bekrachtiging behoeven van den raad van Commissarissen? Heeft die bekrachtiging geen plaats gehad, zooals men mij verzekerd heeft, dat het geval is, dan schijnt de toezegging van de Directie geene zekerheid hoegenaamd te geven en hoogst précair te zijn.

Het meest waarschijnlijke is, dat slechts een deel van het kapitaal aan het publiek zal worden aangeboden en dat de bedoelde maatschappijen het andere deel op speculatie behouden; dat men dan zal trachten, door kunstmiddelen, de inschrijving op te drijven, om zoo doende agio op de aandeelen te verkrijgen en die dan met voordeel van de hand te zetten en de risico op de goedwillige of enthousiaste voorstanders van spoorwegen op Java over te dragen. Dat middel zou echter denkelijk falen. Er is in de laatste maanden te veel gebruik — om niet te zeggen, misbruik — van gemaakt.

De aanvankelijk kunstmatig daargestelde agio op aandeelen in verschillende geld-maatschappijen is bijna tot niet gedaald. — Zij, die de aandeelen vèr boven pari gekocht hebben, nà dat er slechts 10 % op gestort was, en die door dien aankoop voor de overige 90 % verantwoordelijk zijn, zullen zich aan denzelfden steen niet ten tweede male stooten.

Maar wat er zij van de vraag: of er inschrijving zal plaats hebben of niet, en of men door dàt middel, dan wel alléén door aankoop ter beurze aandeelhouder zal kunnen worden, de hoofdvraag blijft over: is het eene zekere, goede, voordeelige en dus aanbevelingswaardige geldbelegging?

De Staat waarborgt (Art. 73 en volgende der concessie) een maximum van rentebetaling tot een bedrag van f 630.000 zijnde 4 percent van het op f 14 miljoen geraamde kapitaal, *aan de vennootschap — niet aan de aan-*

deelhouders individueel, en zulks slechts over een tijdvak van 33 jaren. De grondslag der raming van kosten van aanleg is *f* 80.000 voor elke strekkende mijl; die grondslag steunt echter op geenerlei détail-opneming; zij is, als 't ware, uit de lucht gegrepen. Uit de, door den heer van Kerkwijk, in de zitting van 24 Junij, medegedeelde cijfers blijkt, dat de Rijnspoorweg heeft gekost per mijl *f* 91.000 en de Hollandsche spoorweg *f* 125.000. Hij geeft nu wel redenen op, waarom, naar zijne meening, spoorwegen op Java *minder* zullen kosten; maar als men bedenkt, dat er nog geen Spoorweg op Java is aangelegd, en dat dus ervaring ontbreekt, voorts, dat de heer van Kerkwijk Java niet heeft gezien, is dan de verzekering van dien heer, die slechts als telegraphie-spécialiteit bekend is, genoegzaam waarborg voor den kapitalist om fondsen te verruilen tegen aandeelen in den spoorweg Samarang-Vorstenlanden? Men stelle eens, dat de mijl *f* 100.000 in plaats van *f* 80.000 kostte; dan zou het kapitaal uit dien hoofde met $\frac{1}{4}$ of *f* 3.500.000 moeten worden verhoogd — de rente-garantie ad *f* 630.000, over een kapitaal niet meer van veertien, maar van zeventien en een half millioen geslagen, zou dán in gelijke evenredigheid verminderd en slechts ongeveer $3\frac{1}{2}$ percent bedragen.

Maar er is meer, en hierop moet men vooral de aandacht vestigen. De Minister heeft zeer belangrijke wijzigingen gebragt in de lijn, zooals die door den Gouverneur-Generaal was geconcedeerd. Tusschen Samarang en Soerakarta loopt die niet meer door de vlakke, maar over den voet van het gebergte van en naar Tempoeran, en van af *dit* punt is nu een zijtak, 20 mijlen lang, geprojecteerd naar Ambarawa, en wel over een gebergte, dat in de officiële stukken genoemd wordt: „*het moeilijkste terrein van Java.*” Hierdoor wordt de onzekerheid, welke omtrent de oorspronkelijke lijn bestond, in zeer onrustbarende mate verhoogd. Wel is waar wordt door den Minister gezegd,

