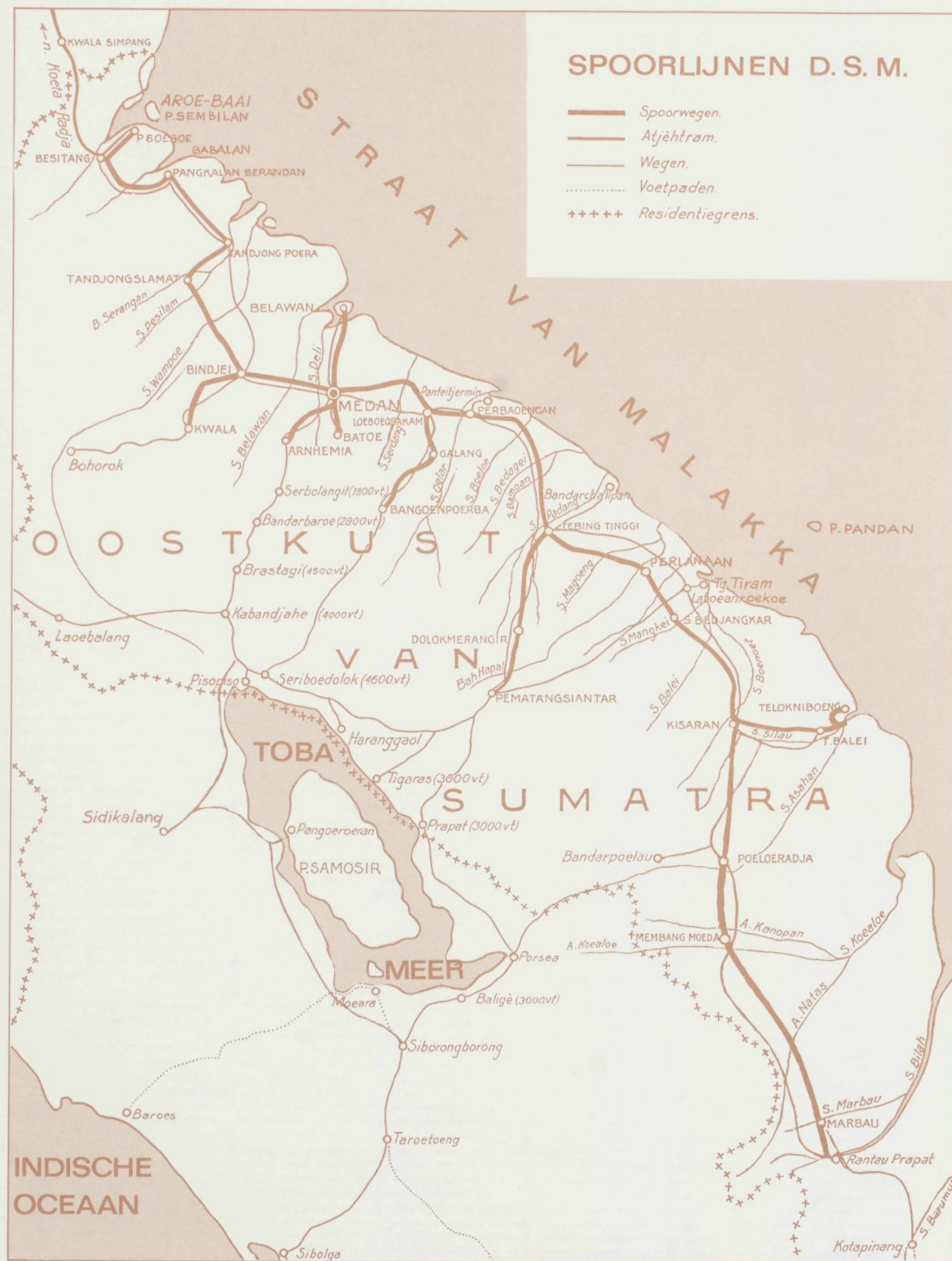


DE DELI
SPOORWEG
MAATSCHAPPIJ

SPOORLIJNEN D. S. M.

- Spoorwegen.
 — Atjehtram.
 — Wegen.
 Voetpaden
 +++++ Residentiegrens.



1677049

S. M.

ANDAN

LEI

Koealoe

S. Blah

erbau
RBAU

Rantau Prapat

tapinang
S. Barunua

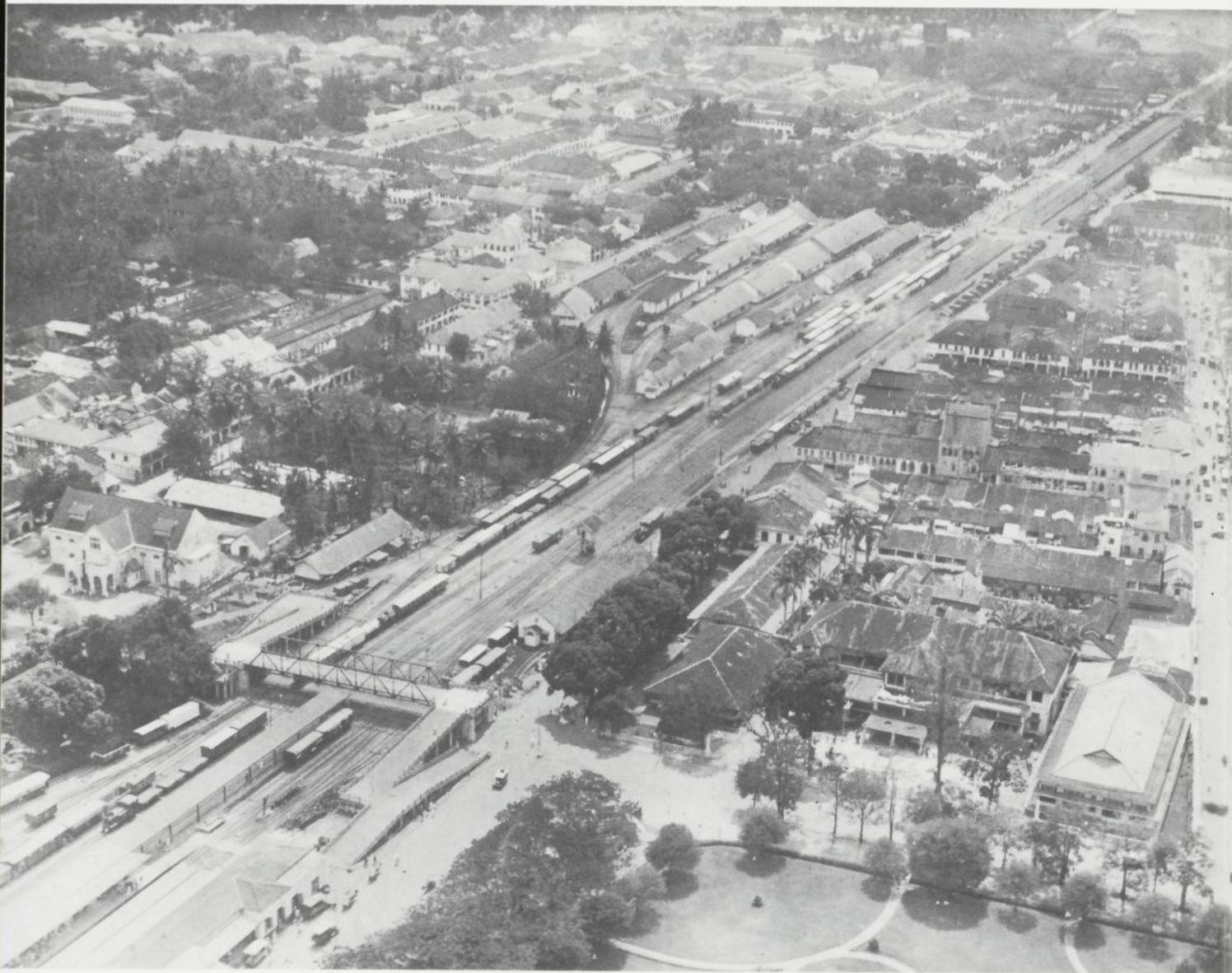
Bibliotheek TU Delft



C

1683922

DE DELI SPOORWEG MAATSCHAPPIJ



Het emplacement te Medan in de jaren dertig. Op de voorgrond: links het station, in het midden de voetgangersbrug, rechts het Medan Hotel. Rechts boven: twee hoofdsporen naar Tebing Tinggi en Kampong Baru, links en rechts daarvan rangeer-, los- en laadsporen. Midden links: particuliere goederenloodsen. Het toegangsspoor naar deze loodsen (boog naar links) was vroeger het begin van de spoorlijn naar Tebing Tinggi (foto: KNILM).



DE DELI SPOORWEG MAATSCHAPPIJ

Driekwart eeuw koloniaal spoor

DOOR

IR. H. MEIJER

MET MEDEWERKING VAN

ING. F. A. J. HECKLER

2089 2157



DE WALBURG PERS

Illustratie stofomslag:

Eerste proefrit met een voor stookolie omgebouwde locomotief te Pulu Brayan op Sumatra's Oostkust, 1954

(foto: J. Zermatten).

CIP-gegevens Koninklijke Bibliotheek, Den Haag

Meijer, H.

De Deli Spoorweg Maatschappij : driekwart eeuw koloniaal spoor / door H. Meijer ; met medew. van F. A. J. Heckler. — Zutphen : De Walburg Pers. — Ill., foto's

Met index, lit. opg.

ISBN 90-6011-540-6 geb.

SISO 657.82 UDC 656.2(594.41/.49)''18/19'' NUGI 646

Trefw.: Deli Spoorweg Maatschappij ; geschiedenis / spoorwegen ; Sumatra ; geschiedenis.

Deze uitgave werd mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van het Prins Bernhard Fonds.

Alle foto's zijn uit particulier bezit van de auteurs tenzij anders aangegeven.

© 1987 H. Meijer en F. A. J. Heckler

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher.

Vormgeving en druk: De Walburg Pers, Zutphen

Inhoud

Woord vooraf 7

Ten geleide 9

- I. Kennismaking met het nieuwe land 11
- II. Het land waar Jacobus Nienhuys ging pionieren 13
- III. Ontstaan en beginjaren van de Deli Spoorweg Maatschappij 18
 - 1. Het ontstaan 18
 - 2. De eerste honderd kilometer 23
- IV. De telefoondienst van de Deli Spoorweg Maatschappij 25
- V. Belawan of Aroebaai 28
 - 1. Havenproblemen 28
 - 2. Aansluiting op de Atjeh Staats Spoorwegen 30
- VI. Het volgen van de cultures 32
 - 1. Eerste uitbreidingen van het net 32
 - 2. De grote uitbreidingen 37
- VII. Overzicht van de spoorwegen op Sumatra 39
- VIII. Economische positie 43
 - 1. Tarieven en rentabiliteit 43
 - 2. Toenemende concurrentie 44
- IX. Van fabriek naar station 46
- X. Van tropentram naar echte trein 48
- XI. De aanleg van de Zuid-Asahanlijn 55
 - 1. De eerste dertig kilometer 55
 - 2. Opmetingen 56
 - 3. Onteigening 59
 - 4. Grondverzet 59
 - 5. Kunstwerken 63
 - 6. Logistiek 65
- XII. Wereldcrisis en herstel 68
 - 1. Stopzetting aanleg 68
 - 2. Voltooing aanleg 68
- XIII. Algemene aspecten 73
 - 1. Sociale aspecten 73
 - 2. Personeel en huisvesting 74

XIV.	Doorgaand gelast spoor	77
XV.	Aan de vooravond van de oorlog	81
XVI.	Intermezzo: persoonlijke herinneringen aan de oorlogstijd	86
XVII.	Bevrijding	92
XVIII.	De verhouding Indonesië-Nederland	96
XIX.	De eerste politionele actie	99
XX.	Eerste rehabilitatie	102
XXI.	Status quo	109
XXII.	De tweede politionele actie	112
XXIII.	Na de soevereiniteitsoverdracht	114
XXIV.	Het beleid tot de overdracht	117
	<i>door F. A. J. Heckler</i>	
	1. Rehabilitatiejaren	117
	2. Consolidatie en toekomstplannen	119
	3. Kentering	127
	4. Het laatste exploitatiejaar	134
	5. De overdracht	137
XXV.	Na de overdracht	141
	<i>door F. A. J. Heckler</i>	
	1. De liquidatie van de N.V. Deli Spoorweg Maatschappij	141
	2. De spoorwegen op Sumatra's Oostkust	141
	Epiloog	145
	Bijlagen	
	I. Tabak	146
	II. Transporteurs	148
	III. Verklarende woordenlijst en lijst van afkortingen	149
	Index op geografische en persoonsnamen	150
	Geraadpleegde literatuur	152

Woord vooraf

Aanvankelijk ontworpen en aangelegd uit zuiver economische overwegingen, bleek al spoedig dat de Deli spoorweg ándere, niet beoogde, mogelijkheden heeft geboden aan Oost-Sumatra. Tijdens mijn bezoeken heb ik ervaren hoe, mede dankzij deze spoorweg, dit deel van Indonesië volledig is ontsloten.

Het bestaan van de spoorweg leidde ertoe dat door de Deli Spoorweg Maatschappij een geheel telefoonnet werd aangelegd. De cijfers van het reizigersvervoer tonen aan dat de mobiliteit onder de bevolking ook nu nog voortdurend stijgt. Ook voor wat betreft de zorg voor het personeel vervulde de Deli Spoorweg Maatschappij een voortrekkersrol. Gelijktijdig met de aanleg van de spoorweg werden voor zowel het Indonesische als het Europese personeel stenen woningen gebouwd. Goede medische voorzieningen en een pensioenregeling voor het voltallige personeel zijn reeds in een zeer vroeg stadium tot stand gekomen.

Ir. Meijer, zelf gedurende geruime tijd werkzaam bij de Deli Spoorweg Maatschappij, zowel voor als na de Tweede Wereldoorlog, heeft rond het 'Deli spoor' een zeer interessant stuk geschiedenis op schrift gesteld.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Prins der Nederlanden', enclosed within a simple rectangular frame.

Prins der Nederlanden
Paleis Soestdijk, mei 1987



Het hoofdkantoor van de Deli Spoorweg Maatschappij te Medan.

Ten geleide

Waarom nog een boek over de Oostkust van Sumatra en de N.V. Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)? Niet alleen omdat beide fascinerende onderwerpen zijn, maar ook vanwege het feit dat een particulier spoorbedrijf zonder enige subsidie driekwart eeuw in staat is geweest niet alleen zichzelf, maar ook het openbare telefoonnet op de Oostkust, te verzorgen. Daarmee is een combinatie gecreëerd, die uniek was in de wereld.

Schrijver dezes had het voorrecht eind 1928 bij de aanleg van een 100 kilometer lange uitbreiding van het spoorwegnet, in een, geen crisis vermoedende, planterswereld geplaatst te worden. Te midden van de planters, maar door de aard van zijn werk er toch enigszins los van staande. De aanleg van een spoorlijn geschiedde in die dagen nog uiterst primitief; grondverzet met mankracht; bulldozers en shovels bestonden nog niet, betrouwbare motorpompen evenmin. Het gewone metselwerk prevaleerde nog boven constructies van gewapend beton. Aanvankelijk was het mijn bedoeling alleen te schrijven over mijn ervaringen bij deze spooraanleg, maar al spoedig bleek dit onderwerp te beperkt. Een algemene beschouwing over de geschiedenis van de Delispoor en de Oostkust bleek aantrekkelijker. De titel 'De Deli Spoorweg Maatschappij-Driekwart Eeuw Koloniaal Spoor' spreekt voor zichzelf. Behalve mijn eigen ervaringen gedurende de 23 jaar dat ik de DSM diende, trof ik in 1928 nog vele oudgedienden aan, zodat ik met hun verhalen bijna een halve eeuw kon bestrijken. Nu al mijn voorgangers en opvolgers, belast met de leiding van de DSM in Indonesië en alle directieleden in Nederland, zijn overleden, ben ik, samen met de heer Heckler, de enige die een boek als dit kan schrijven.

De geschiedenis van de DSM kan echter niet geschreven worden zonder eerst iets te vertellen over Deli en vooral over de tabak. Zonder tabak geen Deli en geen Delispoor. Enkele oud tabaksplanters, met name de heer P. Horsman, waren zo vriendelijk mij vele gegevens over de tabakscultuur te verschaffen. Deze zijn verwerkt in Hoofdstuk 2 en Bijlage I.

Bij het schrijven van dit boek heb ik verder dankbaar gebruik gemaakt van het proefschrift over de Deli Spoorweg Maatschappij van dr. J. Weisfelt van 1972. Dit proefschrift heeft mij door zijn schat aan cijfermateriaal veel werk bespaard. Overigens is dit proefschrift een bewijs dat een bedrijf als de DSM door cij-

fers alleen niet tot leven gewekt kan worden. De heer Weisfelt was in de jaren 1947-1950 hoofd van de afdeling Administratie en Controle. Hij werkte op het hoofdkantoor in Medan.

Grote dank ben ik verschuldigd aan de spontane hulp van prof. dr. J. van Baal, die de gehele tekst heeft willen corrigeren en mij daarbij op uiterst tactvolle wijze van ondoordachte uitlatingen en politieke beschouwingen heeft weten te weerhouden en mij op minder duidelijke uitleg van technische problemen heeft gewezen.

Zonder de medewerking van ing. F. A. J. Heckler had dit boek in 1951 bij mijn vertrek uit de Oostkust moeten eindigen. Heckler kwam in 1939 in dienst bij de DSM; van 1940 tot 1949 diende hij als reserve-officier bij het voormalige Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, onder andere op Java en Madura en was als krijgsgevangene in Thailand bij de aanleg van de Birma-spoorweg betrokken.

Na terugkomst was hij de laatste jaren chef van Exploitatie en meermalen waarnemend hoofdvertegenwoordiger van de directie in Indonesië.

Zijn bijdrage is extra waardevol, omdat daar uitdrukkelijk uit blijkt, hoe goed de band tussen Indonesisch en Europees personeel was en hoezeer de eersten het abrupte einde van deze verhouding in 1958 betreurden.

Danken wil ik ook de staf van het Rijksarchief, voor hun hulp bij het wegwijs maken in het restant archief van de Delispoor. Mijn erkentelijkheid gaat ook uit naar de heer A. Kuijpers voor zijn nauwgezette correcties en waardevolle suggesties. Dankzij de bereidwilligheid van de Nederlandse Spoorwegen en hun goede samenwerking met de Perusahaan Jawatan Kereta Api kon aan dit boek een optimistische epiloog worden toegevoegd.

In dit dankwoord wil ik ook de zeven DSM'ers herdenken, die in de oorlog zijn omgekomen. Met hen ook de velen met wie ik bij de DSM heb mogen samenwerken die inmiddels helaas zijn overleden. Zij allen verdienen onze grote dank voor het verdienstelijke werk, dat zij voor de DSM hebben verricht.

Dank wil ik tenslotte zeggen aan hen die door hun hulp en aanmoediging en het welwillend ter beschikking stellen van fotomateriaal dit werk hebben gesteund. Zonder de voortdurende hulp van mijn lieve



Kadeloodsen aan de oceaanhaven van Belawan.

huisgenote, Tineke de Brauw, zou dit boek niet voltooid zijn.

Nu, vijf en dertig jaar later terugkijkend, overheerst bij mij het gevoel van dankbaarheid, dat ik drie en twintig jaren voor de Deli Spoorweg Maatschappij heb mogen werken. Gaarne zou ik vanaf deze plaats hulde willen betuigen aan zowel het Europese als het Indonesische personeel voor hun niet aflatende trouw en toewijding, die in het bijzonder in de moeilijke naoorlogse jaren tot uiting kwam.

Oosterbeek, 1987

I. Kennismaking met het nieuwe land

'Stapt U hier maar uit, dit wordt Uw nieuwe woning'. Ik, pas afgestudeerd in Delft en aangesteld tot ingenieur van aanleg bij de Deli Spoorweg Maatschappij, zag iets dat nog een woning moest worden. Van hout natuurlijk, met atap dak, en met een nachtwaker om de tijgers op een afstand te houden. Samen met nog een paar soortgelijke woningen lag het op een grote vlakte, waar kort tevoren oerbos gestaan had. Aan deze kant waren de grote stronken en stammen nog niet geruimd. Zij lagen nog te branden. Het was nooit zeker of het huis er 's avonds nog zou staan of mede afgebrand zou zijn. Aan de overkant van de weg echter was de nieuwe aanplant van de rubberplantage Membang Muda reeds flink opgeschoten. In het westen tekende zich het silhouet af van de Bukit Barisan, het gebergte dat door heel Sumatra van noord naar zuid loopt, met toppen van meer dan 2.000 meter hoogte. Er waren fraaie zonsondergangen, met honderden overtrekkende kalongs, maar er was geen water dat ongekookt gedronken kon worden (geen stromend water), en geen elektrisch licht. Wél een telefoon, maar met wachttijden welke tot enkele uren konden oplopen, en eens per week een staaf ijs om dranken te koelen en eten tegen bederf te vrijwaren.

Enkele dagen tevoren, eind 1928, was ik gedebarreerd in Belawan-Deli, de nieuwe oceaanhaven van de Oostkust van Sumatra. Na een verblijf van enkele dagen in de hoofdplaats Medan waren mijn chef en ik per auto naar de nieuwe spooraanleg gereden. Eerst door de tabaksvelden waar het beroemde Deli dekblad werd geteeld. Om ziektes te voorkomen mocht een veld slechts eens in de zeven jaar worden beplant, daarna moest het zes jaar braak liggen. Kenmerkend waren de enorme droogschuren, opgetrokken uit hout en atap. Vervolgens rubber, rubber en nog eens rubber, afgewisseld door palmolie. Deze ondernemingen waren zeer uitgestrekt, van enkele duizenden tot 10.000 hectares toe. De Oostkust was zeer internationaal van karakter. Naast vele Nederlandse maatschappijen waren er ook Engelse, Belgische, Duitse, Zwitserse en Amerikaanse ondernemingen. Het landschap werd heuvelachtiger maar bleef het karakter van een alluviaal laagland behouden, doorsneden door vele rivieren welke, met uitzondering van de Asahan rivier (de afwatering van het Tobameer), slechts voor sampans bevaarbaar waren.

Na een rit van 150 kilometer bereikten we Kisaran, een Amerikaans centrum voor de rubbercultuur;



Tijdelijke woningen (hout met atap dak) voor de staf van Aanleg te Membang Muda.



Het hoofdpostkantoor te Medan.

groots opgezet met vele permanente woningen en een club voor gezellige bijeenkomsten voorzien van een zwembad. Enkele kilometers voorbij Kisaran hield de asfaltverharding op, en begon de weg naar het Donkere Zuiden. Deze benaming valt te vergelijken met 'Het Wilde Westen' in Amerika. Een gebied waar pionieren nog domineerde. Het toekomstige centrum Rantau Prapat met de grootste rubberplantage van de Oostkust 'Wingfoot' in ontginning, ligt op bijna 300 kilometer van Medan verwijderd. Het was geen gebied met aaneengesloten ondernemingen, zoals overal elders op de Oostkust wel het geval was. Er lagen nog vele stukken rimboe tussen. De spoorweg moest veel van deze stukken doorkruisen, eenmaal betrof het zelfs een stuk oerbos van 10 kilometer lengte.

Bij de eerste kennismaking had mijn chef ons midden op de dag een paar kilometers door een open lalangveld laten lopen. Later leerde ik dat dit ongeveer de warmste wandeling is die je kunt maken. Daar heb ik voor het eerst gemerkt wat echte dorst betekent. Het eerste grote glas met koude air djerook verdween zissend, het tweede grote glas kon pas echt gedronken worden. De verbinding van het zuiden met Kisaran en de verdere Oostkust was nog miserabel. De oude wegverbinding, welke in de regentijd kilometers lang zó diep onder water stond dat auto's door ossen getrokken moesten worden, was wel vervangen door een nieuwe weg, maar de houten bruggen in deze weg wa-

ren nog tijdelijk, terwijl over de grote rivieren nog helemaal geen bruggen lagen. Pontveren gaven vaak extra oponthoud. De reistijd naar en door het Donkere Zuiden viel dan ook niet in uren, maar alleen in dagen uit te drukken. In de regentijd werden op het onverharde wegdek houten stammetjes gelegd, waarover de auto's hotsend en botsend hun weg zochten. Dit was nu niet bepaald een erg comfortabele manier van reizen. De open auto's uit die jaren hadden een linnen kap over een houten frame. Bij al dit hossen moest je voortdurend met één hand een houten dwarsbalk vasthouden. Alles went, want ik heb in zo'n houding nog kunnen slapen ook.

In de jaren 1928 tot 1932 werd, tegelijk met de spooraanleg, ook de wegverbinding verbeterd. De pontveren en de talloze houten bruggen werden vervangen door permanente ijzeren bruggen en het wegdek werd verhard. En toen de spooraanleg, na vijf jaren onderbreking, werd voltooid tot Rantau Prapat, was ook de term 'Het Donkere Zuiden' in onbruik geraakt. Dit gebied hoorde van toen af aan geheel bij Sumatra's Oostkust.

Voordat we met de geschiedenis van de Deli Spoorweg Maatschappij gaan beginnen, volgt eerst een korte schets van Sumatra, de Oostkust en natuurlijk ook van de tabak.

II. Het land waar Jacobus Nienhuys ging pionieren

Sumatra is een groot eiland, 1.750 kilometer lang en in het midden 400 km breed en derhalve ruim twaalf maal zo groot als Nederland. Over de volle lengte loopt aan de westzijde het Bukit Barisan gebergte met vele toppen van meer dan 2.000 meter. De hoogste toppen zijn de Piek van Korintji (3.800 m) en de Gunung Löser in Atjeh (3.300 m). In de Bukit Barisan liggen enkele nog werkende vulkanen waaronder de bekende Sibajak in het gewest Oostkust en de Merapi in de Minangkabau.

Op Sumatra wonen vele onderling verschillende volken, die in de vorige eeuw vrijwel geen contact met elkaar hadden. Enkele ervan mogen hier vermeld worden. In het noorden ligt het, toen nog geheel onafhankelijke, streng Mohammedaanse Atjeh. De beruchte Atjeh-oorlogen zouden pas in 1873 beginnen. Op de dun bevolkte oostelijke kustvlakte, tussen Atjeh en Djambi gelegen, woonde een veel gemoedelijker Maleise bevolking. De Bataks, in 1863 allen nog 'heidenen', wonen in de bergen rond en ten westen van het Tobameer. In het midden bevolken de Minangkabauers met hun matrilineale samenleving de Padangse Bovenlanden en verder naar het zuiden wonen de Lampongers. Al deze volken hadden nogal uiteenlopende culturen en verschillen in godsdienst, huisbouw, kampongs en landbouwmethodes. Kenmerkend voor de Oostkust was het ontbreken van de natte rijstcultuur met de zo karakteristieke sawah's.

De oostelijke kustvlakte werd doorsneden door vele grote rivieren. Deze hadden allen gemeen, dat zij ontoegankelijk waren voor zeeschepen vanwege zandbanken in de monding. Een uitzondering hierop vormden slechts de relatief kleine Siak rivier in Midden Sumatra en de grote Musi in het zuiden. Op de Siak rivier, waaraan Pakan Baru is gelegen, zal in hoofdstuk XVI nog nader terug worden gekomen. Toch vormden, ondanks hun slechte bevaarbaarheid, de rivieren de enige mogelijkheid voor onderling verkeer. Berijdbare wegen waren er in het geheel niet. Er was slechts een keuze tussen varen met kleine sampans over de rivieren of sjouwen te voet of te paard over primitieve paden. Ook hier was er een uitzondering: de Bataks bevoeren hun Tobameer met grote prauwen waarin wel veertig à vijftig personen vervoerd konden worden.

Duizend jaar geleden was de toestand anders. Op Sumatra bestonden machtige Hindu-rijken met een plaatselijk hoge cultuur. Ruïnes van Hindutempels,

ook op de nu vrijwel onbewoonde Padang Lawas, een steppe tussen Kota Pinang op de Oostkust en Padang Sidempoean in Tapanuli gelegen, getuigen van een hoge beschaving.

De Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) vestigde op enkele plaatsen op Sumatra kantoren, waaronder Padang en Palembang. Haar schepen bevoeren ook de Straat van Malakka en de op het vasteland gelegen hoofdplaats Malakka werd op de Portugezen veroverd in 1641. Singapore, in 1819 door sir Stanford Raffles gesticht, kreeg pas in de 19e eeuw haar huidige overheersende positie. Via Malakka kreeg de VOC ook enige invloed op het sultanaat Siak Sri Indrapura. De eigenlijke Oostkust van Sumatra is ongeveer 400 kilometer lang en 50 km breed. Het wordt begrensd door Atjeh, de Bukit Barisan, de Straat van Malakka en de Barumun rivier in het zuiden. Kota Pinang ligt aan deze laatste rivier.

Het is nu moeilijk voorstelbaar, dat dit hele gebied tot het midden van de vorige eeuw met oerbos was bedekt. Langs de moerassige kust groeiden vrijwel overal mangrovebossen. Zandige stranden waren er bijna niet en goede havens helemaal niet. In de negentiende eeuw heeft het cultuurgebied zich ook op de hellingen van de Bukit Barisan uitgebreid. De vrijwel aaneengesloten landbouwondernemingen kregen uiteindelijk een oppervlakte gelijk aan die van Nederland. Het blijft goed te bedenken dat dit economisch zo belangrijke gebied slechts één twaalfde van de oppervlakte van geheel Sumatra omvat. De VOC had met dit gebied geen enkele bemoeienis. Het is illustratief voor de onbekendheid van de Oostkust, dat, toen het Nederlandse Bijbelgenootschap in 1849 de taalgeleerde H. Neubronner van der Tuuk uitzond om de bijbel in het Bataks te gaan vertalen, hij zich in de residentie Tapanuli vestigde. Eerst in Sibolga, later in het meer noordelijk gelegen Barus. Vandaar bezocht hij de Bataklanden en aanschouwde als eerste Europeaan in 1853 het heilige Tobameer. En dan alleen nog maar de zuidelijke uitloper bij Muara en met groot gevaar voor eigen leven. Exploratie vanuit de zoveel nabijere Oostkust kwam eenvoudig niet in aanmerking. Dat was een onbekend gebied. Wel waren er op de Oostkust enkele sultanaten: Deli, Serdang, Langkat en Asahan waren de bekendste. Deze waren min of meer onderhorig aan het sultanaat van Siak Sri Indrapura, aan de Siak rivier in Midden-Sumatra gelegen. Siak behoorde vroeger tot het sultanaat Djohore op Ma-



Het Tobameer (opname: M. J. Behagel).

lakka. Toen de VOC in 1689 een handelsmonopolie kreeg in Djohore behoorde ook Siak Sri Indrapura daar min of meer bij.

Alleen al vanwege de gebrekkige communicatie kan deze onderhorigheid van de sultanaten niet veel hebben voorgesteld. Een familieruzie aan het hof van Siak leidde ertoe dat in 1858 de sultan en de rijksgronden de souvereiniteit van Siak Sri Indrapura in handen legden van het Nederlands-Indische gouvernement. Het gebied Siak, dat zich uitstrekte tot Atjeh, werd in 1862 onderdeel van de residentie Riouw en onderhoorigheden. De eerste resident werd de heer E. Netscher, die veel gedaan heeft voor de ontwikkeling van het gebied en de uitbreiding van het gezag. De heer Netscher maakte in 1861 en 1862 enige inspectietochten door de Oostkust. Hij was niet erg geïmponeerd door hetgeen hij daar aantrof. Het paleis van de sultan van Deli stelde weinig voor en de nederzetting Labuan bestond maar uit twee morsige straten. De sultans op de Oostkust waren weinig meer dan kamponghoofden, ze hadden fraaie titels maar weinig gezag. En het kan niet genoeg herhaald worden dat de Oostkust een vrijwel onbevolkt gebied was, overdekt door oerbos en aan de kust door mangrovebossen, met slechts hier en daar langs een rivier enkele kampongs. Niets wees erop dat juist deze streek zich in de volgende halve eeuw zo spectaculair zou ontwikkelen.

Op 7 juli 1863 debarkeerde Jacobus Nienhuys in Labuan Deli, de toenmalige haven van Deli. Nienhuys was in 1836 geboren als zoon van een Amsterdamse tabakshandelaar. Hij leerde de tabakscultuur op de tabaksplantage Willem III bij Rhenen. Nog heden ten dage zijn daar droogschuren voor de tabak te zien, al zijn deze van veel bescheidener afmetingen dan de latere schuren op de Oostkust. Nienhuys reisde eerst naar Java, waar hij in de tabak werkzaam was in Rembang. In 1863 trad hij in dienst van een combinatie van Rotterdamse kooplieden onder leiding van P. van den Arend. Door het handelshuis Van Leeuwen kwam Nienhuys in Surabaya in contact met de Arabier Abdullah Bilsagih. Deze poogde Nederlandse handelaren voor Deli te interesseren en gaf hoog op over zijn relaties met de sultan van Deli. Hij zei, dat in Deli tabak en peper werden verbouwd, en dat de sultan van Deli bereid was om grond voor de tabakscultuur af te staan. Het eerste bleek op fantasie te berusten, maar het tweede deel was waar. De sultan van Deli, Mahmoed Perkasa Alam was bereid een flink stuk grond van bijna 3.000 ha op zeer gunstige voorwaarden af te staan. Deze sultan moet een man met een zeer vooruitziende blik geweest zijn, die de ontwikkeling van zijn land belangrijker vond dan de opbrengst in contanten.

Nienhuys was in gezelschap van vertegenwoordigers

van de firma's Van Leeuwen en Maintz & Co via Siak Sri Indrapura en Bengkalis naar Deli gereisd. Toen de mogelijkheden voor handel in tabak op fantasie bleken te berusten, gaven deze reisgenoten de moed op en keerden naar Batavia terug. Nienhuys was er de man niet naar om de gehele onderneming zonder meer op te geven. Was er geen tabak om handel in te bedrijven, dan maar zelf die tabak gaan planten. De benodigde grond had hij van de sultan gekregen. Aangenomen mag worden, dat hij tabakszaad had meegenomen van Java, maar waar haalde hij werkvolk vandaan? Het land was praktisch leeg en de schaarse bewoners waren weinig geneigd tot intensieve landbouw.

Nienhuys heeft het eerst met de Hadji's van de overwal geprobeerd maar dit was geen succes. Door middel van voorschotten heeft hij Chinezen van de overwal weten aan te trekken. Chinezen zijn taai, ijverig, goed in het grondverzet en ook in de tabakscultuur. Nienhuys heeft de juiste methode weten te vinden om deze Chinezen aan zich te binden door hun de gelegenheid te geven hun inkomen door hard werken te vergroten. Maar al had Nienhuys dan ruim 120 Chinezen weten aan te trekken, ervaren tabaksplanters waren het niet. Hij heeft hen letterlijk alles moeten leren, zoals het maken van zaadbedden, het voorbereiden van velden waarop de tabak geplant moest worden, het systeem van velden met een plantweg ertussen, het zaaien en het uitplanten van de tabak, het onkruid en zieke planten verwijderen, het bouwen van droogschuren van bamboe, anak kajoe en atap en tenslotte van de fermenteurschuur. En toch heeft Nienhuys kans gezien in 1864 50 pakken à 80 kg elk te plukken. Deze oogst bracht bij de veiling in Rotterdam f 4.000 op. Het volgend jaar werd het areaal sterk uitgebreid. De oogst resulteerde in 189 pakken met een opbrengst van f 45.000. De financiering van de onderneming ging steeds grotere moeilijkheden opleveren omdat Nienhuys steeds grotere kredieten nodig had. Van den Arend wenste deze niet langer te financieren. Eind 1866 nam Nienhuys ontslag en vertrok naar Europa om zelf voor de financiering te gaan zorgen. Een reis naar Europa was in die jaren nog een moeizame onderneming. Het Suez kanaal kwam pas in 1869 gereed. De schepen moesten nog om de Kaap varen. Wel was er een Engelse landmail via Suez, Caïro en Alexandrië. Al met al was het vanuit de Oostkust van Sumatra toch een moeizame reis.

Nienhuys wist de tabakshandelaar Clemen en de graanhandelaar P. W. Janssen voor zijn plannen met de tabakscultuur te winnen. Zij richtten samen een nieuwe maatschappij op met een kapitaal van \$ 10.000, waarin zij ieder voor een derde participeerden. Deze onderneming kon op spectaculaire resultaten bogen, een winst van f 88.000 op de oogst van 1869. Toch werd deze maatschappij omgezet in een naamloze vennootschap, waarvan de statuten in 1869

werden goedgekeurd. Deze Deli Maatschappij werd na een glorieus bestaan in 1986 door een Amerikaans concern overgenomen. Nienhuys was de eerste directeur van de Deli Mij. en werd in 1871 opgevolgd door J. Th. Cremer. Deze heeft de Deli Mij. tot de grootste tabaksmaatschappij van de Oostkust gemaakt.

Nienhuys heeft geluk gehad bij de keuze van de eerste gronden die hij mocht ontginnen. Deze plaats bleek later voor de tabakscultuur uitzonderlijk geschikt te zijn. Toen de Deli Tabak over de gehele wereld beroemd was geworden begon men overal op de Oostkust tabak te planten. Eerst jaren later kwam men tot de ontdekking, later bevestigd door het laboratorium van het Deli Proefstation, dat alleen de gronden tussen de Wampu rivier in het noorden en de Sei Oelar in het zuid-oosten het echte Deli dekblad produceerden. In het gedenkboek van de Arendsburg (een van de vier grote tabaksmaatschappijen) van 1877-1927 is een kaartje opgenomen van de eerste tabaksaanplant van Nienhuys bij Titipapan (houten brug). Nabij deze brug over de Deli rivier bouwde Nienhuys zijn eerste woning en plantte hij zijn eerste tabak. Negen jaar nadat Nienhuys voet aan wal gezet had waren er op de Oostkust reeds 15 ondernemingen in bedrijf. Deze hadden reeds 75 Europeanen, 4.000 Chinezen en enkele honderden Javanen in dienst. Er werden bijna 10.000 pakken tabak geproduceerd welke 2,5 miljoen gulden opbrachten.

Inmiddels was in Labuan de eerste vertegenwoordiger van het Nederlandse gezag aangekomen. Deze, J. L. M. Cats, Baron de Raet, was controleur bij het binnenlands bestuur. Zijn chef, de resident van Riouw en onderhorigen, woonde in Riouw, vele dagreizen verwijderd. In 1872 werden Siak Sri Indrapura en onderhorigen van Riouw gescheiden. De resident kreeg Bengkalis als standplaats. Weliswaar wat dichterbij, maar toch nog buiten de eigenlijke Oostkust gelegen. Wel kwam er een assistent-resident in Medan wonen en werden er vier controleurs bijgeplaatst. Pas in 1887, toen de tabakscultuur zich opmaakte om haar 25-jarig jubileum te vieren, werd Medan de hoofdplaats van het nieuw gewest de Oostkust van Sumatra, dat in vijf afdelingen werd verdeeld. Cremer had in Batavia in 1870 de eerste controleur ontmoet. De heer Cats, Baron de Raet, zal hem stellig over de grote mogelijkheden van Deli hebben verteld. De ernstige moeilijkheden welke hij daar persoonlijk heeft ondervonden hadden Cats kennelijk niet verbiterd. Zo vertelt hij ergens (Tijdschrift voor Indische Taal- Land- en Volkenkunde Deel XXIII 1867), dat hij een geschil met de rijksgroten van het sultanaat Serdang moest regelen en dat een dezer rijksgroten meende het zich te kunnen veroorloven hem, de controleur, aan zijn knevel te trekken en te bespotten. Cats prees zichzelf dat hij zijn boosheid onder controle had weten te houden. Uit dit incident blijkt hoe gering het gezag van het gouvernement nog was.



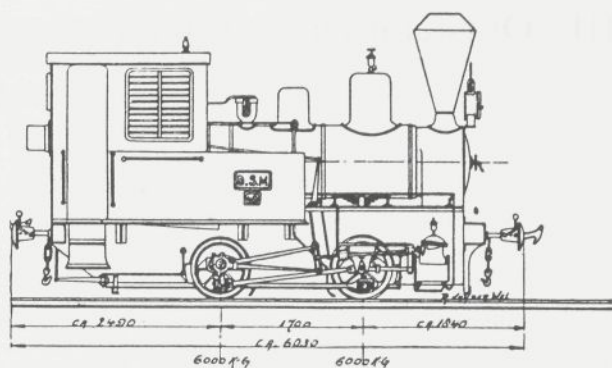
Tabakscultuur: kweekbedden (uit: Gedenkschrift van de Tabak Maatschappij Arendsburg).



Tabakscultuur: uitplanten (uit: Gedenkschrift van de Tabak Maatschappij Arendsburg).

Deze eerste controleur woonde nog in Labuan onder primitieve omstandigheden. Geleidelijk heeft Medan het armzalige havenplaatsje Labuan overvleugeld. Daartoe zal hebben bijgedragen dat in Medan het hoofdkantoor en de hoofdadministrateurswoning van de Deli Maatschappij werd gebouwd. Ook de sultan van Deli liet in Medan zijn nieuwe paleis bouwen, terwijl daar tevens een fraaie moskee verrees. In 1872 was er nog een militaire expeditie nodig geweest vanwege schermutselingen tussen Bataks en Maleiers. De tabaksondernemingen liepen daarbij grote schade op, maar de strijd was niet tegen de ondernemingen gericht. Verbrande schuren en woningen konden spoedig herbouwd worden. Wel kwam in Medan een garnizoen te liggen dat stellig tot de vredige ontwikkeling heeft bijgedragen. Het militaire kampement lag dicht bij het centrale plein in Medan, Esplanade geheten, evenals 'de Witte', de sociëteit. Er is een verhaal bewaard, dat wanneer een officier 's avonds van de sociëteit terug wilde wandelen, hij een lantaarn en een geit bij zich moest hebben. De lantaarn voor de kuilen, de geit voor een eventuele tijger. Behalve tijgers waren er ook grote kuddes olifanten, die met hun grote poten tabaksaanplanten grondig konden vernielen en soms ook dwars door schuren heen liepen.

Cremer heeft al spoedig de noodzaak van samenwerking onder de planters ingezien. Op zijn initiatief is in 1879 de Deli Planters Vereniging (DPV) opgericht. De activiteiten van de DPV waren velerlei en betroffen in de eerste plaats de arbeidswetgeving (de koelieordonnanties) en de immigratie, waaronder ook rechtstreekse immigratie uit China. De DPV heeft ook regelend kunnen optreden tijdens de tabakscrisis in de periode 1889-1890. Deze werd veroorzaakt door overproductie en de minder goede kwaliteit van enkele oogsten. Nienhuys kan met recht een pionier worden genoemd die in ruim 8 jaren zijn stempel op de tabakscultuur heeft gedrukt; zijn opvolger Cremer kon echter op veel grotere schaal organisatorisch en creatief werkzaam zijn. Cremer is niet alleen de oprichter van de Deli Spoorweg Maatschappij, hij werd na zijn verblijf in Deli ook minister van Koloniën in de periode 1897-1901 en van 1918-1920 buitengewoon gezant en gevolmacht minister in Washington. Daarnaast heeft hij opgericht, respectievelijk mede helpen oprichten, de DPV, de Nederlandsch-Indische Landbouwmaatschappij, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Nederlandse fabriek van Werktuigen en Spoorwagematerialen, Werkspoor. Hij werd behalve directeur en later president-commissaris van de DSM, ook president van de Nederlandsche Handel Maatschappij. Toen in de zeventiger jaren het vervoersprobleem van de tabak naar Labuan ernstige moeilijkheden ging opleveren, heeft Cremer het initiatief genomen tot het oprichten van een spoorwegmaatschappij. Er was in 1881 afwijzend beschikt op een concessieaanvraag door de heer Guigné. De heer Cremer vond dat de



Eerste locomotief van de Deli Spoorweg Maatschappij.

'spoorweg van en voor planters' moest zijn. Hij schreef op 16 augustus 1882 in een Memorie van Toelichting op de begroting: 'Het doel van den ontworpen spoorweg is hoofdzakelijk het tot stand brengen van eene verbinding tusschen de haven (als men de tegenwoordige ligplaats der stoomschepen met dien naam mag bestempelen) met de hoofdcentra van bevolking, productie en verbruik, maar ook voornamelijk om den afvoer van tabak, het hoofdprodukt van Deli en den opvoer van voor de planters benodigde grondstoffen als atap, anak, kajoe, hout enz. gemakkelijk te maken'. Dit initiatief van Cremer werd met succes bekroond. In 1883 werd de Deli Spoorweg Maatschappij met aandelen en obligaties, opgericht.

III. Ontstaan en beginjaren van de Deli Spoorweg Maatschappij

1. Het ontstaan

Met de toenemende produktie van de Deli Tabak stegen ook de moeilijkheden met het vervoer naar de haven. De export van 50 pakken à 80 kg in 1864 was nog via sampans en ossekarren te bewerkstelligen. Zelfs zolang de export beneden de 100 ton bleef was het vervoer op deze wijze nog mogelijk. Maar toen in de tachtiger jaren de export van de tabak de 10.000 ton ging overschrijden, werden de problemen onoverkomelijk. De rivieren verzandden steeds meer en de toestand van de wegen bleef erbarmelijk. In de tropen wordt een onverharde weg in de regentijd onvermijdelijk een aaneenschakeling van kuilen. Grote kuilen, kleine kuilen, die allemaal gemeen hebben dat zij vol water komen te staan. De situatie vroeg dringend om verbetering. Al spoedig bleek railvervoer de enige

bruikbare oplossing te zijn. Het alternatief zou zijn alle wegen te verharderen. Het verhardingsmateriaal, grote stenen in de rivieren, welke stukgeslagen zeer bruikbaar zouden zijn geweest, was er wel, maar niet in de vlakte waar het nodig was. Een goede winplaats voor gebroken stenen werd pas door de aanleg van een spoorlijn naar Deli Tua en Batu bereikbaar.

Spooraanleg in een nieuw gebied biedt een keuzemogelijkheid inzake de spoorwijdte. Smalspoor van 600 of 700 mm is de goedkoopste oplossing, maar geeft een uiterst beperkte vervoerscapaciteit. De spoorbreedte van 1.435 millimeter, zoals in Nederland algemeen gebruikelijk is, geeft wel voldoende vervoerscapaciteit maar is kostbaarder dan de zogenaamde Kaapse spoorbreedte van 1.067 mm. Vaak werd verondersteld dat deze Kaapse spoorbreedte een geringere vervoerscapaciteit tengevolge zou hebben. De prak-



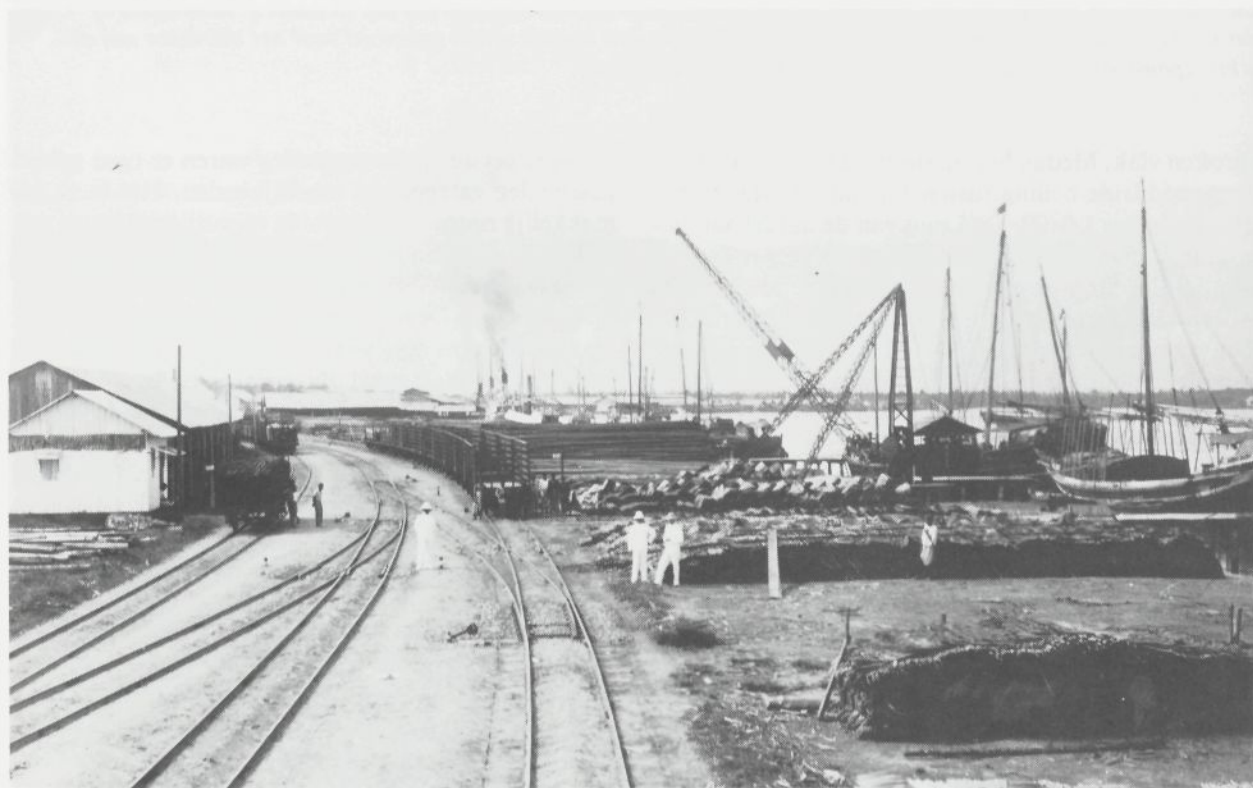
Het noordelijk gedeelte van het emplacement van oud-Belawan omstreeks 1900 (foto: Algemeen Rijksarchief).

tijk op Java en Sumatra heeft bewezen dat dit beslist niet het geval is. Bij goed onderhoud zijn beide systemen gelijkwaardig, recente ontwikkelingen als treinen 'avec grande vitesse' buiten beschouwing gelaten. Vooral in het heuvelachtige en zelfs bergachtige deel van de Oostkust zou een spoorwijdte van 1.435 mm wel veel kostbaarder zijn geweest. Het devies van de Deli Spoorweg Maatschappij, verder DSM genoemd, is steeds geweest: optimale dienstverlening tegenover de klant, gecombineerd met een zo zuinig mogelijk beleid, en met de voor een spoorwegbedrijf vereiste veiligheid. De klanten waren in de eerste plaats tabaksmatenschappen. Logisch is dan ook, dat op 16 augustus 1882 J. Th. Cremer, hoofdadministrateur van de Deli Mij., een concessie-aanvraag indiende voor de aanleg van een spoorlijn met een spoorbreedte van 1.067 mm van Belawan naar Medan, 22 km lang, van Medan naar Deli Tua, 12 km lang en van Medan naar Timbang Langkat, het latere Bindjei, 21 km lang. De totale lengte van deze lijnen bedroeg 55 km. Deli zou Deli niet geweest zijn, indien ook voor de spoorweg aan iets anders dan particuliere exploitatie was gedacht. Exploitatie van staatswege, zoals op Java en Sumatra's Westkust, is zelfs nimmer overwogen. Evenmin is gedacht aan mogelijke subsidie door de staat. 'Geen staatsbemoeienis' bleef de

leus. Voordat de concessie werd aangevraagd, verkreeg de DSM de zekerheid dat door de sultans en de ondernemingen de nodige grond kosteloos zou worden afgestaan.

Bij de concessie-aanvraag werd een begroting overgelegd, terwijl alle ontwerpen moesten worden goedgekeurd door de inspecteur-generaal-chef van Dienst van de Staatsspoorwegen op Java. In die dagen bestond er nog geen rechtstreekse bootverbinding met Java. Passagiers, vracht en ook alle brieven moesten eerst van Labuan naar Penang en/of Singapore worden vervoerd en vandaar naar Batavia, zodat de correspondentie met Java uitermate tijdrovend was. De leiding van de DSM zou berusten bij de heer Cremer, hoofdadministrateur van de Deli Maatschappij. De heer Cremer is tot 1891 directeur van de Deli Spoorweg Maatschappij gebleven. Toen meende hij zijn functie neer te kunnen leggen, omdat 'de bouw van alle lijnen was voltooid'.

Nadat op 23 januari 1883 de concessie was verleend, kon op 1 oktober 1883 de resident van Siak Sri Indrapura uit Bengkalis de eerste spade in de grond steken. Reeds uit het eerste jaarverslag van de DSM over 1884 blijken de grote moeilijkheden, welke bij de aanleg van de eerste 56 km overwonnen moesten worden. Deze golden niet zozeer de aardebaan; Deli is uitge-



Een opslagterrein voor bouwmaterialen op het emplacement van oud-Belawan omstreeks 1900. Atap haven. Rechts Indonesische schepen, op de achtergrond loods en (foto: Algemeen Rijksarchief).



De brug over de Sungei Deli bij Belawan in aanbouw (1885): twintig bruggen van elk 18 meter ("Moerdijkbrug"). De derde overspanning van links wordt gemonteerd. Er wordt een houten steiger gebouwd voor het indraaien van de schroefpalen voor de vierde pijler (foto: Algemeen Rijksarchief).

sproken vlak, Medan ligt op slechts 23 m + Deli Peil. De gemiddelde helling tussen Labuan en Medan bedraagt slechts 1 0/00. De kruin van de aardebaan behoefde slechts 1 meter boven het maaiveld te liggen. Bindjei ligt op ongeveer dezelfde hoogte als Medan. Alleen Deli Tua ligt wat hoger, tussen Medan en Deli Tua lag een maximum helling van 5 0/00. Moeilijkheden met de bouw van de aardebaan waren er wél tussen Labuan en Belawan. Het terrein is daar uitgesproken moerassig. Niet alleen bleek daar veel extra grond verzet te moeten worden, tevens bleek het werken in de kustmoerassen uitermate ongezond te zijn. Malaria heerste daar permanent. In 1884 en '85 traden er ook twee cholera-epidemieën op. Het werkvolk bestond tijdens de aanleg voornamelijk uit Chinezen, die onder contract bij hun eigen aannemers werkten. Tegenover 200 man eigen personeel werkten er in die eerste jaren 1.000 Chinezen. Dit systeem van Chinese aannemers met hun eigen werkvolk heeft zich tot in de dertiger jaren van de twintigste eeuw gehandhaafd. Het machinale grondverzet met grote bulldozers en shovels deed eerst na de Tweede Wereldoorlog zijn intrede.

Bij deze eerste spoorwegaanleg waren er twee geheel gescheiden categorieën moeilijkheden. Het is zo gemakkelijk neergeschreven: 'de spoorlijn zal lopen van de haven Belawan naar Medan'. Maar er was nog helemaal geen haven Belawan en bovendien lag Belawan op een eiland. De eerste moeilijkheid werd eenvoudig op zijn Deliaans opgelost; de DSM zou zelf het havenemplacement Belawan bouwen en exploiteren. De sultan van Deli en de andere vorsten gaven in 1887 verklaringen af, waarbij zij het havenbeheer aan de DSM overdroegen. Deze uitzonderlijke toestand, waarbij een spoorwegmaatschappij een belangrijke haven in beheer heeft, duurde tot 1912. De diepgang bedroeg toen bij vloed 12 voet en dat is voor oceaanstomers te enen male onvoldoende. Goederen moesten worden overgeladen en passagiers moesten met een klein bootje, de 'P. W. Janssen', naar de steiger worden gebracht. De DSM heeft de haven Belawan geëxploiteerd, ervan uitgaande dat een goede haven en spoorverbinding noodzakelijk waren voor de ontwikkeling van de Oostkust. De exploitatie was daarom niet gericht op het behalen van winst. Voor de huur van terreinen vroeg de DSM slechts een gering bedrag. In

sommige gevallen werden de terreinen kosteloos ter beschikking gesteld.

Het is nu nog 1884 en Belawan is nog een eiland. Het baanvak Belawan-Labuan is daarom met een zodanige boog gelegd, dat met één brug over de Kuala Deli kon worden volstaan. Maar dit werd dan ook een heel lange brug, want de Deli rivier is bij de monding zeer breed. Deze 'Moerdijkbrug' kreeg 20 overspanningen van elk 18,5 m. Niet alleen door zijn lengte, maar vooral door zijn constructie, verdient dit kunstwerk een afzonderlijke beschouwing.

De Deli rivier heeft in de monding een uiterst slappe bodem, of beter gezegd tot grote diepte is er geen vaste ondergrond te vinden. Er moest derhalve op 'kleef' gefundeerd worden. Dit betekent dat de palen hun draagvermogen ontleen aan de kleef met de omringende grondlagen. Dit hield ook in dat de palen eventuele zettingen van deze grondlagen meemaken. In de praktijk betekende dat voor deze 'Moerdijkbrug' hoogstens zakkingen van enkele centimeters voor een aantal pijlers. Door de betrokken overspanningen omhoog te brengen konden de spoorrails de horizontale ligging verkrijgen. In 1883 bestonden er nog geen gewapend betonpalen. Wel kende men in Indonesië

bij de bruggenbouw in de wegen massief ijzeren schroefpalen. Om het zware gewicht van een trein op te vangen moesten de afmetingen van deze schroefpalen wel zeer groot worden. De palen zelf kregen een diameter van 60 cm en de schroef welke het draagvermogen oplevert zelfs een diameter van 160 cm. De palen werden tot 15 meter de bodem in geschroefd en hadden een draagvermogen van 60 ton of meer. Teneinde de palen in te kunnen schroeven werden in de rivier tijdelijke houten steigers gebouwd. Op deze steigers kwamen houten platformen te rusten, waarover werklieden in een cirkelgang konden lopen om middels lange staken de palen in de bodem te draaien. Per pijler plaatste men twee schroefpalen, welke op een onderlinge afstand van 4 meter stonden. In de gehele brug van 20 overspanningen bevonden zich 2 pijlers met elk vier palen. Deze vier palen werden onderling gekoppeld en waren daardoor in staat om ook horizontale krachten op te nemen.

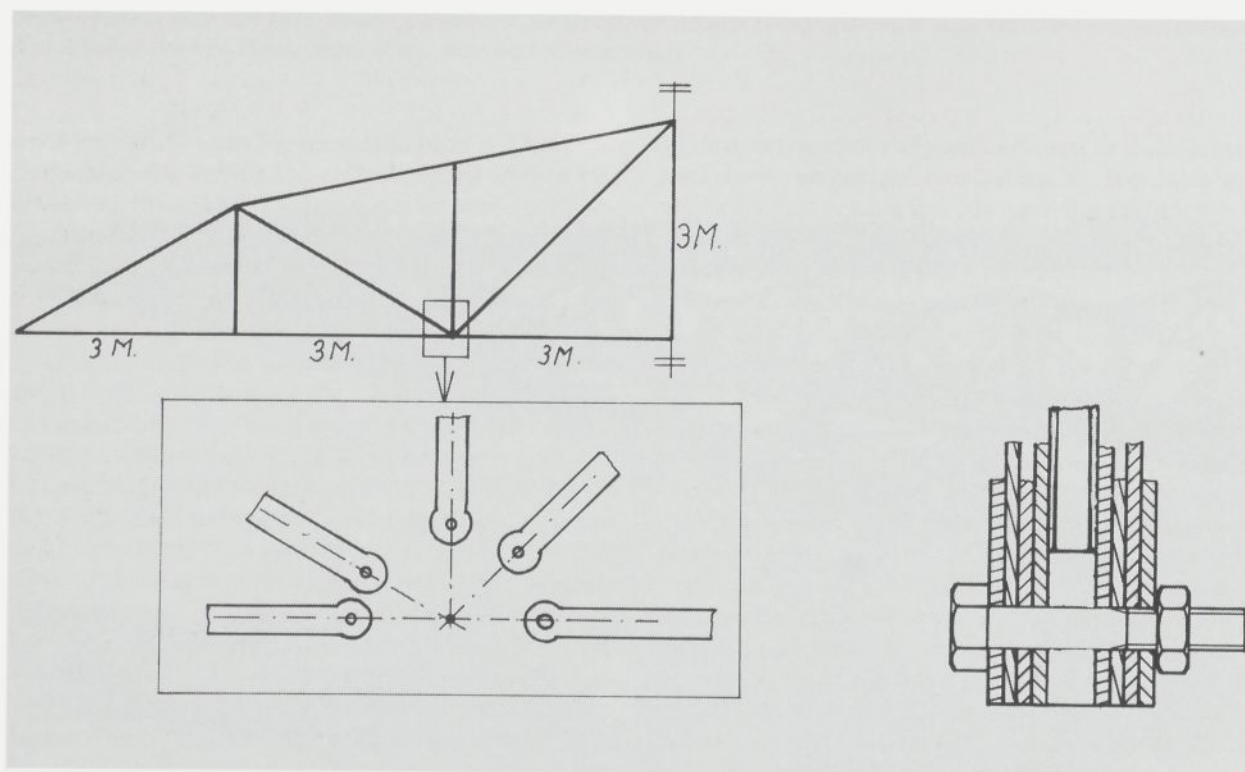
Ook de overspanningen, paraboolliggers van 18,5 m lengte, waren een typisch produkt van die tijd. Men ging nog van de veronderstelling uit dat er in Indië geen goed klinkwerk mogelijk was. In plaats van klinknagels werd in de knooppunten één grote centra-



De brug over de Sungei Deli is gereed (1888). De vijfde pijler heeft vier onderling gekoppelde schroefpalen in plaats van twee in verband met stijfheid van de gehele brug (foto: Algemeen Rijksarchief).



De nieuwe brug over de Sungei Deli (gereed in 1932) met proefbelasting. Op de achtergrond de brug voor het wegverkeer.



Aanzicht van een paraboolgigerbrug van 18 meter. Links: de vakwerkliggers zijn niet door klinknagels, maar door één centrale bout gekoppeld. Rechts: een dwarsdoorsnede met de centrale bout.



Het station van Medan in 1920 (uit: Tijdschrift Spoor- en Tramwegen, 1933).

le bout toegepast. In Europa waren aan het eind van de vakwerkstaven ijzeren ogen gesmeed. In de knooppunten werden door deze ogen zware ijzeren bouten met een diameter van 7 cm of meer gestoken. In de paraboolliggers treden door de belasting van een rijdende trein in de diagonalen om beurten trek en druk op. Deze brug heeft bijna 50 jaar goed gefunctioneerd. Maar de spelingen in de knooppunten werden groter en de treinen zwaarder. Bij krachtig remmen van een zware trein dreigde het gevaar dat de palen zouden bezwijken. Daarom was er de laatste jaren een remverbod en een maximum snelheid van 5 km per uur ingesteld. Bij een lange goederentrein duurde het tien minuten voordat de gehele trein de brug was gepasseerd.

