Bat. Gen.
XXVI
930

XXVI
930

EEN LAATSTE WOORD

OVER DE

Spoorwegen ter Sumatra's Westkust

EN DE

ontginning der Ombilien Kolenvelden,

DOOR

G. E. V. L. VAN ZUYLEN.

TE 'S GRAVENHAGE,
W. P. VAN STOCKUM & ZOON.
1887.

XXVI
930

EEN LAATSTE WOORD

OVER DE

Spoorwegen ter Sumatra's Westkust

EN DE

ontginning der Ombilien Kolenvelden,

DOOR

G. E. V. L. VAN ZUYLEN.

TE 'S GRAVENHAGE,
W. P. VAN STOCKUM & ZOON.
1887.

BAT. GENOOTSCHAP VAN K.E.N.W.

DE SPOORWEGEN TER SUMATRA'S WESTKUST EN DE ONTGINNING DER OMBILIEN-KOLENVELDEN.

I. RICHTING.

Den 23 Mei gaf de Minister van Koloniën zijn antwoord op het «voorloopig verslag» der Tweede Kamer betreffende het ontwerp van wet tot «verhooging der begrooting van uitgaven «van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1887 ten behoeve «van den aanleg voor rekening van den Staat van een spoorweg «ter Sumatra's Westkust», en den 25 Mei verklaarde de Commissie van rapporteurs de zaak voor voldoende besproken en toegelicht om in de openbare zitting der kamer te worden behandeld.

Bij request van 18 April hadden de heeren J. K. W. Quarles van Ufford, J. F. R. S. van den Bossche en H. Verploegh, sedert geruimen tijd concessie-aanvragers voor den aanleg van spoorwegen en voor kolenontginning in Midden-Sumatra, zich tot de Tweede Kamer gewend met het verzoek aan de Kamer om geen definiieve meening te uiten omtrent de voor den Sumatra-spoorweg te kiezen richting, alvorens zij hunne bedenkingen tegen de door de Regeering gekozen richting zouden hebben kenbaar gemaakt, en bij een nader request van 17 Mei jl. boden zij de Kamer eene uitgewerkte nota met twee bijlagen aan, waarin die bedenkingen werden uiteengezet. Zij deden daarbij het bescheiden doch dringend verzoek, dat op hunne bedenkingen regard zou worden geslagen, *alvorens* de openbare beraadslaging over het den 30 Maart jl. aangeboden wetsontwerp een aanvang zoude nemen.

Aan dat verzoek wordt nu slechts ten deele voldaan, want wel kunnen alle kamerleden vóór de openbare zitting kennis nemen van de nota van bestrijding der adressanten, doch het

PERPUSTAKAAN NASIONAL

antwoord der Regeering op het voorloopig verslag, hoewel eenige dagen later van datum dan die nota van bestrijding, is toch opgemaakt zonder op den inhoud van de stukken QUARLES c. s. te letten.

Het laat zich evenwel aanzien, dat de openbare beraadslaging spoedig zal plaats hebben en dewijl de beslissing door de Tweede Kamer in deze zaak te nemen, van den meest ingrijpenden invloed zal zijn, niet alleen op de toekomstige welvaart van Sumatra's Westkust, doch ook op het welzijn van geheel het, goedkoope steenkool behoevende, Nederlandsch-Indië, is het plicht van hem, die hieromtrent eene op kennis, onderzoek en ondervinding gegronde meening heeft, om die meening uit te spreken nu het nog tijd is.

Ik zal hier niet op nieuw verhandelen, datgene wat reeds in de Nota van bestrijding der heeren QUARLES VAN UFFORD c. s. werd aangevoerd. Die Nota werd met mijne medewerking aangeboden en wat daarin staat is dus ook mijne meening; het behoeft hier echter niet herhaald te worden, omdat het stuk in druk is verschenen en derhalve aan alle belangstellenden bekend kan zijn.

Wat de te kiezen *richting* voor de eerste spoorwegen ter Sumatra's Westkust betreft, wordt dus hier alleen nog behandeld datgene wat in de laatste memorie van antwoord (n°. 6) als *nieuw* of als *overwegend* wordt aangevoerd.

In § 1, 2de alinea, zegt de Minister, dat «als «vaststaande «nu reeds is aan te nemen, dat de richting over den pas van «Soebang alleen bij een betrekkelijk gering kolenvervoer aan«beveling zou kunnen verdienen, doch ook dán alleen uit het «eene oogpunt van dat vervoer».