dat de nieuwe lijn, zelfs met inbegrip van dien zijtak, korter is dan de oorspronkelijke; wel is waar worden de kosten van dien zijtak op het dubbele van de kosten door de vlakke, dat is op *f* 160.000 per mijl geraamd, waardoor de raming der behoefte met ruim één millioen gulden wordt verhoogd, *zonder* dat de rente-garantie in gelijke mate is vermeerderd; doch grooter vraag ontstaat: is die lijn door de bergstreek voor *f* 160.000 per mijl daar te stellen? De heer Storm van 's Gravesande gelooft dit niet. Hij heeft daaromtrent, in de zitting van 24 Junij, gezegd: „Ik voer dit aan, ten bewijze, dat ik mijne cijfers *niet* uit de lucht gegrepen heb; want al stelt men de kosten op de moeilijke plaatsen op *f* 160.000, zoo geloof ik toch dat het werk welligt niet eens dáárvor gemaakt zal kunnen worden.”

Uit de redevoering des Ministers van 24 Junij blijkt, dat Tempoeran is gelegen 59 ellen boven Samarangs peil en de Toentan-brug op 504 ellen, en uit de redevoering van den heer Heemskerk Az., dd. 22 Junij, dat de Toentan-brug niet is het hoogste punt, want tusschen die brug en Tempoeran moet men nog 99 ellen klimmen; — de geheele hoogte zou dus zijn 603 ellen. Maar al neemt men nu aan, dat er tusschen Tempoeran en de Toentan-brug geen hooger punt is dan 504 el, ook dan nog moet men over eene lengte van 17 palen niet minder dan 445 el stijgen; dit is gemiddeld 26 el per mijl en daaronder zijn, zooals uit de redevoeringen van de heeren Storm van 's Gravesande en van Kerkwijk blijkt, hellingen van 1 op 13 — 1 op 14 en 1 op 18.

Vergelijkt men nu deze toestanden met die van de Semering, zoo als die door de Regering in § 7 van de Memorie van Beantwoording zijn opgegeven, dan bevindt men, dat die wereldberoemde berg-overgang door een Spoorweg 462 ellen, dus slechts 17 ellen hooger is dan tusschen Tempoeran en de Toentan-brug; doch dat die klimming

verdeeld is over eene weg-lengte van 29 mijlen: dat is gemiddeld 18 el per mijl; terwijl bij den weg over de Se-mering het maximum der helling is 1 op 40. Deze weg nu, 't is de Minister zelf die het heeft gezegd, deze weg nu heeft aan aanleg gekost f 700.000 per mijl, daaronder begrepen 8 mijlen waar de helling slechts 1 op 115 is. Voor den weg tusschen Tempoeran en de Toentan-brug is de stijging proportioneel grooter en gevolgelijk zouden — zijn de voorafgaande gegevens juist — de kosten nòg hoo-ger moeten zijn dan f 700.000 per mijl, en toch worden die slechts gerekend op f 160.000! — Neemt men nu aan, dat de beide wegen gelijke som zouden kosten, dan moet de raming voor den op Java geconcedeerden Spoorweg worden verhoogd met het verschil van f 160.000 tot f 700.000 = dus met f 540.000 over 21 mijlen, alzoo met f 11.350.000 — boven de oorspronkelijk geraamde f 14.000.000 — en dan nog wel in de veronderstelling, dat de lijn door de vlakke en over de bosch-gronden voor f 80.000 per mijl te maken is. De geheel benoodigde som zou dus tot ruim f 25 millioen opgevoerd worden.

Om die som te verkrijgen zou het op f 14.000.000 be-paald maatschappelijk kapitaal door eene prioriteits-leening van f 11.000.000 moeten worden aangevuld. Maar volgens Art. 79 der concessie mag er geen hogere leening plaats hebben dan $\frac{1}{3}$ van het kapitaal, b. v. f $10\frac{1}{3}$ millioen maat-schappelijk kapitaal en f $3\frac{1}{3}$ millioen leening, of wordt het maatschappelijk kapitaal gesteld op f 14 millioen, dan is geene hogere leening geoorloofd dan van f 4.666.666. Men zou dus casu quo dit gedeelte der concessie moeten wijzigen. Zoodanige leening heeft geen kans tot slagen, wanneer daaraan niet voordeelen verbonden zijn, gelijk aan soort-gelijke andere leeningen. De ervaring, ook de jongst hier te lande verkregene, ten aanzien van den centraal spoor-weg, leert, dat zoodanige leeningen door verschillende com-binatiën op $6\frac{1}{4}$ à $6\frac{1}{2}$ % 's jaars te staan komen. — Al

neemt men daarvoor slechts 6^c/_o aan, dan verslindt zoodanige leening tot een bedrag van f 11.000.000 jaarlijks f 660.000, dat is *meer dan het geheel bedrag der door den staat over 33 jaren gegarandeerde rente!*