Met dit al was de bouw van de eerste 56 km minder vlot verlopen dan verwacht. De datum van 3 november 1886, waarop alle lijnen voltooid moesten zijn, was niet haalbaar en verlenging naar 3 mei 1888 was nodig. Het lijnvak Labuan-Medan werd voor het publiek op 25 juli 1886 opengesteld, het lijnvak Labuan-Belawan als laatste op 16 februari 1888. Alleen al de bouw van de brug over de Kuala Deli had meer dan twee jaar geduurd. Het gereedkomen van alle lijnen werd natuurlijk feestelijk gevierd. Toen de feesttrein met de resident van Sumatra's Oostkust, de sultans van Deli, Langkat en Serdang en de directie van de Deli Spoorweg Maatschappij aan boord de 'Moerdijkbrug' gepasseerd was moest de trein stoppen vanwege een krokodil op de rails. De geschiedenis verhaalt, dat de krokodil zich tussen de rails had neergelegd. Het lijkt niet aannemelijk, dat deze krokodil dit uit vrije wil had gedaan.

2. De eerste honderd kilometer

De eerste 56 km waren nog nauwelijks voltooid of op 7 maart 1888 werd de volgende concessie-aanvraag ingediend. Deze betrof een 37 km lange lijn van Medan naar Serdang, Lubuk Pakam en Perbaoengan. Deze lijn werd op 7 februari 1890 open gesteld. Deze Serdanglijn geeft duidelijk weer dat de heer Cremer geen verdere uitbreiding van de DSM heeft voorzien. Hij was ervan overtuigd, dat de DSM met haar vier lijnen het gehele cultuurgebied bestreek en er dus geen behoefte aan verdere uitbreiding bestond.

In 1890 was Serdang de hoofdplaats van de streek. Daar woonde ook de sultan van Serdang met zijn hof. Serdang ligt veel dichterbij de kust dan Medan. Door de verzanding van de Serdang rivier is het gehele gebied rond Serdang veranderd in één groot moeras. De plaats Serdang is geheel verdwenen, de bevolking is met de sultan verhuisd naar Lubuk Pakam en Perbaoengan.

Indien bij de bouw van de spoorlijn Medan-Serdang-Lubuk Pakam aan de mogelijkheid van latere doortrekking was gedacht, dan zou aan een meer gestrektere ligging de voorkeur zijn gegeven. Door de zeer lange bocht bij Serdang bedraagt de afstand tussen de stations Batang Kuwis en Lubuk Pakam thans 15 km. Een directe verbinding zou deze afstand met niet minder dan 4 km bekorten. In de dertiger jaren is bij de aanleg van het Serdang kanaal (zie hoofdstuk XV) een unieke kans voor een grootscheepse rechte trekking onbenut gebleven.

Met de voltooiing van de lijn Bindjei-Selesai in 1890 was de totale lengte van het spoorwegnet 103 km, en kwam daarmee een voorlopig einde aan verdere uitbreidingen. Behalve de brug over de Kuala Deli waren



De brug over de Sungei Wampu, de grootste rivier van Sumatra's Oostkust; de brug is twee maal 60 meter lang.

er nog enkele andere grote vakwerkbruggen gebouwd, allemaal volgens hetzelfde principe met grote centrale bouten. Deze bruggen deden – en voor zover bekend, doen – nog steeds dienst. Als dit het geval is, vormen zij stellig een unicum in de spoorwegbouw. In Nederland zouden deze oude bruggen reeds lang vervangen zijn. Dat deze bruggen op de Oostkust nog steeds gebruikt kunnen worden is te danken aan het feit dat de DSM consequent heeft vastgehouden aan een maximum asbelasting van 10 ton. Deze schijnt thans tot 11 ton verhoogd te zijn. Dankzij deze, relatief geringe, asbelasting kon ook de bovenbouw, rails en dwarsliggers, bij de DSM licht blijven. De sterkte van de bovenbouw en van de bruggen dient op eenzelfde belasting berekend te zijn; versterking van de één is zinloos zonder versterking van de ander.

De periode 1890-1900 moge dan stilstand in de spoorwegbouw hebben betekend, de infrastructuur van het gewest werd desalniettemin verbeterd door de aanleg van smalspoorbanen van ondernemingen naar DSM-stations. Zo bijvoorbeeld die van de onderneming naar het station Titipapan ('houten brug' nog door Nienhuys gebouwd), van Tandjong Morawa naar het

station Batang Kuwis en vele andere. Het waren meest licht gewicht smalspoorbanen, waarbij veelal ossen de trekkraft leverden. Het transport over de smalspoorbanen voor de tabak was ook maar bescheiden, zeker wanneer deze vergeleken wordt met de latere transporten van rubber-, palmolie-, thee-, en sisal-ondernemingen. Hoewel bescheiden in gewicht en omvang, stelden zij hoge eisen aan de zorgvuldige behandeling tijdens het vervoer. Alle wagens werden van tevoren schoongemaakt en de vloer en alle wanden werden met matten bekleed.

IV. De telefoondienst van de Deli Spoorweg Maatschappij

De DSM bezat en exploiteerde op de Oostkust niet alleen het spoorwegbedrijf maar ook, en deze combinatie komt maar zelden voor, het openbare telefoonbedrijf. Het initiatief daartoe was in de tachtiger jaren niet genomen door de DSM zelf, maar door de planters, die van de diensttelefoon van de DSM gebruik wilden maken. Voor de veiligheid van het spoorverkeer én voor de efficiency van het spoorbedrijf moesten zowel de bedrijfsleiding met alle spoorwegstations, als deze onderling vlot kunnen communiceren. En het is begrijpelijk dat de planters graag van de aanwezige telefoons wilden profiteren.

Onder druk van de planters diende de Deli Spoorweg Maatschappij een concessie-aanvraag in, welke in 1886 tegelijk met een telegraafconcessie werd verleend voor het gebied van Deli, Serdang en Langkat, zowel langs de spoorweg als daarbuiten. De telefoon- en telegraafdienst werd op 15 januari 1888 voor het publiek opengesteld. Het aantal aansluitingen bedroeg 51. Dit lijkt een klein aantal, maar het aantal tabaksondernemingen was niet veel groter. Medan was eerst in 1887 hoofdplaats van het gewest Oostkust van Sumatra geworden. Het aantal abonnees steeg in enkele jaren van 51 tot 151 en in 1900 waren het er al meer dan 200.

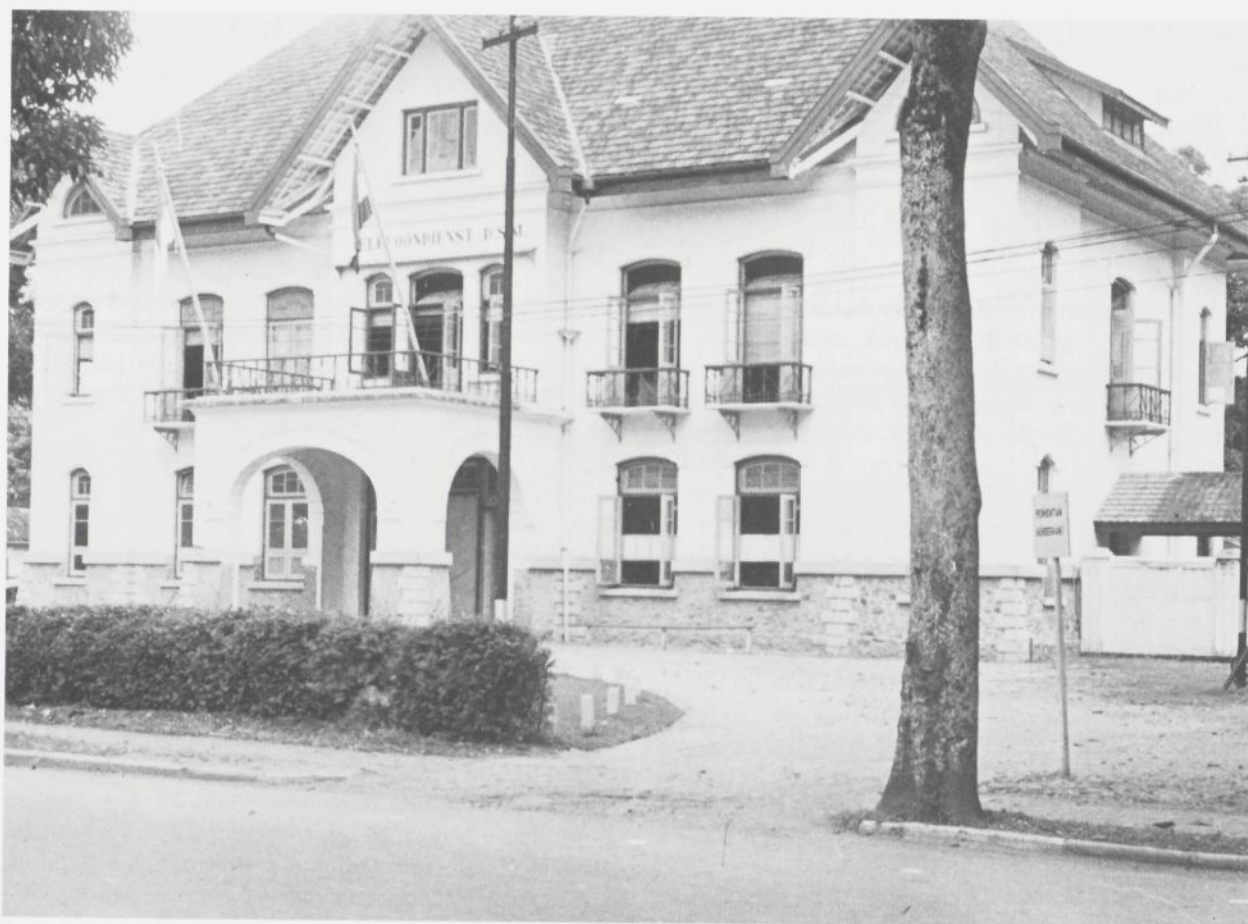
Gezien het ontstaan van de telefoondienst en het aanwezig zijn van telefoons op de spoorwegstations, is het logisch dat bijna alle telefooncentrales nabij de spoorwegstations lagen. Deze centrales waren onderling verbonden door bovengrondse leidingen, opgehangen aan houten masten. Deze masten werden pas jaren later vervangen door stalen Mannesmannpalen. De telefoonlijnen naar de lokale abonnees, welke tientallen kilometers lang konden zijn, werden in het begin soms aan kapokbomen opgehangen, welke door hun horizontale takken hiertoe bij uitstek geschikt leken, maar op den duur toch niet bevielen.

Eind vorige eeuw waren kuddes olifanten ook op de Oostkust nog talrijk. Niet alleen de tabaksplantages met voor de olifanten lekkere zachte grond ondervonden herhaaldelijk schade, ook de telefoonlijnen naar veraf wonende abonnees moesten het ontgelden. Voor de olifanten was het een leuk spelletje om de houten palen uit de grond te trekken. De DSM heeft eerst geprobeerd dit tegen te gaan door de houten palen met prikkeldraad te omwikkelen. Dit gaf de olifanten de mogelijkheid zich eens lekker te krabben en maakte het spelletje nog aantrekkelijker. Maar toen

de DSM overging tot beugels met ijzeren pennen wekte dit het misnoegen op van de olifanten; de houten masten werden niet alleen uit de grond getrokken maar ook gebroken en de porceleinen isolatoren vernield. Een afdoende oplossing is nimmer gevonden. Maar nadat de Oostkust vrijwel geheel in cultuur was gebracht, was er voor kuddes olifanten geen plaats meer en trokken deze zich terug in Atjeh.

Het DSM-telefoonbedrijf is met opzet zo eenvoudig mogelijk gehouden. De telefooncentrales waren handbediend. De abonnee moest aan een zwengel draaien, waardoor de telefonist gewaarschuwd werd en zo kon hij de gewenste verbinding tot stand brengen.

De openbare telefoondienst van de DSM is vele decennia lang een twistappel met het Gouvernement geweest. Het kan niet genoeg herhaald worden, de telefoondienst is de DSM opgedrongen. Deze heeft weliswaar op haar telefoondienst nimmer verlies geleden, maar het winstsaldo was vele decennia uiterst bescheiden. Het duurde een kwart eeuw voordat in één jaar de winst f 100.000 overschreed. Het ontstaan van deze tak van dienst van de DSM is het gevolg van het tekortschieten van het gouvernement. Indien het gouvernement in 1886 deze taak op zich had genomen, dan zou de DSM er nimmer aan zijn begonnen. Het gouvernement heeft dit natuurlijk niet willen toegeven, wilde evenmin de wettelijke concessieprijs betalen en trachtte voorts door verdere concessieaanvragen te blokkeren de telefoondienst voor de DSM minder aantrekkelijk te maken. Dit blokkeren geschiedde onder meer door het verlenen van een concessie aan een nieuwe maatschappij, zoals in 1901 aan de Langkat en Tamiang-telefoonmaatschappij te Tandjong Pura. Het heeft acht jaar kibbelen tussen deze maatschappij en de DSM gekost, alvorens beide telefoonnetten onderling werden verbonden. Twee jaren later bood de nieuwe telefoonmaatschappij haar gehele bedrijf voor f 50.000 aan de DSM te koop aan. Deze aanvaardde het aanbod 'in het belang van het publiek'. Ook verdere uitbreidingen van het DSM-telefoonnet werden door het gouvernement niet met enthousiasme begroet. Wel werd in 1910 nog een concessie verleend voor de onderafdeling Batu Bahra en Asahan van de afdeling Asahan en voor de onderafdeling Simeloengoen van de afdeling Simeloengoen en Karolanden, maar daarmee kwam een eind aan verdere uitbreidingsmogelijkheden.



Het hoofdkantoor van de telefoondienst van Medan in de jaren twintig.

Toen de plannen voor de Zuid-Asahanlijn ontstonden vroeg de DSM een telefoonconcessie aan voor de onderafdeling Labuan Batu. Hoewel de DSM zich bereid verklaarde met de aanleg onmiddellijk te willen beginnen en daarbij niet zou wachten op de aanleg van de spoorlijn, werd deze concessie niet verleend. Na jarenlange discussies en protesten door de DSM is in 1914 een soort evenwicht bereikt. Maar eerst in 1928 werden de verhoudingen tussen het gouvernement en de DSM definitief geregeld. Het centrale DSM-telefoonnet had toen verbindingen met drie afzonderlijke netten van de gouvernementstelefoondienst: in Atjeh, Zuid-Asahan en de Karolanden.

Teneinde de onderlinge verrekening tot een minimum te beperken werd in 1928 bepaald dat de plaats van waaruit het telefoongesprek was aangevraagd het totale bedrag aan kosten zou ontvangen. De lengte waarover elk telefoonnet in de totale afstand participeerde bleef buiten beschouwing. Een telefoongesprek met Medan, dat in Kota Radja was aangevraagd, kwam geheel ten goede aan de gouvernements-PTT en omgekeerd.

Bij de aanleg van de Zuid-Asahanspoorlijn vond ik in Membang Muda een telefoon van de gouvernements-

telefoondienst. Het gouvernement beschikte voor de gehele afdeling slechts over één telefoonlijn. Behalve de controleur Binnenlands Bestuur (BB) en enkele overheidsinstanties waren hier ook alle cultuurmaatschappijen op aangesloten. Wachttijden van drie uur waren geen uitzondering. Het was dan ook routine om 's ochtends om zes uur vanuit het aanlegkantoor het DSM hoofdkantoor in Medan te bellen. Tegen de tijd dat de verbinding tot stand kwam, was er altijd voldoende stof voor een gesprek. Later werden echter de telefoonverbindingen verbeterd, de lange wachttijden behoorden echt tot het pionierstijdperk. Tot die oude tijd behoorde ook het telefoongesprek dat een controleur Binnenlands Bestuur op een wilde nacht vanuit de Marbauclub voerde. Hij had uitgezocht wat de grootste afstand was waarover hij een collega kon opbellen. Dit bleek een collega op de westkust van Atjeh te zijn. Toen de verbinding na lang wachten en vele biertjes later tot stand kwam, bleek deze collega weinig ingenomen met het feit, dat hij over een afstand van duizend kilometers midden in de nacht uit zijn bed gebeld kon worden.

De drie gouvernementsnetten bestreken een gebied van vele malen groter dan de Oostkust. Daar stond te-

genover dat voor de oorlog het DSM-net rond 3.000 abonnees telde, een veelvoud van alle gouvernements-netten samen. Pas in 1928 bereikten gouvernement en de Deli Spoorweg Maatschappij volledige overeenstemming. Het Gouvernement zou afzien van overname en de DSM nam op zich het telefoonnet te moderniseren. Tussen 1914 en 1928 heerste er een soort status quo waar beide partijen niet erg gelukkig mee waren. De telefoondienst droeg wel bij tot het positieve exploitatiesaldo van de DSM, maar kreeg bij investeringen en vernieuwingen geen prioriteit. Eerst in 1928 verdween het zwaard van Damocles van de overname voorgoed en kon de DSM haar telefoonbedrijf grondig moderniseren. De telefoontoestellen waren reeds eerder verbeterd. In Medan behoefde door de abonnee niet meer gezwengeld te worden. De hoorn van de haak nemen was in Medan voortaan voldoende om de telefonist te waarschuwen. Door de telefooncentrales overal in het gewest in eigen gebouwen onder te brengen en het bedieningspersoneel uit te breiden kon de service verbeterd worden. In de twintiger jaren was een van de taken van de jongste employee van een handelsfirma in Medan de hoorn op te nemen en gesprekken van concurrenten af te luisteren. Na 1928 kwam aan deze praktijk een einde. Het aantal storingen werd drastisch teruggebracht door het vervangen van hangende lijnen door telefoonkabels. Wel deed zich daarbij een nieuw probleem voor. Een typisch tropisch probleem, namelijk dat van de witte mieren. De 'rajaps' bleken verzot te zijn op de papieren isolaties van de bedrading en waren bereid daartoe door de loodmantel heen te knagen. Na zware regens veroorzaakte ieder gaatje een storing. Het leggen van de telefoonkabel in grof zand bleek niet afdoende te helpen. Definitieve uitkomst bracht een koperen wikkeling onder de loden mantel.

Het tarievenstelsel bleef tot 1921 uiterst eenvoudig. Alle abonnees waren ingedeeld in klassen met een vast tarief onafhankelijk van het aantal gevoerde gesprekken. Een administratief zeer eenvoudig systeem, dat echter tot grote onbillijkheden leidde. Enerzijds klachten van abonnees die weinig telefoneerden, anderzijds nadeel voor de telefoondienst door het toenevend aantal langdurige interlokale gesprekken. In 1921 werd een districtenstelsel ingevoerd met plaatselijke districten (tot een straal van 50 km) terwijl tegelijk algemene abonnementen werden ingesteld. Pas in 1936 werd het districtenstelsel verlaten en voerde de DSM een gesprekkentarief voor het lokale verkeer en een zonetarief voor het interlokale verkeer in. Elk lokaal gesprek kostte twee cent en werd automatisch geteld. Twee cent lijkt weinig maar bij ongeduldige telefoneerders die bij het aanvragen herhaaldelijk op de haak van de telefoon drukten, tikte het lekker aan. Doordat deze gesprekkentellers alleen het aantal en niet de duur van een lokaal gesprek opnamen, is het voorgekomen dat twee buurdames een telefoon-

gesprek van twee en een half uur à raison van twee cent konden voeren. Gelukkig voor de DSM was dit een uitzondering. Het nieuwe tarief voldeed allerwegen en heeft bijgedragen tot een stijging van de inkomsten.

Bij de aanleg van de telefoonlijn Medan-Lubuk Pakam deed zich nog een merkwaardig voorval voor. Er was haast bij dit werk en daarom was men met de aanleg van beide kanten begonnen. Toen beide ploegen elkaar bij Serdang ontmoetten kon men constateren, dat de opdracht 'masten aan de linker zijde van de spoorbaan plaatsen' niet de beoogde uitwerking had gehad. Nog heden ten dage steekt de DSM-telefoonlijn ter plaatse de spoorlijn over. Noodgedwongen moest de, later aan de andere kant van de spoorlijn aangelegde, gouvernementstelefoonlijn hetzelfde doen. Deze dubbele kruising is zonder uitleg onbegrijpelijk. Aan de verbinding zelve doet deze kruising gelukkig geen schade.

Er is nog een factor, welke moeilijk in geld is uit te drukken, die het voor een spoorwegbedrijf aantrekkelijk maakt over het openbare telefoonnet een zekere zeggenschap te hebben. Wanneer de leiding van het bedrijf dringend ergens in het gewest een employee of klant wenste te spreken, kon aan dit gesprek prioriteit verleend worden. Dit betekende niet dat gesprekken werden verbroken, maar wel dat aan dit gesprek voorrang werd verleend, waardoor het binnen luttele minuten tot stand kwam.

V. Belawan of Aroebaai

1. Havenproblemen

Bij de concessie voor de eerste spoorwegaanleg naar Belawan was bepaald dat de goederenoverslag tussen de schepen en wagons en omgekeerd zou dienen te geschieden, zonder gebruik te maken van prauwen. Door het bouwen van loodsen, sporen, wegen en steigers was aan deze eis aan de landzijde gemakkelijk te voldoen. Aan de zeezijde echter leverden de zandbanken in de Deli-Belawan rivier steeds grotere bezwaren op. Deze lieten bij hoogwater slechts een diepgang van 12 voet toe. Labuan, de oude havenplaats, was inmiddels allang vervangen door Belawan, maar ook Belawan leverde steeds grotere bezwaren op. Alle im-

en export liep via de havens Sabang, Penang en Singapore en zelfs Tandjong Priok. Deze omweg en het overladen bracht zowel tijdverlies als kosten met zich mee. Pogingen om de zandbank in de Belawan rivier weg te baggeren waren in 1905 en 1906 mislukt. Uitgekeken werd naar een mogelijk alternatief en dat werd gevonden in de Aroebaai, ten noorden van Pangkalan Brandan. Deze baai had een grotere diepgang dan de Belawan rivier en bood een beschutte ligging. In 1909 werd de Aroebaai-Commissie benoemd bestaande uit drie hoofdamttenaren van de Nederlands-Indische regering. Zitting in deze commissie hadden: de directeur Burgerlijke Openbare Werken (BOW), de directeur Gouvernements Marine en de chef van



De oceaanhaven van Belawan. Van links naar rechts: kadeloodsen, drie rangeer- en opstelsporen, een verkeersweg, een spoor voor personenvervoer; op het middenterrein loodsen en kantoren.

Dienst van de Staatsspoorwegen. Zij moesten een keus maken tussen Belawan, Aroebaai en de nog noordelijker gelegen Langsabaai. Deze commissie besliste ten gunste van de Aroebaai maar hiermede gingen de belanghebbenden waaronder de cultuurmaatschappijen, de DSM en anderen niet akkoord. Zij waren van mening, dat de voordelen van de haven Belawan in de onmiddellijke nabijheid van de hoofdplaats Medan zo groot waren in vergelijking met de excentriciteit van de Aroebaai, dat eerst het uiterste moest worden geprobeerd om de diepgang van de haven Belawan te verbeteren. Wat geen geringe taak was, want op dat moment was de capaciteit van het oude Belawan te klein. Reeds in 1907 had de DSM de beslissing genomen om haar emplacement uit te breiden en een 'atap haven' aan te leggen. Deze atap haven diende speciaal ter afhandeling van de grote hoeveelheden atap ten behoeve van de schuren- en huizenbouw voor de tabak. Met de aanleg van de haven in de Aroebaai was gelukkig nog niet begonnen toen een Nederlandse havencommissie Nederlands-Indië bezocht.

Deze havencommissie bestond uit J. Kraus, directeur

hoogleraar aan de Polytechnische School te Delft (de latere Technische Hogeschool), en G. J. de Jongh, directeur van Openbare Werken (waaronder havens) van Rotterdam. In mei 1910 verzochten de voorstanders van de verbetering van de haven Belawan telegrafisch de gouverneur-generaal deze commissie te laten adviseren omtrent de vraag of de verbetering van de haven Belawan zulke grote offers zou vragen dat hiervan zou moeten worden afgezien. De gouverneur-generaal heeft inderdaad deze havencommissie gevraagd hierover advies uit te brengen. Helaas had de commissie geen tijd om Deli zelf te bezoeken, maar zij durfde toch op grond van de rapporten al te adviseren, de Belawan geul op diepte te brengen door het inzetten van een moderne hopper slibzuiger. Tegelijkertijd adviseerde de commissie dat de regering met de DSM tot overeenstemming zou moeten komen inzake de toekomstige havenexploitatie. De regering zou dan een kade bouwen, die geschikt was voor het meren van grote schepen. De havenexploitatie zou dan geheel door de regering worden overgenomen. De onderhandelingen met de DSM leidden in 1912 tot algehele overeenstemming. De regering nam tegen een



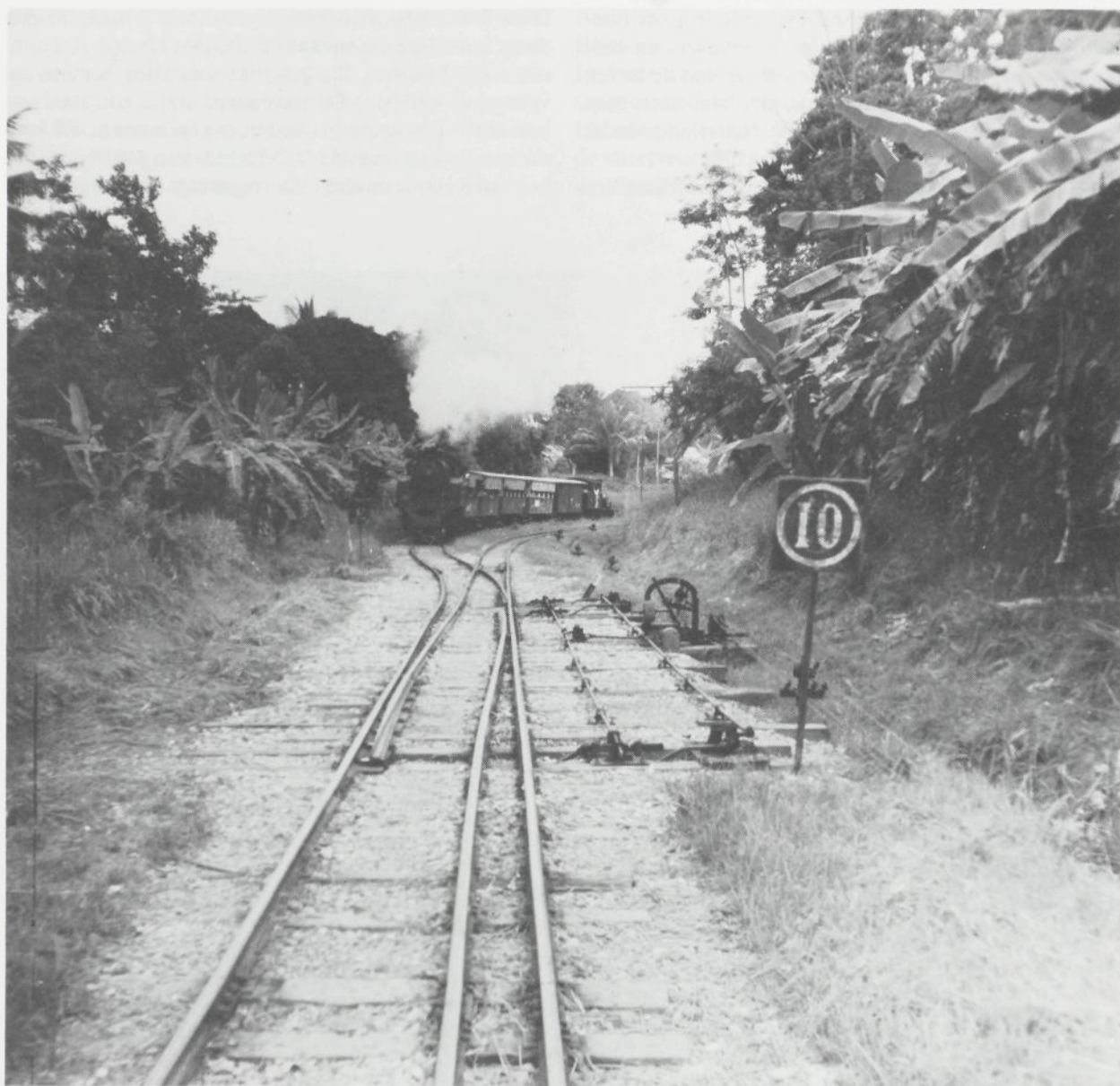
De oceaanhaven van Belawan. Een overzicht van het middenterrein waarop een loods van de DSM met twee verbindingsspooren (die eerst in 1948 zijn gebouwd).

vergoeding van f 488.395 het havenbedrijf en het havenemplacement van de DSM over. Het bedrag ad f 488.395 zal boekhoudkundig wel juist zijn geweest. Bij een dergelijke omvangrijke overname spelen ook talloze imponderabilia een rol, waardoor een afgerond bedrag van f 500.000 wellicht toch juist geweest zou zijn. De aanbevolen slibzuiger bleek aan de verwachtingen van de commissie Kraus-de Jongh te voldoen. Op verzoek van de Handelsvereniging Medan besloot de regering, mede op advies van de directeur van de haven Belawan, in 1917 om Belawan als oceaanhaven in te richten. In 1921 meerde de mailboot 'Rembrandt' als eerste aan de kade af. De Oostkust en de Deli Spoorweg Maatschappij kun-

nen de commissie Kraus-de Jongh slechts dankbaar zijn voor haar advies. Een haven aan de Aroebaai zou misschien voordelen hebben meegebracht bij de aanleg, maar de ligging is ten opzichte van het gewest Oostkust van Sumatra zo excentrisch, dat de nadelen veel groter zouden zijn geweest.

2. Aansluiting op de Atjeh Staats Spoorwegen

Hoewel de aansluiting van de Atjeh-spoorlijn op de DSM eerst vele jaren later tot stand kwam, lijkt het logisch deze hier te behandelen omdat de Aroebaai hierbij een rol speelde. De Atjeh-spoorlijn, welke vanuit Kota Radja was aangelegd als een militaire lijn met



Een drierailig baanvak nabij Pangkalan Susu. Duidelijk zichtbaar is de overgangsconstructie voor de scheiding van DSM- en ASS-sporen. Op de achtergrond een DSM-trein vertrekkend uit Pangkalan Susu.

een spoorwijdte van 750 mm, minder dan die van de Deli spoorweg, was in de loop der jaren gevorderd tot Langsa en een aansluiting met het net van de DSM lag voor de hand. In het Langkatse waren vele ondernemingen gevestigd, die zich voornamelijk met rubber bezig hielden. De directeur van de DSM was daarom geporteerd voor een zo noordelijk mogelijk gelegen aansluiting met het Atjeh-spoor. Het gouvernement echter zag een mogelijkheid een gedeelte van het Atjeh-spoor voor niet militair vervoer in te schakelen en besliste uiteindelijk dat het Atjeh-spoor zou worden doorgetrokken via Besitang naar Pangkalan Susu aan de Aroebaai.

Hoewel de DSM de strijd om het vervoer van de ondernemingen in het Langkatse had verloren bleef het wenselijk om de DSM aansluiting te geven met de Atjeh-spoorlijn. Deze wenselijkheid werd door beide partijen, het gouvernement en de DSM, erkend. De Deli Spoorweg Maatschappij vroeg een concessie aan voor het doortrekken van haar spoorlijn naar Pangkalan Brandan, terwijl in 1918 een overeenkomst werd gesloten over het gezamenlijk gebruik van het baanvak Besitang en Pangkalan Susu aan de Aroe-baai door middel van een drierailig baanvak.

Tussen Pangkalan Brandan en Besitang lag de Babalan rivier, meer een soort zeearm met een sterke eb en vloed. Deze werd overbrugd door twee overspanningen van 50 meter elk. Helaas werd de middenpijler iets te 'zuinig' uitgevoerd. Toen in 1936 in deze pijler ook nog scheuren werden ontdekt, werd het veiliger geacht de hele pijler te vervangen door twee stel gewapend betonpalen met twee draagconstructies, waarop de beide overspanningen kwamen te rusten. Het oorspronkelijke ontwerp van deze brug had een middenpijler met een grotere diameter. Om de kosten te drukken was deze ontwerp-diameter teruggebracht, een duidelijk geval van verkeerde zuinigheid, die de wijsheid heeft bedrogen. Ongevallen hebben zich gelukkig niet voorgedaan. De lijn van Pangkalan Brandan naar Besitang is eind 1919 voor het verkeer opengesteld, die van het lijnvak Besitang-Pangkalan Susu, het drierailig lijnvak, pas op 1 december 1921.

Een drierailig lijnvak is eigenlijk een noodoplossing, alleen maar verantwoord indien het vervoer onvoldoende is voor twee parallel spoorlijnen. De emplacementen moeten in elk geval gescheiden zijn omdat de derde rail niet door alle wissels doorgevoerd kan worden. Bovendien levert de aansluiting van breed- en smalspoor op het drierailig baanvak moeilijkheden op. Niet zozeer wanneer het breedspoor aan dezelfde zijde aansluit als het vertrekt. Maar wel, indien dit laatste aan de overzijde moet plaatsvinden. De ruimte tussen de beide sporen is dan te smal ($1.067 - 750 = 317$ mm) om nog een voldoende kruisingshoek tussen beide rails te verkrijgen. Er is dan een vrij ingewikkelde constructie nodig omdat het smalspoor eerst als het ware oversteekt naar de andere zijde in het

breedspoor. Dat is overigens niet het enige bezwaar van een drierailig baanvak, ook het onderhoud is veel groter dan bij het normaalspoor. Dit wordt veroorzaakt door de dynamische belasting van de rijdende treinen en het loswerken van de bevestigingsmiddelen tussen rail en dwarsliggers.

De samenwerking tussen de ASS en de DSM is in de twintig jaren van deze periode voortreffelijk geweest. Aanvankelijk duurde de reistijd tussen Medan en Kota Radja twee volle dagen, met een overnachting te Lho Seumaweh. In de dertiger jaren is er een soort eendags-verbinding tot stand gekomen. Deze werd mogelijk omdat op het Atjeh-spoor nachttreinen werden toegestaan welke elkaar nog op een onbemand station kruisten ook. Dit werd toelaatbaar geacht vanwege de geringe maximum snelheid van 30 km per uur. Op deze wijze werd een dienstregeling mogelijk waarbij men om 15.00 uur uit Medan vertrok, tegen het donker worden in Besitang overstapte, 's nachts en de volgende dag door Atjeh reed en 's avonds Kota Radja binnenreed. In omgekeerde richting vertrok men 's ochtends uit Kota Radja, de volgende ochtend stapte men over in Besitang en 3 uur later was men in Medan.

VI. Het volgen van de cultures

1. Eerste uitbreidingen van het net

Na een onderbreking, als gevolg van de minder gunstige vervoersresultaten door de crisis in de tabak in de jaren 1892-1894, werden aan het eind van de negentiger jaren concessies voor nieuwe spoorlijnen aangevraagd. Deze betroffen de lijnen: Kampong Baru-Arnheimia, Lubuk Pakam-Bangun Purba en Perbaoengan-Rampah.

Het ging om twee verschillende categorieën uitbreidingen. Beide hadden gemeen dat het aantal ondernemingen dermate was uitgebreid, dat deze om een spoorwegaansluiting vroegen. Het verschil was, dat de eerste duidelijk zijlijnen waren welke nimmer tot een hoofdlijn zouden worden uitgebouwd, terwijl de lijn Perbaoengan-Rampah, later in de concessieaanvraag uitgebreid tot het iets verder gelegen Bambang, deze mogelijkheid wel had. Bij de aanleg werd deze lijn dan ook meteen doorgetrokken tot Rantau Laban, gelegen op de westelijke oever van de Padang rivier. Ook werd in 1901 de lijn Selesai-Kuala, voormalig eigendom van een houtzagerij, overgenomen en als onderdeel van het DSM-net geëxploiteerd.

De ondernemingen die op de spoorwegaansluiting hadden aangedrongen teelden deels tabak, deels koffie. Eerst werd Arabica koffie geplant, dit werd later echter vervangen door Liberia koffie. Er bestaat een verhaal dat Arabica alleen drinkbare koffie opleverde

indien gezet met zout water en dat het daarom populair zou zijn bij zeevarende naties. Hoe dan ook, de bekendste koffie werd Liberia. Maar desondanks is de koffiecultuur op de Oostkust nimmer een groot succes geworden. Deze aanplant werd in latere jaren volledig vervangen door rubberondernemingen met daartussen een enkele oliepalmonderneming.

De DSM heeft in eerste instantie gedacht aan uitbreiding met een smalspoornet met een spoorwijdte van 700 mm. De voordelen van een goedkopere aanleg hierbij zijn evident, maar de vervoerscapaciteit is beperkt. Deze gedachte van uitbreiding met een smalspoornet duikt telkens weer op in de geschiedenis van de DSM; in de twintiger jaren bijvoorbeeld, voordat met de aanleg van de Zuid-Asahanlijn werd begonnen, en het laatst nog in 1934 toen het tijdelijke eindpunt Milano uiterst geïsoleerd bleek te liggen en een verbinding met het 13 km verder gelegen Rantau Prapat wenselijk leek. Gelukkig heeft telkenmale de gedachte, dat voor een goede en snelle afvoer van de ondernemingsprodukten een aansluiting met normaalspoor een eerste vereiste is, het pleit gewonnen. Een stelsel van smalspoorlijnen van Perbaoengan naar Tebing Tinggi-Kisaran-Rantau Prapat zou zo tijdrovend voor het goederenvervoer zijn en zo volkomen in capaciteit tekort schieten, dat het een wijze beslissing van de DSM-leiding is geweest om de concessieaanvraag te wijzigen in één voor normaalspoor-



De vloeibare rubber (latex) wordt naar de fabriek gebracht (uit: I. J. Brugmans, Tachtig jaren varen met de Nederland 1870-1950).



Oliepalmaanplant en transport van de trossen naar de fabriek (uit: I. J. Brugmans, Tachtig jaren varen met de Nederland 1870-1950).



Het emplacement van Lubuk Pakam. Op de voorgrond ligt een Engels wissel gegrendeld voor binnenkomst op spoor 1 (zie ook de bovenste arm van het binnenkomstsignaal links (van Perbaoengan) en de onveilige stand van het signaal rechts (van Petumbukan)).

wijdte. Dankzij deze juiste beslissing is het de DSM tot op heden ten dage gelukt elk vervoersaanbod op bevredigende wijze te verwerken.

De concessie voor de lijn Perbaoengan-Bamban werd in 1900 en die voor de verlenging tot Rantau Laban in 1901 verleend. De aanleg van de 41 km lange Bedagei-lijn begon in 1900 en kwam op 2 maart 1903 gereed. Deze lijn loopt vrijwel geheel door vlak terrein, behoudens enkele lage heuvels die doorsneden moesten worden. Alleen nabij Rampah bevindt zich een brug met twee keer 18 meter overspanning. Riep deze aanleg op zich geen bijzondere technische problemen op, de doortrekking in Perbaoengan zelf deed dit wel. Bij de aanleg van de lijn Serdang-Perbaoengan in 1888 was geen rekening gehouden met de latere doortrekking, met het gevolg dat in 1903 alles rondom het station Perbaoengan volgebouwd was. De enige oplossing bleek om in het emplacement een vrij scherpe bocht in te bouwen. Op zichzelf was deze bocht geen

enkel bezwaar, maar het wissel dat aan de Tebing Tinggi zijde toegang gaf tot de beide hoofdsporen kwam daardoor wel buiten het gezichtsveld van de stationschef te liggen. Dit probleem werd opgelost door een afzonderlijk signaal, halfweg gelegen en zichtbaar voor de stationschef, de juiste stand van het desbetreffende wissel aan te laten geven, maar helemaal bevredigend was dit niet. Bij de opname van de Zuid-Asahanlijn werd als waarschuwing meegegeven 'Perbaoengan te mijden'. Het trieste is, dat deze waarschuwing bij het station Rantau Laban tijdelijk was vergeten. Toen de Bedagei-lijn in 1914 moest worden doorgetrokken, bleken de gronden aan de overzijde van de Padang rivier in de gemeente Tebing Tinggi te zijn opgekocht door een speculant. Deze speculant was ook een geacht en populair lid van de Europese Gemeenschap van Tebing Tinggi, hetgeen soms ietwat gewrongen verhoudingen gaf. De DSM weigerde de bedongen prijs te betalen en vond ook



Het station van Tebing Tinggi. Van links naar rechts: op spoor 1 de sneltrein naar Kisaran, op spoor 2 de sneltrein naar Pematang Siantar, op spoor 3 de sneltrein van Tandjong Balei, het laatste rijtuig is nog zichtbaar.



Het emplacement van Pematang Siantar. Op de voorgrond een Engels wissel, links een DSM-goederenloods, daarachter het stationsgebouw en loodsen, op de achtergrond de bergen van de Bukit Barisan.



Het emplacement van Tebing Tinggi; de sneltrein naar Kisaran is zojuist van het station vertrokken.



Het emplacement van Perlanaan. Hier sluit het DSM-spoor aan op het smalspoor voor transporteurs (foto's pagina 34 en 35; ir. M. van 't Hoogerhuys).



Het station van Kisaran, een gebouw uit de jaren twintig. Op spoor 2 staat een gemengde trein klaar voor vertrek, rechts een motorlorrie voor inspectiedoeleinden.



Het emplacement van Dolok Merangir. Zichtbaar zijn de gevolgen van een overstroming door een verstopte duiker.

hier de oplossing door met een scherpe bocht om deze gronden heen te gaan. Dit had helaas tot gevolg, dat het grote emplacement Tebing Tinggi slechts een beperkte oppervlakte kon krijgen, begrensd als het was door de scherpe boog aan de westzijde en een sterke helling aan de oostzijde. Bovendien kwam het stationsgebouw Tebing Tinggi enkele honderden meters verder uit het centrum van het stadje te liggen. Van recht trekken in latere jaren kon door de inmiddels ontstane bebouwing geen sprake zijn.

De drie zijlijnen Lubuk Pakam-Bangun Purba, Kampong Baru-Arnheimia en Selesai-Kuala werden tussen 1900 en 1907 aangelegd, respectievelijk overgenomen. De rails op dit laatste baanvak behoorden tot een lichtere type en zijn later door DSM-rails vervangen. Over de lijnen Kampong Baru-Arnheimia en Lubuk Pakam-Bangun Purba valt weinig te zeggen, behalve dat deze met een nagenoeg constante helling van 10 0/00 steigen.

2. De grote uitbreidingen

Eind 1907 bedroeg de totale lengte van het spoorweg-net van de DSM 263 km. Het karakter van het net was dat van een tramweg in de zin van de latere spoorweg-wetgeving, namelijk een spoorweg der 2e klasse met een maximum snelheid van 50 km per uur. De grootste afstand naar de haven Belawan bedroeg nog maar 102 km. De Deli Spoorweg Maatschappij was echt nog een regionale tramweg. Na enkele jaren van stilstand in de aanleg waren er rond 1912 in de afdelingen Batu Bahra, Simeloengoen en Asahan zoveel nieuwe rubber-, thee-, en sisal(vezel)ondernemingen gevestigd, dat de DSM opnieuw aan uitbreiding dacht. Concessies werden aangevraagd voor de lijn Rantau Laban-Tebing Tinggi-Kisaran-Tandjong Balei-Telok Nibung en voor de lijn Tebing Tinggi-Dolok Merangir-Pematang Siantar, met een totale lengte van 149 km, een aanzienlijke uitbreiding dus van het bestaande net.

Voor de rubbercultuur beloofde een aanzienlijk vervoer. In 1914 bedroeg de rubberproduktie op de Oostkust nog slechts 6.400 ton. In 1917 was deze reeds gestegen tot 22.000 ton. Ter vergelijking moge dienen dat in 1940 de DSM reeds 100.000 ton rubber vervoerde, waar nog 40.000 ton latex (vloeibare rubber) moet worden bijgeteld. In 1911 werden voor het eerst proeven met de theecultuur genomen in het Simeloengoen-se, de omgeving van Pematang Siantar. Deze slaagden in die mate, dat Simeloengoen het belangrijkste theegebied op de Oostkust werd. Later werden ook in Boven-Deli, Boven-Asahan en elders thee-ondernemingen gevestigd. In 1940 vervoerde de DSM meer dan 12.000 ton thee. De theecultuur heeft een koeler klimaat nodig en Simeloengoen met hoogtes van 400 tot 1.000 meter bleek uitstekend geschikt.

Voor de DSM betekende dit de aanleg van een echte

berglijn. Op het lijnvak Tebing Tinggi-Dolok Merangir, waarvan de eerste 8 km nog door de laagvlakte voert maar daarna met een vrijwel constante helling stijgt, bedraagt de maximum helling evenals elders bij de DSM nog 10‰. Na Dolok Merangir, dat op ongeveer 150 + Deli Peil ligt, wordt het ernst met hellingen tot maximaal 20‰. Op de laatste 6 kilometer van dit lijnvak werden zelfs bogen ingelegd teneinde met aanhouden van dit maximum toch de noodzakelijke stijging te bereiken. Een omtrek van een halve cirkel is meer dan anderhalf keer zo lang als de diameter. Bij een straal van 300 m betekent dit ruim 300 m meer lengte. Alleen is bij de aanleg vergeten de extra wrijving ten gevolge van de scherpe bogen in mindering te brengen op de maximale helling van 20‰, zodat plaatselijk de feitelijke helling gerekend moet worden op 23‰.

De gewone locomotieven hadden op dit laatste traject wel eens moeite met hun trein, vooral als zij onderweg ook nog eens hadden moeten stoppen. Voor zwaardere treinen had de DSM vier sterkere locomotieven aangeschaft, de zogenaamde 'Siantar locs', genoemd naar de Siantarlijn. Het emplacement Siantar ligt op 400 meter + Deli Peil. Er stonden een groot aantal loods en voor het overladen van rubber, thee, enz. Naast het goederenvervoer was Pematang Siantar ook belangrijk voor het reizigersvervoer. Er was tweemaal per dag een sneltreinverbinding met Medan. De afstand van 125 km werd, inclusief overstappen te Tebing Tinggi, in 2½ uur afgelegd. De autobusonderneming van het gouvernement naar Sibolga en Fort de Kock begon hier haar reis van 3 dagen.

Gelijktijdig met de Siantarlijn werd met de aanleg van de Asahanlijn begonnen, van Rantau Laban over Tebing Tinggi, Perlanaan en Kisaran naar Tandjong Balei met een totale lengte van 96 km. Deze aanleg begon met een brug van 60 m over de Padang rivier; de eerste grote overspanning welke op de normale wijze geklonken werd, dat wil zeggen de onderdelen werden met een groot aantal klinknagels aan elkaar bevestigd in plaats van één centrale bout. Van lassen was in die jaren ook in Europa nog geen sprake. Vlak na de brug kwam de reeds genoemde boog en het emplacement Tebing Tinggi, waar de Siantar- en Asahanlijn samenkomen. De eerste 50 km van de Asahanlijn lopen door sterk heuvelachtig terrein. Het tracé van de spoorlijn leek veel op een 'montagne russe', het vroegere vermaak op kermissen, de voorloper van de huidige 'roller coaster'. Indien men in die jaren had beschikt over moderne grondverzetmachines, dan zou het tracé vermoedelijk veel vlakker zijn uitgevallen.

De tweede helft van de Asahanlijn loopt door een veel vlakker terrein. Het eindpunt Tandjong Balei ligt slechts enkele meters boven Deli Peil en Kisaran slechts weinig hoger. Deze vlakke ligging is gunstig bij de aanleg, maar houdt het gevaar in van overstromingen in de regentijd. De aanleg van deze beide lijnen



Een afschuiving in het talud van de hooggelegen brug bij Sinaksak, op het baanvak tussen Dolok Merangir en Pematang Siantar.



Na de afschuiving worden nieuwe drainage-sleuven aangebracht.

met een lengte van 144 km vergde slechts 4 jaar, dit is 36 km per jaar. Gezien het moeilijke terrein waardoor een groot deel van deze lijnen liep, was dit een bijzondere prestatie. Deze bewijst dat de dienst van Aanleg van de DSM in die jaren over uitstekend en ervaren personeel beschikte. Na opnieuw een aantal jaren van stilstand moest deze organisatie in 1927 voor de aanleg van de Zuid-Asahanlijn opnieuw worden opgebouwd.

Op de nieuwe lijnen, maar vooral op de Siantarlijn, werd veel last ondervonden van afschuivingen en van het verstopt raken van duikers. De afschuivingen ontstonden doordat de aardebaan nog onvoldoende geconsolideerd was met de ondergrond, wat vooral het geval was bij sterke dwarshellingen. Deze afschuivingen werden in de loop der jaren minder. Ook al, omdat op de taluds zich een stevige grasmat had ontwikkeld, welke eens per maand gemaaid werd. Een dergelijke grasmat voorkomt vaak afschuivingen, maar wanneer een tropische regenbui het baanlichaam geheel doorsopt, dan bezwijkt ook de grasmat. Goede drainages kunnen helpen afschuivingen te voorkomen, waarbij vooral het lokale materiaal 'idjoek', taaie lange palmvezels, goede diensten deed. Deze werden om de grind-drainage gelegd, zodat deze drainage schoon bleef en de grond niet werd meegespoeld. Het verstopt raken van duikers, de betonbuizen onder de spoorbaan, had een geheel andere oorzaak. In de beginjaren van de rubbercultuur werd er in de rubbertuinen hevig gewied. Aan terrasserings dacht men nog niet, met als gevolg dat na een zware regenbui veel modder werd meegesleurd. De ergste verstopping die is opgetreden, bevond zich midden op het emplacement Dolok Merangir. De kleine duiker die midden onder een wisselcomplex liep, raakte geheel verstopt, natuurlijk 's nachts. De nabij gelegen telefooncentrale sloeg alarm, omdat de dienstdoende telefonist bovenop de bedieningstafel moest gaan zitten teneinde niet te verdrinken. De DSM is van deze overstroming zo geschrokken dat een groot omleidingskanaal en een brug van 2×10 m ter vervanging van één duiker van 1 m diameter werd gebouwd. Omdat later het wieden werd vervangen door het planten van groenbemester (beter voor de grond en veel goedkoper dan wieden) en de ondernemingen tot terrassereren overgingen heeft er door dit omleidingskanaal nooit meer dan een klein beekje gestroomd.

De Siantarlijn bleef door haar sterke hellingen, diepe ravijnen en hoge taluds nog jarenlang een zorgenkind in de regentijd. Pas in de dertiger jaren begon de situatie zich te stabiliseren, hoewel zich in 1938 nog een ernstige stremming voordeed doordat de Padang rivier bij een grote bandjir de hele laagvlakte inundeerde.

VII. Overzicht van de spoorwegen op Sumatra

Voor de Tweede Wereldoorlog bevonden zich op Sumatra vier spoorwegnetten, waarvan er slechts twee onderling waren verbonden. Dit waren de Atjeh-Staats Spoorweg (ASS) en de Deli Spoorweg Maatschappij (DSM). Omdat de onderlinge spoorwijdtes verschilden (de ASS 750 mm en de DSM normaal 1.067 mm) waren geen doorgaande verbindingen mogelijk. Te Besitang moesten alle doorgaande reizigers overstappen en alle goederen overgeladen worden. De faciliteiten hiertoe waren aanwezig. Tussen Pangkalan Susu en Besitang lag een drierailig baanvak waarop beide maatschappijen hun trein konden laten rijden.

De Atjeh-Staats Spoorweg. De ASS bezat een totale lengte van 511 km. Met de aanleg was in 1876 als een lijn voor militaire doeleinden begonnen, en hiermede was de ASS de oudste spoorwegmaatschappij op Sumatra. De oorspronkelijke spoorwijdte tussen Kota Radja en de haven Olehleh was 1.067 mm. In de tachtiger jaren, toen tot concentratie van de troepen in Atjeh werd besloten, is nog een ringlijn aangelegd die alle militaire posten verbond. In 1886 was 40 km normaalspoor in exploitatie. Toen de defensieve politiek onder generaal van Heutsz werd opgegeven en geheel Atjeh onderworpen zou worden, paste in deze opzet ook een goede verbinding langs de kust. Omdat deze lijn zoveel mogelijk op de bestaande openbare weg zou komen te liggen, was een kleinere spoorwijdte en daarmede een smaller profiel van vrije ruimte wenselijk. Gekozen is toen voor een spoorwijdte van 750 mm, waardoor het weg- en spoorverkeer van dezelfde bestaande baan en bruggen gebruik konden maken. De ringlijn kwam te vervallen en de overige lijnen bij Kota Radja werden versmald tot 750 mm. De aanleg van de eigenlijke ASS geschiedde vanuit Kota Radja en vanuit Sigli. Het lijnvak Sigli-Lho Seumaweh kwam het eerst gereed. Het tracé tussen Sigli en Kota Radja was veel moeilijker omdat de Bukit Barisan tot aan de kust loopt en de spoorlijn derhalve over de bergen moest lopen. Dit traject kwam in 1908 gereed. De ASS had toen een lengte van 423 km. In de jaren 1913-1919 werd de ASS tot Besitang en Pangkalan Susu verlengd. Het drie-railig baanvak werd eerst in 1921 in dienst gesteld.

S. A. Reitsma schrijft in zijn boek over Spoor- en tramwegen in Nederlands-Indië, dat de ASS een belangrijke bijdrage heeft geleverd tot de economische

ontwikkeling van Noord-Sumatra. Haar hoofdfunctie was echter gelegen in de pacificerende werking, welke van haar is uitgegaan. In 1939 waren bij de ASS in totaal in gebruik: 47 locomotieven, 167 rijtuigen en 1.020 goederenwagens.

De Deli Spoorweg Maatschappij. De DSM is in de vorige hoofdstukken zo uitvoerig beschreven, dat hier met een korte karakteristiek kan worden volstaan. Het vervoer van en naar de oceaanhaven Belawan was het belangrijkste onderdeel. De voornaamste exportprodukten waren: rubber en latex (vloeibare rubber), palmolie en palmkernen, vezel, thee en tabak. Van de totale export (ad 1½ miljoen ton) in 1938 vervoerde de DSM bijna 900.000 ton of 60% over een gemiddelde afstand van 100 km. De maximum afstand tot Belawan bedroeg 290 km. Het gehele net had een lengte van 553 km. In 1939 beschikte de DSM over 61 locomotieven, 10 motorrijtuigen, 223 rijtuigen en bagagewagens en 1.867 goederenwagens.

De laatste uitbreiding van Kisaran naar Rantau Prapat werd voltooid in 1937. Sindsdien zijn er wel plannen geweest om deze lijn door te trekken tot Wingfoot, ongeveer 20 km verder in zuidoostelijke richting. Tot uitvoering van deze kostbare lijn, met twee grote bruggen en een geaccidenteerd terrein is het niet meer gekomen. Wingfoot voerde al haar latex per tankauto naar Rantau Prapat waar het in tankwagens van de DSM werd gelost.

Sumatra Staats Spoorweg. De spoorwegen in de Padangse Bovenlanden. Bij de DSM kon gesteld worden: zonder tabak geen DSM; voor de SSS geldt: zonder Ombilin-kolenmijn geen SSS. De Ombilinkolen, welke van goede kwaliteit zijn, werden ontdekt in 1870. De Ombilin is een ondergrondse mijn. Dankzij het bergachtige terrein behoeften er geen verticale schachten met liften te worden geboord. Het gangstelsel is min of meer horizontaal. Er zijn verschillende afvoermogelijkheden van Sawah Loentoh naar de Emmahaven nabij Padang. Misschien dat heden ten dage een ander transportsysteem via de veel kortere maar veel steilere Subangpas de voorkeur zou verdienen. Maar in die tijd kwam alleen spoorwegvervoer in aanmerking en daarvoor was de Subangpas te steil. Ook de bekende Aneikloof was steil, maar hier bleek een tandrad spoorlijn nog mogelijk. Dit heeft geleid tot een gecompliceerd tracé waarbij op de af-



Overzicht van de spoorwegen op Sumatra.

stand Sawah Loentoh-Telok Bayer (Emmahaven) viermaal van locomotief verwisseld moest worden, terwijl het treingewicht niet minder dan zevenmaal aan de helling moest worden aangepast. Van de totale lengte van 290 km is niet minder dan 86 km tandrad-baan en dit maakte de aanleg en de exploitatie uiterst kostbaar. De tandrad-baan varieert in helling van 50‰ tot 80‰. Het maatgevende traject ligt tussen Batubatal op 370 + Deli Peil tot Padang Pandjang op 773 + Deli Peil, omdat de beladen kolentreinen hier moesten worden opgeduwd. Door steeds sterkere locomotieven kon in de loop der jaren het maximale treingewicht van 50 ton worden opgevoerd tot 150 ton. De kolentreinen rijden op dit traject in meerdere treinen achter elkaar. De maximum snelheid op de tandrad-baan bedraagt 10 km per uur. Bij deze geringe snelheid behoeven de treinen niet op blokafstand te rijden; de onderlinge afstand tussen twee treinen kan van nul tot één kilometer variëren. Voor automobilisten was het op overwegen extra uitkijken. Na het passeren van een trein kon er altijd nog een tweede komen. Op de tandrad-baantrajecten moest er altijd een locomotief aan de achterzijde van de trein rijden. Anders zou een wagon bij het breken van een koppeling ongecontroleerd de helling afdenderen en ergens een groot ongeluk veroorzaken. De DSM heeft dit probleem op haar berglijn opgelost door op de tussenstations een kopspoor, eindigend in een zandheuvel, te leggen. Alle op drift geraakte wagons welke de helling af zouden rijden, zouden op dit kopspoor in het zand terecht komen. Maar nu terug naar de SSS. Dankzij steeds krachtiger locomotieven, waardoor de treingewichten konden worden opgevoerd, heeft de SSS niet minder dan 640.000 ton kolen vervoerd. En dat terwijl bij de aanleg was uitgegaan van een maximaal vervoer van 200.000 ton per jaar. Op het maatgevende traject duwden twee zware tandrad-locomotieven een trein van 5 vier-assige en 2 twee-assige kolenwagens naar boven. Een locomotief in het midden, één achter aan de trein. Een beladen kolenwagen deed er twee dagen over om van Sawah Loentoh naar de Emmahaven te rijden.

Na 1930 verminderde het vervoer door de algemene depressie én door de verminderde vraag naar de dure Ombilinkolen. Deels is dit het gevolg van de opkomst van de zoveel gunstiger gelegen Bukit Asam kolenmijnen en deels door de opkomst van olie als stookmateriaal. In 1935 werd behalve 375.000 ton steenkolen nog 14.000 ton copra, 1.000 ton gambir en 1.000 ton koffie, verder nog wat bevolkingsrubber, tabak, kaneelbast, thee e.d. vervoerd.

Er is in de dertiger jaren ernstig gedacht aan sluiten van de Ombilinmijn en stopzetten van de SSS. Sociaal gezien zou dit een ramp voor de bevolking geweest zijn. Niet alleen voor de duizenden die hun betrekking zouden hebben verloren, maar voor de zeer vele pas-sagiers die per SSS naar de bekende pasar te Bukit

Tinggi en Payakomboh reisden. Deze pasars waren in de gehele archipel bekend en beroemd. De lengte van de SSS bedroeg 290 km. Behalve de hoofdlijn van Sawah Loentoh naar Telok Bayer (Emmahaven) van 158 km is er een zijlijn van Padang Pandjang via Kota Baru op 1.154 meter, (het zadel tussen Merapi en Singgalang heeft hellingen van niet minder dan 80‰) naar Bukit Tinggi (op 900 meter) en Payakomboh (op 500 m).

De SSS behoort tot de spoorwegen der 2e klasse met een maximale snelheid van 45 km per uur en van 10 km per uur op de tandrad-baan. De SSS beschikte in 1937 over 31 adhaesielocomotieven en 25 tandrad-locs, 136 rijtuigen en 1.033 wagens, waarvan 304 vier-assige kolenwagens met een laadvermogen van 24 ton.

De Zuid-Sumatra Staats Spoorweg (ZSS). De aanleg hiervan had een tweeledig doel: de openlegging van de gewesten Lampongse Districten en Palembang – en de afvoer van de Bukit Asam kolenmijnen naar Kertapati, tegenover Palembang aan de Musi. Tot de aanleg is in 1911 besloten. De aansluiting tussen Palembang en Oosthaven (Pandjang) is in 1927 voltooid, de lengte bedraagt 400 kilometer. De reistijd bedroeg aanvankelijk 11 ½ uur bij een maximum snelheid van 45 km per uur. In 1929 worden de eerste sneltreinen ingelegd. De lijn wordt dan een spoorweg 1e klasse met een maximum snelheid van 75 km per uur. De reistijd is dan teruggebracht tot 8 uur. Ter vergelijking: de ZSS deed 400 km in 8 uur, de DSM 267 km in 6 uur. In 1919 komt de lijn Prabamulih-Muara Enim-Tandjong Enim gereed en kunnen de Bukit Asam kolenmijnen in bedrijf gesteld worden. De Bukit Asam kolenmijn is een open mijn, waar de kolen in dagbouw worden gewonnen. De Bukit Asam mijnen ontwikkelen zich zodanig dat in 1914 een jaarproductie van 1,4 miljoen ton wordt gehaald. De kolenwagens zijn platte wagens, waarop 4 bakken met elk 6 ton laadvermogen zijn geplaatst. Deze bakken worden op de mijn automatisch geladen en te Kertapati met een kraan opgetild tot boven het schip (of de opslagplaats) en gelost door middel van kleppen in de bodem. De omlooptijd van een kolenwagen over deze 165 km lange lijn bedraagt, inclusief laden en lossen slechts 24 uur. De kolentreinen van 20 kolenwagens hebben een totaalgewicht van 800 ton en een laadgewicht van 480 ton kolen.