In onze nota van bestrijding hebben wij *bewezen* dat naar alle waarschijnlijkheid de kolenlijn over *Soebang ook bij den ruimsten kolenaanvoer die te verwachten is*, volgens het oordeel van den *meest eminenten technicus en practicus op het gebied der tandradbanen* de natuurlijke voor den afvoer en de goedkoopste weg zal zijn, terwijl wij daarenboven hebben aangetoond, dat ook voor de ontwikkeling van Sumatra's Westkust, vooral *voor de ontwikkeling door particuliere industrie en particulieren landbouw*, ons stelsel van spoorwegen de meeste voordeelen aanbiedt.

Niet alleen wordt echter door den Minister op onze aantooning volstrekt niet gelet, doch hij verklaart verder: «De door de

PERPUSTAKAAN NASIONAL

«Regeering voorgestelde richting beveelt zich daarentegen aan «èn voor het verkeer met de Padangsche Bovenlanden èn voor «het kolenvervoer, zoodra dit den omvang heeft gekregen, waarop «zonder overdrijving gerekend kan en mag worden», doch tegenover die pertinente verklaring staat, dat de ingenieur IJZERMAN in § 10 der memorie van toelichting (4), als bijlaag behoorende bij de memorie van toelichting (3) van den Minister van Koloniën, het volgende heeft gezegd :

«Wanneer het hier alleen gold de belangen der kolenexploi-«tatie, zou het wenschelijk geacht kunnen worden de verkeers-«kosten van beide tracé's met elkander te vergelijken, *dus zoowel «het aanlegkapitaal als de exploitatiekosten van beide richtingen, «zoo nauwkeurig mogelijk te bepalen.*

«Voor deze vergelijking zijn *de thans beschikbare gegevens*, «welke zijn te ontleenen aan de rapporten van den ingenieur «J. L. CLUYSENAAR, *niet voldoende*, als gevolg van de *latere toe-«passing* van *nieuwe middelen tot het overwinnen van steile hellingen «bij spoorwegen.*

De ingenieur IJZERMAN neemt vervolgens aan, dat stangenbanen in de kloof der Aneh veilig en met voordeel zullen kunnen worden gebruikt, doch *zou een onderzoek noodig achten* voor de wijze waarop in den pas van *Soebang* daarvan gebruik gemaakt kan worden.

De technische adviseur van den Minister acht dus zelf *vergelijking* en *nader onderzoek* niet buiten het programma, en wanneer men nu daarbij in aanmerking neemt, dat het door hem op den voorgrond gestelde, de maximum-helling van 0.06, *geen maximum behoeft te zijn*, want dat reeds banen met sterkere hellingen met voordeel worden geëxploiteerd, terwijl ROMAN ABT, *de man der tandradbanen*, de lijn *Soebang* «als kolenlijn» de beste acht, dan mag men, geloof ik, gerust zeggen, dat de door den Minister thans op nieuw gegevene verzekering op geen goede gronden rust.

Over de defensie, in de 3e alinea van § 1 besproken, werd reeds genoeg door ons gezegd. Wat de 4e alinea betreft, waarin de Minister betreurt dat zonder groote kostenvermeerdering te Padang geen goed gelegen spoorwegstation zal kunnen gebouwd worden, moeten wij alleen dit opmerken, dat bij uitvoering der door ons voorgestane spoorwegverbinding, het station Padang zou gelegen zijn in de onmiddelijke nabijheid van de rivier en van de handelskantoren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

In § 2, Doel van den spoorweg, 3e alinea, zegt de Minister, dat «de vraag of de prijs waarvoor de kolen geleverd «zullen kunnen worden laag genoeg zal zijn om de concurrentie «vol te houden, gerust bevestigend kan worden beantwoord.»

Dit is zeker eene verblijdende bevestiging van een ieders goede verwachtingen en voor den aanstaanden ontginner der Ombilien-kolenmijn zal het zeker een groot voordeel zijn, wanneer hij de kolen voor *f* 3.55 van de Brandewijnsbaai naar Priok brengt in plaats van voor *f* 5.70, zooals door ons was geraamd en zooals wij *zekerheidshalve* bij onze finantiëele berekeningen ook nu nog veronderstellen.