Hier zou dus weder toepasselijk zijn 't geen de Minister van Financiën, de heer Betz, in de zitting der Eerste Kamer van 23 Januarij dezes jaars, betrekkelijk de concessie der doorgraving van Holland op zijn Smalst zeide: „wat toch zal het gevolg zijn als men aan de som van 18 milioen voor de doorgraving niet genoeg heeft? dan zal niet, zooals men beweert, *de staat* moeten bijspringen, maar *de maatschappij* eene tweede leening moeten doen. Zij zal daartoe verplicht zijn, omdat anders *alles*, voor het grootste deel, verloren zal zijn.”

Dan zal mede toepasselijk zijn, 't geen de Schrijver van de reeds aangehaalde brochure: „*Un homme averti en vaut deux*” zegt op bladzijde 6: „wat volgt hieruit?.... Dat de Minister volstrekt niet kan betwisten dat het werk *meer* zal kunnen kosten dan waarop het is geraamd; dat daartoe *gelijke* kans bestaat als bij alle soortgelijke werken (en dus eene zeer groote!), en onmiddellijk daarop laat volgen, dat het dan ook ondenkbaar zal zijn, eenig Bankier te vinden, genegen om gelden voor de uitvoering der werken te geven bijaldien op dat punt der kosten groote onzekerheid bestaat!

„Maar is dit nu niet juist de toestand en het geval waarin men zich bevindt?....

„Is het niet juist deze vrees voor aanzienlijke hoogere kosten dan de raming, die de kapitalisten van deelneming terug houdt, omdat, indien de kosten de raming belangrijk overtreffen, de actionarissen zoo goed als *alles* (de Minister zegt het zelf) zullen verloren hebben, en is het den kapitalisten euvel te duiden, als zij dus weigeren *à titre de don gratuit* hunne deelneming te schenken aan eene zaak, die hun wordt voorgesteld als eene *aanbevelingswaardige belegging*?....”

Maar, zal men zeggen, de Minister van Koloniën is niet zoo hard kinds als de Minister van Finantiën, de Minister van Koloniën heeft het uitzigt geopend, dat als de raming tegenvalt, de Staat wel zal bijspringen. Hij toch heeft den 24^{sten} Junij in de Tweede Kamer gezegd: „Zij (de concessionarissen) hebben de berekening gemaakt waarvan ik zoo even sprak, en men vroeg hout-contracten, verhooging van het tarief en meer zaken. Ik heb daarop geantwoord, dat ik liever, wanneer de lijn bleek langer en kostbaarder te zijn (zij was toen nog niet door den ingenieur van concessionarissen onderzocht) een hooger subsidie aan de Kamer zou aanvragen, dan houtkap geven en de zaak door zulke — scharrelarijen, zal ik maar zeggen — te vinden.”

Zal eenig kapitalist in die geheel onzekere toezegging eenige zekerheid vinden, om daarop zijne kapitalen te wagen? Zal de heer Franssen van de Putte een zoo lang ministeriëel leven hebben? Zouden de Kamers dan nog even toeschietelijk zijn als nu?

De slechte kansen zijn vele en zeer groot. Onderzoeken wij nu, of er geene kansen op winst tegenover staan, die de slechte kansen kunnen opwegen.

De groote uitgebreidheid, welke mijn brief reeds zoozeer tegen verwachting aan verkregen heeft, noopt mij dit punt slechts met weinige woorden te behandelen. Ik kan ook kort zijn; want ik kan ter zake van het bedrijf of vertier, dat deze spoorweg belooft, verwijzen naar de brochure van den heer van Herwerden.

Maar die brochure was geschreven vóór de verandering van de lijn, en nu doet men zoo hoog klinken, dat door de wijziging, door Bawen aan te raken, zulke enorme hoeveelheden producten op den weg zullen vervoerd worden en daaruit zulke groote voordeelen zullen ontstaan. Men noemt 800.000 pikols. Laat ons deze groote woorden eens in cijfers uitdrukken. Volgens Art. 40 der concessie is het

maximum van vracht één cent per pikol en per mijl, 800.000 pikols geven dus *f* 8000 per mijl in 't jaar. Maar hierbij moet worden in het oog gehouden, dat de exploitatie-kosten en het onderhoud in de bergstreek tusschen Tempoeran en de Toentan-brug veel hooger zijn, dan bij spoorwegen met geene of slechts geringe helling. In § 7 der Memorie van Beantwoording zegt de Regering zelve, dat de kosten van vervoer, *zelfs de rente van de meerdere aanlegkosten buiten rekening latende*, in de bergstreek drie malen grooter zijn dan daar waar de hellingen niet meer dan $\frac{1}{200}$ bedragen. In denzelfden geest heeft de heer Storm van 's Gravesande den 22^{sten} Junij gezegd: "*Het groote bezwaar is eigenlijk de kosten van exploitatie.*"