Ook de eerste doelstelling van de ZSS is ruimschoots verwezenlijkt. Het gewest heeft sinds 1930 een aanmerkelijke opleving ondergaan. Peper, koffie en rubber zorgden voor een redelijke welvaart bij de bevolking tijdens de wereldcrisis in het begin van de dertiger jaren. Er moesten zelfs een aantal goederenwagens van Java worden overgebracht. In 1938 komt 86% van de wereldproductie aan peper uit Nederlands-Indië en een belangrijk deel daarvan uit Zuid-Sumatra. In 1924 is de lijn Muara Enim-Lahat in ge-

bruik genomen. Deze lijn is tot Lubuk Linggau verlengd. In totaal is het net van de ZSS dan 528 km lang. Nu de afvoer van de Bukit Asam kolenmijn via Palembang wordt belemmerd door de gebreken van de door Japanners gebouwde hefbrug over de Musi, wordt de spoorlijn van de Bukit Asam mijn via Prabumulih naar Pandjang (Oosthaven) voor massa vervoer ingericht. Gerekend wordt op dit 400 km lange traject op een jaarvervoer van 1 miljoen ton kolen. Teneinde dit te kunnen verwerken zal de asdruk op dit lijnvak tot 18 ton worden opgevoerd.

Er is in de Tweede Wereldoorlog nog een spoorlijn op Sumatra gebouwd van Muara, het eindpunt van de SSS naar Pakan Baru aan de bevaarbare Siak rivier. De aanleg van deze 220 km lange Pakan Baru spoorweg is in 23 maanden voltooid. Een fantastische prestatie, maar wel ten koste van het leven van 100.000 Romusha's en 700 krijgsgevangenen. De Japanners hebben hun krijgsgevangenen overal vandaan gesleept. Van de transporten zijn twee schepen getorpedeerd waarbij 1.650 krijgsgevangenen zijn omgekomen. De Japanners hadden zo'n haast met de aanleg, dat op de kwaliteit van de aardebaan, van de dwarsliggers en van de bruggen over de beide Kampar rivieren in het geheel niet is gelet. De spoorlijn is gereed gekomen op de dag van de Japanse overgave. Behalve een aantal treinen om de krijgsgevangenen van de verschillende kampen onderweg naar het basiskamp bij Pakan Baru terug te voeren, heeft er nimmer een trein over deze lijn gereden. Enkele maanden later zou het ook al niet meer mogelijk zijn geweest, de grote bruggen waren toen al weggeslagen. Het doel van deze lijn was een veilige verbinding tussen Sumatra en het hoofdkwartier in Singapore tot stand te brengen. De geallieerde onderzeeërs beheersten de Indische Oceaan en de Straat van Malakka. Alleen de route tussen de eilanden door was nog betrekkelijk veilig. Halverwege de spoorlijn lag ook nog een kolenmijn. Daarheen is nog een zijspoor aangelegd, maar er is geen ton kolen over afgevoerd. Deze spoorlijn komt verder ter sprake in hoofdstuk XVI. De bevolking heeft alles gesloopt wat er te slopen viel, thans is zelfs de herinnering dat hier ooit een spoorlijn heeft gelegen, vervlogen.

De vraag is vaak gesteld waarom op Java de spoorwegen een aaneengesloten net vormden, terwijl op Sumatra vier afzonderlijke netten waren. Het antwoord is eenvoudig: Sumatra is vier maal zo groot als Java. Op Sumatra liggen geen grote steden, die onderling een groot reizigersverkeer hebben zoals Jakarta, Surabaya, Semarang, Jogja en Bandoeng op Java. Op Sumatra hebben Medan en Palembang, de twee enige plaatsen welke tot de grote steden gerekend kunnen worden, onderling geen groot reizigersverkeer. Beide zijn op Jakarta gericht. En doorgaand goederenver-

keer is er al helemaal niet. Elk spoorwegnet heeft zijn eigen haven, de DSM met Belawan, de SSS met Emamahaven, de ZSS met Palembang en Oosthaven. Bovendien mag niet vergeten worden dat Java ook begonnen is met drie afzonderlijke spoorwegnetten en dat deze geleidelijk naar elkaar toegegroeid zijn. Maar ook op Java is er nauwelijks doorgaand goederenvervoer; de doorgaande treinen zijn grotendeels reizigerstreinen.

Misschien is het toch nuttig eens te wijzen op de grote afstanden, welke op Sumatra overwonnen moesten worden. De afstand Medan-Rantau Prapat is 267 km, de reistijd 6 uur, welke tot 5 uur is terug te brengen. De ontbrekende schakel naar Bukit Tinggi is door de lucht 270 km, maar langs een spoorlijn door de bergen zeker 300 km. Dan komt er een 100 km SSS naar Muara, even voorbij Sawah Loentoh. De tweede ontbrekende schakel is door de lucht 390 km en langs een spoorlijn minstens 450 km. Om tenslotte na een treinreis over de ZSS van een kleine 200 km naar Kertapati (Palembang) te komen. De totale lengte van een dergelijke spoorverbinding zou minstens 1.300 km zijn, met een reistijd van anderhalve dag. Het zou misschien wel een mooie rit door de Bukit Barisan zijn, maar voor het toerisme worden, behalve in Zwitserland, geen spoorwegen aangelegd. Voor het verkeer Medan-Pandjang (Oosthaven) moet bij de afstand nog eens ruim 300 km geteld worden. Dan nog de bootreis naar Java via de Sunda Straat en de treinreis van Merak naar Jakarta. De duur van een dergelijke trein-bootreis zou minstens 2½ dag bedragen. Deze duur behoort vergeleken te worden met die van een vliegreis van minder dan een halve dag of met een bootreis welke even lang zou duren, maar wel veel comfortabeler zou zijn.

Misschien dat in verband met de huidige emigratie van Javanen naar Sumatra de ontworpen weg door geheel Sumatra langs de oostzijde van de Bukit Barisan nog eens tot stand komt. Maar voor de aanleg van een trans-Sumatra Noord-Zuid spoorweg lijkt voorsnog geen enkele reden aanwezig.

VIII. Economische positie

1. Tarieven en rentabiliteit

De tarieven van de DSM waren gedurende de eerste periode hoog, maar bedroegen toch slechts een fractie van de kosten van het vervoer per sampan of ossekar. De heer Cremer schreef over de goederentarieven: 'Zelfs met de betrekkelijk hoge aangenomen goederentarieven voor de spoorweg van 25, 20, 15 en 10 cent per kilometer van de in de vier klassen ingedeelde goederen, zullen de kosten van vervoer aanmerkelijk dalen. Zo kost bijvoorbeeld een ton rijst bij goede wegen aan opvoerkosten van Belawan tot Medan, (21 km) f 8,—, een ton tabak aan afvoerkosten f 10,—; bij slechte wegen, dus in de regel, kunnen deze prijzen met een derde of de helft worden vermeerderd. De spoorvracht zal daarentegen bedragen f 4,60 respectievelijk f 7,—'. Behalve de hoge kosten van vervoer per sampan of ossekar speelde ook de geringe capaciteit van deze beide een grote rol. Een sampan kon maximaal 1.600 tot 2.400 kg, en een osskar slechts 600 kg vervoeren (een ossekar met twee ossen 1.000 kg). De export van tabak via Belawan bedroeg in 1888, het jaar van de indienststelling van de spoorweg Medan-Belawan, ruim 180.000 pakken (= 15.000 ton). Voor het vervoer waren duizenden sampans en ossekarren nodig over rivieren, die jaarlijks erger verzanden, en wegen, welke in de regentijd praktisch onbegaanbaar waren.

In 1894 kon tijdens een aandeelhoudersvergadering ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Deli Maatschappij gezegd worden: 'welke verandering de Deli Spoorweg Mij. teweegbracht, kan slechts voldoende op waarde worden geschat door hen, die het oude Deli met zijn afschuwelijke hoofdwegen en voor de prauwenvaart gevaarlijke rivieren gekend hebben'. Geen wonder dat in 1888 reeds 70% en in 1900 reeds meer dan 90% van alle tabak door de DSM naar Belawan werd vervoerd. Op de Oostkust moest bovendien letterlijk alles worden geïmporteerd. Dit betekende dat alle levensmiddelen, vooral de rijst, een belangrijk aandeel hadden in het vrachtgoederenvervoer van de DSM. Het vervoer van rijst bedroeg qua gewicht zelfs een veelvoud van dat van tabak. Daarnaast vormden bouwmaterialen, waaronder hout en atap voor de tabaksschuren een belangrijke factor in het vrachtgoederenverkeer.

De hoge tarieven, welke in het begin van de exploitatie waren ingevoerd, konden niet lang worden gehand-

haafd. Bedroeg het gemiddelde goederentarium in 1887 nog meer dan 20 cent per ton per km, in het begin van de negentiger jaren moest dit verlaagd worden tot minder dan 15 cent per ton per km, teneinde aan de gevolgen van de tabakscrisis in die periode het hoofd te kunnen bieden. Het zou niet de laatste keer zijn dat de DSM haar tarieven aanpaste aan de noden van het gewest. Op de veel ernstigere wereldcrisis in de dertiger jaren zal later worden teruggekomen. De inkomsten daalden weliswaar in de jaren 1892 en 1893 met in totaal 30%, maar door bezuinigingen en lager dividend kon dit worden opgevangen zonder dat de financiële positie van de DSM in gevaar kwam. De directie van de DSM kon in haar veertiende jaarverslag schrijven: 'Tegenover de zeer sterke achteruitgang van het vervoer in de jaren 1891 en 1892 tengevolge van de slechte tabaksprijzen is de stabiliteit van het vervoer in 1896 een verblijdend verschijnsel. Het toont aan, dat de tabakscultuur en de handel op Deli tot een ontwikkeling zijn gekomen, die hen minder afhankelijk maakt van tijdelijke ongunstige omstandigheden'.

Reizigersvervoer. Het is kenschetsend voor de DSM dat slechts gedurende één jaar, het beginjaar 1886/87, de ontvangsten uit het reizigersvervoer groter waren dan die uit het goederenvervoer. Voor de rentabiliteit van een spoorwegbedrijf is het gunstig wanneer de ontvangsten van het goederenvervoer die van het personenvervoer in belangrijke mate overtreffen. Spoorwegbedrijven voor welke het reizigersverkeer de voornaamste bron van inkomsten vormt, blijken over de gehele geïndustrialiseerde wereld zwaar gesubsidieerd te moeten worden en hun bedrijf te moeten inkrimpen. In Nederland zijn de Nederlandse Spoorwegen na het sluiten van alle mijnen in Limburg en het verlopen gaan van het steenkolenvervoer nimmer meer uit de rode cijfers gekomen. In 1890, het eerste jaar waarin door de DSM 100 kilometer spoorlijn voor het publiek werd opengesteld, werden reeds 1 miljoen reizigers vervoerd. Over een gemiddelde afstand van 16 kilometer brachten deze rond zeshonderdduizend gulden op. De kleine gemiddelde reisafstand van 16 km betekende dat het gros der passagiers van hun woonplaats naar de dichtst bijzijnde markt reisde. De pasar, welke in het bestaan van de Indonesiër in de gehele archipel zo'n centrale plaats in hun economie inneemt.

Daarnaast speelt het grote aantal werklieden, dat da-

gelijks naar en van de haven Belawan reisde een rol. Aan dit laatste vervoer kwam pas in 1929 een einde door de bouw van de Uniekampong te Belawan. En tenslotte het toenemend aantal schoolkinderen, waarvoor in de vroege ochtend treinen naar de hoofdplaatsen waren ingelegd. Te bedenken is daarbij, dat de treinenloop van de DSM begon bij het aanbreken van de dag en eindigde bij zonsondergang, van ongeveer iets voor zes 's ochtends tot even na zes 's avonds. Ook de hoge reizigerstarieven van 3,5 cent per km gemiddeld in 1887/1888 daalden gedurende de eerste decennia en bedroegen in de negentiger jaren rond 3 cent per kilometer. Een gunstige factor was uiteraard de toename van het aantal werklieden en van de welvaart op de Oostkust. Moest Nienhuys in 1863 nog 120 Chinezen van de Overwal laten komen, in 1883 waren er reeds 30.000 arbeiders (waarvan 20.000 Chinezen) werkzaam. Dit aantal was in 1900 gestegen tot bijna 100.000, waarvan bijna 60.000 Chinezen en 30.000 Javanen. Toch nam in de negentiger jaren het reizigersvervoer iets af, zowel in aantal als in opbrengst. Het duurde tot 1904 voordat het miljoen reizigers in een jaar werd overschreden.

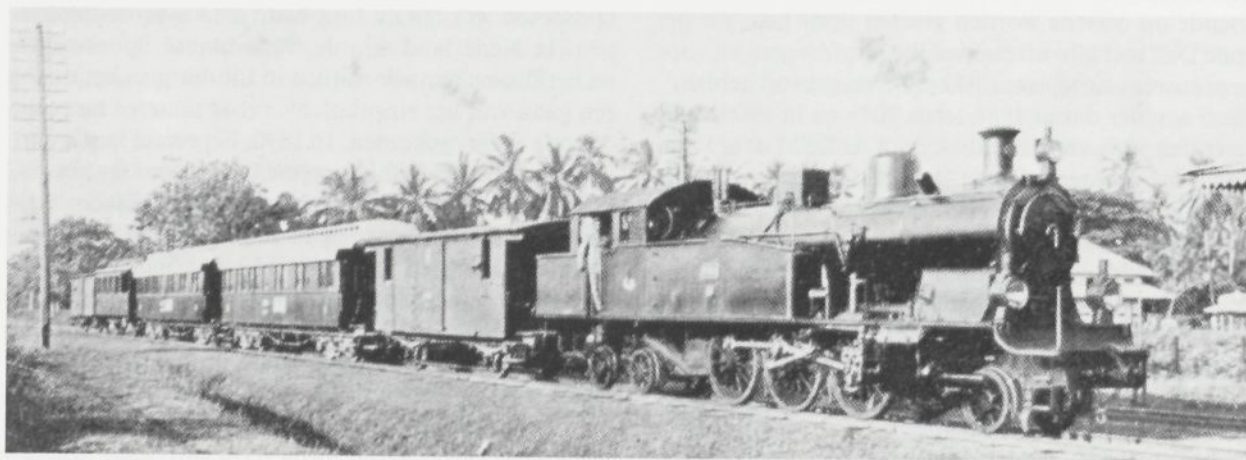
Financiering en dividend. De kosten van de aanleg van de eerste 56 km spoorlijn waren begroot op f 2.430.000, maar dit bedrag werd verre overschreden. Niet alleen moesten allerlei activiteiten, zoals steenbakkerijen worden geëntameerd, maar bovendien moest het hele spoorwegvak van de grond af aan worden geleerd. Ook de benodigde medische voorzieningen voor het personeel kostten extra geld. Aanvankelijk dacht men met een verhoging van het maatschappelijk kapitaal tot 3 miljoen Nederlandse gulden te kunnen volstaan. Later bleek ook nog een obligatielening nodig. In 1889 werd de constructierekening afgesloten met een bedrag van ruim 4 miljoen, inclusief een bedrag van f 250.000 voor rente en kosten van de leningen. Teneinde de uitbreiding van het spoor-

wegnet tot rond de 100 km, de uitbreiding van het rollend materieel, woningen, etc. te kunnen financieren was het aandelenkapitaal uitgebreid tot bijna 4 miljoen en de obligatielening tot 3,5 miljoen. Daar stond tegenover dat er ook een reserverekening van 3 miljoen was opgebouwd. De dividenduitkeringen waren aanvankelijk bescheiden met 4%. Het vertrouwen in het welslagen van deze spoorwegonderneming in een nieuw en ver land was aanvankelijk matig. De koers is zelfs eens gedaald tot 50%. Maar met de blijvende gunstige exploitatieuitkomsten en het stijgende dividend tot 10% steeg ook het vertrouwen en de koers van de aandelen. De Deli Spoorweg Maatschappij heeft door haar solide financiële beleid en de gunstige exploitatieresultaten nimmer tevergeefs een beroep op de Amsterdamse effectenbeurs behoeven te doen, zowel nieuwe aandelen als obligaties werden vlot opgekocht. Van beide waren in 1939 bijna 20 miljoen gulden geplaatst. Met uitzondering van de crisisjaren 1931 t/m 1935 heeft de DSM elk jaar, behalve de rente op de obligaties, ook dividend op de aandelen uitgekeerd. Daarbij waren dividenden van 10% en hoger geen uitzondering. Slechts weinig spoorwegmaatschappijen kunnen op zo'n rendement bogen.

2. Toenemende concurrentie

In het begin van de twintiger jaren kreeg de Deli Spoorweg Maatschappij in toenemende mate te maken met concurrentie. Bij het reizigersvervoer werd dit veroorzaakt door de populaire autobus, bij het goederenvervoer kwam één machtige concurrent naar voren, de kapitaalkrachtige en machtige Koninklijke Paketvaart Maatschappij, welke de scheepvaart in de gehele archipel verzorgde.

Was het reizigerstarief al gedaald van 4,5 tot 3 cent per km, in de twintiger jaren zakte dit tot 2 cent per km, terwijl allerlei restricties over het meenemen van bagage vervielen. De DSM heeft haar uiterste best ge-



Een reizigerstrein te Pulu Brayan, 1922 (uit: Tijdschrift Spoor- en Tramwegen, 1933).

daan de particuliere concurrentie voor te blijven door het instellen van eigen autobusdiensten naar de hoogvlakte, maar deze bleven in het keurslijf van een grote onderneming met vaste reglementen gekluisterd. Het aantrekkelijke van een autobusonderneming voor de Chinees en de Indonesiër is de volkomen vrijheid, het ontbreken van remmende bepalingen en het ontbreken van elk effectief toezicht. Bij panne onderweg was er geen gemor; ongerief en tijdverlies werden als volkomen vanzelfsprekend geaccepteerd. De DSM heeft, zonder succes overigens, herhaaldelijk geprobeerd wettelijke maatregelen voor het autobusverkeer ingevoerd te krijgen. Aan de andere kant heeft de DSM meerdere keren overwogen het reizigersverkeer, althans op een aantal zijlijnen te abandonneren. Er waren echter ook een aantal redenen om niet tot deze drastische stap over te gaan. In de eerste plaats werd het vervoer, met uitzondering van enkele personen- en sneltreinen, verzorgd door zogenaamde gemengde treinen. Dit waren treinen hoofdzakelijk voor goederenvervoer, met daarbij een aantal rijtuigen voor personen. Deze gemengde treinen bezorgde de DSM de naam van 'Dulu Sedikit Mundur' (eerst een beetje achteruit vanwege het vele rangeren). Deze treinen dienden in de eerste plaats het goederenvervoer, met andere woorden bij opheffing van het personenverkeer zouden slechts een beperkt aantal treinen geheel verdwijnen. In de tweede plaats had het reizigersvervoer van de DSM wel degelijk een sociale functie. Deze gold allereerst voor het bezoek vanuit de kampong aan de pasar, het marktbezoek met het meenemen van zoveel bagage als nog net gedragen kon worden. Onder deze sociale functie valt tevens het massareizigersvervoer tijdens de Hari Raya, de Mohamedaanse feestdagen na de Ramadan vasten. De Indonesiër is verzot op reizen, en op die dagen is werkelijk iedereen op stap. Er is nog een sociale functie, namelijk het vervoer van schoolkinderen tegen een verlaagd tarief. Zo overnachtte in Perbaoengan een locomotief ten einde de volgende ochtend in alle vroegte, om 6.00 uur schoolkinderen uit Perbaoengan, Lubuk Pakam, Batang Kuwis en Bandar Chalipah naar Medan te kunnen vervoeren. Dit zelfde vervoer vond op vele stations van het DSM-net plaats. Het bezoek aan de pasar per spoor werd een uitkomst voor die kampongs, waar slechts een voetpad naar toe leidde. Dit was op meerdere trajecten van de Zuid-Asahanlijn het geval. Deze lijn verloor verschillende kampongs uit een vrijwel volledig isolement. Er werden speciaal voor deze pasargangers extra stopplaatsen ingelast, haltes veelal zonder stationsgebouwen. Kaartjes werden door de conducteurs in de treinen verkocht. Haltes als Medan Pasar, Kisaran Pasar en Gunting Saga bij Membang Muda kregen door dit pasarbezoek een druk reizigersverkeer. Dankzij de grote uitbreiding van het spoorwegnet van de DSM nam het reizigersvervoer toe van 1 miljoen in 1904 tot bijna 7 miljoen in 1927. Slechts

twalf reizigers meer dat jaar en het fraaie resultaat van 7 miljoen ware bereikt. Daarna is dit aantal voortdurend gedaald tengevolge van de doorzettende concurrentie van de autobus. Uiteindelijk heeft het aantal reizigers zich gestabiliseerd rond de 4 miljoen per jaar. De vervoerscijfers van de naoorlogse jaren geven eenzelfde beeld.

Concurrentie voor het goederenvervoer ontstond door de kustvaart, die grotendeels verzorgd werd door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Na de aanleg van de Asahanlijn werd de concurrentiedreiging acuut vanwege de aanwezigheid van de haven Telok Nibung en de kleinere haven Tandjong Tiram. De KPM zou het vervoer van vele ondernemingen in het Asahanse naar zich toe kunnen lokken, hetzij via de spoorlijn naar Telok Nibung in plaats van naar Belawan of via boottransport over de Asahan-Kuala, Marbau, Bilah en de Barumon rivieren. Er zou dan voor de DSM veel vervoer naar de haven Belawan verloren gaan. Het spoorwegachterland van Belawan heeft nu eenmaal grenzen, welke door een kostenberekening bepaald kunnen worden. Daarnaast zijn er ook een aantal factoren die ten gunste van de spoorweg werken. Deze zijn behalve de snelheid van vervoer, een flexibele capaciteit om extra vervoersaanbod soepel op te vangen en het zonder overladen vervoer van de fabriek naar de haven Belawan. Deze haven werd steeds beter ingericht voor het overladen van treinvracht in loods en opslagtanks en vandaar in de oceaanschepen.

De concurrentieproblemen met de KPM waren reëel en moesten tot een oplossing worden gebracht. In 1925 kwam een regeling tot stand met betrekking tot de verdeling van het vervoer over de kleine kusthavens en over het spoor. Gemeenschappelijk werd vastgesteld welke lading als concurrentielading moest worden aangemerkt. Door beide partijen zou dan worden bevorderd dat de DSM de helft van het brutogewichtsquantum rechtstreeks naar Belawan zou vervoeren. Het was duidelijk een 'gentlemen's agreement'; de vervoerscijfers werden wel nauwkeurig bijgehouden, maar bij afwijkingen werden nimmer concrete maatregelen genomen. Na de uitbreiding van het spoorwegnet met de Zuid-Asahanlijn in 1929 werden aanvullende maatregelen getroffen. Het cruciale vervoer in deze waren de rubber en latex van de Nederlands Amerikaanse Plantage Maatschappij te Kisaran met hun centrale fabriek te Bunut, gelegen op enkele kilometers van Kisaran. Deze maatschappij kon zowel per spoor via Telok Nibung als rechtstreeks naar Belawan afvoeren en daardoor kon het vervoer vrij eenvoudig met elkaar in evenwicht worden gebracht. Een factor die uiteindelijk ten gunste van de DSM heeft gewerkt was de verdere verzanding van de rivieren en de kleine kusthavens. Na de oorlog veranderde de situatie volkomen. Dit zal later in een afzonderlijk hoofdstuk worden besproken.

IX. Van fabriek naar station

De verschillende manieren om de produktie van een onderneming naar het dichtstbijzijnde station van de Deli Spoorweg Maatschappij te vervoeren zullen per produkt worden besproken.

Tabak. Het vervoer van dit produkt is reeds uitvoerig besproken. Het geschiedde in gesloten lorries over een smalspoorbaan of per vrachtauto. Het werd gekenmerkt door uiterste zorgvuldigheid. Deze gold zowel voor de verpakking zelf, als voor het inwendige van de lorries en vrachtauto's. Hetzelfde gaat op voor het inwendige van de DSM-goederenwagens en voor de ruimen van schepen.

Rubber. Rubbersheets werden in triplex kisten verpakt en per smalspoor of vrachtauto verzonden. Tijdens de wereldcrisis bleek dat deze kisten eigenlijk alleen maar nodig waren om schadeclaims van assuradeuren mogelijk te maken. De rubbersheets werden in Europa en Amerika opnieuw gesmolten en een scheurtje in een sheet was volkomen onbelangrijk. Na de crisis werd alle droge rubber in eigen sheets verpakt. Evenals de tabaksondernemingen hadden ook de meeste rubberondernemingen een eigen opslagloods op het DSM-emplacement.

Vloeibare rubber, latex. Er waren voor de oorlog slechts drie maatschappijen, welke latex produceerden. De oudste, de Hollands Amerikaanse Plantage Maatschappij (HAPM) had te Bunut, een DSM-station enkele kilometers van Kisaran gelegen, een centrale fabriek. Vanaf het station Bunut liepen meerdere zijsporen naar deze fabriek. Deze 'raccordementen', zoals dergelijke sporen officieel heetten, werden bediend door DSM-locomotieven, tankwagens en goederenwagens. De tweede maatschappij, de Rubber Cultuur Maatschappij Amsterdam (RCMA) had op drie DSM-stations pompinstallaties gebouwd. De latex werd in tankauto's of smalspoortanks aangevoerd en door middel van perslucht in DSM-tankwagens overgepompt. De derde maatschappij, de Amerikaanse GoodYear, vervoerde haar latex van haar grote centrale fabriek te Wingfoot met tankauto's over de openbare weg naar het DSM-station Rantau Prapat. De DSM had daar naast een laadspoor een heuvel opgeworpen, welke berijdbaar was voor deze tankauto's. Het laden in DSM-tankwagens geschiedde eenvoudig met behulp van de zwaartekracht. Alle drie

maatschappijen hadden Belawan als opslagplaats voor de tanks. Er was een centrale pompinstallatie, welke de latex in deze tanks en later in de tanks van grote schepen pompte.

Palmolie. Deze werd, zonder overpompen, rechtstreeks van de fabrieken per DSM naar Belawan vervoerd. Dit is belangrijk, omdat palmolie zo dik en stroperig is dat zij voor het pompen verwarmd moet worden. In de DSM-tankwagens was daartoe een buizensysteem ingebouwd. Er bevonden zich voor de oorlog zestien palmoliefabrieken, waarvan dertien hun produkt met de DSM vervoerden. Na de oorlog zijn nog twee fabrieken van watertransport op het DSM-vervoer overgegaan. Bovendien is er op grote schaal oliepalm aangeplant, zodat het aantal fabrieken ongetwijfeld nog is toegenomen. Van deze dertien fabrieken waren zeven fabrieken met een zijspoor, raccordement, op het DSM-net aangesloten. Wanneer de fabriek zich vele kilometers van een DSM-station bevond of er een grote rivier overbrugd moest worden, dan werd een alternatieve oplossing aantrekkelijk. Door middel van transporteurs konden DSM-wagens over smalspoor van 700 mm vervoerd worden. Palmolieondernemingen beschikken ten behoeve van hun interne vervoer over een goed smalspoornet met krachtige locomotieven. Op vijf DSM-stations waren voorzieningen gebouwd, waar de DSM-tankwagens op en van de transporteurs gereden konden worden. Andere massagoederen als rijst, rubber en kernen van de palmoliefabrieken konden in DSM-goederenwagens op dezelfde wijze worden behandeld. (Zie ook bijlage II.)

Sisal-(vezel). De beide zeer grote vezelondernemingen van de Handelsvereniging Amsterdam (HVA) Laras en Dolok Ilir waren door middel van een 5 km lang zijspoor verbonden met het DSM-station Dolok Merangir. Voor het verdere vervoer was ook hier een systeem van transporteurs gebouwd. Het transport van DSM-wagens geschiedde op dezelfde wijze als op de palmolieondernemingen. Op het station Siantar stond nog een bijzondere kraaninstallatie, welke kleine tanks van het smalspoor-onderstel kon ophijzen en op een DSM-wagen plaatsen. Per smalspoor-onderstel was er één kleine tank. Twee van deze kleine tanks konden worden geplaatst op één onderstel van een normaal twee-assig DSM-onderstel.

Thee. De thee werd in kisten van de fabrieken, de meeste lagen rond Siantar, per vrachtauto naar het station Siantar overgebracht en daar in gesloten DSM-goederenwagons overgeladen.

Bij raccordementen en zijsporen was het gebruikelijk, dat het gedeelte binnen de grenzen van de DSM op haar kosten en daarbuiten op kosten van de cultuurmaatschappij werden aangelegd. Er waren een tiental raccordementen en zijsporen, waarvan de kortste een paar honderd meter en de langste 5 kilometer telden. De tractie geschiedde meestal door DSM-locomotieven, maar er waren ook enkele maatschappijen die voor hun eigen tractie zorgden.

Op zeer veel stations van de DSM bevonden zich een of meerdere loodsen, veelal eigendom van de cultuur- en handelsmaatschappijen. Deze loodsen lagen langs een DSM-rangeerspoor en waren aan de andere zijde toegankelijk voor het wegverkeer. Gebruikelijk was dat de vloer van deze loodsen en van de bordessen ongeveer één meter boven de weg en de rails lag, zodat het laden en lossen à niveau konden plaatsvinden. Deze loodsen konden helemaal van steen gebouwd worden, of van hout op een stenen fundering met ijzeren of houten spanten. Gegolfd plaatijzer werd op ruime schaal toegepast, al kon de dakbedekking ook van gegolfd eterniet zijn. De deuren waren schuifdeuren, opgehangen aan een rail, zodat de DSM-wagons vrijelijk konden rangeren zonder gevaar voor het raken van een openstaande deur, terwijl de vrachtauto met de achterzijde bijna tot in de deuropening kon reiken. Het onderhoud van de wegen naar en van deze loodsen op het DSM-terrein was uiteraard voor rekening van de DSM.

Deze uitweiding over transporteurs en loodsen toont aan op hoeveel manieren de DSM bij het vervoer van en naar de ondernemingen, handelsmaatschappijen en industrieën was betrokken.

X. Van tropentram naar echte trein

Na de voltooiing van de Asahanlijn en de Siantarlijn had de lengte van en het vervoer over het net van de Deli Spoorweg Maatschappij zulk een omvang aangenomen, dat een groot aantal aanpassingen nodig waren, welke het karakter van de DSM ingrijpend veranderden. Op de hoofdlijnen Belawan-Medan-Tebing Tinggi-Kisaran-Tandjong Balei en Tebing Tinggi-Siantar werd de baan geschikt gemaakt voor snelheden van 70 km per uur. Op de oorspronkelijke zandballast werd een ballastbed van steenslag, gebroken grind, gelegd. Deze steenslag werd gewonnen in eigen grinderijen, waarvan de voornaamste in de Padang rivier lag. In deze grinderijen lag behalve smalspoor van 600 mm ook een steenbreker en een sleephelling, waarover de lorries met een kabel naar boven werden

gesleept. In alle bogen werden overgangsbogen gelegd. In deze overgangsbogen, de naam zegt het al, werd de straal van oneindig (recht spoor) teruggebracht tot de straal van de erop volgende boog. Zonder overgangsbogen ondergaat de trein een schok bij het binnen rijden van een boog. Dankzij de aankoop van 22 stuks 1C2 locomotieven (C betekent 3 gekoppelde assen), die uiterst geschikt bleken zowel voor de sneltreinen als voor de gemengde (personen + goederenwagens) kon op bovengenoemde lijnen twee maal daags een sneltrein in beide richtingen worden ingelegd. Deze sneltreinen reden de afstand Siantar-Medan in twee uur en veertig minuten en Tandjong Balei-Medan in drie uur en veertig minuten. Zowel te Medan als te Tebing Tinggi werd een tweede



De zuidzijde van het emplacement Medan. Rechts een DSM-goederenloods met drie los- en laadsporen; in het midden hoofdsporen naar Tebing Tinggi en Kampong Baru; links rangeersporen en goederenloodsen van particulieren.



Werkplaats van het seinwezen te Medan. Beveiligingsinstallatie "Alkmaar", waarin een mechanische koppeling van signalen en wissels plaatsvindt.

perron met overkapping gebouwd. In Medan werden zelfs beide perrons met een voetgangerstunnel verbonden. Ook het emplacement van Medan werd ingrijpend gewijzigd. De hoofdlijn van Medan naar Tebing Tinggi, welke over de eerste 10 km vrijwel haaks op de as van het station Medan staat en daarmee door een lange boog (straal 600 m) was verbonden, werd over 2½ km geheel omgelegd. De oorspronkelijke boog begon meteen ten zuiden van het station Medan. Deze werd vervangen door eerst 600 meter recht spoor, parallel aan de lijn Medan-Kampung Baru en een zeer scherpe boog met slechts 150 meter straal, om

zo 1,5 km verder weer op de oorspronkelijke lijn aan te sluiten. Verder werden er een groot aantal loodsen met afzonderlijke rangeersporen gebouwd. De gemeente Medan verkreeg door deze omlegging een groot stuk grond vrij. Op deze grond werd de Chinese wijk met winkels gebouwd; het Chinese handelscentrum van Medan. Aan deze omlegging waren voor de DSM ook nadelen verbonden, een scherpe boog in de hoofdlijn vergt een contrarail, welke weer extra weerstand en een snelheidsbeperking oproept. Bovendien is de spoorlijn ruim een halve kilometer langer geworden. Toen echter in de dertiger jaren op 2½ kilometer



Een rangeerlocomotief.



Een locomotief van het fabriikaat Hanomag.

nabij het begin van het rechte stuk spoorlijn de halte Medan Pasar werd geopend, bleek deze zo'n succes dat ook alle sneltreinen daar gingen stoppen. Pas na het vertrek uit Medan Pasar, ongeveer 10 minuten later dan het vertrek van het hoofdstation Medan, begon de reis naar Tebing Tinggi en verder pas goed. In aansluiting op de hierboven vermelde omlegging in de spoorlijn naar Tebing Tinggi, valt nog één bouwwerk te vermelden, namelijk een viaduct over het emplacement Medan, vlak ten zuiden van het stationsgebouw. In ruil voor dit viaduct kreeg de DSM van de gemeente Medan toestemming om de overweg daaronder overdag te sluiten voor al het wegverkeer. Jammer genoeg was dit viaduct geen succes omdat de open afritten te steil waren. Eén sado, een rijtuigje op twee wielen waarbij de passagier rug aan rug zat met de koetsier, vandaar de naam afgeleid van 'dos à dos', schijnt het één keer geprobeerd te hebben. Daarna was het viaduct alleen maar geschikt om foto's van te nemen.

Aan de andere kant van het station Medan waren de veranderingen minstens even groot. De lijn Medan-Labuan werd verdubbeld en op beide sporen werden zwaardere rails van een grotere lengte gelegd. Deze combinatie leverde een uiterst rustige gang van de treinen op. De oude lijn Labuan-Belawan met de oude 'Moerdijkbrug' werd gehandhaafd. Deze werd eerst in 1932 vervangen door een vrijwel rechte spoorlijn tussen Labuan en Belawan en een nieuwe brug over de Deli rivier met een overspanning van 60 meter. De verdubbeling van de lijn Medan-Labuan betekende ook uitbreiding van de stations Pulu Brayan, Titipapan en Labuan tegelijk met de bouw van seinhuizen met elektrische beveiliging. Tussen Pulu Brayan en Medan kwamen aan weerszijden industriesporen te liggen. Ook de verbinding van het oude station Belawan met de oceaanhaven werd verdubbeld, eveneens met elektrische beveiliging. Een dwarsdoorsnede van de oceaanhaven gaf, gerekend vanaf de waterkant, het volgende beeld: 2 kadesporen, havenkranen rijdend op eigen spoor en grote scheepvaartloodsen met aan de landzijde een bordes. Voorts drie los-, laad-, en rangeersporen. Daarna de openbare weg voor personen- en vrachtvervoer, 2 sporen voor personenvervoer, kantoren en loodsen, vier – plaatselijk zelfs vijf – rangeersporen en losse sporen voor tankwagens met palmolie en latex, daarna waren er nog centrale pompstations voor palmolie en voor olie. Deze royale opzet heeft meerdere decennia aan de steeds groeiende behoefte voldaan, ook toen de oceaanhaven werd verlengd.

De ingrijpende vernieuwingen beperkten zich niet tot de sporen, stations en emplacementen. Te Pulu Brayan werd een grote centrale werkplaats gebouwd voor onderhoud en zelfs nieuwbouw van al het rollend materieel. Het locomotievenpark van de DSM zou in de dertiger jaren door de aankoop van 10 moderne Ha-



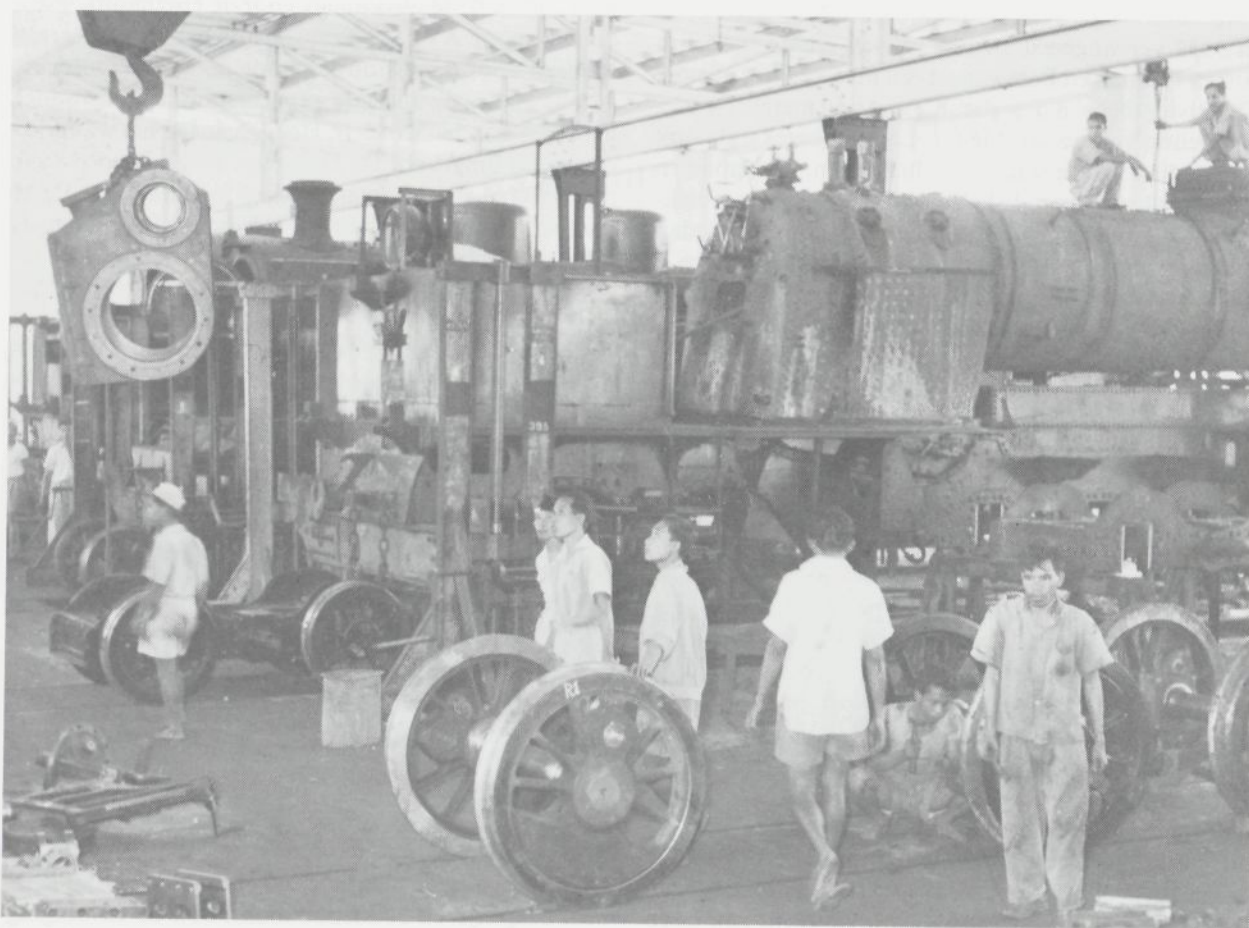
Een centraal bediend wissel met links de vergrendeling.

nomag locomotieven tot 61 stuks worden uitgebreid. De opzet van deze werkplaats was zo ruim bemeten, dat in latere jaren hier ook de centrale installatie van het raillassen, de werkplaats voor de vrachtauto's van de Delispoor AVROS Transportdienst en twee grote loodsen voor de rijststopslag voor de gehele Oostkust – alle met aansluitende rangeersporen – in onder gebracht konden worden. Het gehele terrein was door een muur omgeven. De Delispoor bouwde voor haar personeel in Pulu Brayan ook een hospitaal. De DSM had een eigen geneesheer en medische staf in dienst. Deze medische dienst is in de crisis van de dertiger jaren weer opgeheven. De geneeskundige verzorging geschiedde daarna door medici van de Deli Maatschappij voor het personeel van Medan en omgeving, en door de lokale ziekenhuizen voor het elders woonachtige personeel. Even vooruitlopend op de geschiedenis: het ziekenhuis in Pulu Brayan bleek later uitstekend geschikt om dienst te doen als centraal hoofdmagazijn.

Tenslotte werd, als tastbaar bewijs van de belangrijke positie welke de DSM op de Oostkust was gaan innemen, in Medan een nieuw hoofdkantoor gebouwd. Door zijn royale afmetingen en fraaie architectuur was dit kantoorgebouw een goed voorbeeld van modern bouwen in het voormalig Nederlands-Indië. Het past hier om de naam te noemen van de drijvende kracht die al deze veranderingen tot stand heeft gebracht, ir. G. C. M. Smits, die van 1919 tot 1926 de administrateur, dit is hoofd van het bedrijf in Indonesië, was en daarna vele jaren president-commissaris. De veranderingen maakten een opvoering van de snelheid mogelijk en zodoende moest ook de beveiliging op de emplacementen worden verbeterd. Met uitzon-



Een sneltreinlocomotief van het fabriikaat Werkspoor.



Werkplaats te Pulu Brayan; revisie van de locomotieven.

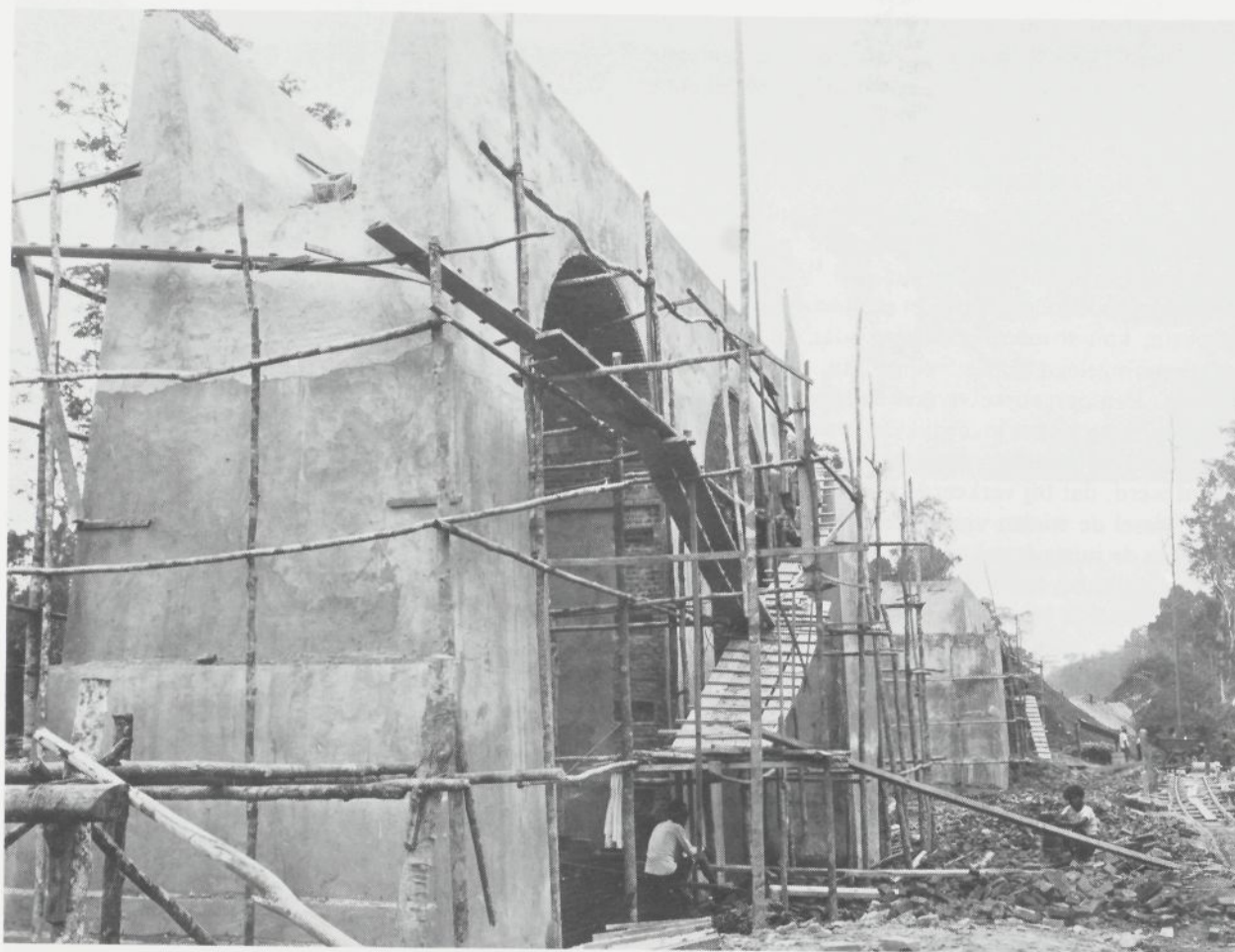
dering van één ongeval bij Bamban in 1921, waar twee treinen door een verkeerde berichtgeving natuurlijk in een bocht op elkaar botsten, is de DSM gespaard gebleven voor ernstige ongevallen. Om dit fraaie record te handhaven moest het signaalsysteem aangepast en gemoderniseerd worden. Op de stations waar treinen elkaar konden passeren (in spoorwegjargon 'elkaar kruisen') werden twee-armige signalen geplaatst. Wanneer de bovenste arm 'veilig' stond betekende dit dat alle wissels rechtuit vergrendeld waren, zodat de trein met volle snelheid kon passeren. De onderste arm 'veilig' betekende dat een wissel in afwijkende stand vergrendeld lag, zodat de snelheid tot beneden het maximum van 45 km per uur teruggebracht moest worden, terwijl voorgeschreven was, dat die trein op het station moest stoppen. Deze vergrendeling gold alleen voor die wissels, welke tegen de 'punt in' werden bereden. Door middel van een 'lineaal' en een ronddraaiende schijf, welke in een gleuf in deze lineaal paste, kon worden verhinderd dat de wissel kon worden omgelegd bij de 'veilige' stand van het arm-sig-naal. Een dergelijke vergrendeling werd, teneinde de beveiliging niet te ingewikkeld te maken, voor wissels welke 'uitgereden' werden, weggelaten. Gerede-neerd werd, dat bij verkeerde stand van een 'uitgere-den' wissel de wielen van de trein de tongen van de wissel in de juiste stand zouden drukken. Een schone theorie welke bij snelheden van 70 km per uur nimmer in de praktijk is beproefd. Het risico van een ontsporing werd te groot geacht.

In de dertiger jaren is het gebeurd dat de sneltrein uit Medan op het station Limau Manis (Tebing Tinggi-Kisaran) plotseling remde en bij het station tot stilstand kwam. Het inrijsignaal stond veilig, het 'te-gen de punt in' bereden wissel lag in de juiste stand, maar het wissel dat 'uitgereden' had moeten worden bleek verkeerd te liggen. De machinist was alert en remde tijdig. De stationschef die voor de juiste stand van alle wissels op zijn emplacement verantwoorde-lijk was, hield vol, dat toen hij het signaal op 'veilig' zette, alle wissels in de juiste stand lagen. Een com-missie, bestaande uit de afdelingschefs van Tractie, Vervoer en Weg en Werken, stelde de volgende dag ter plaatse een onderzoek in. Het leek erop dat dit geen concrete resultaten zou opleveren. De stationschef bleef bij zijn verklaring dat alle wissels goed hadden gelegen, terwijl duidelijk was dat de trein voor een verkeerde wisselstand had geremd. Terwijl de com-missie op het perron nog stond te overleggen, keek de schrijver dezes nog eens om en zag tot zijn verbazing hoe een grote Lampongaap met de wisselkloot speel-de, met de duidelijke bedoeling de wissel om te leggen. Daarmee was het voorval wel verklaard, maar de moeilijkheid bleef, dat indien de commissie in haar officiële rapport als oorzaak 'een aap' zou vaststellen, in de toekomst alle verkeerde wisselstanden aan 'een aap' konden worden toegeschreven. Als de minst



Een overstroming van de spoorlijn tussen Bindjei en Stabat (Noorderlijn). De gaten in de aardebaan worden met grote keien gedicht.

schadelijke oplossing werd de stationschef met een berisping gestraft. Deze zou hem in zijn verdere car-rière niet schaden, terwijl er ook geen boete aan was verbonden. Een fraaie oplossing was het niet, maar de veiligheid van het spoorwegverkeer gaat boven die van een ambtelijke carrière. Wie zo'n carrière am-bieert bij een spoorwegmaatschappij weet op voor-hand, dat daar risico's aan verbonden zijn, die hij niet alle in de hand heeft. Voor machinisten gold zelfs het gezegde: 'met één been in het graf, met het andere been in de gevangenis'.



Het landhoofd van de 30 meter lange brug over de Sungei Masihi in aanbouw. In verband met ernstige verzakkingen zijn alle boogopeningen aan beide zijden dichtgemetseld.

XI. De aanleg van de Zuid-Asahanlijn

1. De eerste dertig kilometer

In 1925 was het aantal cultuurondernemingen in Asahan, Kualu en Bilah zodanig toegenomen, dat de Deli Spoorweg Maatschappij besloot haar net opnieuw verder uit te breiden. Nog datzelfde jaar werd een concessie voor spoorwegaanleg gevraagd voor een traject van 55 kilometer van Kisaran naar een punt ten zuiden van de Kualu rivier, ten zuiden van Membang Muda. Het schijnt nog een punt van overweging te zijn geweest of Kisaran dan wel Tandjong Balei het beginpunt zou worden. Gelukkig is het Kisaran geworden, gelukkig omdat dit duidelijk de beste oplossing was voor al het vervoer van de Zuid-Asahanlijn, rechtstreeks naar Belawan. Wel waren er al vele ondernemingen, maar er was nog geen sprake van een aaneensluitend patroon. Er lagen nog grote stukken oerwoud en bevolkingsgronden tussen.

In 1927 werd met de aanleg begonnen. Reeds op vier kilometer moest de eerste grote rivier, de Sungei Silau, overbrugd worden. Gevaar voor bandjirs was er niet, omdat de spoorlijn hier geheel in de laagvlakte lag. De vakwerkbrug, 60 meter lang, kon op de gebruikelijk manier op een steigerwerk van houten palen en ijzeren liggers opgetrokken worden. De vakwerkliggers waren per schip naar Belawan en per trein via Kisaran naar de bouwplaats vervoerd. Eén van deze liggers bleek bij aankomst zodanig verbogen, dat in de werkplaats van de DSM een nieuwe vakwerkligger geconstrueerd moest worden. Deze werd precies volgens tekening samengesteld. Dat waren alle overige liggers ook, maar dan wel in Nederland. Deze waren derhalve in Indonesië alle iets uitgezet door de hogere temperatuur. De nieuwe ligger was duidelijk enkele millimeters korter. Hij paste nog wel, maar er bevindt zich een kleine knik in de betreffende hoofdligger. Deze knik doet aan de sterkte van de brug echter niets af.

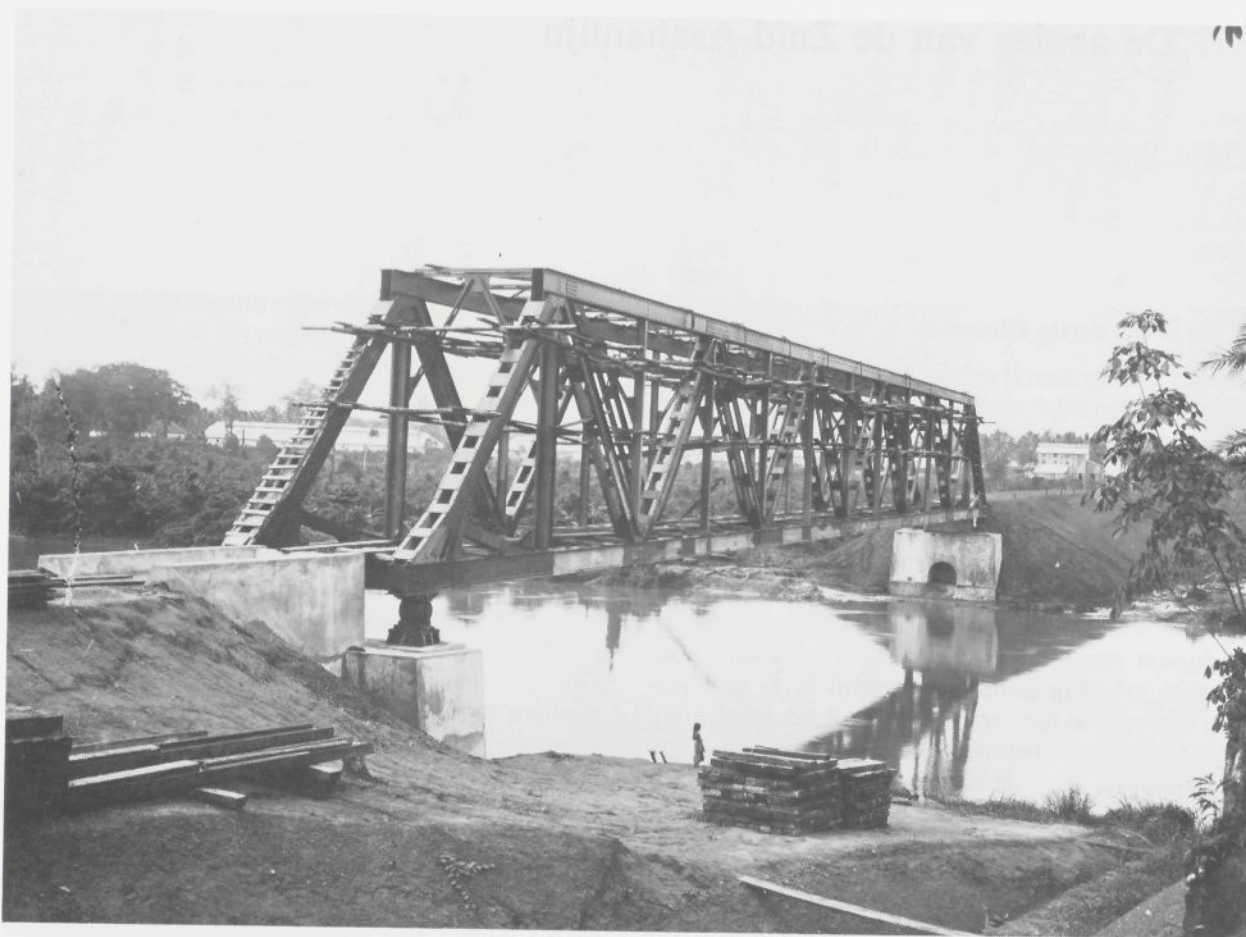
Na 12 kilometer vlak terrein, begonnen de heuvels met flinke ravijnen. Deze werden overbrugd met gemetselde landhoofden en stalen liggers.

Op de Zuid-Asahanlijn ontbrak de vaste ondergrond, met het gevolg dat de pijlers gingen zakken. De pijler welke ingebed was in het grondlichaam van de spoorlijn zakte daardoor meer dan de andere pijlers. De gemetselde bogen dreigden te scheuren. Het gevaar werd op de Zuid-Asahanlijn afgewend door in de boogopeningen vanaf de grond twee stevige muren er

op te metselen. Op deze wijze ontstond een soort gemetselde doos, welke zettingen zonder scheuren kon meemaken. Een extreem voorbeeld was de brug over het beruchte moeras en de rivier de Masihi. De grondboringen voor onderzoek van de pijlers waren daar kennelijk onvoldoende geweest. De aangetroffen laag zand bleek later slechts een dunne laag te zijn met onvoldoende draagkracht voor de pijlers. De pijlers, waarop de ijzeren vakwerkbrug van dertig meter overspanning rustte, zijn in de loop van de jaren meer dan een meter verzakt en hangen nu min of meer in het dijklichaam. Alle pijlers zijn regelmatig opgemetseld, het dijklichaam opgehoogd en er zijn geen scheuren in de doosvormige gemetselde pijlers ontstaan. Het is niet een constructie om trots op te zijn, maar de spoorlijn is berijdbaar, zij het met de uiterste voorzichtigheid. Na elke zware regenbui zijn nog verdere verzakkingen mogelijk. Het Masihidai is berucht gebleven.

De spoorbaan door dit moeras was nog lang niet op hoogte en aan voortdurende verzakkingen onderhevig, toen ik eind 1928 in Deli arriveerde. Wel klaar was inmiddels de grote brug over de Asahan rivier. De onderdelen voor deze grote overspanning van 75 meter, de grootste overspanning van de Delispoor, waren over de rivier vanuit Tandjong Balei aangevoerd. Dit was wel duurder dan per spoor naar de bouwplaats, maar dan had de bouw van de spoorlijn wel een heel lange onderbreking ondergaan. Dankzij de aanvoer over de Asahan rivier en de gelijktijdige bouw van een grote hulpbrug in deze rivier, was het gehele kunstwerk voltooid toen de aanleg het noorder landhoofd bereikte. Ten behoeve van de scheepvaart op de rivier naar stroomopwaarts gelegen ondernemingen was in de tijdelijke houten steiger een middenopening groter uitgevoerd. Deze middenopening werd overspannen door vier extra zware ijzeren balken. Aan de zuidoever van de Asahan rivier lag een breed moeras. De grond voor de dijk aanleg werd ontleend aan het emplacement Pulu Radja, dat ruim één kilometer verderop lag.

De fabriek van de oliepalmonderneming Pulu Radja, welke aan de rand van dit moeras stond werd met een zijspoor, raccordement, met het emplacement verbonden. De betreffende wissel lag weliswaar op de vrije baan, maar binnen het afstandssignaal van het station Pulu Radja, zodat rangeerbewegingen naar de fabriek door dit signaal werden gedekt. Lange tijd is



De 75 meter lange brug over de Sungei Asahan, de grootste overspanning ooit door de DSM gebouwd. Het ontwerp is van ir. Joosting (Nederlandse Spoorwegen).

dit het enige afstandssignaal op de Zuid-Asahanlijn gebleven. Bij de concessie-aanvraag had de DSM gevraagd om gedurende vijf jaar geen reizigers op deze lijn behoeven te vervoeren. Zo konden stations en beveiligingen tot een minimum worden teruggebracht. Eind 1928 was de aanleg van de spoorlijn tot enkele kilometers voorbij Pulu Radja gevorderd en hiermede wordt de draad van het eerste hoofdstuk van dit boek weer opgepakt.

2. Opmetingen

Voordat met de aanleg van een spoorlijn kan worden begonnen, dient het beste tracé te worden bepaald en in het terrein vastgelegd te worden. Begonnen wordt met het vaststellen van die plaatsen welke door de spoorlijn moeten worden aangedaan. De keuze voor het uitgangspunt ging tussen de plaatsen Kisaran en Tandjong Balei. Zoals reeds vermeld, werd het gelukkig Kisaran.

Ten zuiden van Kisaran waren reeds vele ondernemingen beplant, vele anderen werden ontgonnen en bestaande uitgebreid. De nieuwe spoorlijn moest in de

toekomst zoveel mogelijk de export van de ondernemingen: rubber, latex en palmolie verzorgen. De lijn diende zo centraal mogelijk door deze ondernemingen te worden aangelegd. Allereerst moesten de plaatsen waar later de bruggen over de grote rivieren zouden komen worden vastgesteld. De belangrijkste daarbij was de Asahan rivier, de afvoer van het Tobameer en de grootste van alle rivieren van het gebied. Pulu Radja bleek het gunstigst te liggen, nabij een grote palmoliefabriek, met aan elke kant nog een palmolieonderneming met een eigen fabriek. Na het gereed komen van de spoorlijn is in de loop der jaren de export van deze drie fabrieken van riviertransport op railvervoer overgegaan.

Volgende punten, welke in ieder geval aangedaan moesten worden, waren de Kota's (dorpen) Membang Muda, Marbau en Rantau Prapat, allen met rubber- en palmolieondernemingen in de nabijheid. Dit waren vier punten over een afstand van ruim 200 kilometer; daartussen moest een zo gunstig mogelijk tracé worden bepaald. In theorie is dit een rechte lijn zonder hellingen. Deze kan echter alleen worden gerealiseerd in volkomen vlak terrein zonder bebouwing en rivie-

ren. In werkelijkheid is het tracé van een spoorlijn altijd een compromis tussen enerzijds een horizontale rechte lijn en anderzijds de aanpassing aan het terrein. Randvoorwaarden waren daarbij hellingen niet steiler dan 10% en bogen met stralen niet kleiner dan 600 meter.

In een overzichtelijk terrein zoals een lalangvlakte en in een rubber- of oliepalmaanplant is het vinden van het beste tracé al moeilijk, maar in een oerbos is het een bijna onmogelijke opgave. Een tropisch oerbos kan men zonder kappen niet betreden. Het is een ondoordringbare muur met nagenoeg geen zicht. Er heerst een geheimzinnige sfeer in een voortdurend schemerduister. Er woedt een meedogenloze strijd om het bestaan. Jonge bomen moeten snel de hoogte in groeien, om net als hun burens zoveel mogelijk zonlicht op te vangen. De stammen zijn dan ook veelal dun 'waaibomenhout', slecht timmerhout. Daar tussenin staat een enkele woudreus. In het oerbos is het op de grond praktisch windstil. Toch kan het gebeuren dat er opeens een blad heftig gaat trillen. De inheemsers zeggen dan: Dat zijn de 'hantoe oetan', de bosgeesten.