Maar al nemen wij van die voordeeliger berekening gaarne nota, dan blijft het evenwel, *vooral met het oog op de waarschijnlijke concurrentie der Borneo-kolen*, eene onbetwistbare waarheid, dat *iedere cent, die men winnen kan op het vervoer der kolen van de mijn naar zee*, een niet te verzuimen voordeel is. En wanneer wij nu den Minister in zijne laatste berekening volgen en daarbij aannemen, dat op onze eenigszins moeielijkere lijn over Soebang de *zelfkosten* van het spoorwegvervoer niet 2, doch 3 cts. per KM. zullen bedragen, dan krijgen wij voor de kosten *onzer* kolen te Tandjong-Priok:

Zelfkosten der kolen aan de mijn	*f* 4.00
Vervoer naar Moeara Kalaban	» 0.31⁵
Weeg- en expeditieloon enz.	» 0.10
Spoorwegvracht over 78,3 KM berekend op 3 cents per tón-Kilometer, waardoor de zelfkosten van het vervoer gedekt zijn	» 2.35
Zeevervoer	» 3.55
Lossen te Tandjong-Priok	» 0.55
	f 10.86⁵

Derhalve *f* 11.42 — *f* 10.86⁵ = *f* 0.55⁵ *minder* per ton dan bij vervoer over Padang-Pandjang; voorzeker een *belangrijk bedrag*, wanneer men let op de in het verschiet gestelde concurrentie niet alleen met het buitenland, doch ook met de kolen van Borneo.

Aan het slot van § 2 maakt de Minister de opmerking, dat «afgescheiden van het directe financieel voordeel, de ontworpen «spoorweg aanbevelenswaardig is, omdat (alleen) daardoor ge-«legenheid tot ontginning van het kolenveld ontstaat, een belang «voor handel en scheepvaart, doch vooral voor de Regeering,

PERPUSTAKAAN NASIONAL

«zóó groot, dat het alleszins eene opoffering van de schatkist «zou wettigen.» De vraag is niet alleen geoorloofd, doch zelfs zeer natuurlijk, of men dan toch niet *die* spoorwegrichting zal moeten verkiezen, die bij mindere — zeg zelfs bij gelijke — opoffering voor den Staat, *de beste en meest voordeelige gelegenheid aanbiedt voor de ontginning van het kolenveld?*

Wat in de §§ 3 en 4 over *constructie* en *kosten* voorkomt, kan hier nagenoeg stilzwijgend worden voorgijgegaan. Spoor- of tramwegen met geringe spoorwijdte zijn alléén aan te bevelen voor de lijnen zonder kolenvervoer. Uit een nader onderzoek zou zeker blijken, dat de lijn van Batoe-Tabar naar Padang-Pandjang voor een groot deel als tandradspoorweg zou moeten worden aangelegd.

De §§ 5 en 6 der memorie van beantwoording geven uit het oogpunt, dat wij thans innemen, evenmin aanleiding tot eenige belangrijke opmerking. In onze nota van bestrijding werd reeds aangevoerd, dat *de aanleg der kolenlijn over Soebang* naar alle waarschijnlijkheid het tijdstip der ontginning van de kolenmijn met *meer dan een jaar* zou *vervroegen*.

Nemen wij nu uit de geschiedenis nog eens alles te samen wat op de *richting* der spoorwegen ter Sumatra's Westkust betrekking heeft, dan krijgen wij het volgende overzicht:

I. Na eene opname en een veeljarig onderzoek komt de ingenieur J. L. Cluysenaer in 1876 tot het besluit, dat de afvoerweg voor de kolen van het Ombilien-veld, in verband met de ontwikkeling der Padangsche Bovenlanden, en ook in verband met de mogelijkheid eener verdediging, *moet* plaats hebben *direct* naar de Brandewijns- of naar de Troessanbaai. Hij schrijft een dik boekdeel om dit aan te toonen en is daarvan zóózeer overtuigd, dat het terrein tusschen Padang-Pandjang en Padang zelfs niet wordt opgenomen.

II. Na eene studie der stangenbanen en oordeelende, dat de toepassing dáárvan alleen door de Aneh-kloof financieel mogelijk is, schrijft hij in 1878 een nieuw rapport, waarin hij voor den afvoer der steenkolen nu den weg over Padang-Pandjang aanbeveelt. Slechts noode echter ziet hij af van de *voordeelen*, die de richting over *Soebang* voor de ontwikkeling van Sumatra's

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Westkust aanbiedt; op blz. 99 van zijn rapport zegt hij daaromtrent:

«De *nadeelen* der nieuwe lijnen (over Padang-Pandjang) zijn «evenwel betrekkelijk gering, tegenover de groote geldelijke «voordeelen der uitvoering.»