Uit de memorie van beantwoording blijkt voorts, dat de *kosten van onderhoud* van den weg over de Semering jaarlijks bedragen 10564 fr. per mijl, dat is *f* 5000 en dus *vijf malen hooger zijn* dan op gewone spoorwegen. Trekt men nu deze *f* 5000 af van de hiervoren berekende *f* 8000, wegens vracht voor de 800.000 pikols, welke gezegd worden tusschen Tempoeran en Ambarawa te zullen worden vervoerd, dan blijft slechts over *f* 3000 per mijl, welke som ook voor een groot gedeelte door de hoogere exploitatie-kosten zal verslonden worden. Op hoevele producten nu voor het overige gedeelte van den spoorweg, over de vlakte en door de bosschen, gerekend is, valt moeilijk na te gaan. Vóór dat de zijtak naar Ambarawa was voorgesteld, werd dat vervoer al niet hoog aangeslagen.

Nu is het duidelijk dat, als het grootst gedeelte van de producten naar dien zijtak komt, er ook zooveel *minder* over het andere gedeelte zal vervoerd worden. De slotsom dezer beschouwingen is: dat het goederen-vervoer tot de rentabiliteit van den weg slechts in betrekkelijk geringe mate zal bijdragen.

Maar nu het personen-vervoer! Uit het jongst bekende

jaar-verslag over 1860, blijkt dat de Europeische bevolking bedraagt:

in de residentie Samarang. . . .	3.765 zielen.
" " " Soerakarta . . .	1.544 "
" " " Djokjokarta . . .	870 "
" " " Kadoe. . . .	220 "
Totaal. . .	6.399 zielen.

In die weinige duizenden zal een zoo kostbare spoorweg wel geen levensbeginsel vinden!

Maar de Javanen! In § 6 der memorie van beantwoording worden groote getallen opgegeven van lastdragers, lastdieren en beladen karren die van September 1861 tot 1862 Bawen passeerden. Doch het is voor ieder tastbaar dat, als het goederen-vervoer per spoorweg zal plaats hebben, dan *de oorzaak* ook vervalt waarom die Javanen te Bawen passeerden. Lieden met Java wel bekend, verzecken dat, als de spoorweg er ééns bestaat, de inlanders daarvan zeer zelden gebruik zullen maken; eensdeels omdat zij over het algemeen weinig behoefte of aanleiding hebben zich te verplaatsen; anderdeels omdat een volk, waar het dagloon slechts 20 à 30 cents bedraagt, geen geld over heeft om de spoorwegvracht te betalen.

Maar aangenomen nu al eens, dat ik de zaak te donker inzie, veronderstel al eens dat de weg een redelijke opbrengst leverde om de kosten van onderhoud, van exploitatie en de rente van een kapitaal van 15, 20 of 25 miljoen gulden te dekken, is er toch wel eenig redelijk uitzigt op *winst*, op *dividend boven de rente*? Ik geloof het niet; wat meer is, ik houde het voor ondenkbaar. Ook moet men niet uit het oog verliezen, dat in de eerste jaren, gedurende den aanleg en ook later, de door den staat voorgeschooten kapitalen eene schuld ten laste van de Maatschappij zijn, welke schuld, volgens Art. 90 der concessie, uit de zuivere winst boven 5 % moet terug betaald worden.

Die nu de zaak anders inzie, neme aandeel in de onderneming! Mijn raad, door u gevraagd, is: onthou u van inschrijving, zoo die opengesteld mogt worden: onthou u van aankoop van aandelen ter beurze, vooral wanneer die met agio zouden bezwaard zijn; doch zoo gij toch aandelen verlangt, wacht dan met den inkoop daarvan tot dat zij beneden pari zullen verhandeld worden. Misschien kunt ge ze te eenigen dage wel magtig worden tot den prijs, waarvoor thans de aandelen in den centraal spoorweg, dat is tot 58 %, worden aangeboden.