Vliegverkenningen uit de lucht waren nog niet mogelijk, laat staan luchtfotogrammetrie, welke eerst een decennium later werd ontwikkeld. Er moesten rintissen worden gekapt; in deze rintissen moesten met behulp van theodoliet en waterpas ligging en hoogtelijnen op kaarten worden vastgelegd om de ligging van heuvels en de loop van kleine rivieren te bepalen. Ondanks het kappen van rintissen bleef het zicht op het terrein beperkt. Het bleef uiterst moeilijk om het verloop van riviertjes en het verloop van hellingen en heuvels nauwkeurig vast te leggen. Gelukkig had de DSM een bijzondere man gevonden als chef van Opname. Majoor Harvalik, een voormalig stafofficier uit het Oostenrijks-Hongaarse leger, was zoals velen van zijn landgenoten na de Eerste Wereldoorlog naar Nederlands-Indië gekomen. Hij vond werk bij Opname en Aanleg van de Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra. Zijn grote reputatie werd door zijn werk bij de DSM alleen maar bevestigd. Hij was een bijzonder persoon, geheel thuis in de jungle. Een echte woudloper, al gaat deze term voor het zwoegen in een tropische jungle niet op. Het is een continu worstelen met bomen, dorens, struiken, lianen en ook bloedzuigers. Harvalik woonde bij voorkeur in een atap hut. Volgens hem was het grote voordeel van een atap hut op palen, dat je al het vuil en stof door de reten in de vloer kon wegvegen. Zelfs op de meest afgelegen plaatsen, slechts bereikbaar na uren zwoegen door een rintis, ontving hij je met een glas ijskoude Asti Spumanti en een portie kaviaar. Volgens hem was het één het relatief duurste en het andere het relatief goedkoopste dat hij kon aanbieden, vergeleken met Europa. Zijn voorraad ijs, die hij in een soort thermoskanon bewaarde, werd eens per maand aangevuld. Nog

merkwaardiger was, dat majoor Harvalik in deze primitieve omstandigheden niet alleen duidelijke, maar ook brandschone kaarten produceerde.

Harvalik's meesterwerk was een 'tiendaagse veldtocht', een verkenning in een uitgestrekt moerasgebied, ongeveer vijfduizend hectare groot. Er was alleen bekend dat vele kleine riviertjes erin, en één grote rivier eruit stroomden. Het was waarschijnlijk dat zich in dit moeras ook een aantal drogere ruggen bevonden, maar wáár deze lagen was geheel onbekend. Met zijn opnameploeg, waaronder kappers en mantri's, die met een theodoliet en waterpasinstrumenten konden omgaan en die door jarenlange omgang met Harvalik een blind vertrouwen hadden in zijn terreinkennis, trok de majoor het oerbos in. Door het kappen van een netwerk van rintissen en zorgvuldig meetwerk wist Harvalik een aantal van deze drogere plaatsen te vinden. De grote moeilijkheid was daarbij de communicatie met zijn kapploegen. Radioverbindingen bestonden nog niet, walkie-talkie's moesten nog worden uitgevonden en de zichtafstand was gering. Harvalik bestuurdde zijn kapploegen derhalve met gewerschoten: één schot is recht vooruit kappen, twee schoten iets links, drie schoten iets rechts aanhouden. Eens heeft hij een kapploeg, welke binnen zijn gehoorsafstand was gekomen, recht op zich af laten kappen. Harvalik wist het verbaasde gezicht van de voorman, die toen hij na het kappen van de laatste boom zijn chef een paar meter van zich af onbeweeglijk zag staan, smakelijk te beschrijven. Na tien dagen kwam Harvalik met zijn ploeg aan de andere kant van het oerbos weer te voorschijn. Van de zeven kilometer moerasgebied kon de spoorlijn over vier kilometer droge grond worden aangelegd. De resterende kilometers moeras met daarin een brug van 30 meter gaven bij de aanleg nog moeilijkheden genoeg, maar zeven kilometer moeras zouden nog veel meer moeilijkheden hebben gegeven. Een ander bewijs van zijn terreinkennis werd geleverd toen ná de aanleg een groot stuk oerbos werd ontgonnen en de spoorlijn precies goed bleek te liggen langs een helling met diepe ravijnen. Op de sporadische feestavonden in het Donkere Zuiden baarde Harvalik vaak groot opzien. Hij maakte zijn entree in correct gala-uniform met al zijn onderscheidingen op de borst. In 1932 moest door de financiële wereldcrisis de aanleg van de spoorlijn worden gestopt en zo kwam ook een eind aan het werk van majoor Harvalik. Toen ik in 1937 de lijn mocht voltooien, kon ik daarbij nog dankbaar gebruik maken van zijn opname.

Als postume hulde laat ik hierbij de tekst volgen van een bekend Duits gedicht, dat Harvalik op eenzame avonden in het Maleis had vertaald: Saja tidah mengerti, kenapa kurang senang, Tjerita dari lama tida bisa lupah. Beknopter zal de Lorelei wel nimmer zijn vertaald.



Het begin van het boskappen.



Het tracé zoals het eruit zag na het boskappen bij km 45.

3. Onteigening

Na de opname volgde meteen de onteigening. Volgens de op de Oostkust vigerende regelingen behoorde de grond aan de sultanaten. Nadat het gouvernement de concessie voor de aanleg van een spoorlijn had verleend, verkreeg de Deli Spoorweg Maatschappij de grond in concessie van de sultanaten. Daarover straks nog een verhaal. Alle bomen en gewassen, welke op de concessie stonden, moesten worden afgekocht. Deze regeling gold zowel voor de cultuurondernemingen als voor de individuele Indonesiër. Was eenmaal betaald, dan mochten er binnen de concessie geen nieuwe bomen meer geplant worden. Daarom moest de onteigening meteen op de opname volgen. Werd dit niet gedaan, dan was er een grote kans dat er bij de afkoop veel meer bomen stonden dan tijdens de opname het geval was. Het is zelfs eenmaal voorgekomen dat de bevolking bij het binnenlands bestuur protesteerde. Er waren zoveel rintissen geslagen dat zij niet wisten, welke het definitieve tracé zou worden. Zij konden onmogelijk in alle rintissen bomen planten. Bevolkingsrubberbomen werden per inch omtrek, een meter boven het maaiveld, betaald. Juist deze oude, vaak niet meer in tap zijnde bomen, vertoonden dikke knoesten. Afkoop van deze bomen werd een zaak van soms duizenden guldens. De uitbetaling geschiedde in aanwezigheid van het Indonesisch bestuur en vertegenwoordigers van de sultan, onder publieke belangstelling. Het was van belang dat de werkelijke eigenaar het geld, dat contant werd betaald, in handen kreeg.

Deze eenvoudige onteigeningsprocedure heeft tot volle tevredenheid gewerkt. Alle eigenaren namen het geld tevreden in ontvangst. Blij met een vergoeding in contanten voor een bezit waaraan zij in de regel niet al te veel onderhoud en aandacht besteedden.

Meteen na de uitbetaling van de onteigeningsvergoedingen werden alle bomen, staande binnen een strook van 20 meter links en rechts van de as, gekapt. Al het hout werd in brand gestoken. Verreweg de meeste stammen waren 'waaibomenhout' en dus ongeschikt voor timmerhout of dwarsliggers. Eerst na het kappen werd een overzicht van het terrein verkregen. Lopend door een rintis verlies je elk gevoel van richting en van hoogteverschillen. Je merkt pas aan je natte voeten dat je door een moeras of riviertje loopt. Na het boskappen tekenen alle heuvels en dalen zich duidelijk af. Eerst dan wordt het mogelijk om alle verdere werkzaamheden zoals de aanleg van tijdelijke wegen, de plaatsing van tijdelijke bangsals, steigerwerken in ravijnen waarover later het decauvillespoor komt te liggen, in detail te regelen. Waar de grondgesteldheid en het terrein het toeliet werden tijdelijke autowegen aangelegd. Waar dit niet mogelijk was, moest het transport per ossekar of via decauvillespoor plaats vinden.

Het raccordement naar de palmoliefabriek Pulu Radja moest langs een diep ravijn noodgedwongen door een begraafplaats worden aangelegd. Met de Mohammedaanse priesters werd het noodzakelijk ritueel en de vergoeding afgesproken. Na verloop van tijd vroeg mijn chef 'hebben wij deze schedel al niet eerder gezien'? In overleg met de priesters werd daarna elke betaalde schedel 'getiapt', van een stempel voorzien. Het is tekenend dat dit incident de goede sfeer aan weerszijden niet verstoorde.

De sultanaten Deli, Langkat, Serdang en Asahan hadden alle concessies voor een spoorwegaanleg aan de DSM verleend. De betrokken sultans hadden elk een fraai salonrijtuig ten geschenke gekregen. De geste werd op prijs gesteld, maar gebruikt werd zij alleen bij zeer bijzondere aangelegenheden. In 1921 zou de oceaanhaven Belawan-Deli in gebruik genomen worden en de gouverneur-generaal zou met de gouvernementsstomer aan de nieuwe kade afmeren, door de loodsen wandelen en dan vanaf het laadbordes het nieuwste sultansrijtuig betreden. Dit was van de sultan van Asahan en daags te voren uit Tandjong Balei in Medan aangekomen. Nu waren de sporen op de oceaanhaven kort tevoren aangelegd. Het had 's nachts zwaar geregend en de sporen waren iets gezakt. Niet veel, maar net genoeg om ervoor te zorgen dat de naar buiten openslaande balkondeuren tegen – en niet over – het bordes klapten. Het stoomschip met de gouverneur-generaal en gevolg aan boord naderde de kade en tijd om het spoor een centimeter te lichten was er niet meer. Het toenmalige hoofd van de DSM ontstak in woede, waarbij vooral de chef van Weg en Werken en de betrokken opzichter, belast met het onderhoud van de sporen, het moesten ontgelden. Daarmee kreeg hij echter de balkondeuren niet open. De chef van Tractie bracht uitkomst. Als de gouverneur-generaal na het instappen enkele minuten aan de praat gehouden kon worden, kon hij het probleem oplossen. Toen de trein met de gouverneur-generaal aan boord vertrok, bleven er twee arbeiders met twee grote vijzels achter. Deze waren van de locomotief gehaald en daarmee was het sultansrijtuig voor het instappen een paar centimeter opgevijseld en na het instappen weer op de rails neergelaten. Jaren later ontmoette ik een hoge regeringsambtenaar, destijds in het gevolg van de gouverneur-generaal. Niemand van het gezelschap had iets gemerkt.

4. Grondverzet

Na het kappen van alle bomen werd het mogelijk de toegangswegen voor vervoer van decauvillespoor (smalspoor van 70 cm met ijzeren dwarsliggers), bakstenen en cement te bepalen evenals de plaats waar de bangsals voor de Chinese grondwerkers moesten worden gebouwd. Soms konden in vlak terrein voor vrachtauto's berijdbare toegangswegen aan de rand



Grondverzet door Chinese koelies. Bij km 14 vindt een diepe ingraving plaats door geduwde kiplorries op 70 cm decauvillespoor.

van de opengekapte strook worden aangelegd. De van het aanlegemplacement aangevoerde goederen konden dan rechtstreeks naar de bouwplaats van de brug of duiker worden getransporteerd. Veelal was dit niet mogelijk en moesten ossekarren worden ingeschakeld, een primitief transportmiddel met een beperkt laadvermogen van slechts 600 kg. Evenmin als bulldozers en shovels voor het grondverzet bestonden er rupsvoertuigen of terreinwagens.

Al het grondwerk moest door Chinezen met tjancols worden verricht. Over afstanden tot 100 meter droe-



Het tijdelijk onderkomen (bangsal) voor Chinese arbeiders.

gen zij de grond in mandjes, twee aan een lange draagarm. Bij langere afstanden werd decauvillespoor ingeschakeld met kiplorries. In de dalen werden houten steigerwerken gebouwd, primitief maar juist sterk genoeg om het decauvillespoor te dragen. Na een regenbui was het duwen van de kiplorries over houten steigers en glibberige dwarsliggers niet ongevaarlijk, zoals ik later als Japanse krijgsgevangene moest ervaren. Het houten steigerwerk behoefde na de voltooiing van het dijklichaam niet te worden opgeruimd, want het was na korte tijd geheel verrot en vergaan. Het grondstorten geschiedde door het ledigen van de mandjes of door het kiepen van de lorries. Deze methode heeft het nadeel dat de grond zeer los wordt gestort. De spoordijken bleven dan ook geruime tijd naklinken. Opdat de bovenkant uiteindelijk op de juiste hoogte zou komen te liggen, moest er bij de aanleg een flinke overhoogte van minstens 10% worden gegeven. Bij grondverzet over een lange afstand werden de kiplorries getrokken door een smalspoorlocomotiefje. Dat was met name het geval waar een rivier een breed dal had uitgeslepen en de grond van ver moest worden aangevoerd.

In moerassen werd er zo lang mogelijk grond gestort tot de vaste ondergrond werd bereikt en de slappe grond was weggeperst. Deze methode hield wel in dat de grond nog lang bleef nazakken. Een flinke over-



Grondverzet aan weerszijden van de Air Siligasa. Nabij km 14 zijn hoge dijken in aanbouw. Midden op de foto is de brug in aanbouw over de Air Siligasa.

hoogte bij de aanleg was noodzakelijk. Maar een enkele keer bleek ook deze niet voldoende. Berucht werd de Masihi — een diep moeras een kleine 30 km ten zuiden van Kisaran. Door dit moeras moest een acht meter hoge spoordijk worden gebouwd. Na langdurig grondverzet, eerst met smalspoor, later met normaalspoor, bleek de grond onder de dijk wel weggeperst maar de taluds onder water kregen nog onvoldoende zijdelingse steun. Na zware regenval bleven nog jarenlang grote verzakkingen optreden. Eén zo'n val, waarbij een werktrein vlak naast mij binnen enkele seconden 8 meter lager stond, kan mij nog steeds een nachtmerrie bezorgen. Het ging bovendien gepaard met een groot geraas, hele bomen vielen om, gelukkig zonder persoonlijke ongelukken. Een geluk bij dit alles was dat de spoorbrug van 30 meter in deze dijk rustig meeverzakte, zodat de landhoofden steeds opnieuw opgemetseld, en de brug opgevijseld kon worden.

In de natte moesson kan het in Indonesië zo verschrikkelijk hard en langdurig regenen, dat het gevaar voor dijkverzakkingen en overstromingen op vele plaatsen aanwezig is. Extra waakzaamheid is dan geboden. Een klassiek voorbeeld van een plotselinge dijkverzakking uit het begin van de twintiger jaren is het volgende: een Oostenrijkse ingenieur was pas enkele dagen in functie als ingenieur van Weg en Werken. Op

een inspectie vertrouwde hij de stabiliteit van een dijklichaam niet langer en zette, ondanks protesten dat zo iets niet kon, het treinverkeer stop. Enkele minuten later verstomden de protesten, want de dijk was meters verzakt. Maar de Oostenrijkse ingenieur kende noch Nederlands, noch Maleis, en hoe moest hij de herstelwerkzaamheden organiseren? Hij redde zich door het tekenen van poppetjes; één tekening voor het graven, één voor het laden van de kiplorrie, weer een ander voor het leggen van smalspoor en voor het duwen van de lorries. De mandoers kregen elke zo'n tekening met daarbij vermeld hoeveel man ingezet moesten worden.

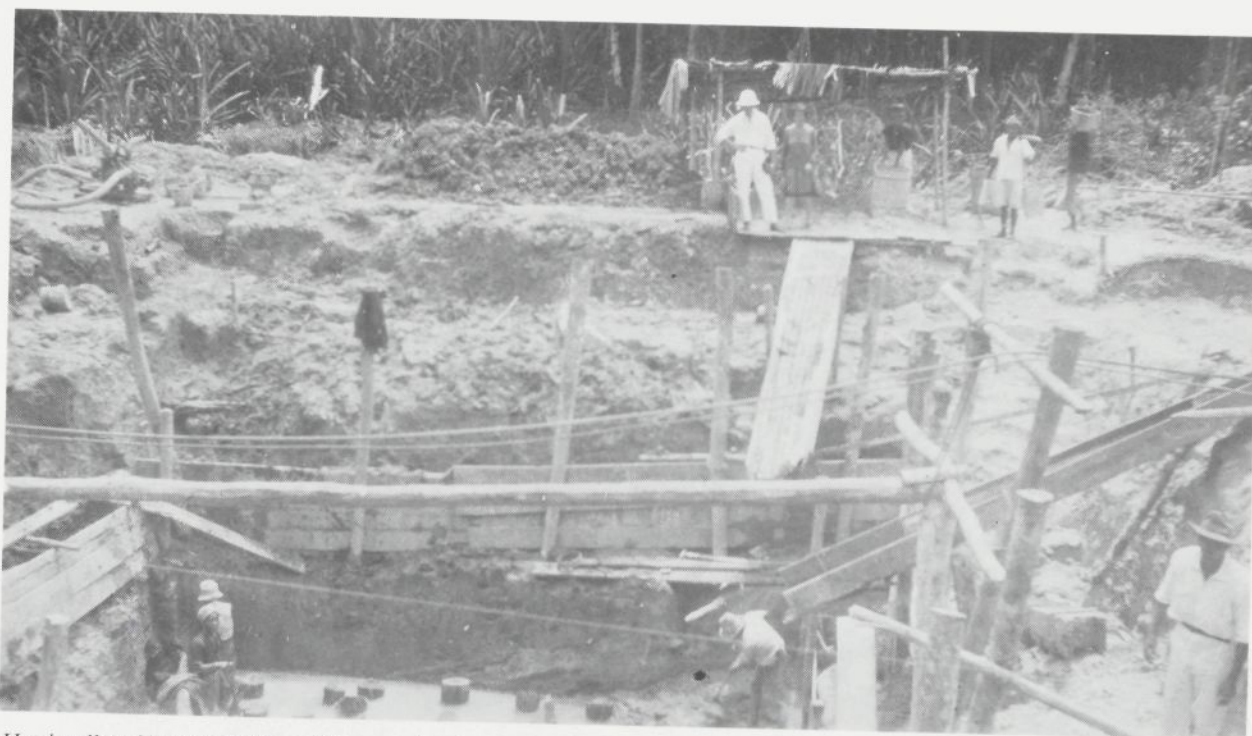
Terug nu naar de Asahanlijn. Hoewel ook deze vrijwel evenwijdig aan de kust loopt, moesten plaatselijk heuvels worden doorsneden. Enkele ingravingen waren meer dan 10 meter diep. De Chinezen waren meesters in het trapsgewijs ontgraven. Zij groeven in het midden eerst een diepe sleuf, waarin het decauville-spoor gelegd werd. Van daar uit werden geleidelijk de zijanten en de taluds gegraven, waarbij enkele grondkegels werden achtergelaten. Hieruit konden zij ook zelf de totale hoeveelheid grondverzet berekenen, ter controle van onze berekeningen uit lengte- en dwarsprofielen. De Chinezen waren allen in dienst van Chinese aannemers. Het waren hard werkende en sobere arbeiders, veelal verzot op spelen en gokken.



Het begin van de bouw van de dijk door het Masihimoeras. Het grondwerk wordt nog met kiplorries gedaan, later gebeurt dit met open wagens op normaal spoor met een DSM-locomotief. Links en rechts staan in het moeras weggedrukte bomen.



Aanleg van de dijk door het moeras Simangalem (km 67). Het leggen van het spoor is geforceerd om de brug van 30 meter nog voor de regentijd te bereiken; het ballastbed wordt eerst later aangebracht.



Het landhoofd over de Sungei Simangalem in aanbouw (km 72). De koppen van de 8 meter lange houten heipalen zijn nog zichtbaar. Er wordt gebouwd in een moeras, met een primitieve bekisting voor een betonlandhoofd.

En daar zij voor hun levensbehoeften ook afhankelijk waren van hun aannemer, waren zij niet te benijden. En toch, als je hen 's avonds na hun bad tevreden hun pijp zag roken bij hun atap barak, dan was er voor medelijden geen plaats. En geen tijd; immers de aanleg had een eigen tempo, waarbij alle werkzaamheden op elkaar waren afgestemd.

5. Kunstwerken

In het spoorwegjargon heten alle bouwsels 'kunstwerken'. Deze kunnen variëren van een duiker met een diameter van één meter tot grote vakwerkbruggen. In de Asahanlijn bevonden zich gemiddeld twee kunstwerken per kilometer. Hieronder waren acht vakwerkbruggen met overspanningen van dertig meter en langer. De grootste brug lag over de Asahan rivier, met een lengte van 75 meter.

De gewapend betondeikers werden alle ter plaatse gestort. De aanvoer van cement, grind, zand, ijzer en mallen was eenvoudiger dan het transport van zware betonbuizen. De landhoofden voor de bruggen waren van baksteen of beton. Een baksteen werd van voldoende kwaliteit bevonden indien deze tijdens het transport van eenvoudige veldovens naar de bouwplaats heel bleef. De landhoofden waren veelal gefundeerd op vaste ondergrond, in technisch jargon 'funderen op staal'. Alleen waar de vaste grond te diep lag voor een open bouwput, moesten ingewikkelder methodes worden toegepast. Dit kon zijn funderen op

houten heipalen of op gewapend betonputten. Heien is zo'n bekend begrip, dat hierover niet behoeft te worden uitgeweid. Hiervoor was een stoomheikar beschikbaar, natuurlijk met hout gestookt. Een fundering op putten begon met het storten van een gewapend betonsegment van 6 bij 6 meter, met wanden van een halve meter dikte. Deze waren aan de onderzijde afgeschuind, zodat zij slechts met een smalle rand op de ondergrond rustten. Door binnen de put de grond te ontgraven, zakte deze door haar eigen gewicht. Vervolgens moest een tweede segment gestort worden



Het landhoofd over de Aek Natas in aanbouw (km 75). De putten-fundering is van gewapend beton. Binnen de ring wordt de grond (modder) met een grijper weggegraven; de gewapend betonring zakt door eigen gewicht. Nadat de put op de vereiste diepte is gezakt, wordt deze met beton volgestort.



De bouw van de brug over de Aek Pamienke (km 79).

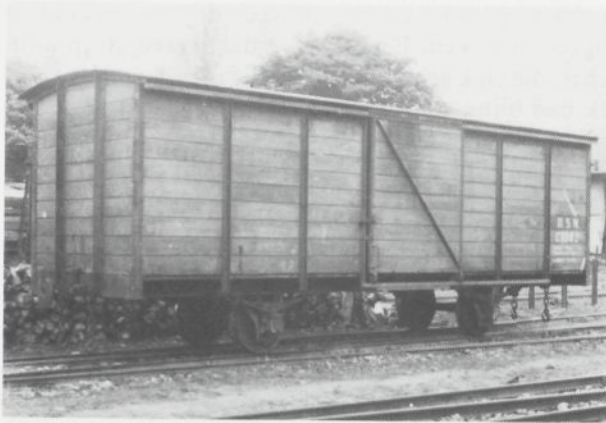
en moest men verder ontgraven. Op grotere dieptes geschiedde het ontgraven door een stoomgrijskraan. Wanneer de onderkant van de put de vaste ondergrond had bereikt en ook dieper reikte dan de bodem van de rivier, werd de put met beton volgestort. Daarna kon op de put het verdere landhoofd gebouwd worden.

Indien er geen gevaar bestond voor plotseling optredende bandjirs werd in de kali een hulpbrug gebouwd. Deze bestond uit houten paaljukken met daarover

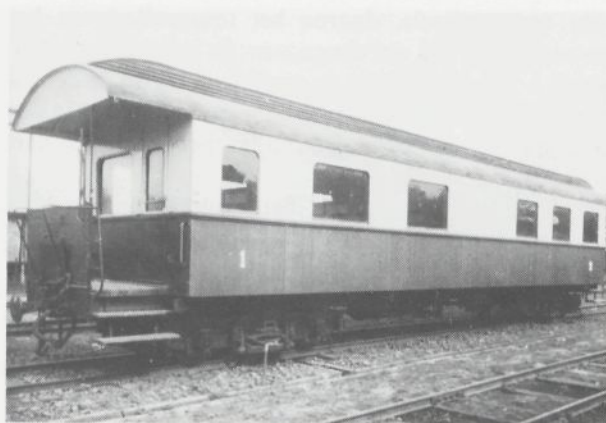


Het overtrekken van de 50 meter lange brug over de Aek Natas.

stalen liggers. Daarop werd de vakwerkbrug gezet met behulp van een, vanzelfsprekend houten, montagekraan. Na het afklinken van alle verbindingen werd de brug met vijzels opgetild, de houten hulpbrug afgebroken en de bovenbouw op de definitieve steunpunten neergelaten. Maar als de kali plotseling kon gaan bandjirren, waardoor zowel de hulpbrug als de daarop rustende in aanbouw zijnde bovenbouw zouden kunnen worden meegesleurd, werd het moeilijker. In twee gevallen werd het gevaar voor een bandjir te groot geacht, en wel bij een brug van vijftig meter en een van zestig meter. Daar werd op de oever een bouwplaats ingericht. Eerst werden twee sporen gelegd. Eén onder elke hoofdligger van de vakwerkbrug. Daarover een houten roosterwerk, rustende op 2×11 wielstellen, één as onder elk knooppunt. Naast dit roosterwerk aan weerszijden nog een rail op dwarsliggers, waarover de bouwkraan kon rijden. Tijdens het monteren en afklinken van de bovenbouw werd de hulpbrug over de kali gebouwd en werden de dubbele sporen doorgetrokken. Nadat er aan de overzijde van de kali een sterke lier en bij elke as werklieden met koevoeten waren geplaatst, kon het overrollen van de brug beginnen. Heel langzaam bereikte het gevaarte de overkant. Ook dan eerst het optillen met



Een goederenwagon.



Een eerste en tweede klas rijtuig.



Een bagagerijtuig.



Het rijtuig van de sultan van Deli.

tend en kwam in de namiddag weer terug. Toen de afstand te groot werd, moest het gehele aanlegemplacement met kantoor en opslagloods verplaatst worden naar Membang Muda, vijftig kilometer verderop. In spoedeisende gevallen konden materialen ook met eigen vrachtauto's worden verzonden. Bij het beladen van de werktrein moest er rekening mee gehouden worden of in het de volgende dag te leggen traject ook bogen voorkwamen. Er waren speciale 'boograils', enkele centimeters korter dan de standaardrails van 15 meter. Door op de binnenboog iets kortere rails te leggen werd bereikt, dat de voegen tussen twee rails in de linker en de rechter rail haaks tegenover elkaar bleven liggen. De aanvoer van de materialen voor de aanleg geschiedde zoveel mogelijk over de spoorlijn zelf. De houten dwarsliggers, de rails en de bevestigingsmaterialen werden per werktrein tot het eind van de aanleg gebracht. Een rail van 15 meter lengte woog 500 kilogram en werd door 20 man gedragen; beurteilungen om en om op de linker en de rechter schouder. Bij het leggen werd op commando het hoofd aan één zijde gebracht en de rail op de grond gegooid. Het is éénmaal gebeurd, dat één drager vergat om zijn hoofd aan de goede kant te brengen. Het gewicht van de val-

lende rail sloeg hem tegen de grond. Gelukkig kwam hij met zijn hoofd tussen twee dwarsliggers terecht en kwam hij met de schrik vrij. Per dag werd door de 'legploeg' 300 meter spoor gelegd. Het ballasten met zand volgde zo spoedig mogelijk daarna. Het zand werd gegraven uit een grote zandbank aan de Sungei Silau, 5 kilometer van Kisaran, en per ballasttrein vervoerd. Het afballasten kwam later. Motto bij het railleggen was tempo. Immers alle ijzeren bruggen moesten ook per trein worden aangevoerd. Vervoer over de primitieve wegen was uitgesloten. Dit betekende dat bij elke brug het spoorleggen onderbroken moest worden.

Bij bruggen van 4 tot 15 meter lengte was de werkwijze als volgt: voordat het spoorleggen de brug had bereikt, waren de landhoofden voltooid. In het kunstwerk was een houten hulpbrug aangebracht, waarover stalen liggers kwamen waarop normaal spoor gelegd werd. De brugoverspanning was tevoren op een bouwplaats samengesteld en op een platte wagen geplaatst. Dit geheel, platte wagen plus brugoverspanning, werd tot boven de brug gereden. Op beide landhoofden waren vier vijzels geplaatst met een hefhoogte van bijna twee meter. Deze vijzels werden ver-

volgens twee aan twee met een stalen balk, welke tussen de platte spoorwagon en de brugoverspanning werden gestoken, verbonden. De vijzels werden vervolgens zoveel omhoog geschroefd, dat de brugoverspanning vrij van de platte wagen eronder weggereden kon worden en het spoor op de hulpbrug weer afgebroken kon worden. De vijzels werden dan neergeschroefd totdat de brugoverspanning op haar definitieve steunpunten op de landhoofden kwam te rusten. Nadat vervolgens de hulpbrug was verwijderd, de vier vijzels weer voor een volgend gebruik waren opgeladen en het definitieve spoor op de brugoverspanning was gelegd, was de brug geheel voltooid. Het oponthoud in de spooraanleg had dan één, hoogstens twee dagen geduurd. Bij de vakwerkbruggen, welke in onderdelen werden aangevoerd, moest er eerst gemontereerd en vervolgens afgeklonken worden. Het duurde dan een à twee maanden voordat het spoorleggen hervat kon worden. De aanleg was te vergelijken met een spanrups, een gelijkmatige voortbeweging met onderbrekingen.

De aanleg van de 100 kilometer spoorlijn van Kisaran tot Milano heeft ruim drie jaar geduurd. Deze voortgaande beweging was alleen mogelijk indien bij het grondwerk alle kleinere kunstwerken en de landhoofden voor de grote bruggen tijdig gereed waren. De daartoe benodigde materialen moesten over de weg vervoerd worden. In dit geval letterlijk dé weg, want er was er slechts één. En die was nog niet af. Dat betekende vele tijdelijke houten bruggen over talloze kleine kali's. Deze moesten regelmatig hersteld worden en dat betekende dan vaak weer wachten. Tenzij je het geluk had achter de controleur Binnenlands Bestuur aan te kunnen rijden, want voor hem werden de herstellingswerkzaamheden wel even onderbroken.

Het vervoer over de grote weg was echter nog heilig vergeleken met dat over de tijdelijke verbindings- en ondernemingswegen, die de grote weg met het spoorwegtracé verbonden. Vaak waren dit korte stukken maar soms ook kilometers lange, met name waar het spoorwegtracé ver van de grote weg was verwijderd, zoals tussen kilometer 69 en 90. Deze toegangswegen waren uiteraard onverhard. In de droge tijd waren ze nog redelijk berijdbaar, maar in de regentijd werden het modderpoelen. Je leerde er wel sportief autorijden, maar je moest een schop en wat planken bij je hebben om je zelf weer uit een greppel te kunnen graven. Betrof het wegen dwars door een onderneming, dan was dit vervoer voor de betrokken onderneming onaangenaam. Maar omdat de spooraanleg uiteindelijk voor hen gunstig was werden deze vernielingen aanvaard. Tenslotte was het repareren van een onverharde weg betrekkelijk eenvoudig.

Het vervoer van het decauvillespoor, de pompen, lorries, heipalen, het bewapeningsijzer, etc. geschiedde vanuit twee centrale plaatsen. Eerst Kisaran, maar later, toen de spooraanleg zover was gevorderd, ver-

huisde het aanlegkantoor en emplacement naar Membang Muda, 50 kilometer van Kisaran. Spannend was het vervoer van de houten heipalen, welke onder de landhoofden van de 30 meter lange brug over de Sei Simangalem temidden van een kilometers lang moeras geheid moesten worden. Deze heipalen waren 8 tot 10 meter lang en werden per trein van elders uit het gewest aangevoerd. Daarna ging het per vrachtauto over de hoofdweg, dan over een 10 km lange tijdelijke toegangsweg en tenslotte over een 5 km lang smalspoor tot de bouwplaats. Het was bovendien een race met de tijd want de palen moesten geheid zijn voor het doorzetten van de natte tijd. Dan stond het gehele moeras meters onder water. Gelukkig was de met hout gestookte stoomheikar een van de weinige betrouwbare werktuigen. Ook dit karwei is geklaard, al was het wel op het nippertje, anders was er zeker een half jaar vertraging in de spooraanleg opgetreden. Het zand en het grind voor duikers en landhoofden werd zoveel mogelijk uit de nabij gelegen rivieren gehaald. Soms werd het eerst een eind per sampan naar een geschikte overlaadplaats vervoerd en soms kon het van de oever direct in de vrachtauto. Hierbij werd de plaatselijke bevolking ingeschakeld, die daarin een welkome bijverdienste vond. De betrokken sultan eiste hiervan de derde penning. Wanneer je bedenkt, dat het heffen van de tiende penning door Alva één van de oorzaken van onze opstand tegen het Spaanse bewind was, dan is het niet verwonderlijk dat de sultans daar niet erg geliefd waren. In 1945 zijn de vorstenhuizen van Kualu en Bilah vrijwel volledig uitgemoord. De sultans in het oude gebied zijn gespaard gebleven. Een lid van het vorstenhuis van Asahan, de bekende chirurg dr. Mansur, heeft als Wali Negara na de oorlog de gehele Oostkust bestuurd, om na 1951 zijn dokterspraktijk weer te hervatten.

XII. Wereldcrisis en herstel

1. Stopzetting aanleg

In 1930 deden zich de gevolgen van de wereldcrisis ook op de Oostkust gelden. De prijzen van bijna alle exportprodukten kelderden. Op de Oostkust was vooral de daling van de rubberprijs van meer dan f1,— tot minder dan f0,10 per pond rampzalig. Overall moest drastisch worden bezuinigd, minder rendabele ondernemingen, zoals de tabaksmaatschappij 'De Oostkust' moesten zelfs geheel sluiten. Duizenden ontslagen volgden, zowel bij het gouvernement als bij de particuliere ondernemingen. Voor de meesten betekende dit terug naar Nederland, veelal zonder enig kapitaal. In de twintiger jaren werd overal in de wereld, ook in Nederlands-Indië, sterk gespeculeerd. Het was toen mogelijk en verleidelijk om aandelen op prolongatie te kopen. Per aandeel behoefde slechts een fractie contant betaald te worden. Bij stijgende koersen betekende dit een grote winst op een bescheiden kapitaal. Gingen de koersen terug, en dit geschiedde in 1930 op dramatische wijze, dan waren de beleggers gedwongen te verkopen en verloren daarbij veelal hun gehele kapitaal. Vooral in de Verenigde Staten verloren honderdduizenden op deze wijze hun totale vermogen. Ook op de Oostkust verloren velen met vooraanstaande posities zowel hun geld als hun betrekking en keerden met alleen een laag pensioentje terug naar Nederland.

De ontvangsten van de Deli Spoorweg Maatschappij liepen sterk terug. Niet alleen de hoeveelheid vracht slonk van meer dan 1 miljoen ton in 1928 tot 560.000 ton in 1934. Ook de vrachtprijzen, vooral voor rubber en palmolie, moesten drastisch worden verlaagd teneinde te voorkomen dat nog meer maatschappijen al haar ondernemingen geheel zouden sluiten. De toegestane reducties op de vracht waren ingrijpend. Bedroeg de gemiddelde vracht in 1928 nog bijna 9 cent per ton per kilometer, in 1938 was deze tot 5 cent gedaald. Gelukkig maar dat het dieptepunt van de hoeveelheid vracht in 1934 viel, en dat deze hoeveelheid in 1938 weer was gestegen tot 830.000 ton. De totale ontvangsten, welke in 1928 nog bijna 10 miljoen gulden bedroegen, waren in 1934 gedaald tot ruim 4 miljoen gulden. Er waren ingrijpende bezuinigingen nodig en deze betroffen vooral het personeel. De Europese staf werd meer dan gehalveerd, van 162 in 1929 naar 74 in 1934. Voor de gelukkige blijvers werd een algehele loonsverlaging ingevoerd. Deze gold voor

iedereen van hoog tot laag, zowel bij het gouvernement als bij particuliere maatschappijen. Iedereen aanvaardde deze maatregel als onvermijdelijk. Dat gedeelte smart halve smart is, bleek ook hier: het maatschappelijke leven ging gewoon verder, alleen wat soberder. In 1928 stroomde op het oudejaarsavondfeest de champagne rijkelijk, in 1930 werd dit Kloster of Koentji, de beide Duitse soorten bier die op de Oostkust werden gedronken. Heineken was in Indonesië nog niet bekend.

Bij de bezuinigingen behoorde natuurlijk, dat de aanleg van de spoorlijn van Kisaran naar Rantau Prapat van de ene op de andere dag gestopt werd. Het eindpunt kwam te liggen in een kleine rubberonderneming Milano, welke geen enkele verbinding met het achterland had. Marbau, rond 5 kilometer noordelijker, had wel een verbinding met de hoofdweg, via een secundaire weg van tien kilometer. Marbau was wel bereikbaar voor vrachtauto's en autobussen maar erg moeizaam. Het verkeer op het rond 50 km lange traject Membang Muda-Marbau van de Asahanlijn bleef dan ook gering. Zo gering dat zelfs serieus is overwogen om deze laatste vijftig kilometer maar op te breken. Gelukkig is het zover niet gekomen.

Dankzij deze bezuinigingen heeft de DSM ook in de crisisjaren aan al haar verplichtingen kunnen voldoen. De financiële verplichtingen betroffen, behalve lonen en materiaalkosten ook de rente op het aanzienlijke obligatiekapitaal.

Volgens de concessievoorwaarden zou bij het in gebreke blijven van betaling van de rente het beheer over de maatschappij door het gouvernement worden overgenomen. De maatschappij zou haar eigen zelfstandigheid kwijt zijn geraakt. De verhouding tussen aandelenkapitaal en obligaties was in die jaren ongunstig, doordat de kosten van de Asahanlijn ad 10 miljoen geheel uit obligatieleningen waren betaald. De verhouding tussen aandelenkapitaal en obligaties is nadien, zodra dit mogelijk werd, verbeterd door uitbreiding van het aandelenkapitaal onder gelijktijdige aflossing van obligaties. Het was echt op het nippertje geweest.

2. Voltooiing aanleg

Op de belangrijke rubbercultuur werd in 1934 een restrictie ingesteld. Door de ongebreidelde produktie was de prijs van meer dan f1,— tot onder de f0,10

per pond gezakt. Een billijke restrictie is alleen mogelijk indien alle eigenaars met hun aantal bomen bekend zijn. Voor de cultuurmaatschappijen leverde dit geen probleem op. De bevolkingsaanplant was echter dermate verspreid, dat tellen en registreren vele jaren zou vergen. Tijdelijk is voor de bevolkingsrubber toen een heffing ingesteld. De opbrengst van deze heffing bedroeg van 1934 tot 1937 niet minder dan 85 miljoen gulden. Gelukkig is tegelijkertijd bepaald dat de opbrengst zoveel mogelijk de streken, welke hiertoe hadden bijgedragen, ten goede zou komen. Er is in 1934 een groot aantal rubbertellers, vaak oudplanters, aangesteld, die het karwei in drie jaren hebben geklaard. In geheel Indonesië waren er 800.000 eigenaren en 582 miljoen bomen. Dankzij de restrictie begon de rubberprijs weer aan te trekken. In 1937 was deze alweer tot f 0,40 per pond gestegen. Toch heeft de rubberrestrictie één slachtoffer geëist en niet de eerste de beste, namelijk de gouverneur van de Oostkust van Sumatra. De heer Van Suchtelen zag zijn carrière in 1935 voortijdig en geheel onverwachts beëindigd. Deze was terecht van mening dat alleen een restrictie gebaseerd op het werkelijke aantal bomen rechtvaardig kon zijn. Een dergelijke telling zou echter veel tijd gaan kosten. De tijdelijke maatregel van deze heffing was doelmatig en verantwoord. Hij, Van Suchtelen, protesteerde fel tegen de voorgestelde heffing. Toen dit protest niet tot de zijns inziens gewenste resultaten leidde, zond hij een telegram naar Batavia, waarin hij stelde, dat voor de bevolking van de afdeling, ik meen, Bengkalis 'hongersnood dreigde'. Er kwam een telegram van de gouverneur-generaal terug, 'Voor de hongersnood is U verantwoordelijk'. Erger nog voor Van Suchtelen was, dat gouverneur-generaal De Jonge over enkele weken een reis door Noord-Sumatra zou maken, en dat De Jonge voordien de gouverneur van Sumatra's Oostkust vervangen wilde zien. Hij wenste hem niet te ontmoeten. Binnen het binnenlands bestuur is toen druk gezocht naar een geschikte opvolger die binnen een week zijn ambt moest aanvaarden. De heer Bouwes Bavinck, assistent-resident te Tarutung, in Tapanuli, niet ver van het gewest de Oostkust gelegen, bleek uitverkoren. In de ene week die hem voor het bezoek van de gouverneur-generaal restte, heeft Bouwes Bavinck zich zo goed mogelijk georiënteerd, zodat hij de gouverneur-generaal althans enigszins kon inlichten. Deze gehele aangelegenheid wordt uitvoerig besproken in: 'Herinneringen van Jhr. Mr. B. C. de Jonge' door S. L. van der Wal, (1968, pp. 370-371) en vormt een goed voorbeeld van hoe in Nederlands-Indië een carrière van zelfs een hooggeplaatste ambtenaar een abrupt einde kon vinden.

In 1936 begon de economische situatie op de Oostkust iets te verbeteren, hetgeen resulteerde in hogere ontvangsten bij de Deli Spoorweg Maatschappij. Juist dit

jaar was de directeur van de DSM, de heer Van Kreel, weer op bezoek in Deli. Tijdens een informeel bezoek bij mij thuis, zei hij het zo jammer te vinden dat doortrekking van de spoorlijn van Milano tot Rantau Prapat, het logische eindpunt, één miljoen gulden zou moeten kosten. Ik durfde te stellen, dat doortrekking aan kasuitgaven niet meer dan f 250.000 zou kosten. De volgende ochtend vroeg bij aanvang van de kantoor tijd kon ik aan de hand van tekeningen en berekeningen aantonen, dat mijn raming van de kasuitgaven een reële schatting was. Een inspectietocht te voet langs het gehele tracé van 13 km lang werkte nog overtuigender. Enkele maanden later mocht ik met de aanleg beginnen. De raming van één miljoen was gebaseerd op de gemiddelde kosten van aanleg van f 100.000 per kilometer voor de Zuid-Asahanlijn. Kasuitgaven van slechts f 20.000 per kilometer leek wel zeer laag. Gelukkig waren er vele gunstige om-



De voltooiing van de aanleg tussen Kisaran en Rantau Prapat; een gewapend betondeuker met twee openingen van 2 bij 3 meter.



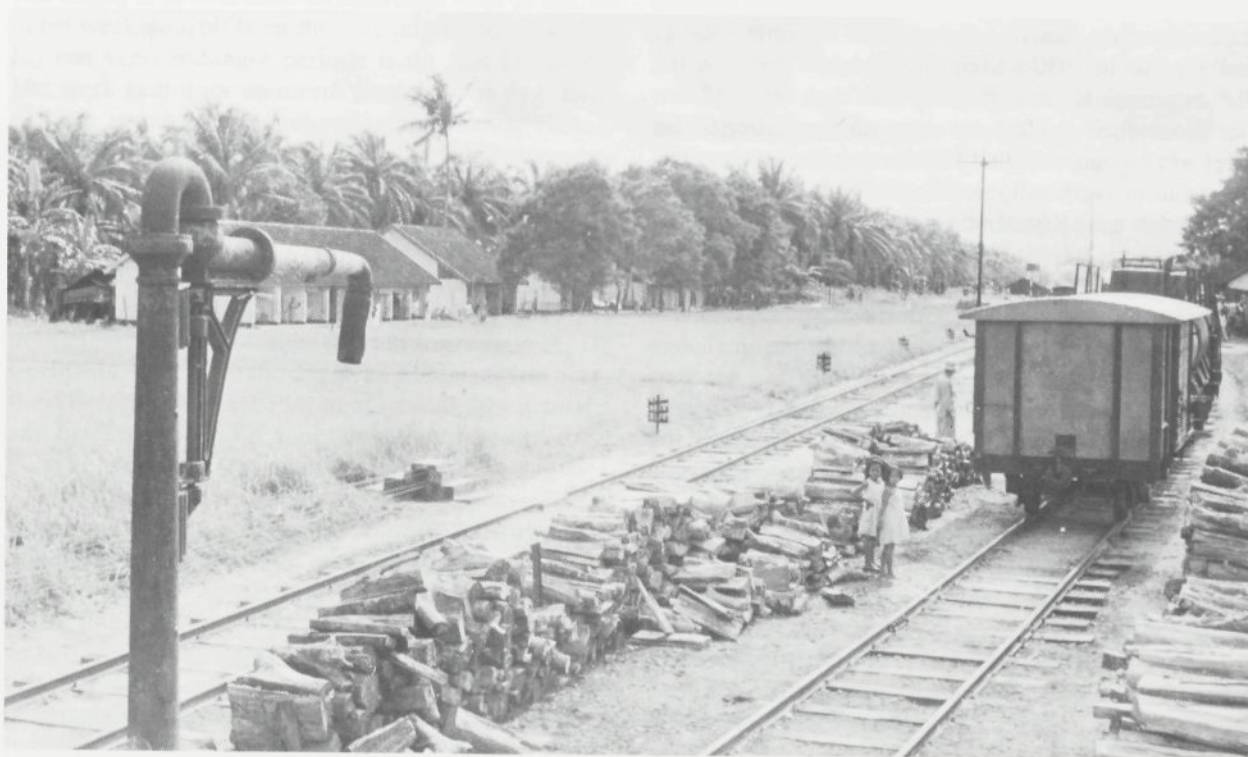
Het emplacement van Rantau Prapat, met een gewapend betonstationsgebouw. Op de achtergrond de Bukit Barisan, rechts een motorlorrie voor inspectie van de baan.



Het emplacement van Rantau Prapat. Op de achtergrond een laadheuvel met een tankwagen met latex van Wingfoot. Rechts staan DSM-latextankwagens. Deze worden gevuld met behulp van de zwaartekracht; een pomp is niet nodig.



Het station van Membang Muda. Twee treinen kruisen elkaar; de stationschef is "very much in command".



Het emplacement van Pulu Radja. Links een waterkraan voor de locomotieven en een brandhoutstapel; links op de achtergrond stenen woningen voor het DSM-personeel; op de achtergrond oliepalmen.

standigheden. Zowel de opname als de onteigening waren in 1930 reeds betaald. Grote bruggen komen op dit traject niet voor. Er was in 1936 nog een groot aanbod van werkkrachten, zodat het grondverzet, dat ook in 1936 nog met de hand moest geschieden, veel goedkoper uitviel dan in de jaren 1927-1930 het geval was geweest. Bovendien konden, omdat dit baanvak nimmer een onderdeel van doorgaande verbindingen door Sumatra zou worden (zie hoofdstuk VII), de ingravingen minder diep en de dijken minder hoog worden uitgevoerd. Er kwamen ook maar korte hellingen in voor. Behalve minder grondverzet betekende dit ook kortere duikers. Die liggen immers steeds op de diepste punten van de dalen onder de dijk, zodat lagere dijken ook kortere duikers betekende. Voor de verlenging behoefde geen afzonderlijke dienst van Aanleg te worden opgericht. De schrijver van dit boek kon bij zijn werk als ingenieur van Weg en Werken er deze aanleg wel bij doen, terzijde gestaan door één opzichter. Enkele maanden na mijn gesprek moest met de aanleg worden begonnen. Dit betekende naast het berekenen van het grondverzet, het ontwerpen van gewapend betonduikers en wat diversen, tweemaal per maand een treinreis van Medan naar Marbau van zes en een half uur. Op de terugreis kwam de post van twee dagen mij onderweg tegemoet. Bij aankomst 's avonds in Medan was je dus weer bij. De aanleg duurde ruim een jaar. De uiteindelijke kasuitgaven bleven zelfs beneden de raming van f 250.000. Weliswaar staat in de boeken een totaal aan uitgaven van f 306.000 vermeld, maar dat verschil werd veroorzaakt door de kosten van opname en onteigening, welke reeds in 1930 waren uitgegeven.

Het eindpunt Rantau Prapat werd van meet af aan een groot succes. Het vervoer nam sterk toe, onder meer omdat vele reizigers konden profiteren van aansluitende busverbindingen. De DSM liet de sneltrein van Medan naar Kisaran doorrijden naar Rantau Prapat. De totale afstand van bijna 270 kilometer werd in 6 uur afgelegd. Geen slechte prestatie, vooral omdat over ruim 100 kilometer in verband met de aanwezige zandballast niet sneller dan 40 km per uur gereden kon worden. Sneller zou wel kunnen, maar dan was na enkele maanden een groot deel van de zandballast weggestoven. De voltooiing van de Asahanlijn tot Rantau Prapat werd helemaal een succes toen de reusachtige rubberonderneming 'Wingfoot' haar latex in tankwagons naar Belawan ging afvoeren. Het spooremplacement te Rantau Prapat moest belangrijk worden uitgebreid. Om het sterk toegenomen vervoer te kunnen verwerken zijn in de vijftiger jaren nachtgoeederentreinen ingevoerd. Deze goederentreinen met olie gestookte 1D2 locomotieven reden van Kisaran naar Belawan, nagenoeg zonder onderweg te stoppen. Dit vormt wel het beste bewijs dat het vervoer op de Asahanlijn, na een moeizaam begin, volledig aan de verwachtingen heeft voldaan.

XIII. Algemene aspecten

1. Sociale aspecten

Bij de aanleg was het hard werken. Het begon 's morgens om zes uur en dat betekende in het donker opstaan en mandiën (baden). In de regel waren de arbeiders voor het donker weer thuis, zodat zij zich nog bij daglicht konden baden en verfrissen. Thuis betekende hier primitieve, tijdelijke onderkomens (bangsals) van atap. Deze waren in de nabijheid van hun werk op geschikte droge grond gebouwd. Een groot aantal woonde nabij het centrale emplacement. Het leidinggevend personeel beschikte over een dienstauto, maar de reis van en naar het werk kon soms uren in beslag nemen. Het waren voor hen lange en zware dagen. Vanouds gold op de Oostkust de Hari Besar, de Grote Dag. Bij de aanleg waren geen vrije zondagen, laat staan weekends. De Hari Besar was op de eerste en de vijftiende dag van de maand. Zo'n vrije dag kwam altijd onverwachts. Je merkte het pas, wanneer de dag tevoren het loon werd uitbetaald. 'Op de zevende dag zult gij rusten' is een wijs gebod. Een periode van zeven dagen is te overzien. Donderdags weet je dat de halve week voorbij is en de vrije dag naderbij komt. Bij een veertiendaagse periode is dit niet het geval. Het werk gaat door en ineens is er de vrije dag. Eens per jaar waren er een paar vrije dagen achter elkaar, de Hari Raya, de feestdagen na de jaarlijkse vastenperiode. Iedereen was dan vrij en in een feestelijke stemming. Dat was ook voor iedereen de gelegenheid om er op uit te trekken en familie en kennissen te bezoeken. De DSM had die dagen een maximaal aantal reizigers te vervoeren, waarbij ook goederenwagens met houten zitbanken moesten worden ingeschakeld. De Europeanen trokken die dagen en bloc naar het bergoord Berastagi en naar Prapat of naar andere plaatsen aan het Tobameer. Of zoals de auteur het eens deed naar de Asahan watervallen.

De levensomstandigheden waren dan wel primitief, maar er was een redelijke gezondheidsdienst. Hospitalen waren over de gehele Oostkust verspreid en zelfs in het Donkere Zuiden waren er meerdere. Gedurende de tijd van aanleg werden er nog drie bijgebouwd. De artsen hielden regelmatig een inspectie van het gehele personeel. In de hospitalen vond zowel poliklinische behandeling als opname plaats. Epidemieën deden zich gelukkig niet meer voor, al waren er natuurlijk doorlopend gevallen van malaria en dysenterie. Toch

leek er eens een epidemie met dodelijke afloop te ontstaan. Op een rubberonderneming, waar juist het grondwerk en de bruggenbouw van de spoorlijn in volle gang was, stierven op mysterieuze wijze arbeiders. Onderzoek door medici uit Medan van het Pathologisch-Anatomisch Instituut bracht geen opheldering. Uit voorzorg droegen wij ons personeel op ter plaatse geen levensmiddelen te kopen. Wij zorgden zelf voor voldoende aanvoer uit het achterland. Al het water moest natuurlijk worden gekookt. Dat was trouwens overal in Indonesië regel en wanneer er- gens in ploegverband gewerkt werd, dan werd één arbeider belast met het water koken en thee zetten. Thee is overigens heel wat gezonder dan vele flesjes frisdrank, welke in meerdere tropische landen thans dagelijks worden verorberd. Op het werk thee drinken geldt thans vaak als 'koloniaal' en dat is zo ongeveer het ergste scheldwoord dat er valt te bedenken. Ondertussen bleven er op de betrokken onderneming arbeiders sterven. Tot op zekere dag een arbeider, die als genezen uit het hospitaal was ontslagen, op de terugweg klaagde over 'pusing kepala' (duizeligheid). De chauffeur zei 'daar heb ik een goede obat voor' en gaf hem een tablet dat op een aspirientje leek. De betrokkene overleed nog onderweg. Bij onderzoek bleek de 'aspirine' pure arsenicum te zijn. De betreffende onderneming had namelijk veel last van wilde varkens die de jonge aanplant verwoestten. Vergiftigen was een middel om deze plaag te bestrijden. Arsenicum kon zonder doktersvoorschrift in het groot op de pasar in blokvorm worden gekocht. Op deze onderneming was deze arsenicum echter niet goed opgeborgen. Iemand van het personeel op het ondernemingskantoor had deze witte arsenicum voor aspirine aangezien en daar op eigen houtje tabletten van gemaakt en uitgereikt. De verantwoordelijke administrateur zat enkele dagen later op de boot terug naar Europa.

Het grondwerk was uitbesteed aan Chinese aannemers. Deze zorgden niet alleen voor de aanvoer van Chinese arbeiders, maar ook voor hun primitieve huisvesting en voor de nodige levensmiddelen. Zij bouwden ook steigers, waarop het decauvillespoor kwam te liggen en verdeelden het grondverzet onder hun arbeiders. Zij verhuisden met de aanleg mee en zijn de DSM gedurende de gehele aanleg trouw gebleven. Ook toen deze na een onderbreking van vijf jaar werd hervat. Hun grote verdienste mag wel eens wor-

den onderstreept. Daarnaast had de DSM enkele honderden eigen arbeiders, meest Javaanse contractarbeiders, in dienst. Zij werkten in de meetploeg, bij de aanleg van tijdelijke toegangswegen en vooral bij het bouwen van de kunstwerken. En natuurlijk legden zij ook het spoor en brachten de zandballast op het baanlichaam. Als contractarbeiders stonden zij onder de 'poenale sanctie'. Dit betekende, dat als zij zich niet aan de arbeidsvoorwaarden van hun contract hielden, zij gerechtelijk gestraft konden worden. Deze rechtspraak lag in handen van vertegenwoordigers van het binnenlandse bestuur. Op zichzelf vielen de straffen wel mee en het leven in de gevangenis was niet al te zwaar. Het werk bestond vaak uit stenen winnen uit een rivier en deze kapot slaan. Gebroken grind is het materiaal voor de verharding van wegen.

De uitdrukking poenale sanctie kwam steeds meer in een kwade reuk te staan. Het leek teveel op slavenarbeid. De plantersorganisaties hielden echter vol dat zonder poenale sanctie de economie op de Oostkust in elkaar zou storten. Totdat in de dertiger jaren de import van goederen, die onder het systeem van poenale sanctie waren geproduceerd, in de Verenigde Staten dreigde te worden verboden. Toen bleek de poenale sanctie binnen enkele maanden te kunnen worden opgeheven. In de plaats daarvan kwam het Dactyloscopisch Instituut. Alle contractarbeiders werden daar middels duimafdrukken geregistreerd. De ondernemers verplichtten zich om geen arbeiders in dienst te nemen, die bij een andere onderneming bleken te zijn weggelopen. Dit systeem werkte prima en de poenale sanctie behoorde voorgoed tot het verleden. Hiermede wil niet gezegd zijn dat het systeem van contractarbeid bij de arbeiders zelf geliefd was. Er ontstond zelfs een adat, dat contractarbeiders, die na beëindiging van hun contract op kosten van de ondernemers terugkeerden naar Java vanuit de trein een ei kapot gooiden tegen de grote spoorbrug nabij Belawan. De DSM moest deze brug dan ook vaak overschilderen.

2. Personeel en huisvesting

Bij het begin van de aanleg in 1883 bestond het arbeidersbestand van de Deli Spoorweg Maatschappij grotendeels uit Chinezen, aangevuld met Maleiers, Javanen en Bataks. Deze Chinezen waren niet in rechtstreekse dienst van de DSM maar van Chinese onderaannemers. Aan hen was het werk uitbesteed. Er waren relatief veel Europeanen belast met alle leidinggevende functies. Het is goed te bedenken dat slechts enkelen van het personeel ervaring hadden met de bouw en exploitatie van een spoorwegmaatschappij; alles moest in de praktijk worden geleerd. Op elke locomotief stond een Europese machinist en op elk station een Europese chef. In de loop der jaren werd het Indonesisch personeel steeds beter geselecteerd en opgeleid. Er ontstond geleidelijk een kern van DSM-

personeel met een spoorwegtraditie van vader op zoon. Al spoedig bleek dat veel leidinggevende functies uitstekend door getrainde Indonesiërs konden worden vervuld. De Europese machinisten verdwenen van de locomotieven en de Europese stationschefs van de stations. Slechts de drie belangrijkste stations, Medan, Belawan en Tebing Tinggi waren nog door Europese chefs bemand. Deze verschuiving verliep niet altijd geleidelijk. Soms, zoals in 1930, was er een financiële crisis voor nodig. Het aantal Europeanen in dienst bij de DSM daalde van 1929 tot 1934 van 188 naar 91, het Indonesisch personeel van 3.817 tot 2.385, de telefoondienst inbegrepen.

Een spoorwegman heeft in zijn werk te maken met discipline, stiptheid en correct optreden. Het gehele DSM-personeel was door deze geest beziel. Het is niet voor niets dat Paul Theroux in zijn bekende boek 'Patagonië Express', waarin hij zijn treinreis van Boston naar Patagonië beschrijft, het DSM-personeel roemt als voorbeeld van goede opleiding en dienstbetoon. Een belangrijke factor voor een juist personeelsbestand is het grote aantal rangen bij een spoorwegmaatschappij. Bij goed dienstbetoon was promotie mogelijk. Een promotie bracht een hogere salariering en veelal ook een betere huisvesting met zich mee.

Zoals alle maatschappijen op de Oostkust zorgde de DSM ook voor de huisvesting van haar gehele personeel; niet alleen voor de Europese staf, maar ook voor haar Indonesische employees. Alle woningen waren aanvankelijk in hout opgetrokken met cementen vloeren en pannendaken. Omtrent de eeuwwisseling werden vrijwel uitsluitend nog stenen woningen gebouwd of houten woningen op hoge stenen neuten, waardoor onder de woning een 'kolong' als extra woonruimte werd toegevoegd.

De woningen voor het Indonesisch personeel bestonden aanvankelijk uit één kamer met afzonderlijke keuken. Deze werden tot één groep verenigd met een gemeenschappelijke badplaats. In de steden met een waterleiding werd de badgelegenheid daarop aangesloten, elders werden waterputten gebouwd. De woningen kregen geleidelijk meer voorzieningen. Zelfs het eenvoudigste type beschikte naderhand over twee kamers met een overdekte voorgalerij en een eigen keuken. De raam- en deuropeningen konden met houten luiken worden afgesloten. Hogere functionarissen, zoals de stationschefs bijvoorbeeld, kregen een eigen woning met ommuurde binnenplaats.

Het was een bewust streven van de DSM om alle woningen voor haar personeel geriefelijker te bouwen dan op de cultuurondernemingen gebruikelijk was. Deze politiek versterkte het zelfbewustzijn van het personeel. Dit streven werd mogelijk door het, in vergelijking met de cultuurondernemingen, geringe aantal personeel. Ook bij de cultuurondernemingen ging men het belang van betere huisvesting voor haar per-



Woningen voor het Indonesisch personeel te Pulu Brayan in 1921 (uit: Tijdschrift Spoor- en Tramwegen, 1933).



Een dubbele woning voor Indonesische beampten in Belawan.

soneel geleidelijk inzien. Ook daar werden steeds meer eigen huisjes met eigen kostgrond gebouwd. Van contractarbeid was bij de DSM reeds lang geen sprake meer. Het gehele personeel, behalve dat bij de dienst van Aanleg, was in vaste dienst met vaste salarisschalen en een pensioen. Opgemerkt dient te worden dat het hier om de sociale voorzieningen van een particuliere maatschappij in de dertiger jaren gaat. De Delispoor was haar tijd in dit opzicht ver vooruit. Ook voor alle Europeanen werden woningen gebouwd. In Medan en Pulu Brayan ontstonden hele wijken voor DSM-personeel. Door de drastische inkrimpingen in het begin en aan het eind van de twintiger jaren kwamen veel woningen leeg te staan. De oudste houten woningen werden afgebroken, terwijl ook door samenvoeging het aantal kamers per woning vergroot kon worden. Vrijgekomen stafwoningen

werden zoveel mogelijk aan particulieren verhuurd. Het onderhoud van alle woningen berustte bij de dienst van Weg en Werken. De nieuwe bewoners mochten zelf de kleur van hun wanden uitzoeken. Met een variant op 'Ford' gold de regel: Alle kleuren waren toegestaan, zolang zij maar licht crème waren. Gestreefd werd naar een geleidelijke verbetering van alle woningen. Als de DSM had kunnen voorzien dat bij de internering in 1942 Pulu Brayan als vrouwenkamp ingericht zou worden, dan waren er stellig nog meer verbeteringen doorgevoerd. Vergeleken bij de latere kampen was Pulu Brayan een paradijs, maar dat wisten de bewoonsters toen nog niet. Het heeft weinig zin om salarissen en loonschalen te vermelden. Het gaat om het levenspeil, om hetgeen voor het loon gekocht kon worden. Vergeleken met het overbevolkte arme Java lag het levenspeil in Deli

bepaald hoger. Alle arbeiders bezaten een fiets en hun vrouwen een naaimachine. Zij waren in het bezit van goede kleding, plus de dienstkleding welke door de DSM gratis werd verstrekt. In het algemeen was de stemming onder het personeel goed te noemen. Men had hart voor de zaak en was altijd bereid extra inspanning in moeilijke omstandigheden te verrichten, zoals bij overstromingen en bijzondere feestdagen met stampvolle treinen.

Toch brak in 1920 een staking onder het Indonesische personeel uit. Deze heeft nog geen twee weken geduurd en is verlopen door de inzet van vele werkwilligen en van het toen nog talrijke Europese personeel. Deze staking hield verband met de hoge rijstprijzen maar hing vermoedelijk ook samen met de politieke onrust in Indonesië. Het waren de jaren na de Eerste Wereldoorlog met opstanden en omwentelingen in Europa. Zelfs in het rustige Nederland deed Troelstra in november 1918 een greep naar de macht.