III. Middelerwijl (1882) wordt door de heeren QUARLES c. s. aangetoond, dat het volgen der oude richting de Greve, het mogelijk maakt om met tandradbanen den weg over *Soebang* te nemen en dus de *voordeelen*, door velen en ook door den heer CLUYSENAER in die richting gezien, voor Sumatra's Westkust te behouden. Zij vragen in dien geest concessie.

IV. In 1884 verschijnt eene nieuwe Nota (IVe) van den ingenieur J. L. CLUYSENAER, waarin door formules wordt aangetoond, dat het tracé-QUARLES bij ruimen aanvoer van kolen financieel nadeeliger is, dan het tracé door de Aneh-kloof en dat de kortere spoorweg in aanleg niet voordeeliger is als de langere. Wat echter het meeste moet verwonderen, de *nadeelen* die vroeger de afvoerlijn *Padang-Pandjang* uit een algemeen economisch en uit een defensie-oogpunt aankleefden zijn bij de latere beschouwingen van den heer CLUYSENAER in voordeelen veranderd!?

De ingenieur der heeren QUARLES c. s. schrijft eene wederlegging dezer IVe nota en door het consortium wordt verzocht *om ook die wederlegging met de nota te doen drukken*. Aan dat verzoek wordt echter door den Minister geen gevolg gegeven.

V. Eene aanbesteding der kolen-ontginning *met spoorweg door de Aneh-Kloof* wordt aangekondigd (1886), doch na discussiën in de Tweede Kamer weder ingetrokken.

VI. Het voorstel tot staatsaanleg van spoorwegen te Sumatra's Westkust wordt gedaan (1887), waarbij de Minister zeer natuurlijk aan de richting door de Aneh-Kloof vasthoudt en *de economische gronden der IVe Nota van* CLUYSENAER gebruikt om die richting aan te bevelen. De ingenieur IJZERMAN, die den minister dient als technisch adviseur, bestrijdt de richting *Soebang* thans niet door formules, doch door de verklaring dat RIGGENBACH, ABT en anderen de grootere hellingen dan 0.06, die in eenen spoorweg over de pas van Soebang zullen voorkomen, *practisch* onuitvoerbaar en onvoordeelig achten, voor eene baan met groot vervoer.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

VII. De heeren QUARLES c. s. weerleggen gemakkelijk de economische gronden van den Minister; zij zouden daartoe evenzeer hebben kunnen aanvoeren datgene wat CLUYSENAER vóór 1884 en na eene persoonlijke kennismaking met de belangen van Sumatra's Westkust had geschreven. Zij kunnen zich ook bij de technische uitspraak niet neder leggen, want juist de voortdurende vooruitgang der stangenbaanpraktijk heeft sedert 1878 en zelfs sedert 1884 de mogelijkheid aangetoond van wat vroeger onmogelijk scheen. Zij wenden zich daarom zelf tot ROMAN ABT, die thans vrij algemeen als autoriteit wordt erkend op het gebied der spoorwegen met steile helling, en van dien ingenieur vernemen zij, dat hellingen zelfs tot 0.1 en meer bij spoorwegen van 1.067 M. spoorwijdte en bij een vervoer tot 700 tonnen daags, noch in aanleg noch in de exploitatie bezwaren geven en dat integendeel de kortere kolenlijn van 78 KM. over den bergrug die 300 M. hooger is door hem verkiesselijk wordt geacht boven de langere van 145 KM., met minder hoogte.

VIII. Zij brengen hunne bedenkingen over bij de Staten-Generaal, doch dewijl zij in het belang van den Staat en van de particuliere nijverheid niet voor *hunne* lijn, doch voor *de beste* lijn de voorkeur wenschen, vragen zij alleen een nader terrein-onderzoek, hetgeen *voor beide richtingen* toch nog evenzeer noodig is.

IX. Dit onderzoek kan zonder eenig bezwaar en zelfs *zonder belangrijk verlies aan tijd* plaats hebben omdat de ingenieurs voor de opname beschikbaar zijn en zelfs per draad kunnen worden aan het werk gezet, terwijl middelerwijl met de haven en met de sectie Solok-Moeara-Kalaban kan worden begonnen.

X. Valt het onderzoek uit in het oordeel der lijn over *Soebang*, dan wordt er voor de exploitatie der mijn *op zijn minst één jaar gewonnen.*

II. STAATSAANLEG?

Is het voor de ontwikkeling van Sumatra's Westkust en vooral voor de *mogelijkheid* der voordeelige exploitatie van het Ombilienkolenveld zeker de gewichtigste vraag welke *richting* de aan te leggen spoorweg moet volgen; er blijft voor den Staat eene niet minder gewichtige vraag over, namelijk die of *Staatsaanleg* te verkiezen is boven *concessie aan particulieren.*

Tot in November 1886 werd er aan niets anders dan aan

PERPUSTAKAAN NASIONAL

particuliere exploitatie met particulieren spoorwegaanleg gedacht. Geen der elkander opvolgende Regeeringen had immer eenig plan om *zelf* tot den bouw van spoorlijnen op Sumatra over te gaan; doch het was naar aanleiding der bedenkingen tegen de aanbesteding bij de behandeling der jongste Indische begrooting, dat de Minister van Koloniën de reeds aangekondigde aanbesteding introk en der leden van de Tweede Kamer beloofde hen spoedig in de gelegenheid te stellen om over het al of niet wenschelijke van Staatsaanleg een oordeel uit te spreken.

Wij kunnen in dit kort bestek niet alles teruggeven, wat in November 1886 door enkele leden der Tweede Kamer werd in het midden gebracht, doch de afkeuring der aanbesteding en de voorkeur van enkelen voor Staatsaanleg had verschillende gronden.

In de eerste en voornaamste plaats werd de vrees geuit, dat de Staat van zijne domaniale kolenvelden niet zooveel *directe* voordeelen zou trekken als mogelijk was.

Een tweede bezwaar was, dat spoorwegexploitatie, havenexploitatie en mijnontginning, drie heterogene industrie-ondernemingen, minder pasten in ééne hand. Men vreesde dat concurrentie met latere ontginners van andere stukken van het kolenveld daardoor onmogelijk zou worden, waaruit zoowel voor den Staat als voor de particuliere industrie nadeel zou kunnen voortvloeien.

Een derde bezwaar, zeker niet zonder grooten invloed, met het oog op de vijandige gezindheid tegen de lijn Tjilatjap—Tjitjalenka, was de vraag wat men met het gouvernementsspoorwegpersoneel zou doen, als men ze niet op Sumatra aan het werk zette.

Niet onwaarschijnlijk kwam bij die verschillende bezwaren nog de algemeene stroom van reactie, die in de laatste jaren tegen aanleg en exploitatie van algemeene gemeenschapsmiddelen door particulieren gekant is en die in tegenstelling met alle vroegere stellingen der staathuishoudkunde *ook waar het den gewonen gang van zaken geldt* in Staatsaanleg en in Staatshulp slechts heil ziet!

De Minister van Koloniën beantwoordt de vraag: «aanleg van Staatswege» in toestemmenden zin en geeft daarvoor de volgende motieven:

«De ondergeteekende (Minister) is namelijk tot de overtuiging

PERPUSTAKAAN NASIONAL

«gekomen, dat de poging, die bevredigende uitkomsten ook «voor de schatkist had kunnen opleveren, onder omstandigheden, «zooals zij zich voordeden toen het evenvermelde plan van «publieke uitbesteding werd opgezet, thans geen voldoende kans «op welslagen zou hebben.»

«Het laat zich niet aanzien, dat het kapitaal in den eersten «tijd zich in zoo ruime mate zal beschikbaar stellen voor eene «zeer groote industrieele onderneming in Ned.-Indië, dat voor «eene concessie als die voor de ontginning der Ombilien-kolen «met spoorwegaanleg genoegzame concurrentie zou bestaan om «den Staat de ontvangsten te verzekeren, waarop hij als eigenaar «van de delfstoffen aanspraak mag maken.

«En de ontginning van het Ombilien-kolenveld, die zonder «spoorwegaanleg onmogelijk is, mag niet worden uitgesteld tot «het onzekere tijdstip, waarop het vertrouwen zoover is terug-«gekeerd, dat het kapitaal zich in ruime mate weder beschikbaar «stelt» enz.