De gouverneur-generaal Van Limburg Stirum had bij de oprichting van de Volksraad ondermeer voor ogen, dat wanneer de revolutie in Duitsland naar Nederland mocht overslaan, hij Indonesië daarvan zou willen vrijwaren. Indonesië zou in dat geval zelfstandig verder moeten kunnen gaan. Tot revolutie is het in Nederland gelukkig niet gekomen. Toen de Volksraad uiteindelijk tot stand gekomen was, was in Nederland de rust weergekeerd. De Volksraad heeft uiteindelijk geringere bevoegdheden gekregen dan Van Limburg Stirum wilde en dat heeft ongetwijfeld bij de Indonesische nationalisten kwaad bloed gezet.

Na de staking was de stemming onder het gehele personeel rustig. Ook de crisis van de dertiger jaren met inkrimping en een salarisvermindering van tien procent heeft daarop geen invloed gehad. Zoals reeds eerder vermeld waren er voor het Indonesische als ook voor het Europese personeel inmiddels pensioenfondsen opgericht. Vergeleken met de cultuurmaatschappijen waren bij de DSM de tantièmes echter bescheiden. Dit verschil werd gecompenseerd door de salarissen maar vooral door de pensioenen. Alles is relatief, een pensioen van f 5.500 per jaar was voor de oorlog in Nederland een aantrekkelijk pensioen, vooral omdat het reeds na twintig dienstjaren verkregen werd. Hoewel het maximum na de oorlog is verhoogd tot f 7.000 per jaar, is het thans volkomen onvoldoende. Indien de DSM na 1957 haar werkzaamheden had kunnen voortzetten dan zouden ongetwijfeld de pensioenen voor het gehele personeel drastisch zijn verhoogd. Nu ontbreken daar de middelen voor.

XIV. Doorgaand gelast spoor

De Deli Spoorweg Maatschappij begon in 1935 met het leggen van gelaste spoorstaven en was daarmee één van de eerste spoorwegmaatschappijen over de hele wereld.

Bij verschillende spoorwegmaatschappijen vond in hete zomers het verschijnsel 'spatten' van het spoor plaats. De rails wilden als gevolg van de zonnestraling uitzetten, maar werden daarin verhinderd door de dwarsliggers en de stijfheid van het spoor. Totdat de druk in de rails door de zonnestraling zo groot werd dat het evenwicht verbroken werd en het spoor zich plotseling meters ging verplaatsen. Dit 'spatten' van het spoor leverde grote gevaren voor het treinverkeer op.

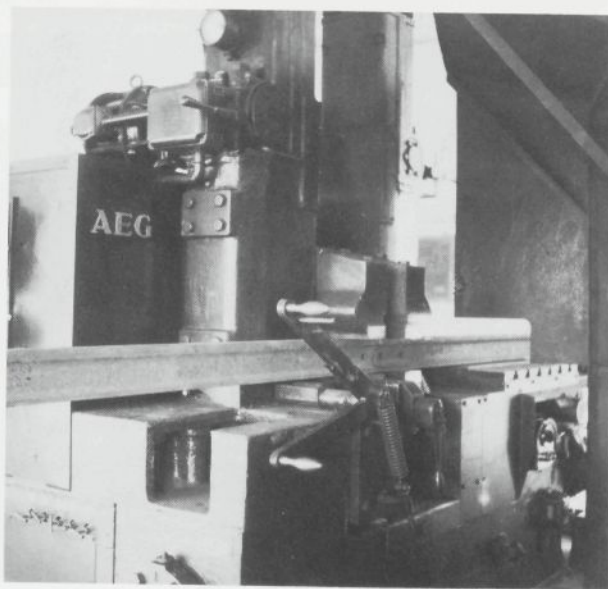
In 1928, bij het laatste college in Delft voor de zomer-vakantie, nam prof. De Vries Broekman zijn studenten mee naar zijn laboratorium. Daar stond opgesteld een lange platte ijzeren staaf, welke door middel van een fietswiel onder druk kon worden gebracht. Over de gehele lengte waren aan deze staaf gewichten bevestigd, zijdelings en aan de onderzijde. De gewichten aan weerszijden van de staaf hingen aan katrolletjes, waardoor er zijdelingse krachten op de staaf konden worden uitgeoefend. Het bleek mogelijk om door de druk op de spoorstaaf en de gewichtjes te variëren de staaf op verschillende wijze te laten knikken. Zowel naar boven als zijdelings en dit laatste zowel met een enkele als met een dubbele knik.

Nu is het 'spatten' van een spoor een bijzondere vorm van knik. De knik-theorie is sinds Euler goed bestudeerd maar over het spatten van een spoor was weinig bekend. Anders dan bij kolommen verdwijnt de drukkracht na het begin van spatten. Immers de drukkracht in spoorstaven ontstaat door verwarming van de rails. Zodra spatten optreedt, krijgen de rails gelegenheid tot uitzetten en verdwijnt de drukkracht. Het hangt geheel van de samenstelling van het spoor en van de temperatuurverschillen af, of het spoor zal spatten. Het spatten kan worden tegengegaan door de stijfheid in horizontale richting en de zwaarte van het spoor in verticale richting te vergroten. De stijfheid wordt bepaald door de bevestiging van de rails op de dwarsliggers en de zwaarte door het aantal dwarsliggers per kilometer. Zwaardere rails maken het spoor ook stijver, maar vergroten tegelijkertijd de drukkracht. Bij spatten van het spoor dient dus het geheel: de rails, de bevestigingen op de dwarsliggers, het aantal dwarsliggers en ook de ballast te worden be-

schouwd. Prof. De Vries Broekman besloot zijn demonstratie met: 'En dit mijne heren is de toekomst van de spoorwegen, doorgaand gelast spoor'. Wij luisterden beleefd, maar verwachtten niet dat wij daar in de praktijk mee te maken zouden krijgen.

Vijf jaar later, in 1933, lazen wij in een Duits vakblad een uitvoerig artikel over de theorie van doorgaand gelast spoor en in grondig Duits waren daarbij ook de resultaten van proeven op doorgaand gelast spoor vermeld. Enkele nummers later verscheen er een rectificatie van de berekening. De auteur had een rekenfout gemaakt van $\sqrt{2}$. In 1934 vertelde prof. De Vries Broekman mij dat hij deze rekenfout had ontdekt, maar dat was in het artikel niet vermeld. De theorie van het doorgaand gelast spoor was nu wel duidelijk, maar bij de praktische toepassing stond een onoverkomelijk bezwaar in de weg. De belasting op een spoor is dynamisch en alle in de praktijk beproefde lassen bleken na verloop van tijd juist door deze dynamische belasting te bezwijken.

Een algemene opmerking over de uitwerking van dynamische belasting lijkt hier op zijn plaats. In theorie lijkt een spoor met ijzeren dwarsliggers, welke aan de spoorstaven waren gelast, een ideale oplossing. In de praktijk bleek een dergelijk spoor tengevolge van de dynamische belasting te bezwijken.



De stomplasmachine in de werkplaats van Pulu Brayan.



Opslag en vervoer van gelaste rails. Rechts op de achtergrond de toegangspoort tot de werkplaats van Pulu Brayan.



Het lossen van de gelaste rails. Kabels worden gespannen om zonder oponthoud te kunnen lossen.

vier zware vijzels, daarna het terugrollen van het roosterwerk, het opruimen van de hulpbrug en tenslotte het neerlaten van de overspanning op de definitieve opleggingen. Beide keren werd het karwei in één dag geklaard, en konden bandjirs met een gerust hart worden afgewacht.

Dat het bandjirgevaar niet denkbeeldig was, werd enkele jaren later op een oliepalmonderneming bewezen. Daar moest een brug over een kali vlakbij de bergen worden gebouwd. Alles was klaar, de brug op een roosterwerk op de noordelijke oever, de hulpbrug in de rivier. 's Middags belde de administrateur zijn hoofdkantoor in Medan met het verzoek om het overrollen te beginnen, want boven de bergen hadden zich zeer donkere wolken samengetrokken. De administrateur was zeker dat het flink zou gaan regenen en dat betekende onherroepelijk een bandjir. Maar er was een directeur uit Nederland op bezoek. Die wilde de volgende ochtend het overrollen bijwonen, omdat dit een spectaculair gebeuren was. Een uur later belde de administrateur weer op met de woorden; 'de brug staat nu halfweg, in de bergen regent het al'. Het hoofdkantoor bleef onverbiddelijk, 'de brug terugrollen'. Nog een uur later belde de administrateur opnieuw: 'De brug staat nu op haar plaats, in de bergen regent het zwaar en de rivier begint al te bandjirren'. 'Terug rollen', bleef het bevel. De volgende ochtend was de brug terug op de bouwplaats en de hulpbrug was verdwenen. De regentijd was begonnen en het duurde een half jaar voor opnieuw een hulpbrug gebouwd kon worden. In het halve jaar was de brug op de bouwplaats wel enigszins verzakt. Tijdens het overrijden bogen verschillende onderdelen van de brug gevaarlijk door, maar het moest en zou die dag doorgaan. De brug heeft gelukkig de overkant gehaald. Het feodale karakter van de maatschappij kostte een half jaar vertraging.

De dertig meter brug over de Simangalem op 65 km bleek het moeilijkst te bouwen. Deze rivier lag midden in het een paar kilometer brede moeras, dat reeds bij 'opmetingen' werd genoemd. Om bij de bouwputten te komen moesten eerst kilometers lange houten steigerwerken worden gebouwd, waarover het gebruikelijke smalspoor kwam te lopen. Dit moest nu zowel voor de aanvoer van grond voor de dijken als voor de bouw van de landhoofden worden gebruikt.

Een keer zag ik voor mij een slang op de steiger liggen. Links en rechts was moeras en ik moest naar de brug in aanbouw. Na met een stuk hout gegooid te hebben schuifelde de slang langs een diagonaal naar beneden. Ik haastte mij daar voorbij te komen. Gelukkig maar, want de slang krom langs de volgende diagonaal weer naar boven. Maar slangen achtervolgen geen mensen, zodat ik verder in normaal tempo kon lopen. Lopen in een oerwoud moet je wel leren. Het blijft voortdurend uitkijken, vooral naar kleine beesten. Je kunt nooit ergens zomaar je voet neerzetten of een tak beet

pakken. Altijd moet je voorbereid zijn op iets dat kan bijten of steken. Eén van de eerste keren greep mijn chef, die vlak achter me liep, mij ineens krachtig beet. Ik had bijna op een slang getrapt. Een afdoende les om voortaan goed uit te kijken.

Pompen, bekistingshout, de heikar (in onderdelen), de houten heipalen, alles moest per lorrie over deze kilometer lange steiger worden aangevoerd. In het moeras moest een ringdijk worden opgeworpen. En dat was in deze modderpoel een heel karwei. Het droogpompen van de bouwput was echt een zaak van pompen of verzuipen. De enige motorpomp liet het nogal eens afweten. Handbediende diafragmapompen, de zogenaamde 'kattekoppen', moesten dan de taak overnemen. Maar deze hadden slechts een kleine capaciteit en geringe opvoerhoogte. Hele batterijen moesten worden opgesteld, want de bouwput moest zo diep worden ontgraven dat de koppen van de houten heipalen te allen tijde onder water zouden liggen. Tegelijk met het ploeteren met de funderingen, werd het storten van de spoordijken door het moeras voortgezet. Die aan de noordzijde moest tegelijk met de landhoofden gereed zijn, zodat de onderdelen van de bovenbouw per spoor vervoerd konden worden. Deze race tegen de komende regentijd is maar op het nippertje gewonnen. Daardoor kon de ijzeren bovenbouw van de 30 m brug over de Sungei Simangalem zonder vertraging worden aangevoerd.

6. Logistiek

Nabij het station Kisaran lag het kantoor van aanleg met het centrale emplacement. Daar bevonden zich de opslagplaatsen voor 100 kilometer rail en duizenden dwarsliggers. De dwarsliggers werden op dit emplacement gekeept alvorens met de werktrein verzonden te worden. De rails moesten onder een helling van 1 : 20 liggen en daartoe werden de houten dwarsliggers van inkepingen voorzien. De dwarsliggers onder de lussen werden voorzien van ijzeren onderlegplaten. In deze onderlegplaten was de helling van 1 : 20 verwerkt, zodat deze ongekeept konden blijven. De rails kwamen uit Europa en de verzending uit Belawan en het tijdelijke opslaan te Kisaran vereiste een straffe organisatie. De djati dwarsliggers kwamen van Java. Alle kleine materialen, zoals de genoemde onderlegplaten, maar ook de lasplaten met bouten, reserveonderdelen voor pompen, auto's e.d., werden in tijdelijke loodsen op dit centrale emplacement opgeslagen. Wissels, liggers voor hulpbruggen e.d. konden evenals de rails en dwarsliggers buiten worden opgeslagen.

Alle materialen werden vanaf dit centrale emplacement zoveel mogelijk per werktrein verzonden. Deze werktrein vervoerde ook de ploeg die de dwarsliggers uitlegde, daarop de rails plaatste en bevestigde en tenslotte het ballastzand uit de open ballastwagens op de baan schepte. Zulk een trein vertrok in de vroege och-

De AEG bleek echter een stomplasmachine te hebben ontwikkeld die lassen kon produceren, die ook tegen dynamische belasting bestand leken. In deze zware machine werden de uiteinden van twee rails, na zorgvuldig te zijn schoongemaakt, ingeklemd tussen twee koperen bekken. Een vaste bek en een bek die horizontaal beweegbaar was. Door middel van een sterke elektrische stroom konden de rails zo worden verhit, dat zij begonnen af te smelten. Na een van tevoren vastgestelde tijd hield de horizontale beweging van de ene bek op en werden beide rails met grote kracht tegen elkaar gedrukt; het eigenlijke 'stomplassen'. Bij deze methode wordt dus geen vreemd materiaal toegevoegd, de stomplas bestaat uitsluitend uit de rails zelf. De benodigde tijd voor het smelten, de temperatuur en de lengte van de afsmelting totdat het afsmelten overgaat in het tegen elkaar drukken moest voor elk railtype van tevoren afzonderlijk worden vastgesteld. De oudste rails bij de DSM in gebruik dateerden van 1883, de jongste van 1927. Eerst na uitvoerige proefnemingen kon voor elk railtype de juiste lengte en temperatuur worden vastgesteld.

Waarom was juist de Deli Spoorweg Maatschappij haar tijd met dit stompassen zo ver vooruit? Op het drukst bereden baanvak Medan-Perbaoengan-Tebing Tinggi lagen rails van 6,80 meter lengte met een gewicht van 25,75 kg/m¹. Hierover reden treinen met een snelheid van 65 km per uur. Zowel de koppen van de rails als de lasplaten waren aan sterke slijtage onderhevig. Van rustig rijden was hier geen sprake; het was een geklepper, dat ook niet door het bijplaatsen van dwarsliggers kon worden verholpen. Daarentegen lag het nieuwste spoor met rails van 34 kg/m¹ en 15 meter lengte op het relatief minder druk bereden baanvak Kisaran-Marbau-Milano.

Omdat het stompassen centraal moest geschieden en de stomplasmachine in de werkplaats te Pulu Brayan stond opgesteld zodat alle te lassen rails daarheen moesten worden vervoerd, kon tegelijk met het lassen het zwaardere railtype op de drukst bereden lijn worden gelegd. Daartoe was het slechts nodig om gelijktijdig het spoor zowel op het lijnvak Medan-Tebing Tinggi als op Kisaran-Rantau Prapat te lassen en te verwisselen. Het oudste en ook meest versleten railtype verhuisde na het stompassen naar de minder druk bereden lijn Kisaran-Rantau Prapat. De totale levensduur van de rails werd daardoor met decennia verlengd en aan het geklepper kwam zo een eind; de treinen gingen rustiger rijden en het totaal aantal dwarsliggers kon worden verminderd. Om praktische redenen werd de lengte van de gelaste rails beperkt tot maximaal 45 meter. Langer zou mogelijk zijn geweest, maar de besparingen zouden relatief geringer, en de kosten voor de installatie in Pulu Brayan hoger zijn geweest.

Omdat de DSM niet bij andere spoorwegmaatschappijen in de leer kon gaan, moesten wij voor vele praktische problemen zelf een goede oplossing zoeken. Om slechts enkele te noemen:

1. *Het vervoer en het lossen van gelaste rails.* Deze bleken in twee lagen op platte wagens vervoerd te kunnen worden. Bij het lossen werden de rails eerst gekanteld en bogen daardoor snel door tot zij de grond raakten. Tevoren waren de uiteinden van de te lossen rails met kabels aan het spoor bevestigd. De trein werd onder de rails uitgereden en het eind van de rail plofte met een klap op de grond. Daarna moest de trein worden teruggezet, teneinde de einden van de te lossen rails te laten corresponderen met de einden van de reeds gelegde rail. Transport in de lengte van gelaste rails was zoveel mogelijk te vermijden. Door nu kabels ter lengte van de rails (waaruit de gelaste rails waren samengesteld) te bevestigen tussen de voorlaatste lasboutgaten van de lossende rails en de laatste lasboutgaten van de rails welke daarna gelost werden namen de lossende rails de volgende mede. De juiste ligging van elke rail, zonder terugzetten van de trein en het geleidelijk neervleien van de rails waren duidelijke verbeteringen ten opzichte van de aanvankelijke methode. Op deze wijze kon 700 meter spoor in een kwartier worden gelost.

2. *Het verwisselen van de oude korte rails met de nieuwe gelaste rails.* Dit geschiedde tussen twee treinen door in lengtes van 180 meter binnen de drie kwartier. De treinenloop kon daardoor ongestoord doorgang vinden, zij het met beperkte snelheid. Direct na het passeren van de laatste trein werden de buitenste tirefonds* verwijderd, de binnenste los gedraaid, de oude rails naar buiten geschoven en de nieuwe gelaste rails op hun plaats gebracht. Het was een gelukkige omstandigheid dat bij het zwaardere type rail de kop en de voet beide evenveel breder waren, zodat de binnenste tirefonds op hun plaats konden blijven. Wel moesten natuurlijk bijna alle dwarsliggers worden verschoven en de overtollige dwarsliggers verwijderd worden. Fraaier zou natuurlijk het vervangen van alle dwarsliggers door nieuwe zijn geweest, maar de DSM was een particuliere maatschappij welke zo efficiënt mogelijk moest werken. De gemiddelde levensduur van een hardhouten dwarsligger was bij de DSM 16 jaar. Zolang een dwarsligger nog enkele jaren dienst kon doen, was er van verwisselen geen sprake.



* Tirefonds, bevestigingsmiddel van rail op houten dwarsliggers, heeft schroefdraad, een kraag en een vierkante of rechthoekige kop. Een tirefonds wordt met een dopsleutel aangedraaid waarbij de kraag over de railvoet komt te liggen (zie afbeelding).



De laatste trein passeert voor het verwisselen (180 meter spoor werd binnen drie kwartier verwisseld). Op de voorgrond een overgangsstuk dat nog gekoppeld is aan oud spoor.

3. *De aansluiting van de nieuwe rails met het oude spoor.* Aanvankelijk gebruikten wij daartoe passtukken. Een veel eenvoudiger methode bleek de uiteinden van het oude spoor naar buiten opzij te buigen. De kromtestraal was daarbij uitsluitend van het type rail afhankelijk. Er werd een overgangsrail geconstrueerd bestaande uit een stuk rail van het nieuwe type dat ge-



Gelast spoor. Op de achtergrond nieuwe gelaste rails; op de voorgrond de beide overgangsstukken.

last was aan een stuk rail van het oude type en daaraan werd een soort wisseltong bevestigd. Deze waren aan het eind zodanig geslepen dat zij precies pasten in het uitgebogen uiteinde van het oude spoor. De tongen werden met zware beugels en schroefbouten daartegen geklemd en de schroefbouten met stevige hangsloten verzekerd.

4. *De lengte van de voeg tussen twee gelaste rails.* Hoewel theoretisch niet noodzakelijk leek het praktisch om deze voegen te gebruiken om spanningen in de gelaste rails te verminderen. Het verwisselen van de rails geschiedde altijd tussen 8 en 10 uur 's ochtends, waarbij zodanige voeglengtes werden gekozen dat enige uitzetting mogelijk was voordat de middagtemperaturen de rails tegen elkaar drukten. Nodig zou dit niet geweest zijn. Bij de DSM was namelijk op een baanvak een railtype in gebruik met lasplaten met 6 boutgaten, 3 in elke rail. Waren deze bouten alle zes stevig aangedraaid, dan werd de wrijving tussen rail en lasplaat zo groot, dat bij de temperatuurwisselingen op de Oostkust van Sumatra geen enkele uitzetting of inkrimping van de rail mogelijk was. In de praktijk was bij de DSM al bewezen dat doorgaand gelast spoor mogelijk was. De theorie bevestigde hier de praktijk.

Tot slot nog het financiële aspect van het raillassen. Uitvoerige berekeningen hadden de rentabiliteit van het raillassen genoegzaam aangetoond. Voldoende om de stomplasmachine aan te kopen en de installaties in de centrale werkplaats te Pulu Brayan te bouwen. Nu werd in de dertiger jaren in Indonesië de vennootschapsbelasting ingevoerd. Weliswaar met nog maar een laag tarief, maar toch hoog genoeg om na te gaan of er fiscale mogelijkheden waren om de winst van de N.V. Delispoor te drukken. Door het stomplassen kwamen per kilometer grote aantallen lasplaten en lasbouten vrij. Bij het oude spoor met rails van 6.80 meter zelfs ruim 240 paar per kilometer. De DSM heeft aan de belastingdienst gevraagd of zij een em-plooi voor deze oude lasplaten wisten. Het antwoord was begrijpelijkerwijs ontkennend. De waarde was niet hoger dan die van oud-ijzer. Het verschil tussen de waarde als lasplaat en die van oud-ijzer mocht derhalve worden afgeschreven en van de winst worden afgetrokken. Deze besparing zou voor het gehele DSM-spoorweginet groter zijn geweest dan alle kosten van het stomplassen. Fiscale aangelegenheden zijn duidelijk vaak belangrijker dan welke technische rentabiliteit ook.

XV. Aan de vooravond van de oorlog

De periode 1937-1939 kenmerkte zich door een grote mate van stabiliteit, met inkomsten van 3,3, lasten van 1,3, en een winst van 2 miljoen, exclusief belastingen en reserveringen, zodat er voor dividend gemiddeld f 650.000 of 4% overbleef.

Er werden twee nieuwe palmoliefabrieken in gebruik genomen, Pabatu op de Siantarlijn en Hengelo op de Zuid-Asahanlijn. De eerste kreeg een raccordement en werd bediend door een rangeerdeel uit Tebing Tinggi. De tweede werd in overleg met de Deli Spoorweg Maatschappij zo dicht naast de DSM-sporen gebouwd, dat de aanvoer van lege tankwagens en de afvoer van beladen tankwagens met de gemengde treinen kon geschieden. Het verplaatsen van de wagens op de los- en laadsporen geschiedde door het personeel van de fabriek, waarbij de wissels zodanig vergrendeld waren dat de wagens niet op het doorgaande hoofdspoor konden komen. Palmolie moet verwarmd worden voordat men het kan pompen. Vervoer per leiding van de fabriek over enkele honderden kilometers naar Belawan is daarom welhaast uitgesloten. Vervoer per tankwagen over de spoorlijn geniet de voorkeur. Met de uitbreiding van de oliepalmcultuur breidde zich daarom het aantal tankwagens geleidelijk uit. De tanks zelve bleven eigendom van de cultuurmaatschappijen, de onderstellen werden vervaardigd door de DSM. De frames werden, en dit was nieuw, geheel gelast. De onderstellen werden daartoe in twee cirkelvormige frames, welke konden ronddraaien, geplaatst. Het lassen zelf kon daardoor steeds in de gunstigste positie, namelijk van boven naar beneden, geschieden.

In deze jaren kwamen ook vele verbeteringen en modernisering tot stand. Vele emplacementen werden vereenvoudigd, zoals bijvoorbeeld Bindjei. Andere kleinere emplacementen werden aangepast aan het gewijzigd vervoersaanbod. Overbodig geworden sporen werden opgebroken, andere emplacementen – vooral op de Zuid-Asahanlijn – moesten worden uitgebreid. In Medan werden lichtsignalen geïnstalleerd. Omdat deze steeds voorafgegaan werden door een enkelarmig afstandssignaal, kon de uitvoering zeer eenvoudig zijn. Twee lichten boven elkaar betekende recht door, twee lichten schuin links betekende dat het eerste wissel op naar links afbuigend spoor lag en derhalve snelheidsvermindering nodig was, hetzelfde gold voor rechts. Voor het binnenkomen op een

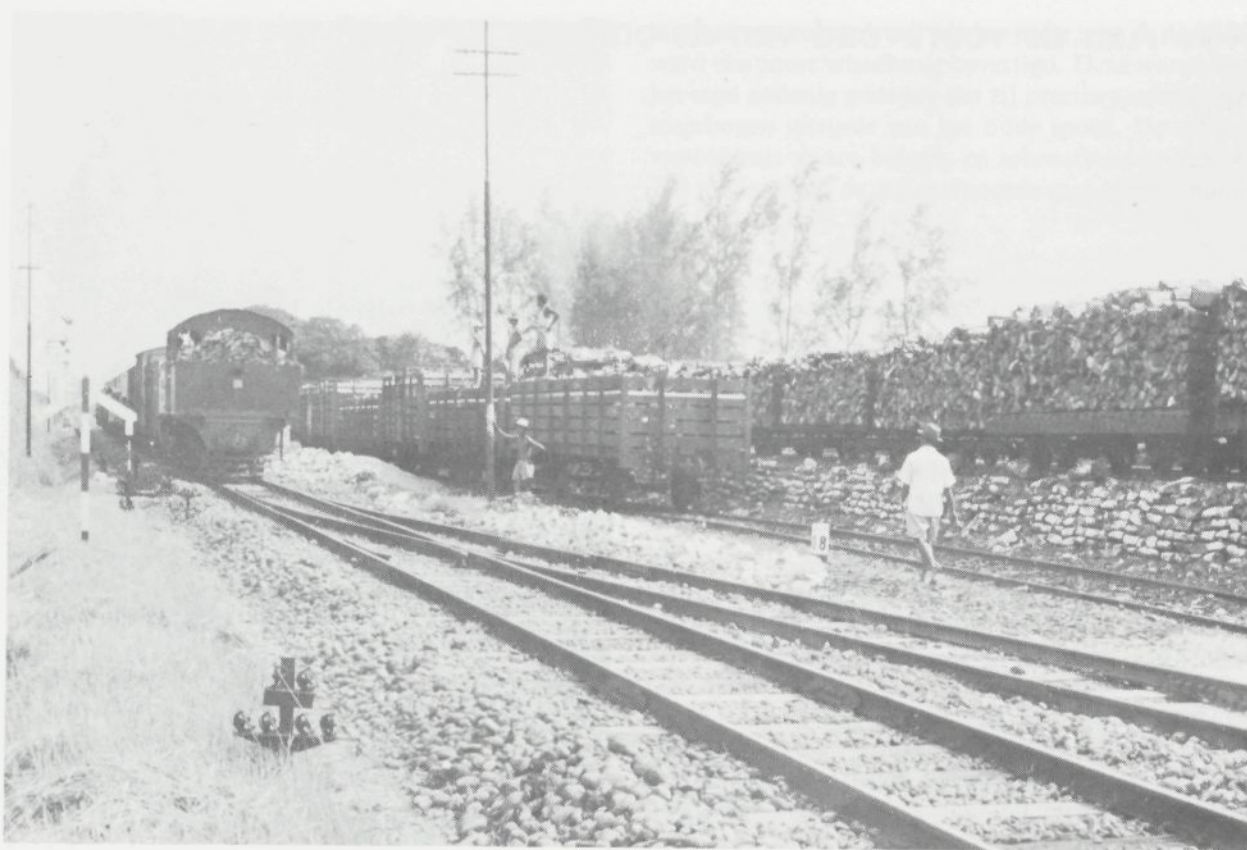
kopspoor gaf het signaal een groen licht aan. In geval van storing, waardoor geen licht werd getoond, moesten alle treinen vaart minderen.

Tegelijkertijd werd het oude stationsgebouw van Medan gemoderniseerd. Het stationsgebouw werd zelfs met een bescheiden toren bekroond. Op de Zuid-Asahanlijn werden verschillende houten stationnetjes vervangen door stenen gebouwen, welke afkomstig waren van de Siantarlijn. Na het beëindigen van de tabakscultuur aldaar waren verschillende stations overbodig geworden, omdat al het vervoer geconcentreerd werd in de palmoliefabriek Pabatu. Deze eenvoudige, maar zeer doelmatige gebouwen werden afgebroken en op de Zuid-Asahanlijn opnieuw opgebouwd.

Ook de telefoondienst werd verder gemoderniseerd. De centrales bleven gehandhaafd, maar in Medan behoefden abonnees niet langer te 'zwengelen' om een gesprek aan te vragen en konden nu volstaan met de hoorn op te nemen. Er werden nieuwe aangepaste tarieven en gesprekkentellers ingevoerd. Ongeduldige abonnees die vonden dat de telefonist te traag reageerde en hun oproep wilden accentueren door herhaaldelijk de haak in te drukken, moesten per keer drukken



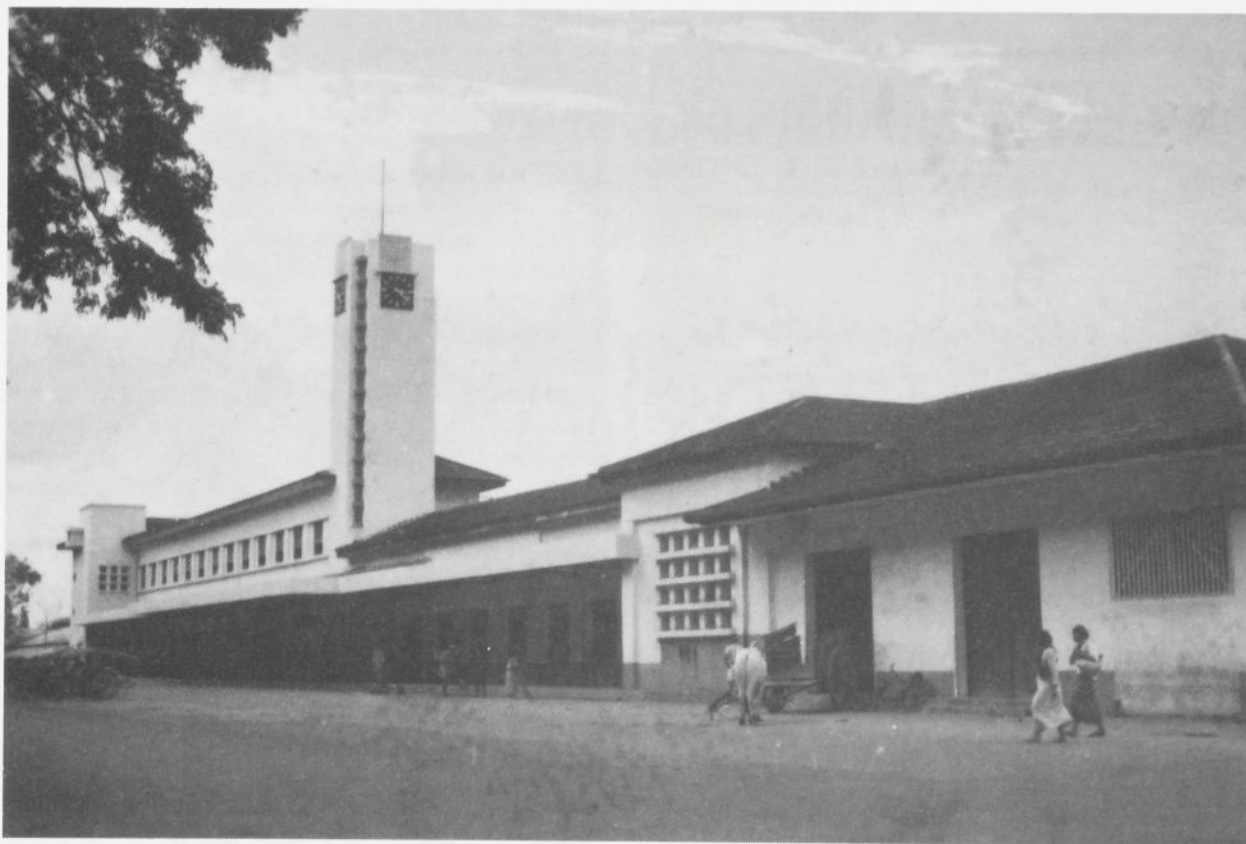
De telefooncentrale van Tandjong Balei, naar een ontwerp van ir. H. Meijer. Getracht is iets van het karakter van de telefoondienst weer te geven.



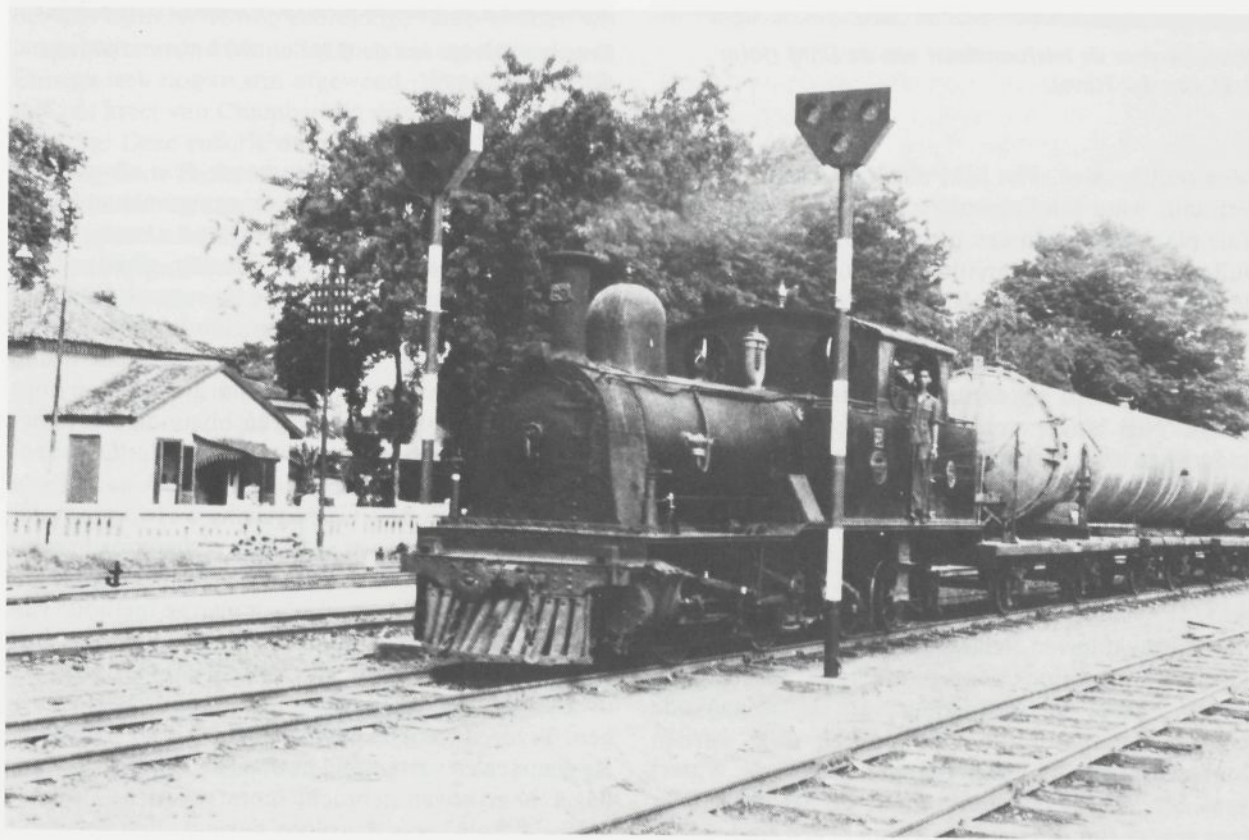
Brandhoutvoorziening te Telok Mengkudu.



Armsignalen te Medan. Enkelvoudige signalen voor vertrek en voor binnenkomst, gevolgd door lichtsignalen.



Het station van Medan in 1937.



Lichtsignalen op het emplacement van Medan met een rangeerlocomotief (foto: J. D. van der Have).

TELEFOONDIENST

DER
N.V. DELI SPOORWEG MAATSCHAPPIJ

TELEFOONABONNEMENT

Slechts **f 7.50**

per maand

75

LOCALE GESPREKKEN PER MAAND VRIJ

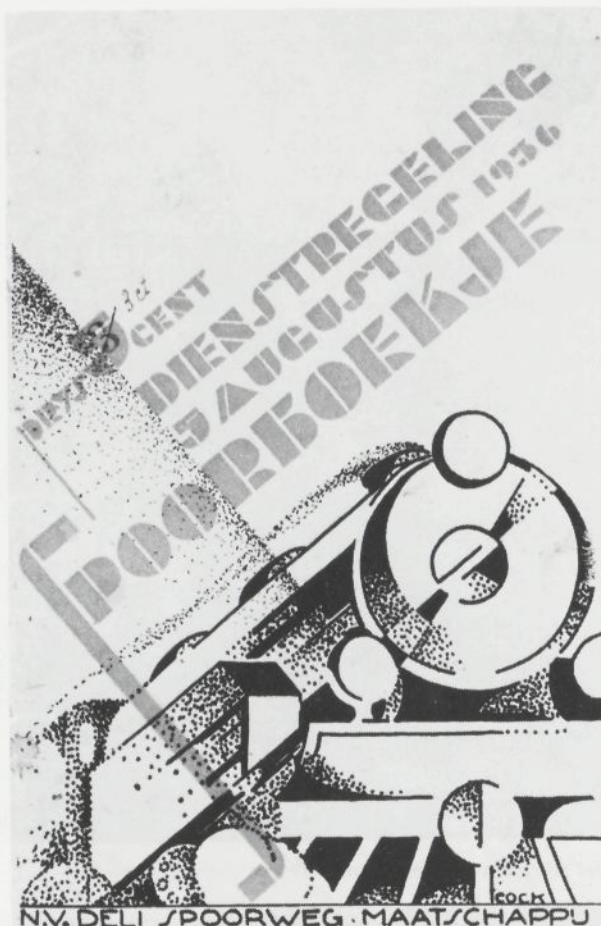
VOOR IEDER LOCAAL
GESPREK MEER **f 0.02**

PER GESPREK

Reclame voor de telefoondienst van de DSM (foto:
J. D. van der Have).

twee cent betalen. Het lijkt niet veel, maar het tikte wel aan, want telefoneerders zijn vaak ongeduldig. Vele plaatsen kregen een nieuwe centrale, welke van buiten meer moderne architectuur en van binnen modernere apparatuur kregen. De buitenlijnen werden grondig verbeterd. De houten palen werden door Mannesmannpalen vervangen. In heuvels en bergachtige streken werd het aantal palen drastisch teruggebracht. Niet langer werd star vastgehouden aan een onderlinge afstand van 50 meter. De telefoondraden kwamen over dalen en ravijnen vrij te hangen. De langste overspanning van meer dan één kilometer lengte, kwam boven het Tobameer nabij Prapat te hangen.

Op de oceaanhaven Belawan werd het aantal sporen nabij de tankstations aangepast aan het toegenomen vervoer. Door de uitbreiding van de oeaankade moesten uiteraard alle DSM-sporen ook worden doorgetrokken. In het Serdangse bracht de Waterstaat een nieuwe afwatering van de Serdang rivier naar zee tot stand. Hierdoor kwam er een eind aan de overstromingen in de regentijd in dit gebied. De DSM



Een spoorboekje van de DSM uit 1936 (foto: J. D. van der Have).

bouwde een nieuwe betonbrug over deze afwatering. Deze werd gekarakteriseerd door een groot aantal pijlers en een uiterst scheve kruising van afwatering en spoorlijn. De naam van de afwatering, 'Serdang kanaal', gaf helaas niet aan dat in de regentijd dit 'kanaal' grote massa's drijfhout, boomstammen en stronken afvoerde. Vooral door de scheve kruising raakten de openingen in minder dan geen tijd verstopt en het kostte veel inspanning en bijzondere voorzieningen om al dit hout weer te verwijderen. Deze moderne betonbrug was wel fraai, maar het nadeel van de vele pijlers en de scheve kruising was zo groot dat de nieuwbouw hier geen afdoende verbetering bracht. Bij het onderhoud van de baan werd in navolging van de Nederlandse Spoorwegen een nieuwe methode van 'splitten' ingevoerd. Door een kleine hoeveelheid zeer fijn grind, 'split', in de holle ruimte onder de dwarsliggers te storten kwam het spoor vaster te liggen. Tevoren werd de ligging van het spoor nauwkeurig gemeten en vastgesteld hoeveel de bepaalde dwarsligger naar boven gebracht moest worden. De hoeveelheid 'split' was daardoor bekend. Een geoefend oor kon door kloppen op de dwarsligger horen of de

holle ruimte onder een dwarsligger, 1, 2, 3 of 4 millimeter bedroeg.

Afzonderlijke vermelding verdient het centrale kaart-systeem, waarin alle goederenwagens van de DSM stonden geregistreerd. De kaarten gaven precies aan waar elk van de tweeduizend goederenwagens zich bevonden, op welk emplacement dan wel in welke trein. De chefs van de vertrekstations en van enkele knooppunten van het net gaven telefonisch de samenstelling van de treinen door aan Medan. Dankzij deze voortdurende registratie werd leegloop zoveel mogelijk vermeden en konden de treinen optimaal worden samengesteld. Als het aanbod groter was dan een bepaalde trein mee kon nemen, dan beperkte het maximale treingewicht, de maximale lengte en het maximale toegestane aantal wagens de samenstelling van de trein. Deze getallen verschilden per lijnvak; op de vlakke baan, zoals tussen Belawan-Medan-Tebing Tinggi, was het beduidend hoger dan op het heuvelachtige lijnvak Tebing Tinggi-Kisaran. Uiteraard waren deze het laagst op het bergtraject Dolok Merangir-Siantar.

Wanneer de DSM in deze periode met enkele woorden gekarakteriseerd zou moeten worden, dan zouden dit zijn: efficiency en optimaal dienstbetoon.

In Indië was het redelijk rustig en economisch ging het beter. Internationaal zag het er echter steeds somberder uit. Dankzij de nog gebrekkige radio konden wij het gebeuren rond München meemaken, de oorlog in Europa leek nog te zijn afgewend. 'Peace in our Time', de kreet van Chamberlain was korte tijd geloofwaardig. Deze euforie duurde niet lang, de oorlogsdreiging door Hitler en Mussolini bleef. De inval in Polen en het infame verdrag tussen Hitler en Stalin maakten aan alle illusies een einde. De oorlogsverklaring van de geallieerden en de mobilisatie van Nederland volgde. De wekelijkse mailboten en vliegtuigen naar Nederland voeren en vlogen echter nog gewoon door.

XVI. Intermezzo: persoonlijke herinneringen aan de oorlogstijd

Mei 1940, Nederland bezet. In Indië werd de strijd in Europa, de capitulatie van Nederland, België en Frankrijk en de luchtslag om Engeland met grote belangstelling gevolgd. Alle Duitsers werden geïnterneerd en overgebracht naar een kamp in de Alasvallei, tegen de grens met Atjeh. Na Pearl Harbour zijn de meeste Duitsers geëvacueerd naar Brits-Indië. Het laatste transport, de 'Van Imhoff', is helaas door de Japanners tot zinken gebracht.

Voor 1940 was in Indië iedereen die in Nederland zijn militaire dienstplicht had vervuld, vrijgesteld van herhalingsoefeningen. Na mei 1940 wilde iedereen aan de versterking van de verdediging meewerken. Met groot enthousiasme werden overal stads- en landwachten opgericht. Allerwege werd braaf geoefend. Al spoedig werd duidelijk dat het leger in Indië, het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, kortweg KNIL genoemd, uitsluitend was toegerust en geoefend voor de binnenlandse veiligheid. Oefenen betekende vaak exerceren en wachtlopen; van echte training was nauwelijks sprake. De meeste dienstplichtigen waren ook te oud voor een strenge training. De gemiddelde leeftijd van de Nederlandse militairen in de kampen op Sumatra lag boven de 40 jaar. Het nijpend tekort aan moderne wapens bleek op elk gebied. Aanvulling uit het buitenland was nauwelijks mogelijk, daar elk land wapens wilde kopen. In 1948 heeft de DSM in haar werkplaatsen 1.000 stenguns aangemaakt. In 1940 heeft een soortgelijk voornemen niet meer tot produktie geleid. Ook hadden bulldozers op rupsbanden omgebouwd kunnen worden tot primitieve tanks. De Japanse tanks waren niet meer dan speelgoed, maar desondanks redelijk bestand tegen onze geweren en mitrailleurs. Op de Oostkust zijn nog een aantal 'pantserwagens' vervaardigd. Op een normaal vrachtautochassis was een stalen open doos geconstrueerd, welke een schijn van bescherming gaf. In de praktijk bleef hier niets van over.

Beter voorbereid was het departement van Economische Zaken. Een goed geregelde organisatie was bijvoorbeeld het VDF, het Voedsel Distributie Fonds, dat de opslag en distributie van rijst en voedsel in oorlogstijd moest verzorgen. Vooral voor de Oostkust, waar jaarlijks 100.000 ton rijst werd geïmporteerd, was een grote reserve noodzaak. Het VDF regelde samen met de DSM deze opslag van rijst. Eerst in een

groot aantal spoorwegloodsen, later in twee zeer grote speciaal gebouwde loodsen (met een goede ventilatie en voorzieningen tegen de ratten) op het terrein van de werkplaats te Pulu Brayan.

Verder ging het leven in Indië betrekkelijk normaal door. Men zamelde geld en aluminium pannen in voor het kopen van Spitfires in Engeland. De stemming was vaderlandslievend en er werd overal iets aan verdediging gedaan. De Indonesiërs stonden grotendeels buiten deze activiteiten. Niet dat zij pro-Duits en later pro-Japans waren, maar zij waren niet echt bij deze oorlog betrokken. Het zou mogelijk geweest zijn de Indonesiërs werkelijk in de verdediging te betrekken, maar dat zou onherroepelijk een stap naar latere zelfstandigheid betekend hebben en toen waren wij nog niet zover.

Zeven december Pearl Harbour, met vernietigende gevolgen voor vele landen, waaronder ook Nederlands-Indië. De gouverneur-generaal verklaarde namens de Nederlandse regering onmiddellijk Japan de oorlog. De berichten van torpederingen van Japanse schepen volgden spoedig, maar werden weldra overvleugeld door de opmars van de Japanners in Malakka en de jobstijding van de snelle val van het goed verdedigde Tarakan op Borneo. Goed verdedigd, behalve de stranden dan waarop de Japanners met hun landingsvaartuigen aanvielen. Deze ernstige tegenslag werd vrijwel onmiddellijk gevolgd door de val van Balikpapan, de beide grote olieraffinaderijen van de Shell op Borneo. Kort daarop volgde de ergste klap van allemaal, het tot zinken brengen van de Engelse slagschepen, de 'Prince of Wales' en de 'Repulse', bij de kust van Malakka. Daarmee was de mogelijkheid van echte tegenstand tegen de Japanse aanval verloren gegaan. Op de Oostkust konden wij de opmars van de Japanners door Malakka van nabij volgen. Ons vliegveld te Medan werd nog regelmatig uitgebreid en elke nacht kwamen er vliegtuigen ter versterking van Singapore door, totdat de Japanners het zwaar bombardeerden, waarbij vele doden en gewonden vielen. Toen spoedig daarna het kanongebulder verstomde wisten wij dat de onneembare veste Singapore was gevallen. Onneembaar vanuit zee, maar niet vanuit de landzijde.

De haven Belawan was reeds eerder gebombardeerd en onbruikbaar gemaakt. Op verzoek van het gouver-

nement stelde de DSM toen een vrachtautodienst voor strategische goederen in, van Siantar naar Sibolga op de Westkust. De kosten van dit vrachtvervoer hebben ongeveer 1 miljoen gulden bedragen. De overheid en de diverse particuliere vervoerders hebben dit bedrag in 1948 volledig terugbetaald. Er was slechts één uitzondering, de vertegenwoordiger van een kleine Engelse firma, die vond dat hij de boekhouding van de DSM niet behoefde te vertrouwen.

De volgende klap was een Japanse luchtlanding op de twee olieraffinerijen in Palembang. Eén daarvan viel de Jappen onbeschadigd in handen; de vernieling was wel minutieus voorbereid, maar door een verrassende aanval door de Japanse parachutisten, nog net niet uitgevoerd. Uit Bandoeng kreeg generaal Overakker, de commandant van het Nederlandse leger op Sumatra, het bevel tot een tegenaanval. Alleen de af te leggen afstand, 800 kilometer over een smalle weg, maakte al dat hiervan niets terecht kon komen. Generaal Overakker keerde met zijn vermoeide troepen naar de Oostkust terug, vlak voor de Japanse landing op de Oostkust. Deze terugtocht is de overigens uitstekend geïnformeerde Japanners ontgaan.

Na Palembang was het de beurt aan Java. De gebeurtenissen daar, de slag in de Javazee en de strijd op Java zelf, zijn zo uitvoerig en vaak beschreven dat er hier niet verder op zal worden ingegaan. Wel moet nog worden vermeld dat vele maatschappijen, Java veilig achtend, de vrouwen van hun employees opdracht gaven zich met hun kinderen naar Java te begeven. Deze opdracht was mede ingegeven door het bekend worden van gruwelijke moordpartijen op Borneo. Velen hebben hieraan gevolg gegeven. Zij waren in de interneringskampen de eenzamen en hadden het daardoor soms nog moeilijker dan de vrouwen die op Sumatra bleven.

Kort voor de Japanse inval op de Oostkust had het hoofd van de DSM zich laten benoemen tot majoor, chef van de verbindingdienst bij de staf van generaal Overakker. De tweede man van de DSM, de secretaris, was hoofd van de vrachtautodienst naar Sibolga. Hij was ook reserve-kapitein bij de artillerie. Ik zelf was reserve-luitenant, hoofd van de Noodformatie van de stads- en landwachten te Medan en werd waarnemend hoofd van de DSM. De dag waarop Java viel, werd ik opgebeld door het hoofd van de Staatsspoorwegen in Bandoeng. Hij vertelde mij dat het hoofd van de Atjeh Staatsspoorwegen, Von Sperling, was vermoord en vroeg mij of de DSM de leiding van de ASS op zich wilde nemen. Tijdens een gesprek met mijn chef, hij majoor, ik luitenant, hij hoofd van de DSM, ik waarnemend, droeg hij mij op, mij naar Kota Radja te begeven. Dan zou hij terugkeren naar Medan en de leiding van de DSM weer op zich nemen. Ik

heb deze opdracht geweigerd en werd in mijn mening bevestigd door een telefoongesprek met de resident van Atjeh, die mij vertelde dat Atjeh in volle opstand was en dat mijn komst zinloos zou zijn. Misschien is het goed hier te memoreren dat Atjeh het enige gewest in heel Indië was, waar de Indonesiërs in opstand kwamen vóór de Japanners er landden. Reeds de volgende ochtend hadden de Jappen alle problemen opgelost door èn in Atjeh èn op de Oostkust bij Tandjong Tiram, tussen Tebing Tinggi en Tandjong Balei te landen. Ik verzamelde mijn medeleden van de nu overbodig geworden Noodformatie, nam afscheid van mijn vrouw en de DSM en trok ten strijde. Evenals alle collega's met mijn eigen auto, dat wel.

Bij de DSM had de vernielingsploeg die ochtend twee grote bruggen in de lijn Medan-Tebing Tinggi laten springen en de cylinders van een aantal locomotieven vernield. Dezelfde avond bevond ik mij in de voorste lijn in een stelling ergens tussen Seribu Dolok en Pematang Siantar. Deze stelling was door ons voorbereid en de brug was gesprongen. Jammer genoeg was er verondersteld dat de Jappen van de andere kant zouden oprukken, waardoor wij in het schootsveld lagen. Ergens onderweg moet ik mijn chef zijn gepasseerd. Hij had zich kennelijk laten demobiliseren, want hij heeft de oorlog, evenals de reserve-kapitein in een burgerkamp doorgebracht.

De Jappen zijn die eerste dag al fietsend doorgestoten tot Siantar en rukten verder op in de richting van Prapat-Sibolga-Westkust, waar zij generaal Overakker met zijn troepen dachten te vinden. Twee nachten later was het onze beurt. Door een omtrekkende beweging over een secundaire weg langs het Tobameer, dwongen de Jappen ons terug te trekken. Hierbij viel de achterhoede in een hinderlaag. Zij werden gevangen genomen en de volgende dag doodgeschoten. Terugtrekkend stootten wij op een voorpost, bij de tweesprong naar Harangaol gelegen. De hoofdstelling lag enkele kilometers verderop bij Seribu Dolok. Tegen alle militaire voorschriften in, die zeggen dat terugtrekkende troepen niet meteen weer in de voorste lijn moeten worden ingezet, deelde een beroepskapitein van het KNIL ons bij deze voorpost in. Ons toeroepend: 'Niet weer weglopen, lafbekken', stapte hij in zijn auto om naar de generale staf te rijden. De verleiding was groot om deze snoever te dwingen de leiding van onze verdediging op zich te nemen. Helaas won de discipline het.

Kort daarop kreeg de commandant van deze voorpost telefonisch opdracht tot een verkenningsaanval. Hij vertrok met twee autobusjes. De tweede keerde al spoedig weer terug; er was geschoten, de eerste bus was in een sloot gereden en de Jap had tanks. Hoe onze stelling eigenlijk verdedigd had moeten worden is nooit duidelijk geworden, omdat we opnieuw zijn teruggetrokken. Dit bracht mee, dat de hele stelling Se-

ribu Dolok en later ook die van Kaban Djahe in elkaar stortten.

Sumatra is groot en door deze tweede terugtocht konden wij weer wat afstand nemen van de Jap. Ons laatste bastion zou de Alas vallei worden. Officieel was er maar één toegangsweg, van Kaban Djahe naar Kota Tjane. Deze werd geheel tot verdediging ingericht. Er waren zelfs enkele stukken geschut. Ik kwam zelf met mijn groep bij een brug te liggen, die misschien wel opgeblazen moest worden. Voor mij lag iets van een bataljon van onze troepen, ik kon in alle rust de omgeving verkennen en zelfs een bad in de kali nemen. Tussen deze post en Kaban Djahe vonden de volgende dag wat schermutselingen plaats, waarbij individueel goed is gevochten. 's Avonds trok het bataljon zich terug en bevond ik mij weer in de voorste lijn. Dit klinkt heldhaftiger dan het was; de Jap had, zoals later bleek, geen enkel plan om ons via de hoofdweg aan te vallen. Hij richtte alleen langs de weg een mitrailleurstelling in, zodat wij hem niet konden overvallen. Toen ik op een verkenningspatrouille onverwachts onder mitrailleurvuur kwam te liggen bleken de Jappen bewust over ons heen te hebben geschoten. Er was geen enkele dode of gewonde onzerzijds. Mijnerzijds heb ik vanaf een nabij gelegen heuveltje een paar salvo's naar hun kamp afgegeven. Of wij iets geraakt hebben weet ik niet, maar we waren wel nijdig en hebben het geprobeerd.

Deze zelfde dag begonnen de Jappen met hun hoofdaanval op de Alas vallei. Niet via de hoofdweg maar via de Dairi weg naar Sidikalang en een oud voetpad van Sidikalang naar de Alas vallei. Ook deze keer stortte onze verdediging als een kaartenhuis in elkaar. Opnieuw terugtrekken was de leus. Bij deze terugtocht is een van onze 'pantservoertuigen' getroffen door een granaat. De hele bemanning is gesneuveld. De weg van Kota Tjane naar Blang Kedjeren in Centraal-Atjeh was de laatste jaren door mijn vriend Drenth, controleur Binnenlands Bestuur, voor auto's berijdbaar gemaakt. Toen wij die avond afscheid van hem en zijn vrouw namen, verwachtten zij beiden de volgende dag door de Jappen vermoord te worden. Gelukkig had Drenth zich uiterst correct opgesteld tegen de Japanse eigenaar van de plantage daar in de buurt. Overigens merkwaardig dat de Japanners op alle voor hun belangrijke strategische plaatsen rubber- en koffieplantages hadden. Zijn correcte optreden heeft Drenth en zijn vrouw het leven gered. Onze troepen trokken zich ondertussen per auto verder terug in de bergen tussen Kota Tjane en Blang Kedjeren. Terugtrekken op de Blang zelf had geen zin, want de Jappen hadden een geforceerde mars gemaakt van Takengon en vielen Blang Kedjeren ook van het westen aan. Generaal Overakker wilde nog een laatste keer standhouden en een stelling inrichten.

Bij de strijd om de toegang tot de Alas vallei was een dergelijk standhouden onder zijn persoonlijk commando misschien nog mogelijk geweest, nu in het oerbos zagen zijn officieren het zinloze hiervan in. De volgende dag volgde de overgave.

Over de juistheid van het besluit van de gouverneur-generaal Tjarda van Starkenborgh om legeronderdelen buiten Java door te laten vechten geeft Van Baal in 'Ontglipt Verleden' (p. 368) een lezenswaardige beschouwing. Ook in de Bataklanden, waar de veldtocht van generaal Overakker zich afspeelde, keek de bevolking toe; het was duidelijk niet hun oorlog.

Wij zijn enkele dagen later per vrachtauto via Kota Tjane, Kaban Djahe en Berastagi naar Medan teruggevoerd en vandaar per DSM naar de Unie kampong in Belawan. Na een kort verblijf werd het merendeel van de krijgsgevangenen afgevoerd naar Birma om aan de beruchte Birmaspoorlijn te werk gesteld te worden. Een 500 krijgsgevangenen bleven achter. Zij waren uitgezocht om individueel te werk gesteld te worden op de Oostkust. Hiervan is gelukkig niets terecht gekomen. Ik schrijf met opzet gelukkig want de enkeling die wel te werk is gesteld, is later bij de Kempetai beland en daar doodgemarteld.

Wij overblijvenden, werden per spoor teruggebracht naar Glugur, vlakbij Medan. Wij realiseerden ons dit onvoldoende, maar Glugur was een soort luxe kamp. Stenen barakken, pannen daken, stromend water dat zonder koken gedronken kon worden, elektrisch licht, redelijk te eten en niet al te zwaar werk. En tijdens het werk, vaak in Medan, was er gelegenheid om van alles te 'bietsen'. Zo had ons kamp een bibliotheek van meer dan 1.000 boeken opgebouwd. Er was soms zelfs een piano. En dan nog een humaan commandant-majoor Banno en een zeer humane ondercommandant Takahashi. Het intellectuele leven bloeide zeer. Op bijna elk gebied werden lezingen gehouden, van sanskriet tot colloid chemie. Zeer bijzonder waren de voordrachten over atoomfysica, gehouden door een jeugdige dokter in de wis- en natuurkunde, gepromoveerd in maart 1940 op dit onderwerp in Utrecht. Een betere leraar hadden wij ons niet kunnen wensen. Wij raakten bekend met de namen van de voornaamste atoomgeleerden, zoals Niels Bohr, Fermi, Heisenberg en Oppenheimer. Hierbij bleef de vraag open, of een atoombom mogelijk geen kettingreactie tengevolge zou kunnen hebben. Na Hiroshima bleek dat de geleerden de ontploffing begrensd hadden weten te houden. Wij ex-krijgsgevangenen en geïnterneerden hebben in de meest letterlijke zin ons leven aan de atoombom te danken. Wij kunnen slechts hopen dat het ook in de toekomst zal lukken om de mensheid voor de totale vernietiging te beschermen.

Inmiddels was ons contingent Nederlanders aangevuld met rond 500 Engelsen en Australiërs. Deze wa-

ren uit Singapore ontkomen en ergens op Sumatra geland. Een teken van onze goede gezondheidstoestand in Glugur was ook dat er in twee jaar tijd slechts 2 krijgsgevangenen stierven. Bijna de helft van onze groep werd via Kota Tjane naar Blang Kedjeren gezonden teneinde de weg Takengon-Blang Kedjeren voor auto's berijdbaar te maken. Eind 1944 is deze 'Atjeh Party' over land naar Pakan Baru overgebracht. Aan ons luxe leven kwam abrupt een einde op 25 juni 1944 toen wij ons in Belawan in moesten schepen op de 'Van Waerwijck'. Dit oude KPM-schip had behalve krijgsgevangenen veel lading, met name rubber en hout aan boord. Zoals gebruikelijk bij de Japen was het vervoer van krijgsgevangenen niet kenbaar gemaakt. Overigens maakten wij ons weinig zorgen, we voeren in een konvooi, waaronder patrouilleboten en een kleine olietanker. Er waren ook aanhoudende Japanse vliegtuigen boven ons. Bovendien was de kust van Sumatra voortdurend in zicht, de zee was kalm en het was mooi weer.

Om ongeveer 14.00 uur werd volkomen onverwacht het konvooi aangevallen. De 'Van Waerwijck' liep twee treffers op, maar er zijn ook nog twee kleinere schepen getorpedeerd. We verloren in één klap 178 man, getroffen door de torpedo's of verdronken met het zinkende schip. De 'Van Waerwijck' zonk snel en wie kon, sprong overboord in zee. Ik herinner mij, dat het wat lichter begon te worden, toen ik een stuk lading van het kapseizende schip op mijn hoofd kreeg en opnieuw de diepte inging. De Straat van Malakka is gelukkig daar niet erg diep, de masten van de 'Van Waerwijck' staken 15 jaar later nog boven water. Toen ik voor de tweede keer boven kwam, had ik kennelijk de halve Malakkastraat leeg trachten te drinken, dat was tenminste de conclusie van onze dokters toen zij twee dagen later de opgezwollen wallen onder mijn ogen zagen.

Maar toen we eenmaal in het water lagen, hadden we bijna het gevoel van een soort zwempartij in volle vrijheid.

Wij wisten toen nog niet dat er 178 van onze kameraden waren omgekomen. Dat merkten we eerst na aankomst in Singapore, toen wij weer in één kamp waren ondergebracht. Eén van de eerste die wij zagen zwemmen was de kamphond Judy. Het aandoenlijke en interessante verhaal van Judy vindt U beschreven door zijn baas, sergeant Williams, in het boek van H. Neumann: De Sumatra Spoorweg. Er dreef van alles rond, genoeg voor elke drenkeling om zich aan vast te houden. Angst voor haaien behoefden we niet te hebben, daar hadden de torpedo's wel een eind aan gemaakt. Helaas ook aan het leven één onzer, die meteen na de eerste torpedo in zee was gesprongen en door de tweede in elkaar was gedrukt. Wanneer je getorpedeerd wordt, en je zit op een redelijk groot schip, wacht dan op de tweede torpedo, alvorens in zee te springen.

De Japanse zeelieden hebben ons aan boord goed behandeld. Dat zij met hun sloepen eerst hun landgenoten uit het water visten, was hun niet kwalijk te nemen. En daarna kwamen wij aan de beurt om aan boord van een tanker gezet te worden. Het was 's nachts bar koud aan boord van de tanker. Van de bemanning mochten wij af en toe de machinekamer in; afwisselend klappertanden en dan weer geroosterd worden. Als voedsel kregen we ballen echte rijst met wat saus, eetgerei was er natuurlijk niet, men moest net zo lang de bal rijst van de ene hand in de andere hand rollen tot hij voldoende was afgekoeld.

Bij aankomst in Singapore stonden wij praktisch naakt op het gloeiende asfalt, net als met de bal dampende rijst, nu van de ene voet op de andere. We werden midden in de stad ondergebracht in atap noodhutten. Een merkwaardige sensatie met praktisch niets aan, middenin een Chinese wijk met winkels en druk verkeer. Dankzij onze vroegere kampcommandant Banno, kregen wij allen een uniform, een deken en schoenen. Weliswaar was de grootste maat slechts 38, maar na wat uittrekken en uitsnijden, bleek het toch mogelijk daarin te lopen, eerst maar een paar tellen, maar gaandeweg langer. We wisten dat wij in de jungle zouden moeten werken en dan zijn schoenen onontbeerlijk. Overigens: wat een verschil in behandeling. Onze arme medekrijgsgevangenen, die met de 'Tokyo Maru' bij Benkoelen waren getorpedeerd, kregen in Padang niets en werden vrijwel naakt naar Pakan Baru gezonden. Al spoedig werden wij opnieuw gescheiden, alle zieken bleven in het Shanghi kamp te Singapore en alleen de gezonden gingen naar Pakan Baru. Een vroegere veerboot van Penang naar de vaste wal, de 'Elizabeth', bracht ons via de Siak rivier naar Pakan Baru. In Pakan Baru werden we opnieuw gescheiden, de jongeren moesten naar de werkcampen verderop aan de spoorlijn, de ouderen bleven in het latere ziekenkamp II, enkele kilometers van Pakan Baru gelegen. De term 'dodenkamp' zou juist zijn geweest, want de meesten die in dit kamp ziek werden stierven vrij snel door ondervoeding en gebrek aan medicijnen. Een typisch Japans voorschrift was, dat zieken maar een halve portie eten kregen. Nu werd het eten in barakken uitgedeeld door speciale mensen van de keukenploeg. Die hadden opdracht nooit te kijken wie aan de beurt was, dus automatisch op te scheppen. Bij zo'n barak van een paar honderd man kon je natuurlijk niet precies 'op' zijn bij de laatste man. Tekort kon natuurlijk ook niet, dus de etensploeg zorgde altijd dat er een of twee porties over waren. In de hong (atap barak, tijdelijk onderkomen) werd precies bijgehouden wie aan de beurt was voor een extra portie. Maar omdat de reserveverstrekkingen voor zieken en gezonden afzonderlijk werden bijgehouden, kon het voor een zieke soms voordeliger zijn nog een extra dag ziek te zijn, omdat hij mogelijk in aanmerking zou komen voor 'sakit lagi queue'.



DSM-locomotief 30 achtergebleven in de jungle van Pakan Baru (foto: H. Neumann).

Bij voortdurende honger wordt voedsel een obsessie. De eerste drie maanden, in de herfst van 1944, was het nog vrij draaglijk in het kamp, maar daarna verergerde de toestand snel. Het aantal doden steeg tot drie en meer per dag. De begraafplaats was verlegd tot vlak achter ons kamp. Doodskisten waren er reeds lang niet meer, maar ook de rieten matten waarin de stofelijke overschotten waren gewikkeld, raakten op. De doden werden toen nog wel toegedekt, maar nadat de eerste aarde in de kuil was geworpen werden de matten er met een touw weer uitgetrokken, teneinde dienst te doen bij het volgende lijk. Bij dit alles kwamen nog de slechte berichten uit Europa. Vooral de

mislukking van de Slag om Arnhem kwam hard aan. Degenen die toegang hadden tot de informatie van de werkelijk allerlaatste geheime radio hielden hun monden stijf gesloten, maar hun sombere expressie zei genoeg. We begonnen ons ook steeds meer te realiseren dat na de overwinning grootscheepse hulp uit Nederland onmogelijk was en dat die overwinning nog veel langer op zich kon laten wachten dan wij hoopten. Er is over de kampen in Indonesië zeer veel geschreven en ik wil daar verder niet over uitweiden. Lady Mountbatten, de echtgenote van de Britse opperbevelhebber, die onze kampen op 16 september bezocht, schrok zo van onze miserabele conditie, dat voor

20 september alle zieken en alle Engelsen en Australiërs werden overgevlogen. De niet zieke Nederlanders moesten nog even wachten, eind oktober was het gehele Pakan Baru kamp pas geëvacueerd.

Voor een DSM-er was het extra triest daar in Pakan Baru ons eigen materieel terug te zien. Ten behoeve van deze Pakan Baru lijn hadden de Jappen rond 50 kilometer spoorlijn van de DSM opgebroken. Het dubbelspoor Medan-Belawan was teruggebracht tot enkelspoor en de zijlijn Lubuk Pakam-Bangun Purba was geheel opgebroken. Ook waren een aantal wissels en vijf locomotieven, waaronder twee van het nieuwste model overgebracht. Deze locomotieven werden gedeeltelijk door DSM-machinisten gereden, de angst voor ontsporingen en omslaan op deze gammele baan was duidelijk op hun gezicht te lezen.

Wel lijkt het zinvol te vragen, waarom de Jappen deze Pakan Baru spoorweg zo miserabel hebben aangelegd. Zo slecht, dat ook zonder de onverwachte capitulatie de Pakan Baru spoorlijn voor doorgaand verkeer onbruikbaar zou zijn geweest. Natuurlijk hebben wij krijgsgevangenen van harte meegewerkt om het hele werk zoveel mogelijk te saboteren. Voorbeelden van dit soort sabotages zijn het plaatsen van takkebossen in de dijken en deze met grond af te dekken, waardoor later onherroepelijk verzakkingen ontstonden. Spoorwegtechnisch bleken de volgende fouten essentieel voor de falende aanleg:

- a. De onvoldoende controle op de kwaliteit van de houten dwarsliggers.
- b. Het niet voorboren van de gaten voor de bevestigingsmiddelen, spoorspijkers en tirefonds.
- c. De slechte kwaliteit van deze bevestigingsmiddelen.
- d. De onjuiste constructie van de lange spoorbruggen over drie grote rivieren.

Misschien dat het voor de Japanse leiding in de laatste jaren alleen nog maar een kwestie van militair eergevoel was, — 'de lijn zal op tijd klaar zijn' — en dat het hun allang niet meer kon schelen of hij ooit gebruikt zou worden. Toen ik de Pakan Baru lijn in 1949 bezocht, waren alle drie de lange spoorbruggen volledig verdwenen, maar was de spoorlijn zelf nog enigszins intact aanwezig. Nu, weer een generatie later, kan de bevolking van Pakan Baru zich niet eens meer herinneren dat er daar ooit een spoorlijn heeft gelegen. Slechts enkele ketels en frames van locomotieven zijn daarvan nog stille getuigen.

XVII. Bevrijding

Op 15 augustus 1945, de dag van de Japanse overgave, bevonden alle Europeanen in Indonesië zich reeds meer dan drie jaar in internerings- en krijgsgevangenkampen. Volgens N. Beets 'De Verre Oorlog' zijn 20% of rond de 10.000 krijgsgevangenen in de oorlog overleden. Hiervan heeft de helft het leven gelaten doordat de schepen waarmee zij werden getransporteerd, getorpedeerd werden. De geallieerde onderzeeboten hebben niet geweten dat op deze transportschepen krijgsgevangenen werden vervoerd.

Het percentage slachtoffers onder de geïnterneerde burgerbevolking is alleen al daarom lager geweest omdat zij niet overzee vervoerd zijn en daardoor voor torpederingen bespaard zijn gebleven. De fysieke toestand van de geïnterneerden was echter veelal even slecht als die van de krijgsgevangenen. Drie jaren ondervoeding, mishandeling, gebrek aan medicijnen, miserabele levensomstandigheden en hygiënisch afgrijpselijke toestanden hebben een zware tol geëist. Voor de krijgsgevangenen kwam daar nog het gedwongen werken aan de beruchte 'Birma-' en 'Pakan Baru'spoorwegen bij alsmede de tewerkstelling in Japan in de mijnen.

In alle kampen hebben de doktoren gedaan wat zij konden. Hun kunde, toewijding en inventiviteit hebben wonderen verricht. In het laatste oorlogsjaar liep in alle kampen het aantal doden echter sterk op. De meeste ex-krijgsgevangenen en ex-geïnterneerden zijn het erover eens, dat zij de honger en ziekten niet nog eens een jaar hadden kunnen doorstaan. En zwijgend denken zij erbij, dat het ook de bedoeling van de Japen was om door onvoldoende eten en medicijnen te verstrekken zoveel mogelijk kampbewoners te laten sterven.

De in 1942 gevangen genomen militairen en geïnterneerde burgers, mannen en vrouwen, van de Oostkust van Sumatra waren in verschillende kampen terecht gekomen. De meeste krijgsgevangenen, de militairen dus, waaronder eveneens Delispoor medewerkers, waren reeds in 1942 afgevoerd naar Siam (Thailand) en Birma om mee te werken bij de aanleg van de 'Birma spoorlijn'. Na de voltooiing van deze lijn (400 km) werden zij naar Bangkok overgebracht. Velen zijn verder naar Japan getransporteerd en hebben daar in mijnen moeten werken.

De militairen, die in 1942 in het kamp Glugur bij Medan achterbleven, werden in 1944 naar Pakan Baru

overgebracht. Met duizenden krijgsgevangenen en Romusha's (geronselde Indonesische dwangarbeiders) moesten zij daar de Pakan Baru spoorlijn bouwen. Deze lijn liep van Pakan Baru naar Muara, een eindpunt van het net van de staatsspoorwegen in de Padangse Bovenlanden. Deze dwarsverbinding door Sumatra is één dag vóór de Japanse overgave gereed gekomen. Behalve voor het vervoer van krijgsgevangenen naar de verschillende kampen aan de lijn, heeft er nimmer één trein gereden. Een paar maanden later zou het ook niet meer hebben gekund. De houten brug over de rivier Kampar Kanan was bij de eerste de beste bandjir weggeslagen doordat er geen krijgsgevangenen meer beschikbaar waren om het klem geraakte drijfhout tussen de pijlers af te voeren.

Alle burgers van de Oostkust waren in 1944 naar interneringskampen diep in het binnenland overgebracht. De vrouwen kwamen terecht in een uiterst primitief kamp in de rubberonderneming Aek Pamienke. Deze onderneming lag op 80 km ten zuiden van Kisaran en op 230 km van de hoofdplaats Medan. Het mannenkamp Si Ringo Ringo, waar de jongens ouder dan 10 jaar uit het vrouwenkamp naar waren overgebracht, lag aan de Bilah rivier. Het lag een aantal km ten westen van Rantau Prapat, het eindpunt van de spoorlijn Kisaran-Rantau Prapat op 270 km van Medan. Daarnaast bevonden zich nog vele burgers, voor de oorlog op de Oostkust woonachtig, op Java en elders in Nederlands-Indië, allen ook in interneringskampen.

Het Japanse leger op Sumatra was bij de capitulatie nog vrijwel geheel intact. Een beschieting van Sabang uit zee en luchtbombardementen hadden de Japanners te land nog heer en meester gelaten. Het lot van alle geïnterneerden en krijgsgevangenen hing geheel van de houding van de Japanse militairen af. Aanvaardden zij de overgave of zouden zij nog willen doorvechten? De overgave bleek al spoedig geaccepteerd te worden, maar de uitroeping van de republiek Indonesia op 17 augustus 1945 zorgde voor een geheel nieuwe complicatie. Zij bracht overal enthousiaste vrijescharen van jongeren (Pemuda's) op de been, die gekeerd waren tegen het herstel van het Nederlands gezag en al spoedig alle Nederlanders, zo niet alle blanken, bedreigden. Inmiddels lieten de geallieerden op zich wachten. Tijdens de topconferentie in Berlijn in juli 1945 was tussen vele belangrijke zaken door be-

slist, dat niet zoals eerst de bedoeling was de Verenigde Staten geheel Indonesië zouden bezetten, maar dat op Sumatra en Java deze taak door de Engelsen zou worden overgenomen.

In de praktijk betekende dit niet alleen vertraging, maar ook dat de Engelsen met een veel te kleine troepenmacht kwamen. Deze troepen, die verwacht hadden na de beëindiging van de zware oorlog in Birma naar huis te kunnen terugkeren, moesten nu in een vreemd land de orde gaan bewaren. Dit orde handhaven bleek op Java al spoedig te ontaarden in uitermate bloedige gevechtshandelingen, waarbij helaas ook vele geïnterneerden op gruwelijke wijze zijn vermoord. Op Sumatra waren weken voor de Japanse capitulatie enkele teams geparachuteerd en met onderzeeboten aan land gezet, teneinde het geallieerde opperbevel in Ceylon te kunnen informeren over de kampen en om na de overgave ter plaatse op te kunnen treden. Hoe de situatie zich zou ontwikkelen wist niemand. Dat deze uiterst verward zou worden was duidelijk. Hoe ernstig en verward de ontwikkelingen zouden worden, heeft niemand kunnen voorzien.

Deze teams hebben vrijwel gelijk na de overgave de Japanners moeten wijzen op hun plicht tot het handhaven van de orde en tot bescherming van de ex-krijgsgevangenen en geïnterneerden. Bij de kampen langs de Pakan Baru spoorlijn kwam daarbij als complicatie de ernstige meningsverschillen tussen de Koreaanse kampbewakers en de Japanse legerleiding.

Dat de evacuatie van vrijwel alle ex-krijgsgevangenen, van de geïnterneerde mannen, vrouwen en kinderen veilig is gelukt, kan echt als een wonder worden beschouwd. De betrokkenen zelf hebben zich dit pas jaren later gerealiseerd. De evacuatie van Pakan Baru werd versneld door een bliksembezoek van Lady Mountbatten op 16 september 1945. Zij was duidelijk onder de indruk van de uitputting en ziektes van de krijgsgevangenen. Een luchtbrug naar Singapore werd ingesteld, eerst voor de zieken, daarna voor de Engelsen en Australiërs. Krijgsgevangenen wisten de oude 'Elizabeth', de boot die hen ook naar Pakan Baru had vervoerd, te repareren. In november 1945 was de evacuatie van alle 4.500 overlevenden voltooid. Ook de kampen Bangkinang en Palembang zijn op overeenkomstige wijze in die tijd geëvacueerd. De evacuatie van het vrouwenkamp Aek Pamienke en van het mannenkamp Si Ringo Ringo op de Oostkust zijn geheel anders verlopen.

In alle kampen leefde de wens: terug naar huis en weer aan het werk voor de wederopbouw. Maar alleen in de kampen op de Oostkust bleek dit voor enkelen mogelijk. Elders waren de afstanden te groot. Een twintigtal mannelijke geïnterneerden is kort na de bevrijding naar hun ondernemingen en hospitalen teruggekeerd. Aanvankelijk verliep alles in pais en vree, maar al spoedig nam de onrust toe. Na enkele weken werden

zij door jeugdige Pemuda's in de gevangenis te Pematang Siantar gestopt. Hun lot was hoogst onzeker. In het nabijgelegen hotel werden een aantal Zwitsers voor de ogen van hun vrouwen door een menigte Pemuda's vermoord. Deze Zwitsers hadden de oorlog buiten de kampen doorgebracht. Het afschuwelijke van deze tragedie was, dat in de voorgalerij van dit hotel Japanse militairen met machinegeweren aanwezig waren die weigerden in te grijpen. Deze officieren hebben later de doodstraf gekregen.

Het groepje Nederlanders in de gevangenis in Siantar is in oktober 1945 door een Engelse weaponcarrier bevrijd. Deze had bij toeval van hun aanwezigheid vernomen en was maar even gaan kijken. Door dit korte optreden heeft deze ene carrier de hele groep naar Medan weten te brengen.

Inmiddels was de officiële evacuatie van de kampen Aek Pamienke en Si Ringo Ringo op gang gekomen. De DSM vervulde hierbij de hoofdrol. In de oorlog had het vervoer naar de kampen in goederenwagens plaatsgevonden. Nu waren er behalve goederenwagens ook personenrijtuigen beschikbaar. Per trein werden 300 mannen, vrouwen en kinderen vervoerd, een enkele keer zelfs 400 personen. Van 1 oktober tot 1 november 1945 hebben 19 treinen ruim 6.000 geïnterneerden over een afstand van 250 kilometer vervoerd. Er werd 's nachts gereist, 's avonds vertrokken uit Rantau Prapat, het kamp Si Ringo Ringo en het kamp Aek Pamienke, de aankomst in Medan was de volgende dag. Soms was de dreiging van de Pemuda's zo ernstig, dat ter beveiliging van de trein om de 100 meter een Japanner met de rug naar de spoorbaan en met geladen geweer stond opgesteld.

De leiding van het gehele transport berustte bij luitenant Sisselaar. Deze was kort tevoren met zijn ploeg geparachuteerd op de Padang Lawas, een steppe ongeveer 100 kilometer ten zuiden van het kamp Si Ringo Ringo. Zijn opdracht luidde: 'de kampen observeren'. Na de capitulatie werd deze opdracht: 'de discipline in de kampen te handhaven en de evacuatie te verzorgen'. Dank zij zijn krachtig optreden heeft hij de medewerking van de Japanse commandant bij de beveiliging van de treinen weten te verkrijgen. Toen deze zichzelf daartoe niet in staat achtte, zei Sisselaar: 'het Japanse leger dat de Chinezen, Engelsen, Amerikanen en Nederlanders heeft verslagen, zou niet in staat zijn een troep guerilla's, slechts met lansen bewapend, in toom te houden'.

Terugziend op de gehele evacuatie is het een wonder dat deze zonder slachtoffers, behalve dan de moordpartij in het Siantarhotel, is verlopen. Naast luitenant Sisselaar dient hier met ere genoemd te worden majoor Jacobs, die met zijn ploeg meer de algehele leiding van de evacuatie van alle kampen, ook die van de krijgsgevangenen, in heel Sumatra had. Major Lodge, die met zijn team bij Bagan Si Api Api aan

land was gezet, kreeg de leiding van de evacuatie van Pakan Baru. Alle evacuees werden ondergebracht in een grote wijk van Medan. Om veiligheidsredenen zo geconcentreerd mogelijk, dus vele gezinnen in één woning. Het meubilair was gelukkig geen probleem, de Jappen hadden deze wijk ongemoeid gelaten. Afhankelijk van het aantal kamers en de grootte van het huis betekende dit 10 tot 20 personen per woning. Waar te weinig meubilair was, werd geruild met andere woningen.

Eind oktober 1945 waren alle gezinnen weliswaar herenigd, maar bevonden ze zich opnieuw in een kamp, een kamp dat omringd werd door een steeds dreigender wordende wereld en met het typische kenmerk van een kamp, de centrale kampkeuken waar iedereen de maaltijden in zijn pannetje kwam halen.

In Medan arriveerden regelmatig vliegtuigen uit Singapore met medische teams, militairen en civiele autoriteiten. De verantwoording voor de veiligheid bleef bij de Japanners berusten tot op 10 oktober het eerste Engelse detachement landde. Deze brigade maakte deel uit van de 26ste Indische Divisie; Gurkha's met Engelse officieren. Op 29 oktober landde een tweede brigade. Twee andere brigades bezetten Padang en Palembang. De beide in Belawan gelande brigades bezetten daadwerkelijk slechts het gebied van de haven van Belawan en een gedeelte van de stad Medan. De Oostkust van Sumatra bleef in handen van de onafhankelijkheidsbeweging, de zogenaamde republikeinen. Deze 'rood-witten' beheersten ook het spoorwegverkeer. De Britse brigades waren niet alleen te gering in aantal, maar deze Gurkha's met Engelse officieren hadden ook een uiterst zware oorlog in Birma achter de rug. In plaats van een welverdiende terugkeer naar huis, moesten zij in een vreemd land de orde handhaven. Geen wonder dat zij het risico van sneuvelen tot een minimum wensten te beperken. Hellemal veilig was het nergens in Indonesië.

En dan speelde ook de politiek nog een kwalijke rol. Niet alleen dat het de Engelsen ontbrak aan machtsmiddelen om de Japanners te dwingen zich aan de voorwaarden bij de capitulatie te houden, maar de Engelse regering verhinderde dat een Nederlandse troepenmacht doorreisde naar Indonesië en derhalve in Malakka moest wachten, zogenaamd om de verhouding met de Indonesiërs niet te verstoren, maar in werkelijkheid om de rehabilitatie van de rubberplantages in Malakka een voorsprong boven die in Indonesië te geven. De Engelsen dwongen de Nederlanders wel om de republiek als gesprekspartner te erkennen en dit betekende ook praten met Sukarno. Dit terughoudende optreden van de Engelsen heeft uiteraard de verstandhouding tussen de Engelsen en de Nederlandse leiding niet verbeterd.

Toch waren er voor de DSM enkele lichtpunten. Op de Oostkust was het beheer van de Delispoor door de Kereta Api Sumatera Utara Republik Indonesië

(KSU) van de Japanners overgenomen. De Engelse bezetting sloot nu met de KSU een overeenkomst waarbij sommige gedeelten van de DSM rechtstreeks onder Engels beheer kwamen te staan. Deze betroffen het havenemplacement Belawan, enkele sporen met loodsen in Medan en een gedeelte van de centrale werkplaats te Pulu Brayan, met 6 locomotieven, 150 goederenwagens en 10 rijtuigen. Geallieerde treinen konden met toestemming van de Indonesiërs van Medan over Pulu Brayan naar Belawan rijden. Maar omdat Medan rondom belegerd werd, was treinverkeer van Medan naar Tebing Tinggi, Arnhemia en Bindjei niet mogelijk. Konvooien over de weg van Medan naar Belawan zijn meermalen beschoten. Buiten deze zone zijn de treinen blijven rijden, evenals gedurende de gehele oorlogsperiode trouwens. Er waren officiële dienstregelingen. Zowel het onderhoud van de baan als dat van het rollend materieel was gedurende de oorlog ernstig verwaarloosd. Het Indonesisch personeel heeft met niet aflatende toewijding getracht het bedrijf van de DSM zo goed mogelijk in stand te houden, maar beschikte over onvoldoende middelen en bevoegdheden om deze verwaarlozing tegen te gaan.

Voor de 'bevrijde' Nederlanders zag de toekomst er somber uit. De berichten uit Nederland vertelden over de hongerwinter en de economische ellende; die uit Indonesië zelf werden steeds onzekerder. De mogelijkheid mee te kunnen werken aan de heropbouw van Indonesië werd alleen maar kleiner. Het wachten op repatriëring veroorzaakte een steeds toenemende psychische druk. De Nederlandse koopvaardijvloot werd door de geallieerden eerst gebruikt om eigen burgers en militairen te repatriëren. Nederland had in mei 1940 de Nederlandse koopvaardijvloot ter beschikking gesteld, maar had verzuimd te bepalen dat het na de nederlaag van Duitsland en Japan de volledige zeggenschap over haar eigen schepen zou herkrijgen. Nu moesten de Nederlandse kampbewoners tot ver in 1946 wachten. En toen zij dan eindelijk aan de beurt waren, geschiedde het in tjokvolle en slecht ge-proviandeerde schepen. Slapen gebeurde in stapelbedden van vier hoog, de mannen en vrouwen waren gescheiden. Overdag mocht iedereen zich over het gehele schip bewegen en dat was toch een soort vrijheid. In Attaka, aan de Golf van Suez, was een bevoorradingskamp ingericht waar iedereen iets van warme kleding en een deken ontving. Dit was meteen een voorproefje van de armoede waarmee de gerepatrieerden na aankomst in Nederland zouden worden geconfronteerd. Erger nog dan deze armoede was het volledig onbegrip van familie, vrienden en kennissen voor de ontberingen, welke zij vier jaren hadden moeten doorstaan. Dat zij al hun bezittingen waren kwijtgeraakt werd in Nederland niet beseft, wel dat de gerepatrieerden extra distributiekaarten kregen. Vooral de verhalen van bewoners van volledig ingerichte hui-



Generaal Spoor en ir. Meijer in de werkplaats van Pulu Brayan; links kapitein der genie Van Heek.

zen over in de oorlog verloren gegane kledjes of een radio waren uiterst schrijnend. Zo schrijnend dat de repatrianten gingen zwijgen en alleen onderling hun eigen verhalen konden uitwisselen. Als groep hebben zij hoegenaamd geen protest laten horen. Zij hadden immers het stigma van de 'uitbuiters' en de rijke Indiëse mensen en daar hoefde men geen medelijden mee te hebben. Voor hen bleef slechts over zich aan te passen en zo spoedig mogelijk weer in Nederland aan de slag te komen. Velen hebben dat te snel en te intensief gedaan. Tengevolge van verwaarloosde en niet onderkende kampkwalen zijn juist velen van deze energieke groep voortijdig overleden. Ook waren er velen die na een kort verblijf terugkeerden naar Indonesië. Zij vonden de levensomstandigheden in Medan veel stabielere. Gedurende 1946 waren velen gerepatriëerd. Er arriveerden medische en NICA (Netherlands Indies Civil Administration) teams uit Nederland en uit Australië. De centrale keuken was opgeheven en in elk huis kon weer een eigen maaltijd worden gekookt. Ik schrijf met opzet 'huis' en niet 'huisgezin' want gezinnen waren er eind 1946 maar weinig meer in Indië. Zij die van een kort verlof in Nederland terugkeerden, moesten hun gezin in Nederland achterlaten. Het zou tot medio 1947 duren voordat van gezinshereniging sprake kon zijn.

Inmiddels waren in november 1946 de Engelse troepen door Nederlandse regimenten en eenheden van het Nederlands-Indisch leger vervangen. Deze militairen waren duidelijk gemotiveerder dan de Engelsen en

hun optreden was veel krachtiger, maar zij waren gebonden door de officieel vastgestelde demarcatielijn. Medan was een kamp gebleven, een belegerde veste, welke regelmatig werd beschoten. Toen ik eind december 1946 vanuit Nederland in Medan landde, moest ik diezelfde avond in een droge sloot voor onze woning duiken. De republikeinen schoten met mortieren en de terugvurende batterij stond honderd meter van ons huis.

De directie van de Deli Spoorweg Maatschappij in Amsterdam, welke het volste vertrouwen had in het volledig herkrijgen van haar spoorwegnet, had, voortvloeiend op toekomstige ontwikkelingen, een twintigtal Europese stafleden naar Medan gezonden. Deze 'skeleton-staf' kon weinig meer doen dan de huidige stand van zaken zo goed mogelijk inventariseren en plannen maken en voorbereidingen treffen voor de toekomst. Van groot belang bleek daarbij de groeiende samenwerking met het Indonesisch personeel en met de Nederlandse troepen. De afdeling Genie was op het terrein van de centrale werkplaats te Pulu Brayan gevestigd en de goede samenwerking tussen de DSM en de Genie heeft uitstekende resultaten opgeleverd. Een officieel bezoek van wijlen generaal Spoor aan de werkplaats leverde wel bekijks maar geen enkel probleem op voor de verbeterende onderlinge verstandhouding tussen het Indonesisch en Nederlands personeel.

XVIII. De verhouding Indonesië-Nederland

De verhouding tussen de Nederlandse regering en de republiek Indonesia bleef deze gehele periode onzeker en verward. Er werden vele conferenties en besprekingen gehouden. De Nederlandse binnenlandse politiek verhinderde dat op de Hoge Veluwe conferentie, gehouden in april 1946 tussen vertegenwoordigers van Indonesië, Nederlandse ministers en de luitenant gouverneur-generaal Van Mook, concrete resultaten werden geboekt. Achteraf gezien kan geconstateerd worden dat deze conferentie niet had mogen mislukken. Schermerhorn geeft in zijn herinneringen toe (Minister-president van herrijzend Nederland, p. 94), 'dat hij niet de kracht opbracht die noodzakelijk zou zijn geweest om het in het Nederlandse parlement tot een toestand van buigen of barsten te laten komen en daarnaast dan het Nederlandse volk wezenlijk voor een keuze te plaatsen bij de verkiezingen'. Het zou helaas niet de laatste keer zijn dat de binnenlandse politieke verhoudingen in Nederland de verhouding met Indonesië hebben verstoord. Nederland lijkt hier een eerste kans te hebben gemist. Een tweede was de Linggadjadi overeenkomst op 12 december 1946. Vooral het politieke geharrewar van het 'aangeklede' en het 'naakte' Linggadjadi heeft de kans op een werkelijke overeenkomst verminderd. En natuurlijk werd ook deze overeenkomst in de praktijk herhaaldelijk geschonden. Bekend is de uitspraak van generaal Spoor tijdens een bezoek aan Nederland: 'ik ben geen directeur van een schiettent'.

De politieke meningen in Nederland bleven verdeeld. Wel was de defensieve geest van de Engelse troepen van 'orde bewaren' veranderd in de positieve geest van 'orde op zaken stellen'. Maar of er een actie zou komen bleef tot het laatst onzeker. Belangrijk bij dit alles is de positie van ir. Sukarno. Bij de inval van de Jappen hebben de Nederlandse autoriteiten in Batavia ernstig overwogen om ir. Sukarno, die toen in Benkoelen op Sumatra verbleef, af te voeren naar Australië. Sukarno had in Benkoelen geen huisarrest maar moest zich wel regelmatig bij de autoriteiten melden (zie De Jong, deel 11b pag. 204/205). Ter voorkoming van misverstanden dient vermeld te worden dat Sukarno nimmer in Boven Digul op Nieuw-Guinea geïnterneerd is geweest. Zijn vertrek naar Australië is uiteindelijk om twee redenen niet doorgegaan. Er waren formele bezwaren omdat Nederland in Australië niet over middelen beschikte om Sukarno in verzekerde bewaring te houden. Maar de hoofdreden was ver-

moedelijk angst voor een anti-Nederlands optreden van Sukarno in Australië. In 1942 was Sukarno stellig niet zo anti-Nederlands als na de oorlog. Hij was een bekwame, maar ook uiterst ijdele man, die, mits op de juiste wijze tegemoet getreden, in Australië op constructieve wijze had kunnen bijdragen tot een goede naoorlogse ontwikkeling. Natuurlijk zou er een groot risico aan verbonden zijn geweest, maar formalisme en angst zijn slechte raadgevers. En wat er nu is gebeurd, had nog veel ernstigere gevolgen. Sukarno is volledig met de Japanners gaan collaboreren. Door zijn persoonlijke inzet hebben honderdduizenden Javanen zich vrijwillig als Romusha ingezet. De meesten van hen hebben de oorlog niet overleefd.

Sukarno was zo pro-Japans geworden, dat hij tot het einde van de oorlog in hun overwinning geloofde. Misschien mede daardoor zag hij zichzelf in 1946 niet als hoofd van de Merdeka (vrijheidsbeweging). Hij schijnt door jeugdige medestanders tot het uitroepen van de onafhankelijkheidsbeweging op 17 augustus 1946 te zijn gedwongen. Deze rol is hij, met Japanse en helaas ook Engelse steun, met steeds grotere overtuiging gaan spelen.

De hoogste Nederlandse gezagsdrager, luitenant gouverneur-generaal Van Mook, heeft een uitermate moeilijke taak moeten vervullen. Op het allerlaatste moment tijdens de inval van de Jappen naar Australië gezonden, moest hij in 1946 in Indonesië het gezag herstellen. Aanvankelijk verstoken van eigen machtsmiddelen, gewantrouwd door de Engelsen, de Nederlanders in Nederland en de Indonesiërs heeft hij met een enorme inzet en tomeloze energie de overstelpende problemen weten aan te pakken. Zijn tragisch lot is geweest, dat hij de Nederlandse regering in 1946 niet heeft kunnen overtuigen dat de Hoge Veluwe conferentie ongeveer de laatste kans op overleg met Indonesië bood. Van Mook had inzicht in de internationale verhoudingen. De Nederlandse politici hadden dit bepaald niet en dachten dat zij konden volstaan met het constateren van hun formeel gelijk. Wat moeten dit boeiende gesprekken op de Hoge Veluwe zijn geweest en hoe gefrustreerd moeten en Indonesiërs en Van Mook zich hebben gevoeld. Nederlandse politici waren gewend om alle problemen uitvoerig van alle kanten te bekijken, met steeds één oog gericht op de binnenlandse politiek in Nederland, terwijl de Indonesische delegatie en Van Mook aan de grote lijn in

Indonesië dachten. Voor Drees sr. was Indonesië een volkomen onbekend terrein. Van Mook heeft niet eens meer geprobeerd de conferentie nog een redelijk open eind te geven. Hij is voortijdig vertrokken; zijn houding was aan het einde: 'de heren zoeken het verder maar uit'.

In de gehele naoorlogse ontwikkeling valt op hoeveel intelligenter de Indonesiërs op het internationale vlak, met name in de Veiligheidsraad, hebben geopereerd, daarbij dankbaar gebruik makend van de algemene anti-koloniale mentaliteit en van de zwakheid van de Engelse bevrijdingsmacht.

Bij dit alles komt voor Van Mook als persoonlijke belasting nog bij dat in de oorlog mevrouw Van Mook samen met enkele andere echtgenotes van topambtenaren door de Japanse Kempetai ernstig is mishandeld, zo ernstig zelfs dat de betrokken Japanse officieren na de oorlog ter dood zijn veroordeeld. Van Mook zelf heeft hier nooit enige bekendheid aan gegeven. Aan de carrière van Van Mook is in 1948 een abrupt einde gekomen. Hij is op onheuse wijze ontslagen, zelfs zonder dankbetuiging voor de belangrijke bewezen diensten.

Voor de positie van de Deli Spoorweg Maatschappij waren deze politieke ontwikkelingen van primair belang. Voor de oorlog waren van de 7.580 kilometer spoorlijn in Indonesië rond 3.350 km in particulier bezit. De resterende 4.230 km waren eigendom van de staat. Van deze 7.580 km spoorlijn lagen op Java rond 5.300 km, hiervan behoorden bijna 2.800 km toe aan een elftal particuliere maatschappijen.

Tijdens de bezettingsjaren hadden de Japanners alle bedrijven in één organisatie verenigd. Daar op enkele uitzonderingen na alle lijnen éénzelfde spoorbreedte (1.067 mm) hadden en ongeveer gelijksoortig materieel bezaten, en bovendien alle lijnen, behalve die op het eiland Madura, aansluiting hadden op het net van de Staatsspoorwegen, geraakte het materieel over geheel Java verspreid. Voorts werd een deel van de locomotieven en wagens omgenummerd en tenslotte werd materieel naar Malakka, Thailand en de Pakan Baru lijn afgevoerd. Teneinde het railvervoer na de Japanse capitulatie weer zo spoedig mogelijk op gang te kunnen brengen, werd door de Nederlandse overheid en de particuliere maatschappijen in 1945 overeengekomen de toestand van één spoorwegorganisatie te continueren. Zodoende moest men tot een hechte samenwerking komen met gebruikmaking van al het bruikbare materieel en het beschikbare personeel.

Daartoe werd het 'Verenigd Spoorwegbedrijf' (VS) in het leven geroepen, waaronder tevens de Staatsspoorwegen in Zuidwest- en Noord-Sumatra gingen ressorteren. Deze situatie duurde voort tot aan de soevereiniteitsoverdracht in 1949. Het VS kwam toen in handen van de inmiddels in republikeins gebied ontstane DKA (Djawatan Kereta Api, Dienst der Staatsspoor-



Ir. Meijer en ir. Westermann met dr. Mansur in de werkplaats van Pulu Brayan in 1949.

wegen). Dit hield tevens in dat de particuliere spoor- en tramwegen op Java na de oorlog niet meer onder beheer van de diverse maatschappijen zijn geweest. De DKA betaalde de particuliere maatschappijen een vaste vergoeding hiervoor. Tot de geldsanering in 1950 waren deze hiermede tevreden. In Indonesië verbleven er slechts enkele vertegenwoordigers, die met de daadwerkelijke bedrijfsvoering echter geen bemoeienis hadden.

Op de Oostkust van Sumatra was de situatie bij de DSM geheel anders. De directie had ervoor gezorgd dat er in Medan steeds een aantal stafleden aanwezig waren. Dit waren in 1946 enkele ex-geïnterneerden, die hun verlof of repatriëring naar Nederland enkele maanden hadden uitgesteld. Deze groep werd aangevuld met stafleden die in 1940 in Nederland vertoefden en daar de oorlog hadden doorgemaakt. Tenslotte had de directie enkele deskundigen van buiten de DSM aangetrokken ter vervanging van twee afdelingschefs die in de oorlog waren omgekomen. Op deze wijze had de Delispoor eind 1946 en het eerste halfjaar van 1947 een twintigtal Europeanen beschikbaar. Tijdens en na de eerste politionele actie konden deze het beheer over de DSM weer in eigen handen nemen, hierbij gesteund door de loyale houding van vrijwel het gehele Indonesische personeel. Dit streven naar zelfstandigheid en een zo gering mogelijke bemoeienis door Jakarta gold voor de gehele Oostkust, zowel op

economisch als op politiek terrein. De oprichting van de latere Negara Sumatra Timur, onder de leiding van de bekwame dr. Mansur, heeft weliswaar tot 1948 op zich laten wachten, maar de gedachte aan een zo groot mogelijke zelfstandigheid leefde reeds in 1947.

Het feit dat de DSM thans als enige particuliere maatschappij haar spoor- en telefoonbedrijf in Indonesië zelfstandig beheerde maakte haar positie kwetsbaar. Was voor de oorlog de verhouding particulier bedrijf versus Staatsspoorwegen 3 tegen 4, na de oorlog was deze verhouding 1:15. De dreiging van naasting was reëel, en het was dan ook van het grootste belang dat de DSM een zo sterk mogelijke positie op de Oostkust zou innemen. In de volgende hoofdstukken zal hierop nader worden ingegaan.

XIX. De eerste politionele actie

Bij de beschrijving van de politionele actie op de Oostkust, verdient de bijzondere rol van de Deli Spoorweg Maatschappij in het algemeen – en de auteur, die van 1947 tot 1951 hoofd van het bedrijf in Indonesië was – enige toelichting.

Het Nederlandse en het Nederlands-Indisch leger hadden een groot tekort aan transportmiddelen. Een zo intensief mogelijke inschakeling van de DSM tijdens en na de militaire acties was van groot wederzijds belang; voor het leger om materieel en ammunitie per trein te kunnen vervoeren en voor de DSM als daadwerkelijke herinbezitting.

Zodra ergens een spoorlijn bezet was, werd de volgende dag reeds een beperkte dienstregeling ingesteld met een of hoogstens twee treinen per dag. Iedereen kon een provisorisch kaartje kopen. De treinen reden veelal met militaire bewaking op gevaarlijke trajecten en met open wagens met zandzakken vóór de locomotief. Het Indonesisch personeel, ongeveer tweeduizend man, heeft ook tijdens de acties doorgewerkt. Enkele uitzonderingen daargelaten hebben zij zonder enig probleem de leiding van de Europese staf weder aanvaard.

Deze vlotte overname was slechts mogelijk dankzij een intensieve samenwerking tussen de militaire autoriteiten en de leiding van de DSM. De militaire commandant, de toenmalige kolonel – later generaal – P. Scholten, was een geboren leider die iedereen van hoog tot laag wist te bezielen. Hij was ook een van de weinige KNIL-militairen die bij de Japanse inval op



Generaal Scholten gelukgewenst door ir. Meijer als voorzitter van de Sociëteit Medan.

Java stand had weten te houden. Het was een voorrecht onder hem te mogen dienen. De hem toegekende militaire Willemsorde was volkomen verdiend.

Het Nederlandse leger kampte met de moeilijkheid dat de vooroorlogse betrouwbare stafkaarten ergens in de Verenigde Staten of Australië waren overgetekend door mensen die totaal onbekend waren met de Oostkust. Deze nieuwe kaarten waren dan ook uiterst onvolledig. De auteur had door zijn langdurig verblijf op de Oostkust en zijn vele tochten in het binnenland een grote terreinkennis opgedaan. Bij verkenningsvluchten door majoor Maurenbrecher, de latere generaal en bekende solozeiler, werd de auteur meermalen als co-piloot meegenomen, eenmaal zelfs in de staart van een Mustang jager, achterover liggend op een parachute. Deze parachute heeft hij met enig wantrouwen bekeken. Het was niet duidelijk wat de voorkeur verdiende, te pletter vallen of, gesteld dat hij de parachute open zou weten te krijgen, levend in handen van de Pemuda's te vallen met kans op langdurige martelingen. Dankzij deze intensieve samenwerking tussen haar leiding en de militaire autoriteiten heeft de DSM een grote bijdrage aan de pacificatie en heropbouw van de Oostkust kunnen leveren.

Het verloop van de eerste politionele actie, 22 juli tot 4 augustus 1947.

In de eerste week zuiverde het leger het gebied rondom Medan van republikeinse troepen. De nadruk viel daarbij op het gebied tussen Medan en Belawan en Medan-Belawan-Bindjei. Naar het zuiden werd het gebied tot Arnhemia bezet en naar het westen tot de Wampu rivier.

De DSM nam deze eerste week het volledig beheer van Medan, Belawan en alle tussengelegen stations over. Ook de lijnvakken Medan-Bindjei en Medan-Kampung Baru-Arnhemia kwamen onder DSM-controle. De centrale werkplaats en het hoofdmagazijn te Pulu Brayan kwamen uiteraard eveneens onder beheer van de DSM. Met een gepantserde trein werd een tocht naar Kuala ondernomen. Omdat Kuala nog niet blijvend bezet kon worden werd al het rollend materieel mee teruggevoerd naar Medan. De ervaring had namelijk geleerd dat Pemuda's achtergelaten materieel in brand staken. Bij de militaire actie naar Bindjei wisten de republikeinse troepen enkele DSM-locomotieven naar Pangkalan Brandan te laten ontsnappen.



Hotel de Boer te Medan, 1952.

Niet te vergeten is de overname van de telefooncentrales in Medan, Belawan en Bindjei. De toestand in deze centrales, vooral die in de grote centrale te Medan, was onbeschrijflijk. Dat er na korte tijd weer enigszins getelefoneerd kon worden was een uitzonderlijke prestatie van de telefoondienst. Ook deze heeft bijgedragen tot de pacificatie en heropbouw van het gehele gewest.

De balans aan het eind van de eerste week viel voor de DSM wel positief, maar niet spectaculair uit. Zeer positief was de volledige medewerking van het Indonesisch personeel.

De tweede week begon voor mij voor dag en dauw met een verkenningsvlucht naar de Bataklanden en op de terugweg met een vooralsnog op een zandbank vastgelopen landingsvaartuig op het strand bij Perbaoengan. Terug in Medan was het duidelijk een goed moment om snel naar het DSM-kantoor te verdwijnen. Eerst later vernam ik dat deze amfibie-actie tegen de zin van het opperbevel op Java door generaal Scholten persoonlijk was doorgezet. Gelukkig zijn de troepen later toch aan land gekomen en rukte tegelijkertijd de hoofdmacht langs de grote weg snel voorwaarts. De volgende ochtend, 30 juli 1947, werd Tebing Tinggi op 80 km van Medan gelegen, bezet. Meteen werd doorgestoten naar Pematang Siantar. De bezetting van de republikeinse trein uit Siantar raakte nabij Tebing Tinggi, mede door luchtaanval-

len, in paniek. De machinist van deze trein werd gedwongen achteruit te rijden. Ondanks het waarschuwen van de stationschef te Nagakasiangan dat de volgende trein reeds uit Badja Linggei was vertrokken en dat de vluchtende trein moest wachten, overheerste de paniek en moest de achteruitrijdende trein verder vluchten. In een bocht nabij Gunung Kataran boorde de zware locomotief van de tweede trein uit Siantar zich in de vluchtende trein. De gevolgen waren onstellend: meer dan tachtig doden en nog veel meer gewonden onder de reizigers. Toen het DSM-personeel de ravage in ogenschouw kon nemen, hebben zij eerst geprobeerd de doden te begraven. Al spoedig bleek dit een onmogelijke opgave. Het is niet voor niets dat in de tropen lijken nog dezelfde dag begraven moeten worden. Er bleef niets anders over dan een massale crematie, waarbij de houten rijtuigen eveneens in vlammen opgingen. Opruiming van de wrakstukken en herstel van de oude baan zou weken vergen. De spoorwegverbinding Tebing Tinggi-Siantar moest echter dringend hersteld worden voor de bevoorrading van de troepen in Siantar. Met hulp van de Genie is toen een provisorische baan met kleine stralen binnendoor aangelegd. Na een week kon de eerste trein met zeer geringe snelheid de plaats des onheils passeren. De machinist van de tweede trein heeft de ramp overleefd. Hem en het overige DSM-personeel treft geen blaam. De door paniek bevangen republikeinse militairen hebben deze fatale handelswijze geforceerd.

Overigens kon het spoorverkeer tussen Tebing Tinggi en Siantar na 6 augustus niet normaal hervat worden. De streek rond het station Dolok Merangir bleek te onveilig. Eerst nadat deze gezuiverd was, kon het treinverkeer Tebing Tinggi-Siantar evenals dat tussen Tebing Tinggi en Medan normaal plaatsvinden. 'Normaal' betekende dan wel dat de treinen met bewaking reden. De DSM had inmiddels ook een eigen bewakingsdienst voor haar treinen en voor sommige stations ingesteld. Op de laatste dag van de eerste politio-nale actie stootten de Nederlandse militairen op één dag 100 kilometer door en bezetten Kisaran en Tandjong Balei. Tussen Kisaran en Tebing Tinggi, een gebied van 75 kilometer, bevonden zich voorlopig geen Nederlandse troepen. Het was daarom ook niet verantwoord om op dit traject het treinverkeer meteen te hervatten.

De balans van de tweede week was voor de DSM zeer positief. Op de lijnen Medan-Belawan, Medan-Tebing Tinggi, en Medan-Bindjei kon het treinverkeer meteen hervat worden. Op de lijn Tebing Tinggi-Siantar gebeurde dit een week later. Een grote hoeveelheid rollend materieel en magazijnvoorraad kon naar Medan en Pulu Brayan gebracht worden. De maximum snelheid van alle treinen werd tot 30 km per uur teruggebracht, zolang niet al het materieel grondig gereviseerd was. De jarenlange verwaarlozing werd wel zeer duidelijk merkbaar. Zo brak er bij het vertrek van een trein een drijfstang van een locomotief. Bij een andere bleek de cylinderwand dermate doorgeroest, dat enige overdruk alleen door het aankoken van slechte smeermiddelen gehandhaafd kon worden.

De DSM kon op eigen kracht doorgaan en in het vooruitzicht dat op een groot deel van haar spoorwegnet weer enigszins normale treindiensten mogelijk zouden zijn. De nadruk lag daarbij op revisie van het rollend materieel, zoveel mogelijk herstel van de normale bedrijfsvoering, vernieuwing van de dwarsliggers en het herstellen van de telefoonverbindingen.

De algemene situatie gaf minder reden tot optimisme. Weliswaar was de eerste politio-nale actie een militair succes, maar de gestelde doelen waren niet bereikt. Jogja was niet veroverd. De republiek was niet verslagen en Sukarno niet gevangen genomen. De actie was gestopt na dreigende taal in de Veiligheidsraad en de Verenigde Staten dreigden zelfs met krasse maatregelen. De vraag rijst of deze maatregelen bij een of twee dagen vertraging bij het beëindigen van de actie ook werkelijk ten uitvoer zouden zijn gebracht. Zou er geen begrip zijn geweest voor deze vertraging gezien de enorme afstanden en slechte verbindingen? Een diplomatieke griep van enkele ministers zou deze vertraging al hebben kunnen bewerkstelligen. Latere gesprekken in de Verenigde Staten bevestigden de auteur in zijn mening dat de Amerikanen niet verwacht



De Misigit te Medan, 1952.

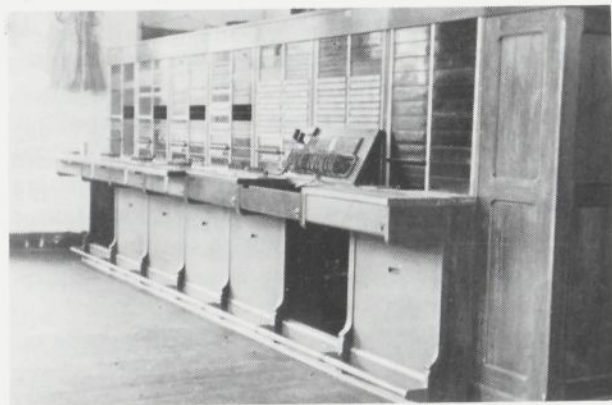
hadden dat Nederland in staat zou zijn de actie zo stipt en volledig te beëindigen. Maar een dergelijke doortastende politiek zou voor Nederlandse politieke verhoudingen moeilijk te verteren zijn. Dan maar liever de 'commissie van drie' weer inschakelen. Voor een politiek van voldongen feiten, die in de toenmalige omstandigheden volledig verantwoord zou zijn geweest, schrikken de Nederlandse politici altijd terug. Het onder druk voortijdig beëindigen van de politio-nale actie had in Indonesië echter tot gevolg, dat die Indonesiërs die anti-Sukarno en anti-republiek en tegen een overheersende Javaanse invloed waren, hun vertrouwen in de standvastigheid van de Nederlanders verloren. Indien de eerste politio-nale actie nog twee dagen doorgezet was dan zou het vertrouwen in de Nederlanders en in een mogelijke samenwerking evenzeer zijn gestegen als het aanzien van Sukarno bij zijn landgenoten gedaald. Dan had de federatieve politiek van Van Mook een kans op succes gehad. De deelstaten zijn nu ook wel opgericht. De Negara Sumatera Timur leek onder de bekwame leiding van dr. Mansur en de gunstige lokale economische omstandigheden ook levensvatbaar, maar de kracht van de centrale republikeinse regering was te sterk geworden.

De zoveelste gemiste kans op een blijvende goede samenwerking tussen Indonesië en Nederland. Twee volken, die elkaar zo goed aanvoelen en aanvullen, dat een nauwe samenwerking voor beide een groot goed zou zijn geweest.

XX. Eerste rehabilitatie

De hoofdzaak was dat de Deli Spoorweg Maatschappij op eigen kracht het bedrijf kon gaan rehabiliteren en tegelijkertijd een waardevolle bijdrage kon leveren aan de pacificatie van de Oostkust van Sumatra. Belangrijk hierbij was het herstellen van een normale, zij het dan voorlopig nog uiterst beperkte, treindienst. Noodzakelijk was dat de telefoonverbindingen tussen de stations hersteld werden. Wie de chaotische toestanden van de telefooncentrales, vooral van de grote centrale in Medan, gezien heeft beseft dat het een schier onmogelijke opgave was. Dit wonder van improvisatietalent van de betrokken stafleden van de afdeling Telefonie werd in zeer korte tijd gerealiseerd. Zonder goede telefoonverbindingen is geen veilige treindienst mogelijk en een botsing tussen twee treinen, zoals in 1946 op het station Titipapan tussen Pulu Brayan en Belawan had plaatsgevonden, konden we nu echt niet gebruiken. Het volledige herstel van alle telefoonverbindingen en het ontwarren van de chaos op de centrales heeft uiteraard veel langer geduurd.

Een tweede urgente zaak — alles was even urgent maar sommige zaken waren nog urgenter — was de revisie van al het rollend materieel. Dit kon met grote kracht worden aangepakt omdat de centrale werkplaats te Pulu Brayan op de eerste dag van de politio-nale actie volledig onder de leiding van eigen DSM-stafleden kwam en het gehele Indonesische personeel ijverig en loyaal aan deze revisie heeft meegewerkt. Deze revisie geschiedde in twee etappes; men begon



Bedieningstafel in de telefooncentrale van Tebing Tinggi (foto: S. Bergman).

met een voorlopige, meer globale keuring, waarbij hoofdzakelijk gekeken werd of het betrokken materieel nog kon rijden dan wel tijdelijk buiten dienst moest worden gesteld. Tegelijkertijd werden aan het rijdbare materieel de broodnodige herstellingen uitgevoerd. Rijdbaar betekende nog niet voor honderd procent hersteld. De treinen en vooral de locomotieven moesten voorzichtig worden behandeld. De treinen mochten slechts een beperkte lengte hebben en de maximum snelheid werd voorlopig tot 30 km per uur teruggebracht. De beperkte lengte van de treinen vormde geen ernstig probleem, want van grote ex- en import was die eerste maanden toch geen sprake. Het feit dat er gereden werd en dat het vervoer openbaar en voor een ieder toegankelijk was, heeft in hoge mate tot de rust en het herstel van de economie bijgedragen. Voor de grote maatschappijen speelde daarbij de onderlinge persoonlijke vertrouwdsheid van hun lokale leiders een grote rol. De Japanners hadden nogal huisgehouden tijdens hun usurpatie en materieel van de ene onderneming naar een andere overgebracht. Het terugvoeren is deze maanden in volledig onderling vertrouwen geschied, iedereen hielp iedereen, de kunst van improviseren leerden we ook allemaal, met als enig doel de produktie van het gewest zo spoedig mogelijk weer op gang te brengen.

Een derde urgent probleem was het vervangen van vergane houten dwarsliggers door nieuwe. Voor de oorlog vernieuwde de DSM zo'n 50.000 dwarsliggers per jaar. Deze hardhouten dwarsliggers kwamen uit Atjeh, maar in de naoorlogse omstandigheden was daar natuurlijk geen sprake van. Tijdens de Japanse bezetting was van vernieuwing niets terecht gekomen, zodat een achterstand van 200.000 dwarsliggers was ontstaan. Daarbij kwam nog de Zuid-Asahanlijn. Deze was in de jaren 1927-1930 met djati dwarsliggers van Java gelegd. Zelfs met een levensduur van 20 jaar voor deze hardhouten dwarsliggers, was het duidelijk dat op de Zuid-Asahanlijn in de nabije toekomst een 100.000 dwarsliggers vernieuwd zouden moeten worden. Gelukkig had de DSM een eigen aanplant van duizend hectare tjemarabomen bij Perlanaan. Deze aanplant was bedoeld als een brandstof-reserve voor onze locomotieven. Tjemarahout is niet ideaal voor dwarsliggers. De levensduur van deze dwarsliggers was geschat op vier à vijf jaar, maar het hielp ons door de moeilijke beginperiode heen.



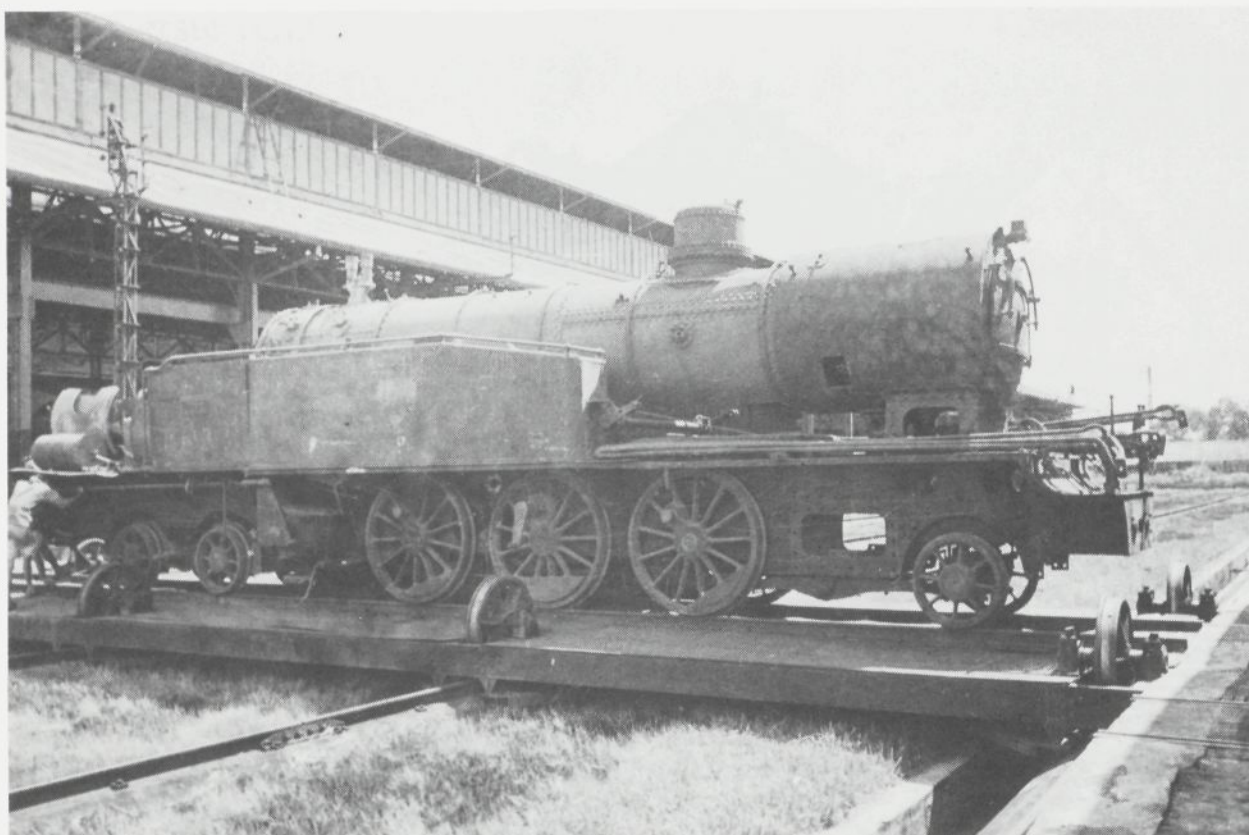
Het telefoonkantoor te Pematang Siantar (foto: S. Bergman).

Tijdens één van mijn vele dienstreizen naar Jakarta hoorde ik dat de dienst van het Boswezen een proef nam met een impregneerinstallatie. Ondanks de gebreken die deze proefinstallatie nog vertoonde, hebben wij deze gekocht en naar onze werkplaats in Pulu Brayan vervoerd. Deze werkplaats, welke al zovele kunststukken had vertoond, wist ook hier de kinderziektes te overwinnen, zodat van het begin van 1949 af alle dwarsliggers van tjemarahout werden geïmpregneerd. De levensduur kon daardoor tot minstens tien jaar worden verlengd.

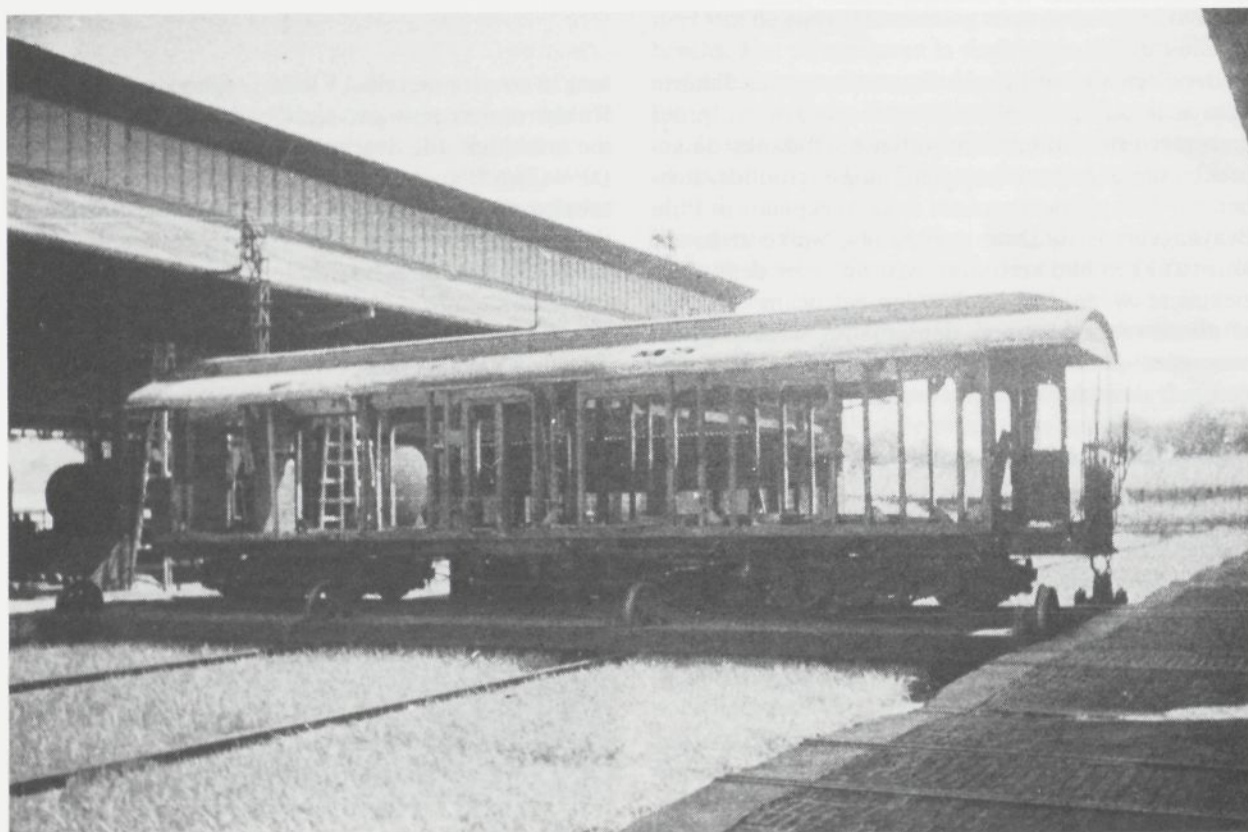
De financiering van deze rehabilitatie vormde een vierde urgent probleem. De DSM had een saldo van enkele miljoenen, verdiend in 1940 en 1941, bij de Javasche Bank en kon daarover in Indonesië beschikken. Dit leek een stevig saldo, maar de eerste maanden na de eerste politionele actie teerden wij flink in. Tegenover loonkosten van een paar ton per maand stonden opbrengsten van f 22.000,— in juli en f 50.000,— in augustus 1947.