Werkelijk is er een tijdperk geweest, dat zoowel Nederlandsch als vreemd kapitaal huiverig waren voor iedere onderneming in onze Koloniën. Dat tijdperk heeft echter gelukkig slechts kort geduurd en evenals voor den spoorweg door het dal van den Serajoe in de residentie Banjoemas op Java 5 millioen gulden kapitaal gevonden zijn, evenzeer zal het mogelijk blijken om onder goede voorwaarden de millioenen bij elkander te krijgen die de ontginning van het Ombilien-veld en de spoorwegen de havenbouw ter Westkust van Sumatra vorderen. En de Staat zal zich dan ongetwijfeld voor het exploiteeren van zijn domaniaal bezit billijke voordeelen kunnen bedingen.

Blijft ook in dit geval Staatsaanleg van den spoorweg en van de havenwerken te verkiezen?

Blijft het geraden om bij het vele en vele, wat in Indië nog te doen valt en bij het wisselvallige van den koffieoogst de begrooting der eerstvolgende jaren met eene uitgave van minstens 17 millioen guldens te belasten?

Men zou hierop *ja* moeten antwoorden wanneer er ernstige gronden voor Staatsaanleg konden worden aangevoerd.

De reactie van den laatsten tijd?

In het te veel toegeven aan iedere reactie ligt immers in den regel eene fout? Wilde men in Indië den *stelregel* van *Staatszorg voor de algemeene vervoermiddelen* in toepassing brengen, dan zou

PERPUSTAKAAN NASIONAL

men zeker *het eerst* moeten denken aan de stoomvaartgemeenschap in den Ned.-Indischen archipel. Men kent het drukkende monopolie der alles beheerschende Stoomvaartmaatschappij. Men weet hoe onze gezonde en zelfs onze zieke soldaten daaronder lijden? De Staat exploiteere daarom zelf die stoomvaartlijnen!?

Men noeme dit een bewijs uit het ongerijmde, doch het *is* een bewijs dat theorie slechts theorie is

En nu de praktijk?

De vrees voor *nadeel* zal zeker door iederen goed rekenenden concessionaris dadelijk worden weggenomen, want hij zal gaarne een billijk deel zijner overwinsten aan het Rijk afstaan.

En de vrees voor gemis aan concurrentie met latere ontginners van volgende deelen van het kolenveld?

Reeds bij de eerste aanbesteding der mijn-ontginning wil de Regeering, zoo niet de gansche exploitatie van haar geheelen spoorweg, dan toch zulke rechten aan den ontginner afstaan, dat er voor derden weinig overschiet.

Ook een spoorweg door de Aneh-kloof kan slechts een beperkt aantal tonnen steenkool per dag afvoeren.

Waar blijft dan de concurrentie van een buurman?

En is die concurrentie in het binnenland van Sumatra zelf wel noodig, nu ze reeds van buiten scherp genoeg zal zijn?

De mijn, de spoorweg en de havenexploitatie zijn hier geen heterogene zaken, want bij goed slagen beheerscht de mijn toch alles, en zelfs een Staatsspoorweg en eene Gouvernementshaven zullen, *bij goed begrip der ontginning ook door de Gouvernements-ambtenaren*, nagenoeg geheel ter beschikking zijn van den particulier die ontgint.

Men blijve daarom niet aan den *schijn* hangen en geve daarvoor millioenen uit, die men kan sparen en die elders zoo hard noodig zijn.

En het personeel?

Welk verstandig ondernemer zal niet gaarne in zijn dienst overnemen de bekwame ingenieurs en de hoogst bruikbare ambtenaren, die bij den staatsspoorwegbouw op Java zijn werkzaam geweest?

En is dat bezwaar van een geoefend personeel niet een *blijvend* bezwaar, dat ook over twintig jaren en meer nog van kracht zou zijn en dat, wanneer het doorgevoerd wordt, er toe zou moeten leiden om maar steeds spoorwegen te bouwen, ook al had men ze volstrekt niet meer noodig!?

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Ik zal mijn laatste woord niet langer maken dan nuttig is. Ik wil gaarne door alle belangstellenden gelezen worden.

Het is mogelijk, dat mijn pogen niets zal uitwerken, doch ik heb dan toch van mijn kant de voldoening, dat ik alles deed wat in mijn vermogen was en dat ik de kennis, die ik grootendeels in 's lands dienst verkreeg en de ondervinding gedurende ruim vijf jaren verblijf ter Sumatra's Westkust opgedaan, niet heb gehouden onder de korenmaat.

Den Haag, 1 Juni 1887.

G. E. V. L. VAN ZUYLEN.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