Daar kwam een onverwacht grote uitgave bij. De autoriteiten op Java hadden een flink aantal vrachtauto's bestemd voor de Oostkust van Sumatra teneinde de export op gang te brengen en te stimuleren. Zij overwoogen hiertoe een zelfstandig bedrijf op te rich-

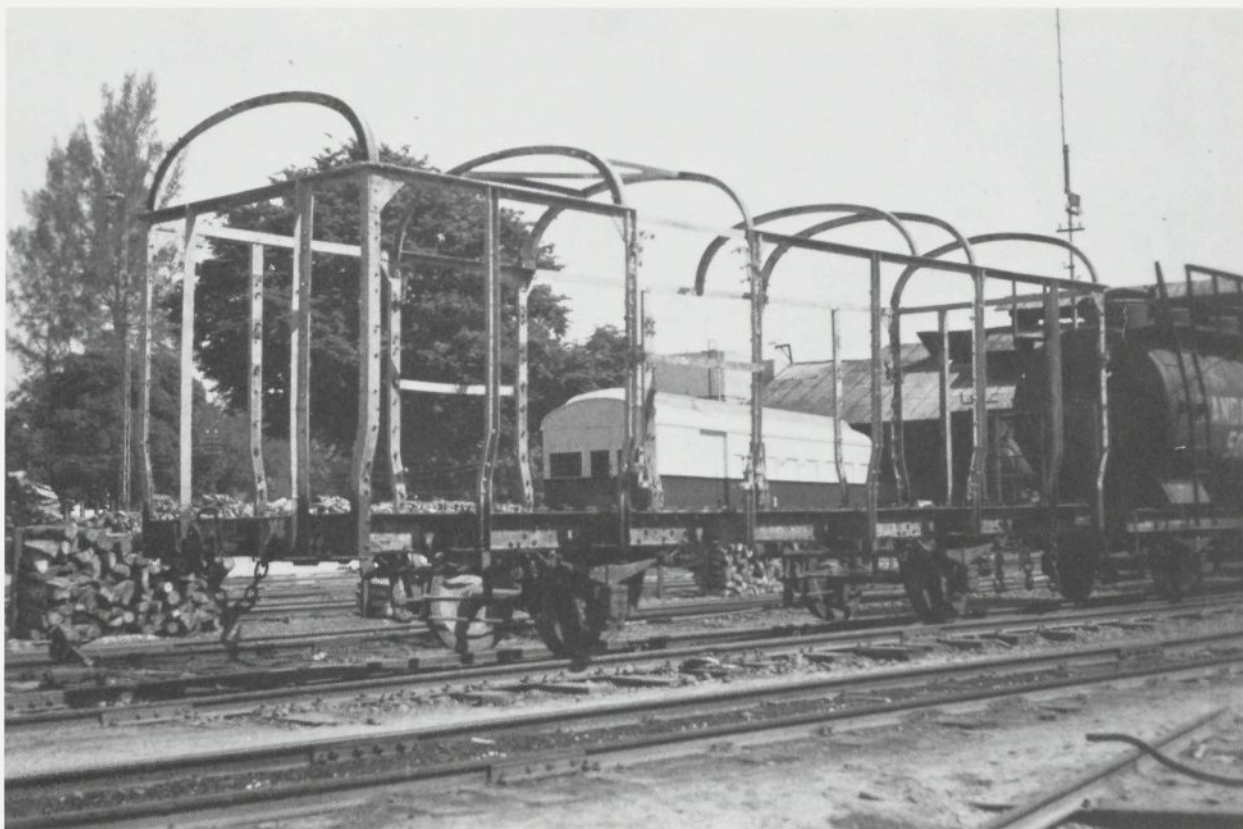
ten. In overleg met de AVROS (Algemene Vereniging Rubberondernemingen ter Oostkust van Sumatra), die inmiddels alle overjarige cultures omvatte, en de DPV (Deli Planters Vereniging), die hoofdzakelijk de tabaksondernemingen omvatte, heeft de DSM de autoriteiten ervan weten te overtuigen dat er geen nieuwe maatschappij behoefde te worden opgericht. De DSM verklaarde zich bereid de vrachtauto's te kopen en een vervoersbedrijf, de reeds eerder genoemde Delispoor AVROS Transportdienst (DAT) op te richten. Deze non-profit organisatie kreeg de beschikking over het vrachtautopark. Voor het onderhoud moest een centrale werkplaats worden gebouwd. Ook hiervoor was in de centrale werkplaats van de DSM te Pulu Brayan voldoende ruimte. Voor de aanschaf van de nodige gereedschappen en onderdelen werden deviezen ter beschikking gesteld. Voor de DAT moest nieuw personeel worden aangetrokken. De leiding van de DAT berustte bij de DSM onder voortdurend overleg met de plantersorganisaties. De totale kosten van auto's en werkplaats bedroegen rond 1 miljoen en daardoor kwam de bodem van de DSM-kas in zicht. De DAT heeft de algemene positie van de DSM en het verkeer op de Oostkust zodanig versterkt, dat deze uitgave verantwoord was. Mede door de DAT is de export, vooral van rubber, op gang gekomen. De in-



Een nagenoeg gesloopte locomotief in de werkplaats van Pulu Brayan.



Een verbrand rijtuig in de werkplaats van Pulu Brayan, staande op een traverse.



Een teruggevonden goederenwagon.

komsten van de DSM bedroegen in november 1947 reeds meer dan 3 ton en bewogen zich in een duidelijk stijgende lijn.

Bij de hervatting van haar spoor- en telefoondienst, heeft de DSM nieuwe tarieven ingesteld. Voor de oorlog waren zowel de reizigers- als de goederentarieven tot ver onder het maximum, dat in de concessievoorwaarden was vastgesteld, gezakt. De reizigerstarieven voor de 3e klasse bedroegen in 1939 0,6 cent per kilometer (retour 1 cent). De gemiddelde opbrengst voor goederen bedroeg 5 cent per ton per kilometer. Gemiddeld moet hier benadrukt worden. Er was niet alleen een veelheid van tarieven, elke maatschappij had daarop ook nog een afzonderlijke reductie. Bij deze veelheid van tarieven moest voortdurend rekening worden gehouden met de overeenkomst met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (de KPM) inzake de 'concurrentielading' (zie hoofdstuk VIII.2).

Na de oorlog ging het in de allereerste plaats om de rehabilitatie van het spoor- en telefoonbedrijf, de pacificatie van de Oostkust en het op gang brengen van de economie. De reizigerstarieven werden voor de 3e klasse verhoogd tot 3,5 cent per kilometer. Weliswaar betekende dit een forse verhoging ten opzichte van de vooroorlogse tarieven, maar het was toch nog lager dan het oorspronkelijke tarief in 1888 van 4,5 cent per

kilometer. In 1948 legden 1½ miljoen reizigers alweer een gemiddelde afstand van 20 kilometer af. In 1949 was dit aantal verhoogd tot ruim 2 miljoen en de gemiddelde afstand tot 25 kilometer. De totale opbrengst uit het reizigersvervoer was ruim 1,5 miljoen gulden. Voor het goederenvervoer is begonnen met het maximale tarief van f 0,25 per ton-km, dat voor de oorlog was toegestaan.

Zodra de toestand enigszins was gestabiliseerd zijn met de plantersorganisaties besprekingen begonnen over een tarief dat voor elke aangesloten onderneming zou gelden en waarbij geen onderscheid meer zou worden gemaakt tussen de aard der vervoerde goederen. Een ton-km rubber kostte bijvoorbeeld evenveel als een ton-km palmolie. Wel werd een reductie gegeven, waarvan de hoogte afhankelijk werd gesteld van het gemiddelde vervoer per maand over het afgelopen jaar voor alle aangesloten ondernemingen samen.

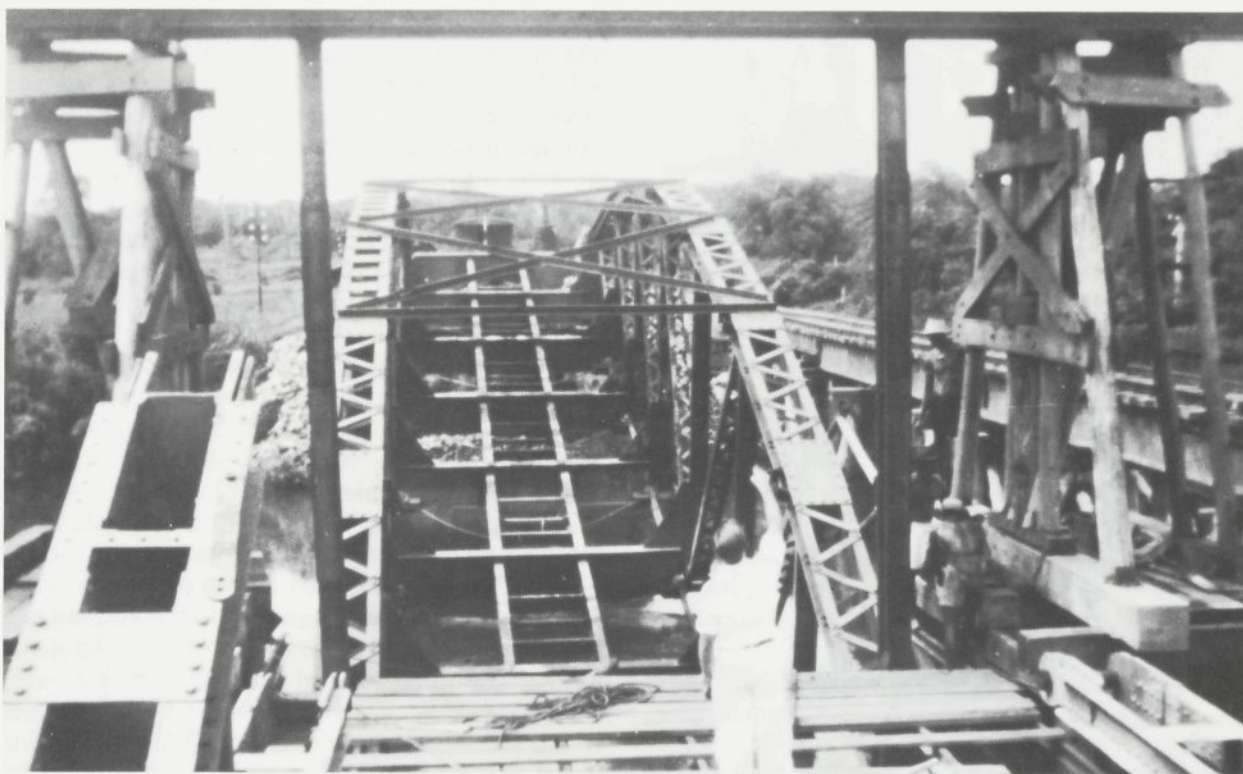
Tot een afstand van 50 km bedroeg het tarief zonder reductie 25 cent per ton-km. Dit liep terug tot 10 cent per ton-km over een afstand van 300 kilometer, dit was ongeveer de langste afstand, Rantau Prapat-Belawan, over welke massagoederen werden getransporteerd. De verleende reductie liep in de volgende jaren op tot meer dan 30% en vormt mede een bewijs dat de export behoorlijk op gang was gekomen.



Het vrachtwagenpark van de Delispoor AVROS Transportdienst (DAT).



Een DAT-vrachtwagen.



De opgeblazen en weer opgetakelde 60 meter lange brug over de Batang Sarangan.

Met de KPM leverde deze overeenkomst met de AVROS later de nodige problemen op. Maar dit was van latere zorg en voorlopig had de KPM geen schepen voor de kustvaart beschikbaar.

Een vijfde, eigenlijk doorlopend het belangrijkste probleem, was de veiligheid. Al was deze nooit volledig, toch heeft de onveiligheid bij de DSM geen overheersende rol gespeeld. Sabotages kwamen wel voor, maar bijna altijd zonder verlies aan mensenlevens en de schade kon meestal snel worden hersteld. Naast de militaire bewaking had de DSM ook een eigen bewapende veiligheidsdienst, welke meermalen zich de aanvallen van het lijf moest houden. Toen de laatste trein uit Medan halfweg Tebing Tinggi als gevolg van een losgemaakte rail ontspoorde, heeft deze bewaking de guerilla's weten te verdrijven en alle reizigers ongedeerd in veiligheid gebracht. Toen ik de volgende ochtend vroeg de ontspoorde locomotief vanuit een Piper cub in ogenschouw nam, zag het er niet zo best uit. Een gelaste rail van 45 meter lengte lag als een slang om de ontspoorde locomotief. Maar er lagen gelukkig geen doden of gewonden en dezelfde dag kwam de herstelling gereed.

Veel ernstiger voor de militaire verbindingen was het direct na de eerste politionele actie onberijdbaar maken van vele doorgaande wegen. Waar deze wegen door rubberondernemingen liepen waren in één nacht duizenden langs de weg staande rubberbomen gekapt.

Deze wegversperringen bleken door de arbeiders van de betrokken onderneming onder bedreiging van slechts enkele guerilla-strijders te zijn veroorzaakt. Het heeft de Genie veel inspanning gekost om de wegen weer berijdbaar te maken.

Dankzij het feit dat bij de spoorbanen aan weerszijden een strook van 20 meter vrij was van geboomte, zijn deze verschoond gebleven van dit soort sabotage. Wel werd in oktober 1947 een brug van 60 meter over de Batang Sarangan in het gevaarlijke lijnvak Tandjong Slammat-Tandjong Pura vernield. Onder Japanse leiding werd met een vliegtuigbom de neus van deze vakwerkbrug vernield. Gelukkig viel de overspanning rechtstandig naar beneden en bleef het andere eind op haar opleggingen rusten. Na vijf maanden hard ploeteren was de brug weer overeind gehesen en de nieuwe neus, welke in de werkplaats Pulu Bray-an was gemaakt, er aan bevestigd.

In maart 1948 was het baanvak Tandjong Slammat-Tandjong Pura weer berijdbaar. In mijn notities vind ik terug: vertrek Tandjong Pura 7.30 - aankomst Medan 10.30 uur. De afstand bedraagt 77 km, duidelijk een geval van voorzichtig rijden. Er was nog wel meer sabotage, maar dat waren meer incidentele kleinere gevallen welke de treinenloop niet ernstig hebben gestoord. Misschien is er een soort wisselwerking opgetreden; omdat de DSM de dag na een actie haar lijnen openstelde voor openbaar vervoer bleef de sabotage beperkt. En omdat de sabotage beperkt bleef, kon de



De brug over de Batang Sarangan is opgetakeld; een nieuwe neus staat op de voorgrond.

DSM haar treinen regelmatig laten rijden. De DSM heeft een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de pacificatie en het economische herstel van de Oostkust.

Vermeld zijn al de vele dienstreizen welke ik in deze jaren naar Jakarta en Bandoeng heb moeten maken. Mijn voorgangers reisden voor de oorlog in hun ambtsperiode van zes jaren eenmaal comfortabel met een snel passagiersschip van de KPM naar Batavia en Bandoeng. Een dergelijke reis duurde drie dagen en zij hadden alle tijd om op de terugreis hun reisrapport op te stellen.

Ik reisde in één dag per vliegtuig, in sommige jaren was er zelfs een directe non-stop vliegverbinding Jakarta-Medan. In een niet al te ruime vliegtuigstoel typte ik dan zelf mijn reisrapport zodat ik bij aankomst meteen weer aan de slag kon gaan. Op Kemajoran, het vliegveld van Jakarta, was het 's ochtends wel even spannend; er vertrokken dan een zevental vliegtuigen naar Borneo, Surabaya enz. en er was altijd één vlucht, welke die ochtend uitviel. Maar als je eenmaal de lucht in was kon je rustig zonder gestoord te worden aan je reisrapport beginnen.

Een van de dringendste aangelegenheden in Jakarta was het verkrijgen van deviezen. Voor transfer van welk bedrag ook naar Nederland of elders was een speciale vergunning nodig van het centrale deviezenkantoor. In het begin heb ik de autoriteiten in Jakarta uitvoerig uit moeten leggen dat de DSM en de Deli Maatschappij twee geheel verschillende maatschappijen waren. Weliswaar was in de eerste decennia het hoofd van de Deli Maatschappij tevens directeur van de DSM, maar reeds voor de eeuwwisseling waren zowel de directies in Amsterdam als de leiding in Deli gescheiden. Deze uitleg was nodig, omdat de Deli Maatschappij zich na de oorlog met een uitgebreide smokkelhandel van de Oostkust naar Malakka en vooral Singapore had ingelaten. Dit feit was ook bij de autoriteiten in Jakarta bekend en het kostte mij veel tijd en overredingskracht hen te overtuigen dat de DSM daar part noch deel aan had. Daarna moest ik hen er nog van overtuigen dat wij de betreffende deviezen dringend nodig hadden voor de rehabilitatie van ons spoor- en telefoonbedrijf en ook voor de Delispoor AVROS Transportdienst.

Toen eenmaal deze zelfstandigheid van de DSM genoegzaam was aangetoond hebben de autoriteiten, inclusief die van het deviezeninstituut, elke medewerking verleend. Uiteraard voor zover dit binnen hun vermogen lag, want de deviezenvoorraad was voor heel Indonesië uitzonderlijk laag. Juist omdat de Oostkust, duidelijk door de nog steeds stijgende export, deviezen begon op te leveren werd elke aanvraag van de DSM welke diende om de export verder te bevorderen gunstig beoordeeld.

XXI. Status quo

De algemene toestand na de eerste politionele actie was uiterst verward. Vooral op Java was deze zeer gespannen. Het aantal sabotagedaden was hier vele keren groter dan op de Oostkust. Was op de Oostkust sprake van een geleidelijk herstel van het normale leven, op Java was daarvan op vele plaatsen geen sprake. De schendingen van het bestand en van de vastgestelde demarcatielijnen kwamen op Java veelvuldig voor. Zelfs het verkeer tussen twee belangrijke plaatsen als Jakarta en Bandoeng was niet geheel veilig. Het verschil met de Oostkust bleek ook uit de reacties van hoge bezoekers, zoals dat van Beel en Neher eind december 1947. De DSM heeft ook hen, zoals zovele anderen, met een extra trein in haar directierijtuig vervoerd. Het was een uitgezochte gelegenheid hen er daarbij op te wijzen dat de hele ontwikkeling van de Oostkust te danken was aan particulier initiatief en 'onder goede leiding van de overheid' heb ik daar wel aan toegevoegd.

De vraag die mij op Java herhaaldelijk gesteld is, was: 'Hoe lappen jullie 't hem daar op de Oostkust?' Het antwoord was natuurlijk complex: de loyale medewerking van het Indonesisch personeel, een gezine Wali Negara (hoofd van het gewest), telg uit de sultansfamilie van Asahan en een bekwaam chirurg, dr. Mansur, de nog geringe invloed van de republiek, de alom gewaardeerde militaire commandant generaal Scholten en de goede samenwerking tussen de particuliere maatschappijen.

In februari 1948 werd de Negara Sumatra Timur (Oostkust) officieel opgericht. Dr. Van Mook gaf bij de installatie de goede raad 'Mijne heren, nu aan het werk'. Behalve op het terrein van de politiek is hiervan weinig terechtgekomen, mede door het spoedig overlijden van één van Mansur's bekwaamste medewerkers. Dr. Mansur hield van lange uitvoerige gesprekken, grotendeels monologen. Zo'n gesprek kon al gauw een uurtje duren maar ergens in die monoloog kwam het essentiële stuk. Dit kwam meestal onverwacht. Je was wel gedwongen voortdurend goed te luisteren, ook naar de minder belangrijke uitweidingen.

Bij mijn besprekingen met de autoriteiten in Jakarta en Bandoeng speelde de toekomstige status van de DSM een belangrijke rol. Er was een mogelijkheid om de DSM als regionale spoorweg bij de Negara onder te brengen. De autoriteiten, met name ir. Warners,

hoofd van Verkeer en Waterstaat, voelde daar weinig voor en vond dat de DSM onder de federatie behoorde. Nu was onze samenwerking met de leiding van de Djawatan Kereta Api (DKA) in Bandoeng uitstekend, zodat dit onderwerp geen acute problemen opleverde. Voor de toekomst was het echter van groot belang omdat nog altijd op de achtergrond het gevaar van naasting van het DSM-spoorweg- en -telefoonbedrijf dreigde. Dankzij de sterke positie welke de DSM op de Oostkust was gaan innemen, heeft zij tot 1958 haar zelfstandigheid kunnen behouden.

Een ander onderwerp van bespreking op Java was het spoorwegmaterieel van de DSM dat de Japanners naar Pakan Baru hadden afgevoerd. Dit betrof ruim 100 km rails, een aantal wissels, 5 locomotieven en een aantal wagons. De DSM wilde alles naar de Oostkust terugvoeren, maar ir. Warners meende dat eerst een onderzoek ter plaatse moest worden ingesteld om na te gaan of rehabilitatie van deze spoorlijn mogelijk en rendabel zou zijn. Tenslotte was deze lijn min of meer een onderdeel van de vooroorlogse spoorwegplannen in Midden-Sumatra. Dit onderzoek vond in 1951 plaats door ir. T. A. M. Koster. Hoewel reeds in 1951 bleek dat in zes jaar tijd de lijn geheel vervallen was, zou rehabilitatie van een deel van de lijn misschien nog wel mogelijk geweest zijn. Het is er niet van gekomen.

Het maximum compromis dat ik met ir. Warners wist te bereiken, was dat de DSM twee nog vrij nieuwe Hanomag locomotieven en alle rails die nog in voorraad in Pakan Baru lagen, mocht laten afvoeren naar Belawan. In 1949 heb ik Pakan Baru tweemaal bezocht. Van de krijgsgevangenkampen was toen al niets meer terug te vinden. De spoorlijn bevond zich in een erbarmelijke staat. De heer Smit van de SSS heeft kans gezien om de twee locomotieven in onderdelen aan boord van een KPM-schip naar Pakan Baru te brengen. Twee locomotieven en ruim 100 stuks rail van 10 meter lengte zijn eind '49 veilig in Belawan aangekomen. De locomotieven zijn natuurlijk in de DSM-werkplaats grondig gereviseerd en zagen er in 1950 weer als nieuw uit. Alle restanten van de spoorweg zijn vervolgens door de bevolking gesloopt. In 1986 wist de huidige bevolking niet eens meer dat hier ooit een spoorlijn heeft gelopen. Ir. Warners verdiende ook hier zijn bijnaam 'Keesje Bottleneck' met ere.



Een luchtfoto van de 30 meter lange brug over de Sungei Masihi, gereed gemaakt voor opblazen.

Op de Oostkust was in 1947 in het zuiden de Asahan rivier als demarcatielijn vastgesteld. De Nederlandse militairen hadden zich echter niet zuidelijker dan de lijn Kisaran-Tandjong Balei bewogen. In overleg met de bestandscommissie werd besloten dat het 'niemandersland' tussen Kisaran en Pulu Radja door Nederlandse militairen bezet zou worden.

Op 6 februari 1948 heeft deze bezetting plaatsgevonden door een opmars langs de grote weg. De DSM kon slechts een beperkte rol spelen, want bij km 12 tussen Kisaran en Pulu Radja was een spoorbrug van 15 meter over de Air Siligasa opgeblazen. De DSM had een nieuwe brug aangevoerd maar die moest dan eerst wel geplaatst worden en dat duurde twee dagen. Ik wilde daar niet op wachten en ben met een lorrie de lijn verder gaan inspecteren. Ergens bij km 25, waar de weg en de spoorbaan parallel liepen, vond ik twee militaire artsen bereid om met een jeep met mij te gaan avonturieren. Het ging mij daarbij vooral om de 30 meter

lange spoorbrug over de Masihi. Deze brug was gereed gemaakt voor opblazen, maar dat was maar ten dele gelukt. We konden de brug met de jeep, middels enkele planken, passeren. De gereed liggende explosieven gooiden we in het moeras. Daarna was de spoorbaan berijdbaar tot een paar honderd meter voor de Asahan rivier. De grote spoorbrug over de rivier bleek gelukkig geheel intact en is ook daarna gespaard gebleven. De nabij gelegen hangbrug over de grote weg was wel vernield.

Met de jeep zijn wij vervolgens langs de grote weg teruggereden, waar wij generaal Scholten met zijn troepen en de neutrale militaire waarnemers een vijf kilometer noordelijker aantreffen. Ze waren bezig een brug op de aanwezigheid van landmijnen te onderzoeken. Wij konden de generaal de verzekering geven dat tot de Asahan rivier alles veilig was. Generaal Scholten heeft mij dit bij de tweede politionele actie betaald gezet.

Dit was met recht een vreedzame occupatie, tijdens de gehele tocht is geen schot gelost. Voor de DSM was deze occupatie zeer positief; twee palmolie- en enkele rubberondernemingen konden op korte termijn gaan produceren. Drie weken later reden er alweer dagelijks twee treinen van Kisaran naar Pulu Radja en vice versa.

In mijn aantekeningen over 1948 vond ik onder meer dat er een nieuwe telefoongids was uitgekomen, dat er alweer 40 locomotieven in dienst waren, dat de snelheid op het lijnvak Medan-Tebing Tinggi tot 60 km per uur en Tebing Tinggi-Kisaran tot 40 km per uur was opgevoerd, dat de dienstregeling op deze lijnvakken was uitgebreid, dat de opbrengst over de maand februari het half miljoen was gepasseerd en dat de eindelijk gearriveerde slibzuiger in Belawan de vaargeul tot 25 voet had weten te verdiepen.

In 1948 is ook besloten om de opgebroken spoorlijn Lubuk Pakam-Bangun Purba over het gedeelte Lubuk Pakam-Petumbukan in normaal en niet in smalspoor, zoals eerst de bedoeling was, te herleggen. Op 12 februari 1949 is dit lijnvak in dienst gesteld. Dit waren allemaal hoopgevende berichten; de toekomst voor de Oostkust leek gunstig. Maar de Oostkust lag niet op een eiland, het was een onderdeel van het grote Sumatra en van heel Indonesië. En daar bleven de berichten somber.

XXII. De tweede politionele actie

De bestandsschendingen werden geleidelijk zo talrijk dat het geduld van de Nederlandse militairen en van sommige politici uitgeput raakte.

Op 19 december 1948 begon toch nog vrij onverwacht de tweede politionele actie. De Deli Spoorweg Maatschappij had met de mogelijkheid rekening gehouden en daags tevoren materieel en personeel in Kisaran verzameld. Met een werktrein met rails, dwarsliggers en werklieden vertrokken de heer De Jong en ik om half vijf 's ochtends uit Kisaran. Tegen daglicht kwamen we in Pulu Radja aan. De militairen waren reeds doorgestoten, maar wij moesten eerst een zeshonderd meter opgebroken spoor herleggen. Tegen half twaalf was dit karwei geklaard en konden we onze tocht vervolgen. Onze trein bestond toen uit de locomotief en een aantal open wagens waarin de militairen hadden plaatsgenomen.

Bij Gunting Saga, km 56, waar de grote weg Kisaran-Rantau Prapat voor de vierde en laatste keer de spoorlijn kruist, hoorden we dat de voorhoede Rantau Prapat, het eindpunt van de spoorlijn, reeds was gepasseerd. Wij dachten verder een rustige tocht te hebben maar het liep een beetje anders. Bij km 64 zagen we in een bocht plotseling een trein verschijnen. Een frontale botsing leek onvermijdelijk, maar gelukkig reden beide treinen langzaam en remde onze tegenligger eveneens krachtig. De republikeinse militairen vluchtten het bos in, zij waren net zo verrast als wij, want zij waren 's ochtends vroeg uit Rantau Prapat vertrokken en omdat op dit lijnvak spoor en grote weg een tiental kilometers van elkaar verwijderd liggen, hadden zij van deze actie niets gemerkt. Wij hebben vervolgens de trein bezet en achteruit laten rijden. De verbazing op het gezicht van de stationschef van het station Padang Halaban bij km 89 toen hij zijn trein met Nederlandse militairen achteruit rijdend aan zag komen, was de moeite waard.

Op drie kilometer van het station Padang Halaban stond een palmoliefabriek. Door deze afstand in looppas af te leggen hebben de Nederlandse militairen deze fabriek voor vernieling weten te behoeden. De tegenpartij had kennelijk wel tevoren rekening gehouden met de mogelijkheid van een tweede politionele actie. Bij alle fabrieken en bruggen waren vernielingen voorbereid. De meeste waren ook succesvol. De grote rubber- en latexfabriek Wingfoot werd opgeblazen op het ogenblik dat generaal Scholten het terrein opreed. Nadat alle militairen van onze trein zich op

het station Padang Halaban verenigd hadden, zijn wij met beide locomotieven en alle aanwezige wagons opgestoomd in de richting van Rantau Prapat. Bij km 94 bleken alle ijzeren liggers van de 40 meter lange brug over de Sungei Marbau met rubbersheets omwikkeld te zijn. Die avond is nog een aanslag op deze brug met mortiergranaten gepleegd zonder schade aan te richten. Nadat wij de sheets in de rivier hadden gegooid, is onze trein langzaam doorgereden. Toen wij om zeven uur 's avonds op het op 113 km van Kisaran gelegen station Rantau Prapat arriveerden, bleek het water in de locomotieven bijna op te zijn. Veel later hoorde ik dat onze trein in het militaire draaiboek van deze actie onder de codenaam 'de Slak' was vermeld.

Voor de DSM leverde deze actie één locomotief en honderd rijtuigen en wagons op. Drie palmoliefabrieken en vele rubberondernemingen, waaronder de allergrootste, Wingfoot, konden na hersteld te zijn weer gaan produceren.

Militair gesproken was de tweede politionele actie een succes. Parachutisten hadden Jakarta en later ook Pakan Baru bezet en Sukarno was met al zijn ministers gevangen genomen. Zij zijn eerst naar Banka en later naar Prapat aan het Tobameer overgevoerd. Politiek was deze tweede actie echter een regelrechte ramp. Het ergste was dat de Nederlandse politici niet hadden voorzien wat er na de tweede politionele actie zou moeten gebeuren; niet voorzien, dat Nederland internationaal een blunder had begaan en dat natuurlijk opnieuw met Sukarno en de zijnen gepraat en onderhandeld zou moeten worden. Aan verder militair optreden onzerzijds kon zelfs niet gedacht worden. Onze enige onderhandelaar met internationaal gezag, dr. Van Royen, moest er in Indonesië het beste van zien te maken. De luitenant gouverneur-generaal Van Mook was reeds op onheuse wijze ontslagen, de heer Beel en later Lovink moesten het falende beleid liquideren.

Bij de tweede actie waren zeer grote gebiedsdelen bezet. Dit had tot gevolg, dat het daadwerkelijk gezag en de controle verminderden en dat de guerilla-activiteiten ook op de Oostkust sterk toenamen.

In februari 1949 werden nabij Medan een aantal tabakschuren in brand gestoken, Europeanen gevangen genomen en de volgende ochtend doodgeschoten. Anderen bleven slechts door een toeval gespaard. De ont-

steltenis was groot en een gevoel van onveiligheid heerste alom. Teneinde het moreel onder de Europeanen wat op te beuren stelde de DSM voor alle buitenposten een telefonische controle in. 's Nachts werden zij vanuit de telefooncentrale elk uur opgebeld. Bleef deze telefoon onbeantwoord, dan werden leger en politie gewaarschuwd.

Een tweede, veel belangrijkere beslissing was om in overleg met de Negara autoriteiten en de cultuurmaatschappijen stenguns te gaan aanmaken. Deze wapenfabricage was mogelijk omdat de DSM over het geëigende materiaal, assenstaal voor de loop en verenstaal voor de spiraalveer van een stengun, beschikte. Met een aantal moderne draaibanken, waaronder ook van andere maatschappijen, werd in de werkplaats in Pulu Brayan een wapenfabriek opgericht. Deze werd grondig afgesloten en elke afgeleverde stengun werd nauwkeurig geregistreerd. De munitie werd geleverd door het leger. Deskundigen hebben mij verzekerd dat de kwaliteit van deze stenguns niet onderdeed voor die van de Nederlandse militairen. Dr. Mansur toonde zijn tevredenheid door in Pulu Brayan persoonlijk een stengun leeg te schieten. In totaal zijn 1.000 stenguns vervaardigd en uitgedeeld aan planters en bewakingseenheden. Deze stenguns hebben wezenlijk tot het verhogen van het gevoel van veiligheid bijgedragen.

In 1949 begon in Indonesië de Serikat Organisasi Buruh Seluruh Indonesia (SOBSI) sterk aan invloed te winnen. Suurhoff, de oud-minister van Sociale Zaken in Nederland, bracht een bezoek aan Indonesië om na te gaan of een relatie met de Nederlandse vakverenigingen tot stand gebracht zou kunnen worden. Op zijn terugreis vertelde hij ons in Medan dat deze poging volkomen mislukt was. De communistische federatie van vakverenigingen, de SOBSI was te sterk en wilde van geen samenwerking weten. Minister Suurhoff waarschuwde ons werkgevers: 'Heren, probeer zo lang mogelijk een staking te voorkomen, bijna elke regeling is minder erg dan een staking. Maar is er eenmaal een staking uitgebroken, houd dan vol en ga niet meteen door de knieën'.

Voor de DSM ontbrak nog een laatste completering van het vooroorlogse net, de aansluiting met Pangkalan Brandan en Pangkalan Susu. Uit Atjeh werden geluiden gehoord, welke wezen in de richting van samenwerken en handel drijven met de Oostkust. Ook voor de DSM zou het gunstig zijn wanneer de verbindingen hersteld werden. Een hindernis vormde de vernielde vakwerkbrug over de Pelawi rivier nabij Pangkalan Brandan. Op 22 december 1949 mochten DSM'ers voor de eerste keer Pangkalan Brandan bezoeken. De hele Kota was volgebouwd. Kinderen jonger dan 7 jaar hadden nog nooit een Europeaan gezien. Onze chef van de telefoondienst, ir. Janssen, die

bijna twee meter lang was, trok extra bekijks. Na langdurig overleg kreeg de DSM toestemming de Pelawi brug te repareren. Begin 1950 werd de verbinding Tandjong Pura-Pangkalan Brandan-Pangkalan Susu hersteld en werd het rijdend materieel van de DSM opnieuw aangevuld met een vijftal locomotieven en meer dan 170 wagons en rijtuigen.

In juli 1949 bracht een groep van ongeveer twintig journalisten van internationale bekendheid uit vele landen, op uitnodiging van de minister van Buitenlandse Zaken Stikker, een langdurig bezoek aan Indonesië. Zij mochten vrijuit met iedereen praten en hadden ook een urenlang gesprek met Sukarno. Als laatste stop deden zij op hun terugreis Medan aan. Er was die avond een ontmoeting gearrangeerd tussen hen en vertegenwoordigers van het bestuur en van het Europees bedrijfsleven op de Oostkust. Wij kregen de gelegenheid uitvoerig met hen, zowel als groep als individueel, van gedachten te wisselen over hun ervaringen op Java en elders. Zij waren unaniem tot de conclusie gekomen dat Sukarno 'the same kind of man as Hitler' was, 'a man who could talk non-stop for hours and work himself into a frenzy'. Zij beloofden deze indruk uitvoerig in de internationale pers weer te geven en het Nederlandse beleid te verdedigen. De volgende dag is hun vliegtuig nabij Bombay tegen een berg gevlogen, er waren geen overlevenden.

Eind 1949 vertrokken alle Nederlandse troepen. De reis van Medan naar Belawan werd natuurlijk per DSM gemaakt. Op het station Medan werden zij uitgewuifd door vele vrienden en bekenden. De meesten van hen houden ook nu nog regelmatig reünies en halen dan vele goede herinneringen aan hun Indonesische diensttijd op. Velen van hen, die werk hadden gevonden in de cultures en ook bij de DSM en de DAT, bleven in Indonesië.

Generaal Scholten werd opgevolgd door kolonel Kawilarang, een nog in Breda opgeleide officier.

XXIII. Na de soevereiniteitsoverdracht

Politieke rust was er in Indonesië in deze jaren nog alerminst. Terstond na de soevereiniteitsoverdracht streefden Sukarno en de zijnen naar de totstandkoming van de Indonesische eenheidsstaat.

De deelstaten op Java werden het eerste geliquideerd. In Bandoeng vond de zogenaamde Westerling-affaire plaats, in Makassar werd een opstand neergeslagen en ongeveer terzelfder tijd werd de Republiek der Zuid-Molukken geproclameerd. Tenslotte leidde de coupe van generaal Nasution tot verdeeldheid in het leger. Op Sumatra's Oostkust was de invloed van de regering in Jakarta betrekkelijk gering. In de praktijk moest de regering op Java dit gebied in de eerste jaren van de eenheidsstaat als een autonoom onderdeel van de staat behandelen.

In economisch opzicht was de Oostkust van Sumatra door de export van cultuurprodukten veel belangrijker geworden, mede doordat in de Japanse tijd aan een groot deel van de suikercultuurgronden een andere bestemming was gegeven, waardoor de suikerexport van Java na de oorlog aanzienlijk aan betekenis had ingeboet.

Jakarta verkeerde in een bijzonder moeilijke omstandigheid; enerzijds moest worden toegegeven aan de drang naar Indonesianisatie van de Westerse — meer in het bijzonder — de Nederlandse ondernemingen, anderzijds mocht de regering buitenlandse investeerders niet afschrikken door bijvoorbeeld niets te doen tegen de onwettige occupaties van grond van cultuurondernemingen, welke alom plaatsvonden. Evenzo moest zij aandacht schenken aan de mogelijke terugave van de olieinstallaties van de Shell te Pangkalan Brandan op de Oostkust van Sumatra.

De civiele en militaire gezaghebbers op de Oostkust stemden geheel in met deze min of meer weifelende houding van Jakarta, zij konden zich echter niet verenigen met het feit dat de deviezen uit de export van 'hun gewest' grotendeels aan de centrale regering op Java ten goede kwamen. De houding van de regering werd echter alerminst gedeeld door de toentertijd belangrijkste federatie van vakverenigingen, de SOBSI. Het was deze organisatie die verantwoordelijk was voor de invloed van het zogenaamde 'revolutionaire front' onder de werknemers in de grote steden en op de cultuurondernemingen.

Voor de Delispoor heeft de agitatie van de SOBSI ondermeer in maart 1950 geleid tot een drie weken durende staking van de spoor- en telefoondienst. Ten-

einde een ernstige ontwrichting van het economische leven te voorkomen werden de plaatselijke telefoon-diensten te Medan door Europese vrouwen op vrijwillige basis in bedrijf gehouden, terwijl voor de voorziening van de rijstimport en de vloeibare brandstoffen voor de openbare nutsbedrijven één zware goederentrein door Europees personeel werd gereden. Het Indonesisch personeel toonde zich alerminst solidair met de staking, doch werd door intimidatie tot werkeloos toezien gedwongen.

Tijdens deze staking voerde de regering in geheel Indonesië een geldsanering in. Deze was tweeledig; al het bankpapier moest in tweeën worden geknipt. De ene helft kreeg de halve waarde van het oude biljet, de andere helft moest je bewaren. Dit zou te zijner tijd op afzonderlijke rekeningen kunnen worden gestort, maar deze toezegging is nimmer gehonoreerd. Er is nog een wrange anekdote te vermelden. De geldsanering werd natuurlijk tijdens een weekend doorgevoerd. Na een avondje in de soos kwam meneer X tamelijk luidruchtig thuis. Zijn vrouw werd wakker door het gestommel en zag tot haar verbazing haar man contant geld in tweeën knippen. Zij zei boos: 'Dat je dronken thuis komt vind ik niet zo erg, maar dat je ons geld in tweeën gaat knippen, dat is te gek'. De tweede maatregel gold de deviezen. Voor elke Nederlandse gulden moesten drie Indonesische guldens, rupiah's, worden betaald. De Delispoor werd als dienstverlenend bedrijf door deze monetaire en deviezen maatregelen extra zwaar getroffen. Niet alleen werden de bedragen die nodig waren voor de transfer van rente en aflossingen van obligatieleningen naar Nederland aanzienlijk verhoogd, doch hierdoor stegen eveneens de kosten, uitgedrukt in rupiah's, die benodigd waren voor de uit te zenden materialen naar Indonesië voor het onderhoud van het bedrijf met 200%.

Het einde van de staking kwam door bemiddeling van de Indonesische regering tot stand. Deze bemiddeling kwam wel neer op een loonsverhoging van 100%. Maar iedereen, ook het Indonesisch personeel, was opgelucht dat de treinen weer konden gaan rijden.

Uit deze staking en geldsanering bleek duidelijk dat de leiding van Nederlandse en buitenlandse bedrijven in Indonesië steeds meer zelf beslissingen moest gaan nemen. Er was geen tijd om tevoren toestemming te vragen en overleg te plegen met directies in Nederland of

elders. Trouwens al zou er tijd zijn geweest, de Indonesiërs kregen steeds minder vertrouwen in de Nederlanders. Vertrouwen kon slechts op persoonlijke basis worden gewonnen. Zoals minister Wilopo het uitdrukte: 'Als Europeaan bent U in een arbeidersconflict de verliezende partij'. Vele Nederlandse directies hebben dit niet willen inzien. Hun houding heeft in vele gevallen tot conflicten met – en ontslag van – hun vertegenwoordigers in Indonesië geleid. In 1950 was dit conflict nog sluimerend, het volgend jaar zou het in alle hevigheid losbarsten.

Voorlopig was er voor de DSM een geheel ander probleem aan de orde, namelijk de wenselijkheid van doortrekking van de Zuid-Asahanlijn voorbij Rantau Prapat tot het belangrijkste rubbercentrum Wingfoot. De Amerikaanse maatschappij GoodYear met haar zeer grote latexproduktie vervoerde al sinds jaren de vloeibare latex per tankauto naar Rantau Prapat. De DSM had op haar emplacement een losinrichting gebouwd, zodat de latex door de zwaartekracht in de tankwagens van de DSM kon vloeien. Dit was weliswaar een simpele procedure, maar wel een die een vloot van tankauto's vereiste om de latex van de fabriek te Wingfoot naar het 22 kilometer verder gelegen station Rantau Prapat te brengen. Het was tekenend voor de vitaliteit van de DSM en voor de positie welke zij op de Oostkust was gaan innemen, dat niet alleen de GoodYear doch ook de autoriteiten op de Oostkust verwachtten dat de DSM haar spoorlijn wel zou willen verlengen.

Ten zuiden van Wingfoot lagen nog enkele oliepalmen en rubberondernemingen, welke overwogen om als de spoorlijn tot Wingfoot doorgetrokken zou worden, hun produkten met de DSM naar Belawan te vervoeren. Ook uit de plaatselijke bevolking waren geluiden te vernemen welke doortrekking van de Zuid-Asahanlijn tot Wingfoot, zelfs door een Nederlandse maatschappij als de DSM, positief beoordeelden.

Het ging voor Wingfoot alleen om vervoer van meer dan tien tankwagens per dag over een afstand van ruim 300 kilometer. Technisch was deze verlenging veel moeilijker en kostbaarder te verwezenlijken dan de verlenging van Milano naar Rantau Prapat in 1937. Over de Sungei Bilah zou een brug van 60 meter en over een kleinere rivier een brug van 30 meter gebouwd moeten worden. Ook zou de spoorlijn plaatselijk door sterk heuvelachtig terrein moeten lopen. De spoordijk ten zuiden van de diep ingesneden Bilah rivier zou tien meter hoog moeten worden met grote kans op flinke verzakkingen door de slappe ondergrond. Aan de andere kant was er nog de mogelijkheid dat de GoodYear haar gehele produktie met lichters over water zou gaan vervoeren. Een sterkere binding met GoodYear was derhalve voor de DSM aantrekkelijk. Tot uitvoering is dit project door de politieke ontwikkelingen niet meer gekomen.

De politieke ontwikkelingen leidden er reeds in 1950 toe dat alle Negara's werden opgeheven. De krachtigste deelstaat, de Negara Sumatera Timur met dr. Mansur als Wali Negara, legde er als laatste het bijltje bij neer. Dr. Mansur kreeg nog een grandioze ontvangst in Jogjakarta. Daarna werd op 15 augustus de eenheidsstaat Indonesië afgekondigd en dr. Mansur werd weer gewoon chirurg in Medan. Tijdens een receptie ter ere van de vice-president Moh Hatta in Medan vertelde Dr. Mansur 'hoe vreemd hij het vond dat hij als Wali Negara zich een ongeluk had gewerkt en zijn hele persoonlijke vermogen had opgeofferd, terwijl iedereen kritiek had. Nu snijd ik mensen armen en benen af, laat ze flink betalen ook, en iedereen is dankbaar'.

In 1950 vond er een merkwaardig ongeval bij de DSM plaats. De doorgaande trein welke om 14.00 uur uit Medan naar Kisaran vertrok, bestond zoals gebruikelijk uit een aantal personenrijtuigen gevolgd door een vijftigtal goederen- en tankwagens, in spoorwegtermen een gemengde trein. Nabij km 14 brak door onbekende oorzaak deze trein in twee stukken. Omdat de baan daar enkele kilometers met een flauwe helling van 1‰ daalt, behield de achterste helft van de trein lange tijd vrijwel de oorspronkelijke snelheid van bijna 50 km per uur. Noch de machinist, noch de conducteur en de remmers op de wagens hadden iets gemerkt. De eerste die constateerde dat de trein in twee delen reed was de stationschef van Batang Kuwis. Deze gebaarde de machinist langzaam te gaan rijden. De machinist realiseerde zich dat de achterste helft van zijn trein op eigen kracht reed. Hij ging, tegen alle voorschriften in, remmen om het achterste stuk op te vangen. Het voorschrift luidde: de machinist mag pas dan stoppen als het achterste deel van zijn trein volledig tot stilstand is gekomen. Maar omdat het breken van een trein een zeldzame gebeurtenis was, was dit nagenoeg vergeten. Deze machinist ging wel remmen. Helaas was de snelheid van het achterste deel van de trein nog zo groot, dat bij het opvangen de voorste lege wagon van het achterste stuk ontspoorde. Dit zou nog niet zo erg zijn geweest, indien niet juist op dit ogenblik deze wagon een bruggetje van 4 meter lengte passeerde en klem raakte tegen het oostelijk landhoofd. Enkele tientallen volgende wagens ramden op deze versperring in, en ontspoorde op hun beurt. De ravage was groot, hoewel er gelukkig slechts één remmer licht gewond raakte.

De schade viel achteraf nog mee. Slechts enkele wagens waren zodanig vernield, dat zij niet meer konden worden hersteld. Het voorste deel van de trein kon met enkele uren vertraging zijn weg vervolgen. Twee dagen later waren alle goederen uit de verongelukte trein gelost en was de baan weer vrijgemaakt.

In het voorjaar van 1951 dreigde er opnieuw een staking, niet alleen bij de DSM, maar ook bij de cultuur-

maatschappijen. Ook deze keer was de SOBSI de drijvende kracht. Dat, ondanks de geruststellende verklaringen van oudere Indonesische stafleden, ook bij de DSM een staking dreigde stond bij mij vast. Ik heb echter de directeur, de heer Van Kreel die enkele maanden op bezoek was, hiervan niet kunnen overtuigen. Zijn laatste instructies in de trein naar Belawan luiden: 'er komt geen staking, en U mag aan geen enkele eis toegeven'. Drie dagen later vond de vergadering met de vakbond plaats. Daarbij bleek een staking onvermijdelijk, tenzij ik in ruime mate aan hun eisen tegemoet kwam. Overleg met de directeur, die voer tussen Sabang en Colombo, was niet mogelijk. Ik heb toen zijn instructies genegeerd en voor een compromis gekozen.

Toen ik kort daarna met verlof naar Nederland vertrok, werd ik na aankomst ontheven uit mijn functie. Pensioengerechtigd was ik reeds sinds 1948. Voor de vier jaar van zwoegen en doorlopende spanning kreeg ik, dankzij de commissarissen, nog een zilveren handdruk toe. Kort daarop werd ik benoemd tot directeur beheerder van de Surinaamsche Bauxiet Maatschappij, de huidige SURALCO.

De geschiedenis van de Deli Spoorweg Maatschappij tot 1958, het jaar waarin alle Nederlanders Indonesië moesten verlaten, wordt beschreven door de heer F. A. J. Heckler. Hij was in die jaren chef van Exploitatie en meermalen waarnemend hoofdvertegenwoordiger van de directie in Nederland. Hij was een van de laatste Nederlanders die de Oostkust moest verlaten.

XXIV. Het beleid tot de overdracht

De Delispoor was een particulier spoor- en telefoonbedrijf en derhalve werd een op strikt commerciële basis geënt beleid gevoerd. Dit nam niet weg dat de DSM nimmer de belangrijke maatschappelijke functie, als verzorger van het openbaar vervoer, uit het oog verloren heeft. Zo werd het reizigersvervoer, ook op onrendabele lijnen steeds in stand gehouden.

Vóór de oorlog was het beleid uiteraard afgestemd op de economische ontwikkelingen. Die ontwikkelingen vonden, voor wat betreft het toenmalige Nederlands-Indië, plaats tegen de achtergrond van een betrekkelijke politieke rust. Hoe anders werd dit in de jaren 1945-1950, maar eveneens in de beginjaren van de jonge onafhankelijke staat Indonesië. Vanaf de soevereiniteitsoverdracht in december 1949 tot aan het moment dat de Delispoor begin 1958 aan de Indonesische autoriteiten moest worden overgedragen, heeft de jonge staat niet minder dan 8 kabinetten gekend, met een parlement waarin 17 verschillende partijen vertegenwoordigd waren.*

Bovendien vertoonden de politieke visies van de niet-Javaanse gebieden, de vroeger zo geheten 'Buitengewesten', aanmerkelijke verschillen met die van de regering in Jakarta. Het zal dan ook duidelijk zijn, dat in de jaren 1951-1958 van een periode van politieke instabiliteit moest worden gesproken en dat mede daardoor het beleid van de DSM in die jaren veel eerder op de politieke dan op de economische ontwikkelingen moest worden afgestemd.

1. Rehabilitatiejaren

Vanaf 1950 verbeterde geleidelijk aan de economische toestand in de niet-Javaanse gebiedsdelen. De veiligheid buiten de steden werd groter, waardoor o.a. de speciale ondernemingsbewaking 'OB' op de cultuurondernemingen kon worden opgeheven. De produk-

tie en export van cultuurprodukten nam toe. Als gevolg van de Korea oorlog ontstond een hausse in de export van rubber. Door deze ontwikkelingen ontstond een sterk toenemende vervoersbehoefte en zo werd in 1951 voor het eerst sedert 1928 meer dan 1 miljoen ton goederen door de DSM vervoerd en evenaarde het aantal vervoerde reizigers van 4,5 miljoen dat van 1941! In de 'produktie' van het vrachtvervoer werd voor het eerst in de geschiedenis van de Delispoor meer dan 100 miljoen ton/km bereikt terwijl het aantal reizigerskilometers gelijk was aan dat van het jaar vóór de Japanse inval.

Het vervoerspatroon vertoonde een duidelijke verandering: voor de oorlog lag het zwaartepunt in het vrachtvervoer overwegend bij de import- en exportgoederen. Nu kon daarbij een aanzienlijke regionale vervoersbehoefte geconstateerd worden. Het vervoer vond tevens over langere afstanden dan voorheen plaats, mede als gevolg van de nog slechte toestand van de wegen. Voor wat betreft de concurrentie van het busvervoer moest worden vastgesteld dat, tegen de verwachtingen in, zich spoedig weer veel bussen op de wegen vertoonden.

Door het weer inleggen van de lange-afstands sneltreinen wist de Delispoor echter toch een niet onaanzienlijk reizigersaandeel te verwerven. De gemiddelde afstand bedroeg veertig kilometer. Tijdens de oorlogsjaren waren praktisch alle motorrijtuigen onklaar geraakt of geheel verloren gegaan. Dit materieel onderhield uitsluitend het personenvervoer op de secundaire lijnen rondom Medan. Door gebrek aan het daartoe geëigende materieel heeft de DSM dit vervoer hoofdzakelijk aan de autobus overgelaten. Het passagiersvervoer werd op de genoemde lijnen echter niet gestaakt; in de goederentreinen liepen steeds één of meer reizigersrijtuigen mee. De eigen autobusdienst naar Berastagi en Kaban Djahe werd niet opnieuw in exploitatie genomen. Aangezien er in 1951 voldoende eigen vrachtautomateriaal bij de diverse cultuurmaatschappijen ter beschikking kwam ter voorziening van de aan- en afvoer van de ondernemingen werd de Delispoor AVROS Transportdienst (DAT) opgeheven. Voor het overgrote deel kwam het personeel in dienst van de Delispoor.

Tijdens de Japanse overheersing waren het onderhoud en de vernieuwing van baan, installaties en gebouwen tot een minimum beperkt gebleven. In 1947

* Indonesische regeringen van 1949-1958:

- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| 1. Hatta | (december 1949-augustus 1950) |
| 2. Natsir | (september 1950-maart 1951) |
| 3. Sukiman Wirjosandjojo | (april 1951-februari 1952) |
| 4. Wilopo | (april 1952-juni 1953) |
| 5. Ali Sastroamidjojo | (juli 1953-juli 1955) |
| 6. Burhanuddin Harahap | (augustus 1955-maart 1956) |
| 7. Ali Sastroamidjojo | (maart 1956-maart 1957) |
| 8. Djuanda | (april 1957-april 1959) |



Een geheel nieuw opgebouwd rijtuig.



Een in de DSM-werkplaats vervaardigde vier-assige tankwagon.

was bij elk onderdeel met de rehabilitatie begonnen, maar vele herstellingen konden door gebrek aan geëigend materiaal en onderdelen slechts een provisorisch karakter hebben. Zo was er door gebrek aan goed timmerhout, tjemarahout uit de eigen aanplant te Perlaan gebruikt. De gevolgen bleven niet lang uit: uitbottende wagenwanden, beschimmelde vloeren en lekkende daken. In de treindienst kwamen voorts veel storingen voor als gevolg van 'warmlopers' doordat er geen goed lagermateriaal voorhanden was.

Bij het spoorwegbedrijf was het weliswaar gelukt om eind 1949 weer een veertigtal locomotieven en rond de 1700 wagens en rijtuigen dienstvaardig te hebben, maar de herstellingen waren vaak provisorisch en voor tijdelijk gebruik. Een zorgelijk probleem vormde de toestand van de locomotieven. De zesjaarlijkse revisies waren achterwege gebleven, waardoor grote onzekerheid bestond omtrent de conditie van de stoomketels. Bovendien was in de oorlogsjaren en tijdens de eerste politieke actie veel materieel zwaar beschadigd, dat, gelet op de steeds toenemende verkeersbehoefte, snel diende te worden hersteld.

Er werd in deze jaren dan ook een zware wissel getrokken op de centrale werkplaats te Pulu Brayan. De royale opzet van het in de twintiger jaren gebouwde complex kwam thans uitstekend van pas! Want, niet alleen moesten de periodieke werkzaamheden 'ingehaald' worden, er werd tegelijkertijd eveneens een belangrijke nieuwbouw verricht: een honderdtal nieuwe geheel gelaste onderstellen voor tankwagens werden aangemaakt, terwijl bovendien nog een zestig nieuwe open wagens, in bouwpakketten geleverd door Braat te Surabaya, werden geassembleerd.

Eind 1952 waren de belangrijkste rehabilitatie projecten voltooid en kon aandacht aan toekomstplannen worden geschonken.

In tegenstelling met het spoorwegbedrijf, had de telefoondienst geen ernstige schade in de Japanse tijd opgelopen. Wel was ook hier bijzonder weinig aan onderhoud gedaan, waardoor de kwaliteit van de verbindingen in de eerste jaren nogal wat te wensen overliet. Vooral de zogenaamde bedieningstafels en de bedrading daarvan in de centrale te Medan waren in een slechte toestand. Al vrij spoedig na de politieke acties kwamen alle kleinere centrales buiten Medan weer in bedrijf, zodat de verst afgelegen cultuurondernemingen ook weer over een telefoonverbinding konden beschikken.

Evenals elders in Indonesië, zoals in Jakarta, Bandoeng, Semarang en Surabaya, ontstond er na de oorlog een grote trek naar de steden; dit was ook op Sumatra's Oostkust naar Medan het geval. Een gevolg hiervan was een toename van de plaatselijke bedrijvigheid, met name de kleine middenstand, waardoor de behoefte aan telefoonaansluitingen sterk toenam. De maximale capaciteit bedroeg 3.200 aansluitingen

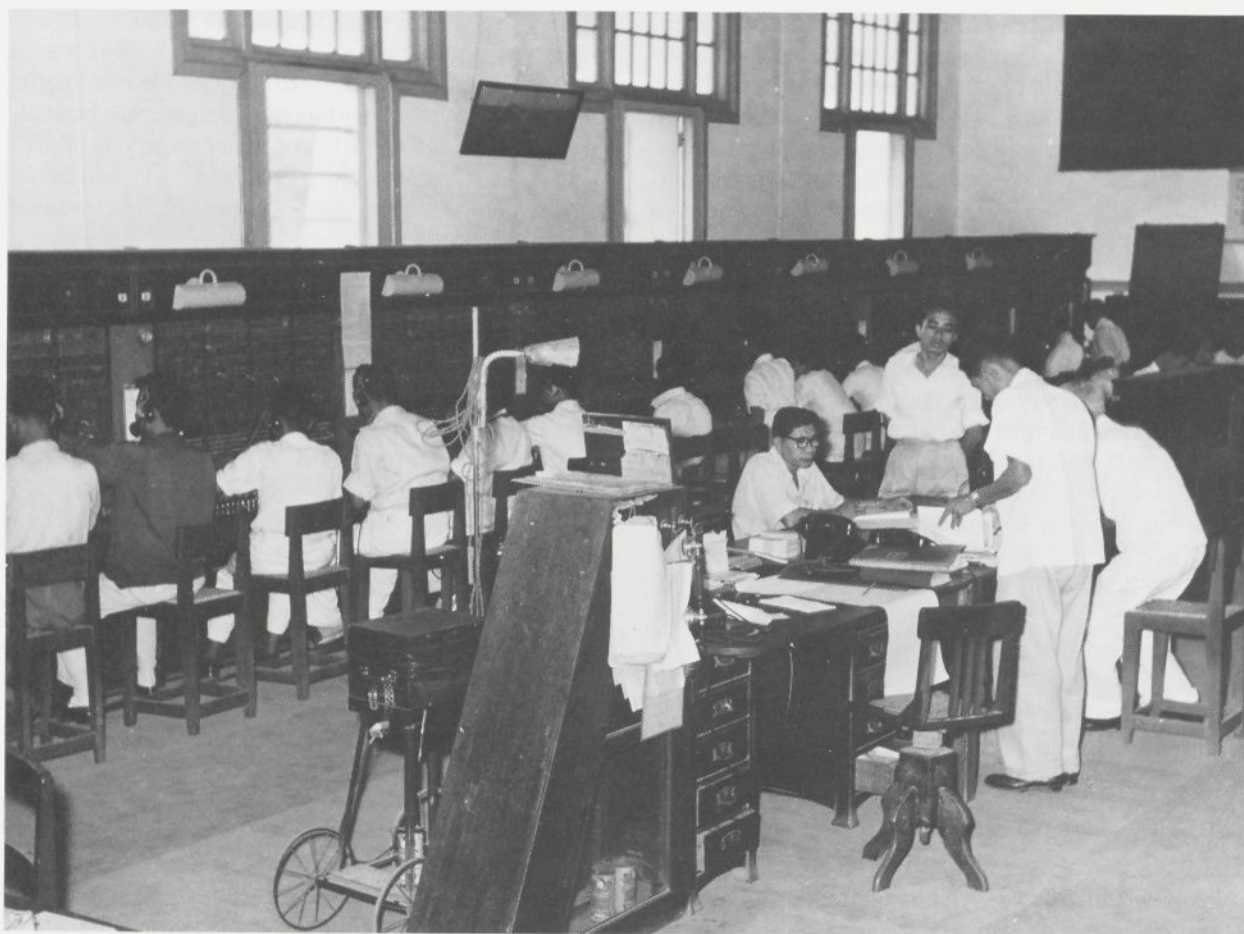
welke al spoedig geheel benut was zodat er wachtlijsten van gegadigden ontstonden. Vóór 1941 waren in Zweden bij Ericson reeds enige nieuwe bedieningstafels voor uitbreiding van de centrale besteld, doch door de oorlog in Europa niet meer verzonden. Gelukkig arriveerden deze alsnog en werden dankbaar benut voor enige uitbreiding. Voldoende was dit echter geenszins en daarom werd te Medan-Pasar een zogenaamde sateliet-centrale gebouwd om zodoende het onderlinge telefoonverkeer in deze drukke 'markt-wijk' meer mogelijkheden te kunnen bieden. Overwogen werd een dergelijke installatie eveneens in de wijk Polonia te bouwen. Het bleven uiteraard 'lapmiddelen'. Inmiddels was er een wachtlijst van ongeveer 1.000 gegadigden ontstaan!

De apparatuur van de Medacentrale was verouderd en handbediend. Op den duur zou de enig juiste oplossing zijn: de aanschaf en installatie van een moderne automatische centrale voor de gehele stad. Het laat zich indenken dat het nemen van een beslissing om tot een dergelijke aanschaffing over te gaan voor de directie in Nederland geen gemakkelijke zou zijn, temeer omdat zich inmiddels bij de spoordienst eveneens een omvangrijk vernieuwingsproject had aangediend.

2. Consolidatie en toekomstplannen

In de landsregering waren sedert 1949 de kabinetten van Hatta, Natsir, Sukiman Wirjosandjojo en Wilopo achtereenvolgens aan het bewind geweest. De houding van de diverse kabinetten was bepaald mild ten aanzien van het westerse bedrijfsleven geweest. Wel veranderde de internationale politieke koers van 'pro-westers' georiënteerd naar die van de politiek van de niet-gebonden landen; zeker na de Bandoeng Conferentie. Met betrekking tot de kwestie Nieuw-Guinea hadden deze kabinetten overwegend een politiek van overleg gevoerd.

Van medio '53 tot begin '56 fungeerden de kabinetten van Ali Sastroamidjojo en Burhanuddin Harahap. In deze jaren nam de invloed van president Sukarno als mede die van de politieke partijen PNI (Partai Nasional Indonesia) en PKI (Partai Komunis Indonesia) sterk toe. De aangelegenheid Irian Barat (Nieuw-Guinea) werd tot een nationaal thema verheven. De nadruk op Indonesianisatie van bedrijven werd wat sterker beklemtoond, maar van nationalisatie werd nog niet gesproken. Generaal Nasution kwam terug als chefstaf van het leger, maakte een aanvang met de overplaatsing van diverse territoriale militaire commandanten en veroorzaakte daardoor een tweespalt in het leger. Tenslotte vonden in deze jaren de eerste en voorlopig enige parlementsverkiezingen plaats. Dichter bij de Oostkust, in Atjeh, brak een ernstige opstand uit. Er werden aanslagen gepleegd op bruggen en spoorlijnen, waarbij ook het gemeenschappe-



Spitsuur in de oude telefooncentrale van Medan (foto: S. Bergman).

lijke station van DSM en Atjeh-tram, Besitang, in vlammen opging. In feite was Atjeh na de Japanse capitulatie nimmer onder het gezag van Jakarta gekomen. De invloed van de regering op dit gebied was uiterst gering. Atjeh was streng Islamitisch, sterk lokaal-nationalistisch georiënteerd en voerde een levendige handel met Malakka. Verschil van inzicht omtrent de wijze van onderdrukking van het verzet tussen de territoriaal commandant van Sumatra's Oostkust, kolonel Simbolon, en de regering te Jakarta, leidde tot een ernstig meningsverschil. Terzelfder tijd vond in de directe omgeving van Medan een treffen plaats tussen de politie en occupanten van tabakscultuurgronden.

Ondanks deze verwickelingen konden de jaren '53, '54 en gedeeltelijk 1955 ter Oostkust als 'betrekkelijk rustig en normaal' aangemerkt worden.

Voor de Delispoor betekende dit een verdere perfectiëring van de bedrijfsvoering, het verwerken van een vervoersvolume groter dan ooit tevoren en een oriëntatie op de toekomst.

Vervoer is per definitie in beweging! Vermoedelijk is dit verschijnsel, de aantrekkelijkheid van mobiliteit

bij de arbeid, te zamen met de individuele verantwoordelijkheid van het bewaken van de veiligheid en de kwaliteit tijdens het vervoer van personen en goederen, de oorzaak dat personeel werkzaam bij een vervoersonderneming zich sterk bedrijfsgebonden voelt.

Zo ook in Deli bij de Delispoor. De 'Kereta Api' (vuurwagen = spoorwegen) was een begrip. Het werken daarbij verschaftte een zeker aanzien en gaf geborgenheid. Men hoorde erbij! Ook na de oorlog hebben de Indonesische personeelsleden zich onmiddellijk weer volledig ingezet. Nimmer zijn er tussen 1945 en het vertrek in 1958 moeilijkheden van enige betekenis geweest. De stakingen in 1950 en eind 1957 werden van buitenaf opgelegd.

Al vóór 1940 was de DSM begonnen met de opleiding van Indonesiërs, ook voor leidinggevende functies. Na 1950 werd dit in versneld tempo voortgezet.

Het aantrekken van goed geschoold personeel op de Indonesische markt behoorde echter praktisch niet tot de mogelijkheden. Te Pulu Brayan werd daarom een speciale school voor kaderfuncties door de DSM opgericht. Contacten werden gelegd met een soortgelijke inrichting van de DKA te Bandoeng voor uitwisseling



Een railjeep voor inspectiedoeleinden.

van ervaringen en leerprogramma's en hetzelfde werd gedaan met een groot opleidingsinstituut voor spoorwegpersoneel te Lahore, Pakistan. Tenslotte werden in 1955 een achttal Indonesische personeelsleden naar Nederland gezonden voor een opleiding bij de Nederlandse Spoorwegen en de PTT.

Nog moeilijker was het te voorzien in academisch gevormde Indonesiërs voor de hogere staffuncties. Studebeurzen voor de TH te Bandoeng werden door de maatschappij ter beschikking gesteld, doch de animo was nihil; men ambieerde eerder een functie op Java. Waren er in 1940 ongeveer 80 Europese (Nederlandse) personeelsleden in de middelbare- en hogere staffuncties, in de vijftiger jaren schommelde dit aantal tussen de 50 en 60, exclusief de DAT. Vele ouderen van voor de oorlog waren inmiddels met pensioen vertrokken. Ondanks de wellicht wat onzekere toekomst in Indonesië aanvaardden na de oorlog toch nog een 25-tal jongere mensen uit Nederland een functie bij de DSM. Ongetwijfeld heeft dit ertoe bijgedragen dat in het bedrijf een nieuw élan te bespeuren viel. Er werd enthousiast en efficiënt aangepakt en waar mogelijk werden moderne arbeidsmethoden in praktijk gebracht.

In het begin van de periode 1953-1956 viel er tijdelijk een terugslag in de economie te constateren als gevolg van de daling van de rubberprijzen op de wereldmarkt door de beëindiging van de Korea oorlog. Desondanks bleef de vraag naar vervoer toenemen, mede als gevolg van het duurder wordende wegverkeer, onder andere veroorzaakt door het slechte wegennet. Vele overheidstaken, waaronder het onderhoud van de wegen, werden verwaarloosd.

Het wagenpark van de Delispoor was in vergelijking met vóór de oorlog in aantallen rijtuigen en wagens achteruit gegaan. Het toegenomen reizigersvervoer kon worden opgevangen door een verbouwing van de rijtuigen: bij veel van het materieel was de bovenbouw, de rijtuigbak, geheel vernield of verbrand, zodat veelal 'om het nummer op de stelbak vermeld' heen een geheel nieuw rijtuig moest worden geconstrueerd. Door nu tijdens deze nieuwbouw de beide eindbalkons af te sluiten en dicht te maken kon het aantal zitplaatsen worden vergroot.

Bij de goederenwagens was een dergelijke operatie niet mogelijk, terwijl aan de aanschaffing van geheel nieuw materieel vooralsnog niet kon worden gedacht. Er werd daarom naar mogelijkheden omgezien om,



De sneltrein uit Tandjong Balei loopt Medan binnen.



Reizigersdrukte op het perron van Medan, 1934.



Men klimt zelfs door de ramen naar binnen.

met gebruikmaking van de ter beschikking staande capaciteit — maar met een efficiëntere inzet daarvan — toch aan de toenemende vervoersbehoefte te kunnen voldoen.

Allereerst werd aan het adviesbureau Bakkenist en Spits te Amsterdam opdracht verstrekt de wagenverdeling en de wagenomloop aan een onderzoek te onderwerpen. Gelijktijdig werd door de eigen exploitatiedienst een nieuwe opzet voor de treindienstregeling ontworpen, werden wijzigingen van emplacements voortgezet en voorstellen gedaan voor een nog efficiëntere beheersing van de treindienst.

Een en ander resulteerde in een nieuw bureau Wagenverdeling, een Centrale Treindienst Leiding te Medan voor het gehele net, de installatie van een speciale automatische telefooncommunicatie langs de hoofdlijn en de invoering van nachtgoederentreinen. Het waren vooral deze treinen welke een zeer gunstige invloed op de wagenomloop hadden. Zij liepen van Kisaran naar Belawan en vice versa met een korte stop te Tebing Tinggi en Medan. Hiervoor werden de zware bergtrajectlocomotieven benut, de zogenaamde 'Siantarlocs'. Vooral nadat deze omgebouwd waren tot het stoken met olie, waardoor het tijdrovende brandhout laden tot het verleden behoorde, voldeden deze ook op de vlaktelijnen uitstekend en werden de treinen steeds tot het maximaal aantal wagens samengesteld. Tenslotte werd een meer intensieve samenwerking tussen de zuiver technische afdeling (de dienst van Tractie en Rollend Materieel) en die van de vervoersdienst

(Beweging en Handelszaken) nagestreefd. De laatste jaren werden beide afdelingen onder een éénhoofdige leiding geplaatst en kregen diverse tractiefunctionarissen tevens een taak bij de vervoersdienst. In zekere zin kon toen al reeds gesproken worden van een soort van 'job-rotation'. Feitelijk ontstond er een dienst van exploitatie. Deze reorganisatie had een gunstige invloed op de uitvoering van de treindienst. De resultaten van deze maatregelen waren zeer bevredigend. In 1955 werd 1,3 miljoen ton vracht vervoerd, werd 145 miljoen ton per km vrachtproductie geleverd, 173 miljoen reizigerskilometers geproduceerd en werden weer praktisch evenveel reizigers (4,3 miljoen) vervoerd als in 1941. Niet eerder in het bestaan van de DSM was het vrachtvervoer zo hoog geweest!*

* Vergelijking vervoerscijfers

	tonnen	ton/km	reizigers	reizigers/km
1941	875.000	86.648.000	4.490.000	144.326.000
1954	1.305.000	129.423.000	3.475.000	144.807.000
1955	1.352.000	144.855.000	4.394.000	172.893.000

Indexcijfers

	tonnen	ton/km	reizigers	reizigers/km
1941	100	100	100	100
1954	149	149	77	100
1955	155	167	97	119



Het begin van een ernstige baanverzakking bij de Masihi (tijdig ontdekt).

Toch verliep niet alles voorspoedig in deze jaren. Als gevolg van zware regenval, waardoor afschuivingen plaatsvonden, werd het treinverkeer herhaaldelijk gestremd; op één dag zelfs op 8 plaatsen tegelijk! Door de regens geraakte ook een dijklichaam in het baanvak Tebing Tinggi-Kisaran oververzadigd met water, waardoor een afschuiving ontstond en een nachttrein ontspoorde, waarbij de locomotief omsloeg en veel materiële schade ontstond. Pas na één week was de treindienst op dit traject weer normaal. Uit de geschiedenis van de Delispoor bleek dat ook in 1920 op ongeveer dezelfde plaats een ernstige afschuiving had plaatsgevonden. De communistische vakorganisaties verweten de DSM naar aanleiding van dit ongeval dat een te zwaar beroep op het personeel werd gedaan. Zij stelden looneisen die in geen enkel opzicht iets met dit ongeval uitstaande hadden. Het hierdoor ontstane conflict had een tijdelijke staking van de nachtdiensten ten gevolge.

Niettegenstaande de stijging van de hoeveelheid vervoerde goederen was het saldo van de resultatenrekening in Indonesië niet bevredigend. De steeds stijgende loon- en materiaalkosten maakten een algemene tariefsverhoging dringend noodzakelijk. Eerst eind 1955 werd door de minister van Verbindingen een ver-

hoging met 30% toegestaan. Desondanks bleven de tarieven lager dan die van de DKA!

Inzake de verlenging van de lijn Kisaran-Rantau Prapat tot Wingfoot kwam een eerste conceptovereenkomst tot stand en werden de besprekingen voortgezet.

De locomotieven van de Delispoor werden met hout gestookt. Dit was vóór 1942 verreweg de goedkoopste brandstof en in het operatiegebied van de DSM volop te krijgen.

Steenkool zou ex Sabang, Padang of Palembang over zee moeten worden aangevoerd. Een nadeel was dat de verbrandingswaarde van hout ongeveer de helft van steenkool was, waardoor veel vaker onderweg moest worden gestopt om brandstof in te nemen. De meest geschikte houtsoorten waren zeehout (Kajoe Laoet), rubberhout en tjemara. Het zeehout, een produkt van de vloedbossen langs de kust, kwam hoofdzakelijk uit Atjeh en werd in de haven van Pangkalan Susu aangevoerd met prauwen. Het rubberhout kwam van de grote rubbercultuurondernemingen. Regelmatig werden de rubberaanplantingen gekapt om plaats te maken voor jonge aanplant. Het tjemarahout kwam uit de eigen bosreserve van de DSM te Perlanaan. Na ongeveer 20 jaar was het hout kaprijp. Als regel werden contracten afgesloten met, hoofdzakelijk, Chinese aannemers, die het bosareaal kaptten, het hout ter plaatse in stukken van 60 cm lengte zaagden waarna vervoer naar het dichtst bijzijnde DSM-station plaatsvond, alwaar het gestapeld en afgenomen werd.

De hoogste calorische waarde had het zeehout, dat daarom ook voor de sneltreinen en de zware goedertreinen werd gebruikt. In de jaren direct na de oorlog kon een beroep gedaan worden op de eigen houtaanplant te Perlanaan. Ook was er aanvankelijk voldoende rubberhout te krijgen. In de Japanse bezettingsjaren was van herbeplanting weinig gekomen, zodat veel rubberbomen te oud waren geworden om nog te kunnen tappen. Er was ook door de bevolking nogal wat roofbouw gepleegd door clandestien tappen. Na het weer in exploitatie nemen van de 'Noorderlijn' naar Pangkalan Susu bleek het mogelijk ook weer over zeehout te beschikken.

Omstreeks medio 1953 werd de brandstofvoorziening zorgelijk. De rubberondernemingen vertraagden de aanplant van jonge bomen door de onzekere toestand van de rubbervraag op de wereldmarkt. In Perlanaan kampte de DSM met de moeilijkheid dat leeggekapte bostreinen onmiddellijk door de bevolking geoccupeerd werd, zodat van nieuwe aanplant geen sprake kon zijn. Tenslotte ontstonden in Atjeh zoveel politieke spanningen dat op een regelmatige houtaanvoer niet meer gerekend kon worden. Daarbij kwam nog dat hout als brandstof steeds duurder werd; de winning daarvan was uiteraard bijzonder arbeidsinten-



Siantar locomotief met hout gestookt, 1952.



Dezelfde locomotief met een oliestookinstallatie in 1954.

sief! De moeilijkheden bij de brandstofvoorziening hebben er mede toe geleid dat een onderzoek naar de noodzaak van vervanging van de trekkrachtvoertuigen werd bespoedigd.

In steeds ernstiger mate diende zich een tractieprobleem aan. Begin 1942 beschikte de DSM over: 61 stoomlocomotieven, 10 Renault verbrandingsmotorrijtuigen (automotrices) en 1 Sentinel stoomrijtuig. Van de motorrijtuigen kon er slechts één weer dienstvaardig hersteld worden en dit werd slechts als inspectierijtuig ingezet. Het verlies van deze voertuigen was voor de reizigersdienst niet zo belangrijk. Het lokale vervoer rondom Medan werd na de oorlog grotendeels aan de autobus prijsgegeven. De stalen bak van het Sentinel rijtuig werd benut voor de nieuwbouw van een getrokken rijtuig daar de stoommotor vernield was.

De toestand van het eigenlijke trekvoertuigenpark, de stoomlocomotieven, was bepaald zorgelijk. Van de 61 stuks welke vóór de oorlog beschikbaar waren, konden na verloop van tijd weer 58 benut worden. Dat wilde zeggen dat alle locomotieven weer hersteld waren; 3 stuks waren in de jungle aan de lijn bij Pakan Baru achtergebleven!

De machines konden in 3 categoriën ingedeeld worden, te weten:

- 12 rangeerloc's met een gemiddelde leeftijd van 59 jaar!

- 9 lichte treinlocomotieven, gemiddeld 50 jaar oud;
- 37 middelzware- en zware treinlocomotieven met een gemiddelde leeftijd van 30 jaar.

Grondige inspectie tijdens de eerste naoorlogse revisie had tot het inzicht geleid, dat nauwelijks verwacht mocht worden dat de twee eerste groepen nog 10 jaar in dienst gehouden zouden kunnen worden. De grote vraag was of de ketels van deze machines al niet veel eerder door de dienst van het Stoomwezen zouden worden afgekeurd in verband met de veroudering van het ketelmateriaal.

Een saillante bijzonderheid was wel dat in deze jaren de chef van Tractie en Materieel van de Delispoor door de dienst van het Veiligheidstoezicht tijdelijk belast was met de keuring van stoomketels ter Oostkust en dus ook moest beslissen omtrent de goed- of afkeuring van de DSM-ketels!

De locomotieven van de derde groep zouden nog wel geruime tijd in dienst kunnen worden gehouden, hoewel van een viertal ketelvernieuwing zeker noodzakelijk zou zijn.

Het werd duidelijk dat in de komende 5 à 10 jaar niet aan een omvangrijk vervangingsproject van tractievoertuigen te ontkomen zou zijn. Uiteraard deed dit de vraag opwerpen of dan niet tevens voor een andere tractievorm gekozen diende te worden. De brandhout-voorziening was reeds onzeker geworden. Daar kwam bij dat de loonkosten onrustbarend stegen. Een diesellocomotief vergde slechts één bemanningslid te-



Een geheel gerenoveerd treinstel.

gen twee bij een stoomlocomotief. Bovendien was het aantal bedrijfsuren per diesellocomotief aanzienlijk meer per dienstdag (geen opstookuren) waardoor met minder locomotieven kon worden volstaan. Na uitvoerige studie luidde de conclusie dan ook dat het noodzakelijk zou zijn, zowel uit een oogpunt van aanzienlijke kostenbesparing in de exploitatie als om verzekerd te zijn van voldoende en betrouwbare trekkracht bij het spoorbedrijf, om in de komende 5 à 10 jaar over te gaan tot de aanschaffing van minstens 8 dieselrangeer- en 5 dieseltreinlocomotieven. Bij het prijspeil van de vijftiger jaren betekende dit een investering van respectievelijk Rp. 5.200.000 en Rp. 8.000.000. Ter afronding van de studie werden bezoeken gebracht aan spoorbedrijven welke reeds ervaring hadden met dieseltractie onder tropische omstandigheden, zoals die van Malakka, Thailand, Ceylon, India en Pakistan. Als gevolg van de beperkte financiële middelen en de prioriteit die moest worden gegeven aan de aanschaffing van de telefooncentrale te Medan, werd de aankoop van nieuwe trekvoertuigen enkele jaren opgeschort. Wel werden in Europa vier complete stoomketels voor treinlocomotieven besteld en werd overgegaan tot de aanschaffing van oliestookinstallaties voor de berglocomotieven.

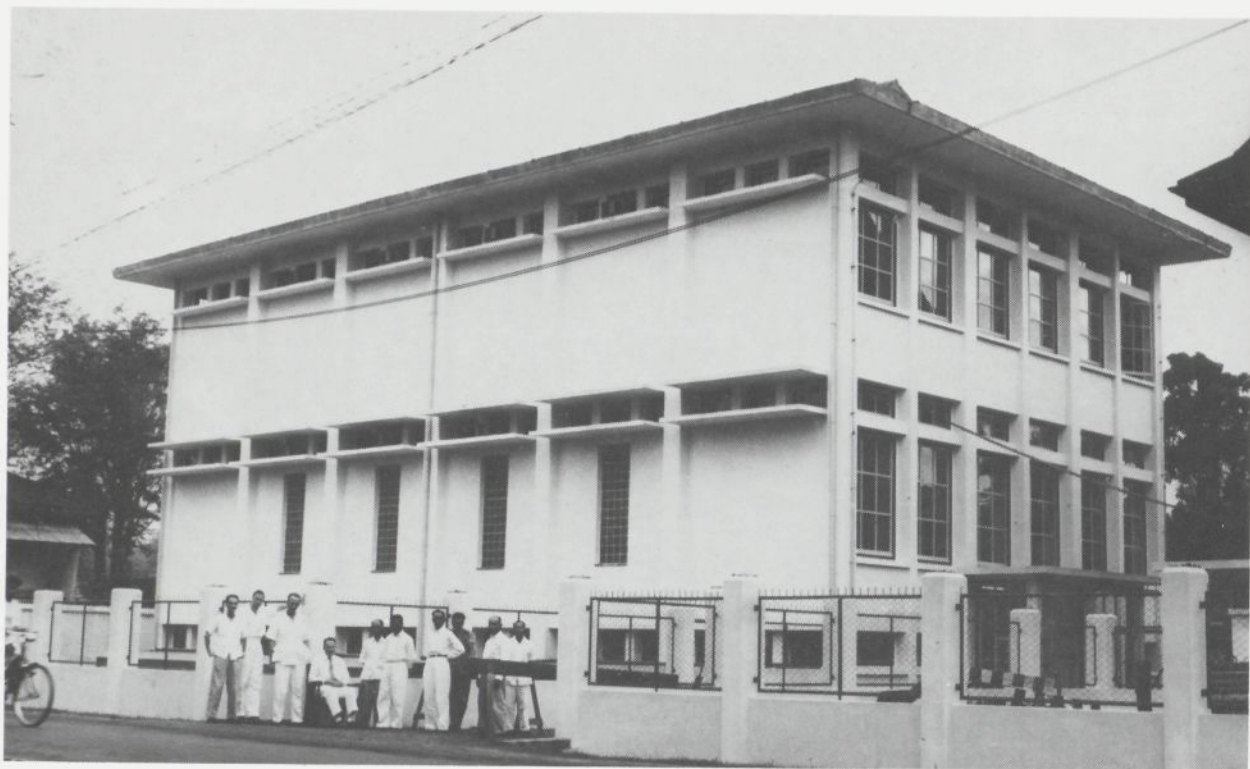
Het aantal telefoonabonnees van de Delispoor was na de oorlog sterk toegenomen en zou eind 1957 het dubbele aantal van 1948 bedragen. Bijzonder moeilijk

was de situatie inmiddels in Medan geworden; een wachtlijst van meer dan 2.000!

In principe was reeds eind 1952 besloten tot de aanschaf van een geheel nieuwe automatische centrale voor de stad Medan over te gaan. Nog in 1953 liet de toenmalige minister van Verbindingen weten dat de financiering van een dergelijke aanschaf geheel in Nederland zou dienen te geschieden en geen beroep op de Indonesische deviezenpot kon worden gedaan. 1955 zou voor de telefoondienst een belangrijk jaar worden: geheel onverwacht kwam eind dat jaar toestemming af voor deviezen-verstreking voor een centrale en wel onder het zogenaamde Nederlandse B-krediet van ongeveer f 3.000.000,—. Ter financiering van het project werden in Indonesië leningen opgenomen tot een bedrag van Rp. 8.000.000,—.

3. Kentering

Konden de bedrijfsresultaten na 1948 niet bepaald bevredigend genoemd worden, er was in de achtereenvolgende jaren toch een gestadige verbetering en consolidatie van activiteiten te constateren geweest bij de Delispoor. Hoe geheel anders verliep 1956 voor de onderneming. Terecht vermeldt het jaarverslag daarover: 'konden wij andere jaren steeds nog enkele lichtpunten in de over het geheel genomen zorgelijke gang van zaken aangeven, dit jaar moet dit verslag geheel in mineur gesteld worden, daar wij helaas achter-



Het nieuwe gebouw voor de automatische telefooncentrale van Medan, 1956 (foto: S. Bergman).



Kabelleggen te Medan. De kabels komen uit de nieuwe centrale (foto: S. Bergman).



Spoor- en telefoondienst ontmoeten elkaar: kabelleggen onder het emplacement van Medan (foto: S. Bergman).

uitgang op elk gebied hebben te melden'.

Inderdaad op elk gebied waren de gebeurtenissen teleurstellend. De algemene politieke toestand was buitengewoon onrustig; vice-president Hatta trad af waardoor de twee-eenheid Sukarno-Hatta werd verbroken, hetgeen veel beroering in Indonesië verwekte. Het tweede kabinet Ali trad op, de Nederlands-Indonesische Unie werd éénzijdig door Indonesië opgezegd, de Nederlands-Indonesische ministersconferentie te Genève mislukte en Indonesië zegde de schuldenovereenkomst met Nederland op. In Jakarta vonden de eerste demonstraties in verband met de kwestie West-Irian plaats.

De controverse tussen de centrale overheid op Java en de niet-Javaanse gebieden werd ernstiger. Deze 'Buitengewesten' brachten te zamen ongeveer driekwart van de exportprodukten op, zoals rubber, latex, palmolie, kopra en tin, maar de inkomsten vloeiden Java grotendeels toe. Het gevolg hiervan was een grote ontevredenheid bij zowel de civiele als militaire autoriteiten van deze gebieden en een sterke toename van de illegale smokkelhandel, vooral vanaf Sumatra en Celebes naar Malakka (Singapore). Op deze wijze alleen al verdween één derde van de jaarproductie van bevolkingsrubber naar het buitenland! Een en ander leidde tenslotte tot militaire coups op Midden- en Oost-Sumatra.

Hoe moeilijk het wel was om de eigenlijke politieke koers ten aanzien van het westerse bedrijfsleven in te schatten, bleek wel uit het volgende.

In juli 1956 verklaarde de regering te Jakarta voorstander te zijn van verlenging van de concessierechten aan de Nederlandse ondernemingen in de tabakscultuur op Sumatra's Oostkust. In diezelfde maand werd een verzoek om tariefsverhoging van de Delispoor door de toenmalige minister van Verbindingen afgewezen met de opmerking: 'dat hij geen enkel belang hechtte aan de economische zijde van de bedrijven in Deli, doch dat slechts de politieke zijde hem interesseerde'! En ondertussen verslechterde de economische toestand in Indonesië steeds meer en werd ook de algemene toestand onveilig.

In tegenstelling tot voorgaande jaren nam het goederenvervoer in omvang af en wel van 145 naar 140 miljoen ton/kilometer. Door de verslechterde toestand vertoonde met name het regionale vervoer een sterke teruggang. Het 1e klas reizigersvervoer liet een daling zien van niet minder dan 66%! Dit was niet alleen aan de economische toestand toe te schrijven maar werd ook veroorzaakt door de toenemende onveiligheid in de treinen; er vonden vele berovingen plaats tijdens de reizen, waartegen de politie weinig kon uitrichten. De vervoersbehoefte op de 'Noorderlijn', richting At-

jeh, was minimaal. Het traject Pangkalan Brandan-Besitang werd slechts een enkele maal per week bereiden en dan nog onder zware militaire begeleiding. De Atjehtram (Djawatan Kereta Api Sumatera Utara) had de dienst vanuit Langsa naar Pangkalan Susu reeds lang gestaakt. Van enige afvoer van produkten uit Atjeh was nauwelijks meer sprake. Deze gingen via de smokkelhandel naar de 'Overwal', naar Malakka. Slechts voor de Indonesische Olie Maatschappij, de 'Tambang Minjak Sumatera Utara', die de installaties van de Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM) te Pangkalan Brandan had overgenomen en voor het eigen brandhoutvervoer werd door de DSM nog wel eens tot Pangkalan Susu gereden.

Door vergaande ontbossingen kwamen aan het eind van 1956 zware overstromingen tot ongekende hoogten voor in het landschap Deli, waarvan vele baanbreuken en het onder water lopen van de centrale werkplaatsen en woonhuizen te Pulu Brayan het gevolg waren.

Ook de resultaten van het telefoonbedrijf werden ongunstig beïnvloed door de sterke stijging van de lonen en prijzen. Met voortvarendheid werden echter de werkzaamheden uitgevoerd die noodzakelijk waren voor de nieuwe telefooncentrale te Medan. Een geheel nieuw gebouw kwam gereed, vele kilometers kabel werden in de stad gelegd en aansluitingen voor nieuwe abonnees werden voorbereid.

Behalve door de berovingen in de reizigerstreinen, waarbij het vaak ging om geldzendingen naar de diverse ondernemingen, was het tekenend voor de toenemende onveiligheid dat in 1956 tot tweemaal toe een goederentrein tot ontsporing werd gebracht. De eerste maal beperkten de gevolgen zich tot materiële schade. De tweede maal werd de nachtgoederentrein Kisaran-Belawan getroffen waarbij de hoofdconduc-teur werd gedood, terwijl naast zeer grote materiële schade aanzienlijke hoeveelheden lading verloren gingen. Om een indruk te verschaffen van de omstandigheden waaronder men – Europeaan en Indone-siër – toen werkte, hoe men handelde en hoe men, ondanks de vele tegenslagen, gewoon doorging, volgt hier een meer gedetailleerde beschrijving van deze nachtelijke sabotage.

De aanslag vond plaats op het traject Perbaoengan-Tebing Tinggi. Uit het ingestelde onderzoek bleek dat de subversieve elementen niet uit de streek afkomstig waren. Zij waren met een prauw aan de kust geland en vervolgens over land naar de spoorbaan getrokken. Langs de spoorlijn woonden op bepaalde afstanden wegwerkers van de DSM, belast met het dagelijks onderhoud van de baan. De indringers dwongen 's nachts een zestal van deze DSM-ers, onder bedreiging van wapens, met hun gereedschap mee naar de

spoorbaan te gaan, alwaar zij gedwongen werden een lasplaat en de tirefonds van een rail los te schroeven waarna de rail een weinig naar buiten werd omgebogen. Dit gebeurde enige uren vóór de nachttrein volgens de dienstregeling ter plaatse zou moeten arriveren. De gevolgen waren catastrofaal: de gehele trein, 74 wagons, ontspoorde, behalve de locomotief en de 5 laatste wagons!

Vermoedelijk zijn het de bredere wielflenzen van de locomotief geweest die verhinderd hebben dat deze bij de opening in de rails ontspoorde. Door de schok, over de open las, ontspoorde echter wel de eerste wagon, waarna de zwaar beladen rest van de trein, waaronder zeer vele tankwagens, zichzelf als het ware uit de rails drukte. Eén van de stafleden, die kort na de aanslag ter plaatse was, beschreef het gebeurde als volgt:

'Om 3 uur 's nachts ging de telefoon. 'Ada tjelaka besar, tuan. Trein malam djatoh'. Er is een ernstig ongeluk gebeurd, mijnheer. De nachttrein is ontspoord'. Het was een van de stationschefs langs de lijn. Hij vertelde dat er een aanslag op de trein was gepleegd. De machinist en stoker waren gevlucht en hadden bij hem aangeklopt. Nu was er bij een vorige aanslag dadelijk na de ontsporing vanuit het zijterrein geschoten, dus was het alleszins verklaarbaar dat het locomotiefpersoneel er van door was gegaan. Ik waarschuwde onmiddellijk de diverse afdelingschefs, gaf opdracht de hulpstreinen te Medan en Tebing Tinggi gereed te stellen en verwittigde de militaire en civiele autoriteiten. Vervolgens vertrok ik met een collega per auto naar de plaats van het ongeluk, ongeveer 70 kilometer buiten Medan. Pas in de auto realiseerden wij ons dat we wel om een gewapende geleide hadden kunnen vragen. Het was een stikdonkere nacht met niemand op de weg. In de buurt waar de aanslag moest zijn gebeurd liep de autoweg ongeveer evenwijdig aan de spoorlijn, maar wel 300 à 400 meter daarvan verwijderd. Op dit gedeelte aangekomen reden wij langzaam en meenden af en toe, tussen de bomen van een oliepalmaanplant door, een lichtschijnsel waar te nemen. We stopten en begaven ons verder te voet door het zijterrein in de richting van het licht.

Nu is het in een tropennacht nooit stil, er is altijd wel het geluid van krekels en andere insecten. Nu echter hoorden wij daar boven uit in de verte een gierende toon, die sterker werd naarmate we de spoorbaan naderden. Weldra werd een en ander ons duidelijk: de grote schijnwerper voorop de locomotief brandde nog fel en het gierende geluid was afkomstig van de turbo-generator voor de stroomvoorziening van de lamp! En het leek wel of de zware locomotief nog overeind stond. Misschien zou het allemaal nog wel meevallen, dachten we in onze naïviteit!

Voorzichtig gingen we verder tussen de oliepalmen door. Het was toch wel een sinister geheel: dat licht, dat geluid en wat zo merkwaardig was, het lopen ging



De ravage bij Telok Mengkudu.



Tankwagons naast elkaar!



Het overladen van wagons in de oliepalmaanplant.

steeds moeilijker en zwaarder, tot een van ons ineens z'n beide schoenen kwijt was! Deze bleven in een bruin-witte modder staan, althans zo leek het. Nader onderzoek leerde dat het een mengsel van palmolie en latex was dat uit de ontspoorde tankwagens klotste en als een dikke lavabrij naar het lager gelegen terrein stroomde.

De ravage was compleet: overal omgeslagen wagens, gedeeltelijk over elkaar heen, links en rechts dwars op de baan in de aanplant gedrukt en dan die leeglopende tankwagens daar tussen. Geen levend wezen te bespeuren. Een beetje verdwaasd stonden we daar te kijken toen opeens onze chauffeur aangewandeld kwam en laconiek zei: 'Mijnheer zal dit nu wel kunnen gebruiken' en liet ons een veldtelefoontoestel zien. De man, behalve chauffeur ook machinist, had als echte spoorman er onmiddellijk aan gedacht dat er ter plaatse veel te regelen zou zijn en had het ding eigener beweging maar meegenomen.

Dankbaar sloten we het apparaat aan op een paar laaghangende telefoondraden. Gelukkig waren niet alle palen langs de lijn omgeslagen. Toen begonnen we met bellen en regelen'. Tot zover het verslag van één van de stafleden.

'De hoofdlijn van de Delispoor is versperd'. Dat bericht sprak niet alleen de DSM-ers aan, maar ook de verladers, de cultuurondernemingen, de scheepvaartagenten en de ladingassuradeuren. De meesten kwamen al in de loop van de ochtend ter plaatse een kijkje

nemen. Unaniem keurde men ons plan goed: de lijn zo snel mogelijk weer herstellen en daartoe alle wagens naar de kant trekken of duwen. Iedereen werkte op eigen wijze mee. Assuradeuren stelden tijdens het wegwerken van de wrakken de schade reeds vast, de cultuurondernemingen stuurden ploegen mensen om losse lading te helpen verplaatsen en tankwagens leeg te tappen en de Delispoorders werkten met bulldozers en tractoren en legden een tijdelijk spoor om de ravage heen waardoor na 30 uur de lijn weer berijdbaar was. Maar drie maanden daarna werd het laatste wrak pas naar de werkplaats te Pulu Brayan gesleept.

Deze aanslag was een zuiver sabotage geval, zoals later uit een onderzoek bleek. Wie de daders waren werd niet duidelijk. Herhaling was te verwachten en toch moest het nachtvervoer door kunnen gaan. In nauw overleg met de militaire autoriteiten werd besloten de treinen door een gepantserd voertuig op rails vooraf te laten gaan. Bij onraad kon dan door radiocontact en met lichtsignalen de machinist van de trein tijdig gewaarschuwd worden. Nu had men reeds ervaring met zogenaamde railjeeps opgedaan. Dit waren gepantserde militaire jeeps, voorzien van spoorwielen die dus op de spoorbaan konden rijden. Het bezwaar was evenwel dat de assen van de jeep te licht waren om de zware pantserplaten te dragen en daardoor herhaaldelijk braken. Zij waren dus voor de spoordienst niet voldoende betrouwbaar. Een oplossing werd ech-

ter spoedig gevonden: in de vloer van een geheel platte wagon, dus zonder dak en zijwanden, werd een rechthoekige opening aangebracht, groot genoeg om een normale jeep, dus zonder bepantsering, in te laten zakken en tussen de assen van de platte wagon in op de rails te plaatsen. Het spoorvoertuig zelf werd zwaar bepantserd en van schijnwerpers en seinlampen voorzien. De jeep duwde van binnenuit het geheel voort zonder de zware last op de eigen assen te krijgen. Het geheel voldeed uitstekend; aan het eindstation werd de jeep door een kraanwagen uit zijn 'cocon' getild, gedraaid, teruggeplaatst en de retour rit kon weer beginnen!

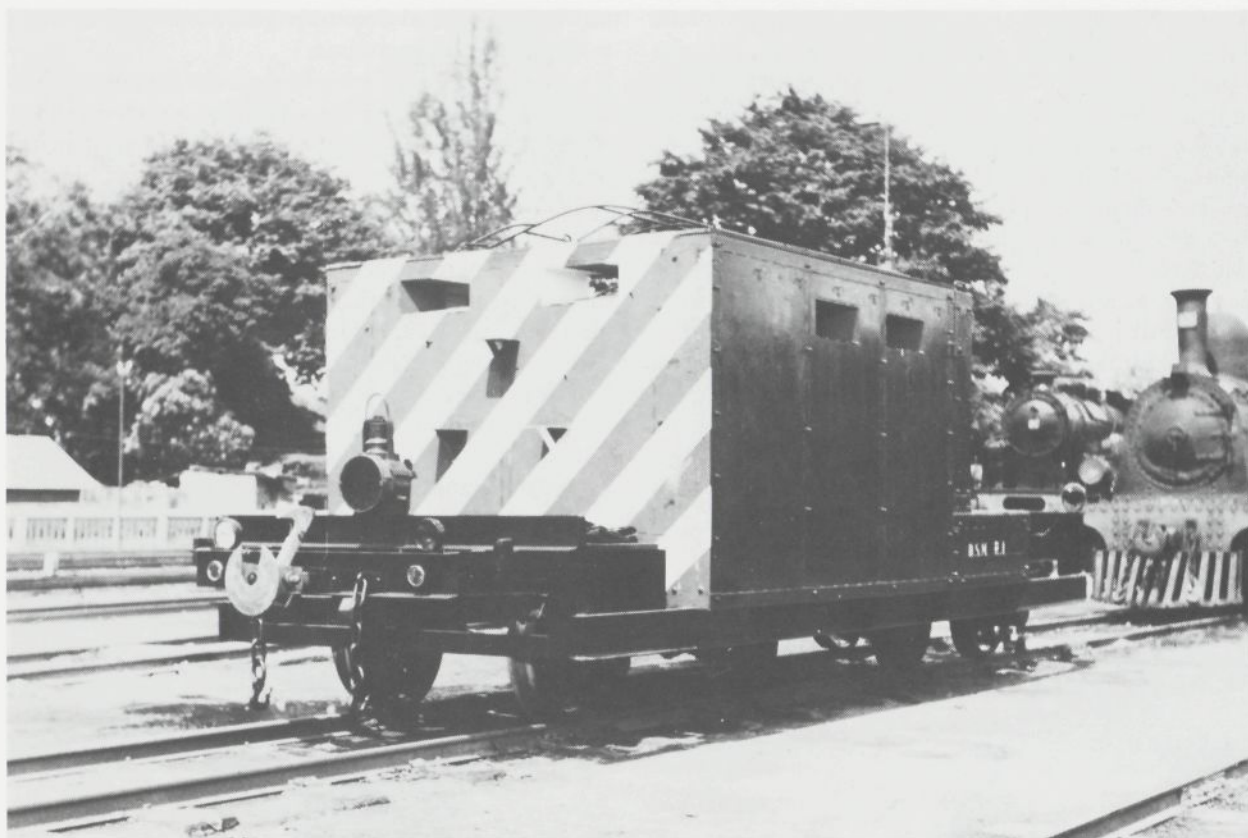
Alsof het jaar 1956 al niet enerverend genoeg was geweest, werd de gemeenschap op de Oostkust, en dus

ook de DSM, eind december geconfronteerd met een militaire machtsovername.

Reeds eerder werd verhaald omtrent de ontevredenheid van de gebieden buiten Java ten opzichte van het beleid van de regering te Jakarta. Deze sloeg om in ongerustheid toen vice-president Hatta aftrad. Hatta, een Sumatraan, gold voor de niet-Javanen als een trouwensman en voor de politieke partij de Masjumi als een belangrijk tegenwicht tegenover Sukarno. Het nieuwe tweemanschap, Sukarno-Nasution, werd in de buitengewesten niet geaccepteerd. Midden december plaatste generaal Nasution de militaire commandant van Noord-Sumatra, kolonel Simbolon, over naar Java. Deze weigerde dit. Toen zijn collega in Midden-Sumatra het bestuur aldaar overnam, aarzelde Simbolon niet lang om hetzelfde te doen. Hij verbrak



Na 30 uur is een hulpspoor gelegd; de treinen rijden weer!



Het pantservoertuig met jeepaandrijving.

eveneens de betrekkingen met de centrale regering. In Jakarta werd de actie van Simbolon als zeer ernstig beschouwd. Er werden versterkingen naar de Oostkust gezonden. De inmiddels gearriveerde plaatsvervanger voor Simbolon, overste Djamingintings aarzde echter tegen hem op te treden, waarop zijn ondercommandant, majoor Wahab Macmour, ingreep. Deze laatste was een sterk communistisch gezinde militair met veel aanhang onder de arbeiders in de steden en op de cultuurondernemingen.

Tot een gewapend conflict kwam het echter niet; tekenend voor de dekking die de militairen elkaar verleenden en hoe steeds getracht werd 'gezichtsverlies' te vermijden, was de oplossing van het voorval: kolonel Simbolon werd de gelegenheid gegeven met een deel van zijn troepen naar Tapanuli uit te wijken!

Voor de Delispoor betekenden de ongeregelde direct dat de spoorverbindingen met het zuiden voor enige tijd verbroken werden, terwijl alle telefoonlijnen bij Batang Kuwis, ten zuiden van Medan, werden doorgeknipt toen de troepen naar de hoogvlakte uitweken.

De indirecte gevolgen manifesteerden zich pas enige dagen daarna: een enorme congestie in de haven van Belawan!

De KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij), die in 1942 bij de inval van de Japanners de ervaring op-

gedaan had dat een groot deel van haar inter-insulaire vloot in handen van de vijand was gevallen, had na de soevereiniteitsoverdracht in 1949 een soort schepen-evacuatieplan opgesteld. Voor het geval dat zich soortgelijke omstandigheden zouden voordoen, moesten de schepen onmiddellijk uitwijken naar Singapore. Toen Simbolon de macht in handen nam, trad dat plan in werking. Ook andere rederijen namen dit over en de schepen verlieten Belawan. De uitvoergoederenstroom bleef de eerste dagen gewoon doorlopen en al spoedig raakten de loodsen op de kade geheel vol en bleven beladen treinen op het emplacement van Belawan staan. Nog erger werd het toen de militaire toestand weer normaal was geworden: de schepen kwamen terug, maar nog beladen met goederen bestemd voor de Oostkust!

Voor de DSM betekende dit een compleet ontwrichte wagenomloop en vele boze reacties van verladers voor ten onrechte in rekening gebracht staangeld voor de vele beladen wagons. Het laat zich indenken dat de exploitatiedienst van de Delispoor geen rustige dagen heeft gehad aan het eind van 1956!

4. Het laatste exploitatiejaar

In 1957 nam de politieke onrust op Java steeds meer toe. Het tweede kabinet Ali moest wijken voor een

door president Sukarno gevormd extra-parlementair zakenkabinet, met minister Djuanda als premier. Bovendien werd de staat van beleg afgekondigd. Op plaatselijk niveau werd het burgerlijk bestuur ondergeschikt gemaakt aan de militaire autoriteiten. Een en ander betekende tevens een machtsverschuiving van de civiele naar de militaire elementen. De werkelijke macht berustte van toen af bij het leger. In feite was ook een stap gezet op de weg van een parlementaire naar een geleide democratie.

In de Verenigde Naties diende Indonesië een resolutie in, inzake de kwestie Nieuw-Guinea, welke echter zeer vermoedelijk niet de vereiste tweederde meerderheid zou behalen. Hierop organiseerde de Indonesische regering in oktober van dat jaar een anti-Nederlandse boycot, welke een golf van demonstraties en toenemende dreigementen en maatregelen tegen de Nederlandse bedrijven tengevolge had. In november volgde een tweede fase. Eind van de maand werd de door Indonesië ingediende resolutie bij de Verenigde Naties verworpen, waarop het kabinet Djuanda een algemene 24-uurs staking bij alle Nederlandse bedrijven aankondigde. Deze vond op 2 december plaats. De gevolgen hiervan waren spontane bezettingen en overnames van bedrijven door Indonesische arbeiders, aangewakkerd door de politieke partij PKI en de Indonesische vakbonden, waaronder de SOBSI.

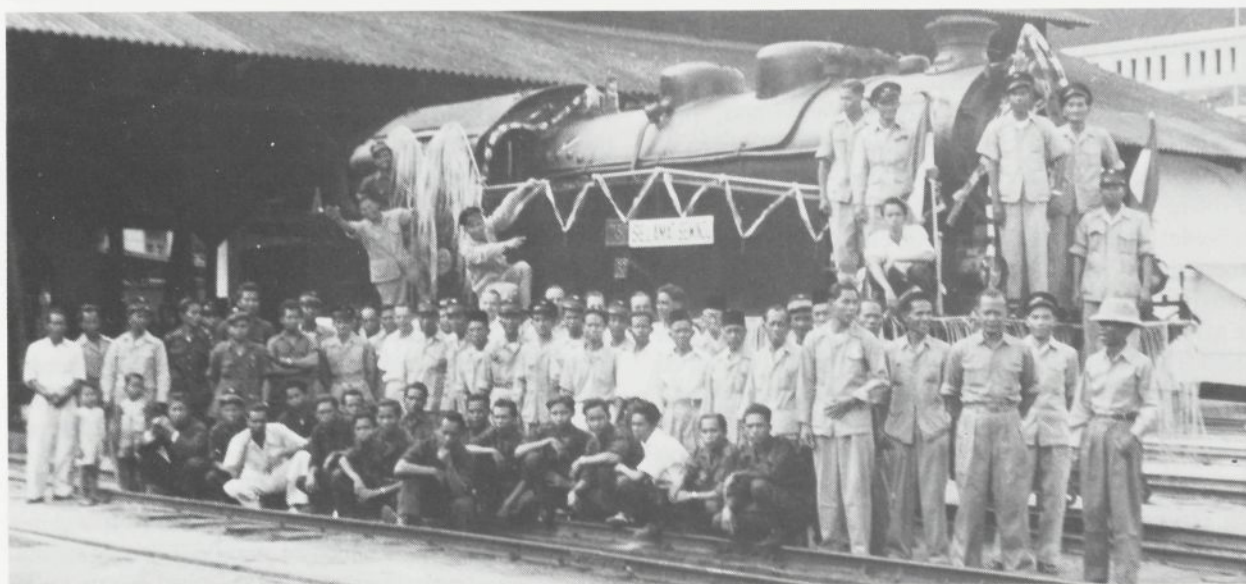
De situatie dreigde geheel uit de hand te lopen, maar de regering greep krachtig in, geholpen door het leger. Wel bepaalde zij echter op 5 december 1957 dat de door het personeel overgenomen Nederlandse bedrijven onder toezicht van de regering werden geplaatst. Nadrukkelijk werd gesteld dat het hierbij niet ging om een nationalisatie! Reeds een week later echter werden alle Nederlandse ondernemingen onder staatsbeheer



Locomotief 63 betrokken bij een aanslag in 1949.



Dezelfde locomotief wederom na een aanslag in 1956.



Na herstel wordt een Selamatan gehouden in het depot van Medan.

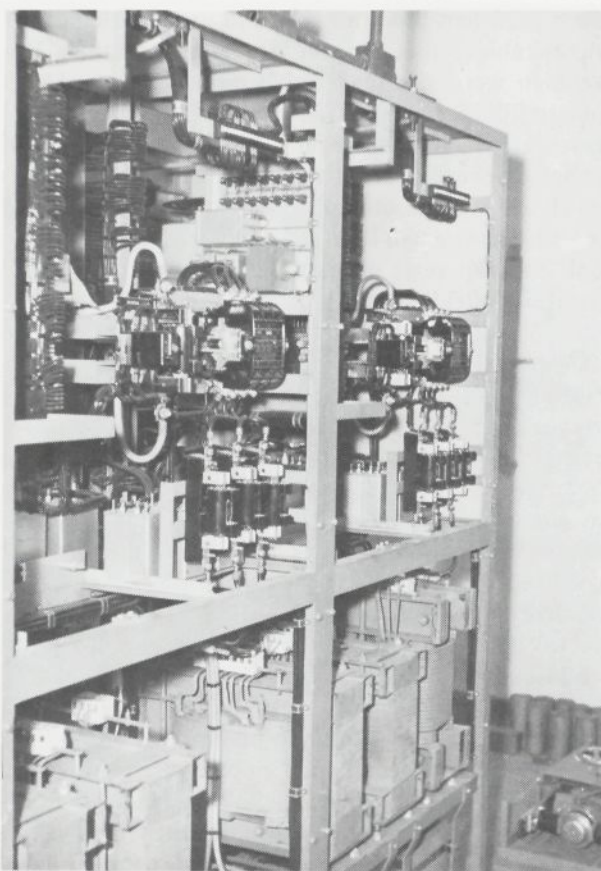
gesteld, waarbij Nasution tevens bepaalde dat deze bedrijven door militairen zouden worden beheerd.

Hoewel de politieke ontwikkelingen elders in Indonesië zeker niet aan de aandacht van de DSM-ers ontgingen, werd men toch teveel door de dagelijkse beslommelingen in beslag genomen, om er veel aandacht aan te schenken. De eerste 9 maanden voltrokken zich met de gebruikelijke 'ups en downs'. Het reizigersvervoer, vooral op de lange afstanden, nam weer toe (127 miljoen reizigerskilometers), vermoedelijk als gevolg van de nog steeds slechter wordende wegen. Een deviezenvergunning werd verkregen voor de aankoop van vier nieuwe ketels voor locomotieven en te Kisaran werd een nieuw locomotiefdepot in gebruik genomen.

Met grote voldoening werd het bericht uit Jakarta ontvangen dat een algemene tariefsverhoging van 30% werd toegestaan. Een hoogtepunt vormde ongetwijfeld de feestelijke bijeenkomst in Medan, in tegenwoordigheid van de hoogste militaire en civiele gezaghebbers, met een groot deel van het personeel, waarbij het feit werd gevierd dat acht Indonesische employees 40 jaar in dienst van de Delispoor waren. Tenslotte werd positief gereageerd op de bekendmaking dat de DSM, te zamen met twee vervoersbedrijven in Nederland, de N.V. Maatschappij ter Behartiging van Vervoersbelangen (MBV) had opgericht. In deze vennootschap participeerde de DSM teneinde de mogelijkheid te scheppen activiteiten, op het gebied waar zij ervaring in had, in Nederland en andere landen te kunnen ontplooiën. Het is begrijpelijk dat dit door de Europese personeelsleden gezien werd als een mogelijkheid om verder te kunnen, voor het geval dat de ontwikkelingen in Indonesië een vóórtijdige beëindiging van hun loopbaan zouden kunnen betekenen. Helaas viel er ook veel negatiefs te verwerken: het goederenvervoer liep verder terug tot 127 miljoen ton-kilometer, er vond een ernstige aanslag op een geldtransport per trein te Tandjong Slamet op de Noordelijk plaats en de Serikat Buruh Kereta Api (SBKA), de voornaamste spoorweg-vakbond, probeerde door intimidaties het personeel te bewegen de nachttreinen niet meer te doen rijden. Eénmaal gelukte dit te Belawan.

In Nederland maakte de directie zich ondertussen ernstige zorgen in zake de beperkte mogelijkheden van transfer van gelden uit Indonesië, noodzakelijk voor de aflossing van obligatieschulden, de stortingen in de pensioenfondsen van het Europees personeel en de aankoop van uit te zenden materialen naar het bedrijf in Indonesië.

De telefoondienst van de Delispoor maakte in 1957 wel een heel bijzonder jaar door. Koortsachtig werd gewerkt om de nieuwe centrale nog dat jaar in gebruik te kunnen nemen. De apparatuur, welke bij Philips Telecommunicatie Industrie in Nederland werd



Een onderdeel van de nieuwe telefooncentrale (foto: S. Bergman).

besteld, was van het type Unk en destijds de meest geavanceerde uitvoering op het gebied van de automatische telefooncentrale. De capaciteit bedroeg 6.000 aansluitingen met de mogelijkheid van uitbreiding tot 10.000 abonnees. Een dergelijk systeem was door Philips nog niet eerder geëxporteerd en men hechtte uiteraard daarom ook veel waarde aan een goed functioneren van het geheel. Nadat het nieuwe gebouw voor de centrale opgeleverd was, kwamen uit Nederland Philipsmonteurs om, te zamen met de eigen vakmensen van de Delispoor, het geheel op te bouwen. Tijdelijk trad, voor één jaar, een ingenieur van Philips op als chef van de telefoondienst van de DSM. Behalve het installatiewerk moest ook het personeel omgeschoold worden om voorkomende storingen te kunnen verhelpen. Tenslotte moesten ook de abonnees vertrouwd worden gemaakt met de nieuwe wijze van telefoneren. De kiesschijf was toentertijd een geheel nieuw fenomeen! Door korte filmpjes in de bioscopen werd de Medanse bevolking ingelicht.

Zelfs in dit politiek zo onrustige jaar werd voor de centrale nogmaals een lening afgesloten en wel ter grootte van Rp. 4.200.000 (f 1.400.000). De totale uitgaven voor dit project bedroegen uiteindelijk Rp. 22.000.000. Gelukkig kon men zich tijdens de

bouw geen voorstelling maken van de omstandigheden waaronder de laatste grote investering van de Delispoor in gebruik zou worden genomen.

Eind september werd ook ter Sumatra's Oostkust de verscherpte politieke tegenstelling tussen Nederland en Indonesië merkbaar. Voor het eerst werden de Nederlanders 'vreemdelingen' genoemd. De Immigratiedienst legde steeds meer moeilijkheden in de weg bij het verstrekken van 'exit- en reëntripermits' voor Europeanen, welke op de nominatie stonden voor een buitenlands verlof. Een anti-Nederlandse stemming werd voelbaar. In het werk in de eigen onderneming merkte men daar gelukkig nauwelijks iets van, maar aan het eind van november spitste de toestand zich toe, toen de door de regering uitgeroepen 24-uursstaking plaats zou hebben.

2 december werd de dag van deze staking, waarop ook de locomotieven van de Delispoor stil stonden en de telefoons niet meer rinkelden.

De gebeurtenissen volgden elkaar daarna snel op:

4 december verklaarde de minister van Justitie Maengkom dat alle Nederlanders het land zouden moeten verlaten. Hoewel deze verklaring naderhand afgezwakt werd, luidde zij wel een massale uittocht in.

6 december verscheen van het militair gezag op Sumatra de bekendmaking, dat de Nederlandse bedrijven onder toezicht van de militaire gezaghebber werden geplaatst en kwamen er toezichthoudende militaire teams bij de bedrijven.

14 december werden de Nederlandse bedrijven overgenomen door de militaire gezaghebber en werden 'militaire beheersteams' bij de bedrijven geplaatst. Tegelijkertijd werd de ondernemingen opgedragen de Nederlandse krachten zo spoedig mogelijk door Indonesische functionarissen te vervangen.

Bij de Delispoor voltrok zich dit proces op de meest harmonieuze wijze. Dit kwam mede doordat de contacten met de Indonesische militairen door de jaren heen steeds goed waren geweest. Daartoe had in niet onbelangrijke mate bijgedragen het feit dat al vanaf eind 1949 het hoofdkantoor van de DSM mede benut werd door het hoofdkwartier van de militaire autoriteiten. Daardoor kende men elkaar en waren de contacten goed. Van de militaire beheersteams werd dan ook nauwelijks iets gemerkt. Slechts bij de officiële overgave van de afdelingen waren de daartoe aangestelde officieren voor tekening van de stukken aanwezig.

Het Indonesische personeel van de DSM was met de gang van zaken weinig gelukkig, zoals in de vele gesprekken duidelijk tot uitdrukking kwam. De stemming was gedrukt; ongaarne zag men de Nederlanders vertrekken en zeker niet zo onverwacht en gehaast.

Het behoeft geen betoog dat de snel opeenvolgende gebeurtenissen van deze laatste maand van 1957 voor de Nederlanders uitermate deprimerend waren. Het was ook een anti-climax; men had voortdurend op topcapaciteit gewerkt en ineens was het: werk overdragen en verdwijnen. Grote bezorgdheid maakte zich van hen meester; bezorgdheid voor de gezinnen en voor de toekomst. Diegenen die nog van vóór 1940 waren, herinnerden zich nog een andere decembermaand, 1941, het begin van de oorlog met Japan! Toen luidde het devies: geen vertrek van vrouwen en kinderen, dat zou het moreel teveel aantasten! Maar de gevolgen daarvan waren verschrikkelijk geweest: vier jaren onder de meest erbarmelijke omstandigheden in de Japanse vrouwenkampen, met onnoemlijk veel leed. En men dacht ook aan de 'Bersiap periode' op Java, direct na de Japanse capitulatie, die veel slachtoffers gemaakt had. Nu was het beslist niet zo dat men constant in angst zat, maar men vreesde dat de toestand toch wel eens uit de hand zou kunnen lopen. De spontane bezettingen van ondernemingen hadden dat recentelijk nog aangetoond.

Men nam, zoals zo vaak in Deli, zelf de geëigende maatregelen. De hoofdvertegenwoordigers van de verschillende cultuurmaatschappijen, van de diverse grote handelsondernemingen, die van de Deli Spoorweg Maatschappij, alsmede de agenten van de scheepvaartlijnen en die van de KLM, stelden gezamenlijk een evacuatieplan op voor de afvoer van de vrouwen en kinderen van de employees op de Oostkust. Tussen kerstmis en nieuwjaar waren die praktisch allemaal per schip of vliegtuig, veelal via Singapore, op transport naar Nederland gesteld. Een hele geruststelling voor de achterblijvende mannen! En Deli werd weer, net als in de begintijd van de tabaksplanters, een mannenwereldje.

Op 28 december werd met enig officieel vertoon de nieuwe automatische telefooncentrale in bedrijf gesteld. 's Avonds werd er voor en met het gezamenlijke telefoonpersoneel een Selamatan gehouden en de volgende dag, de 29-ste, werd de jongste investering van de Delispoor aan de militaire beheerder overgedragen. . .

De laatste dagen van het jaar waren voor de Nederlandse DSM'ers bepaald niet vrolijk.

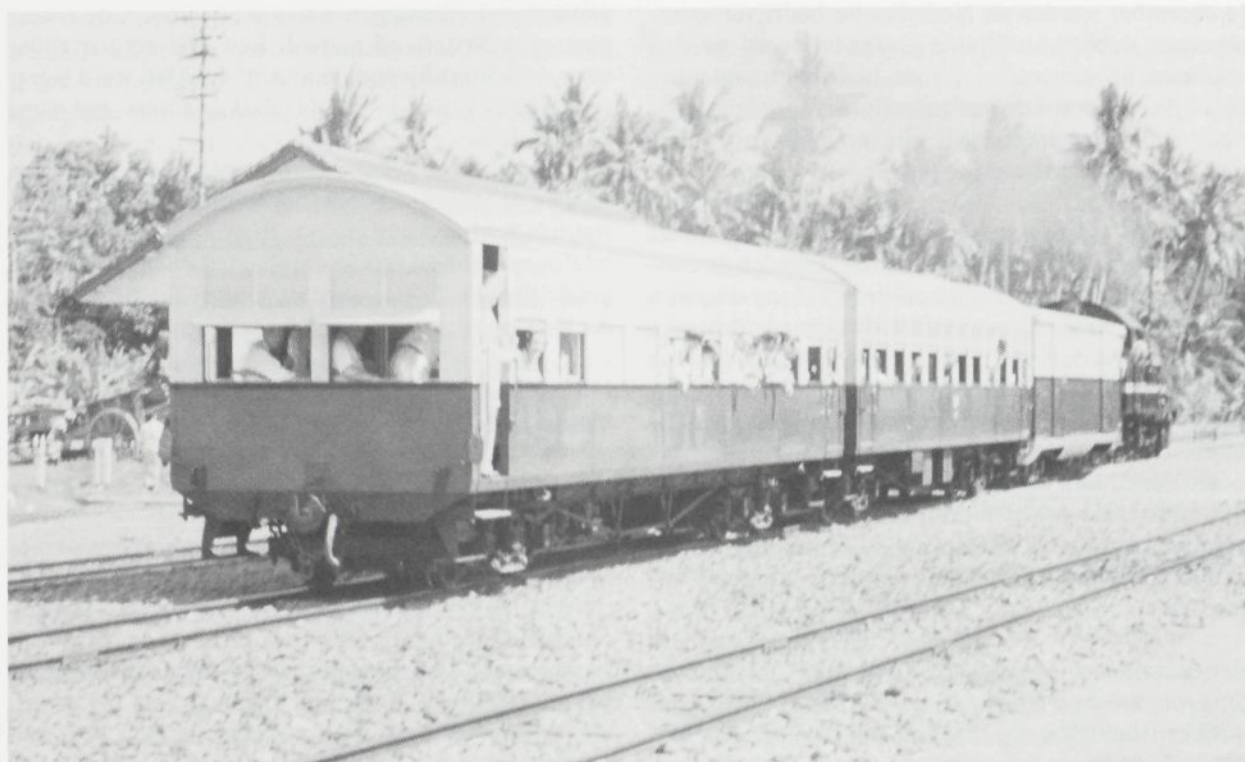
5. De overdracht

Nog eenmaal liet de dienst van Exploitatie een extra reizigerstrein lopen. Een 'planterstrein', zoals vele jaren geleden gebruikelijk was om planters weer naar de ondernemingen te brengen, wanneer zij op 'Hari Besar' na hun 14-daagse 'werkweek' de bloemetjes buiten gezet hadden in Medan. Ditmaal ging het echter niet terug naar de 'kebon', maar naar Belawan.

Een laatste groep employees van de verschillende cultuurmaatschappijen verliet Deli om ingescheept te



De officiële overdracht van de centrale van Medan, 1957. Links op de foto ing. Heckler.



Extra trein richting Belawan.

worden met bestemming Nederland. . . Dit keer geen uitgelaten gezelschap planters. De stemming was gedrukt, de toekomst onzeker. Men wist maar al te goed dat zich in Nederland een recessie had aangekondigd. Hoe en waar zou men weer opnieuw aan de slag kunnen gaan?

Eind januari 1958 was de vervanging van Nederlandse krachten door Indonesische functionarissen praktisch voltooid. Veelal waren de vervangers personeelsleden met jarenlange ervaring in de onderneming; zij werden dan ook zondermeer door de militairen geaccepteerd. Successievelijk werden daarna de verschillende buitenposten en de afdelingen van het telefoon- en spoorbedrijf aan de militaire beheerder overgedragen. Tot het laatst bleven de verhoudingen met het Indonesische personeel en de autoriteiten uitstekend. Meerdere staffunctionarissen werden dan ook door hen persoonlijk op het vliegveld uitgeleide gedaan. En terwijl de Westkust van Sumatra heftig in beroering was, omdat Sjafruddin Prawiranegara, ex-president van de Bank Indonesia, een tegenregering vormde tegen het bewind in Jakarta, droeg op de Oostkust van dat grote eiland Sumatra, op 10 februari 1958, de laatste hoofdvertegenwoordiger van de directie in Indonesië van de N.V. Deli Spoorweg Maatschappij, het bedrijf aan de militaire autoriteiten over.

Een periode van bijna driekwart eeuw spoorwegexploitatie en telefoonbeheer door een Nederlandse particuliere onderneming kwam hierdoor ten einde. Een onderneming die door haar activiteiten steeds veel tot de ontwikkeling van de Oostkust van Sumatra had bijgedragen, moest door politieke omstandigheden haar bedrijvigheid staken.



Station Dusun, gebouwd in 1916 en nog steeds in gebruik (foto: J. Oortman).



Het emplacement van Medan, 1982. Dieseltractie voor het depot op de achtergrond (foto: J. Oortman).

XXV. Na de overdracht

1. De liquidatie van de N.V. Deli Spoorweg Maatschappij

In februari 1958 raakte de Delispoor al haar activa in Indonesië, welke op de balans van ultimo 1957 f 55.900.000,— noteerde, kwijt. In Nederland bedroegen deze, inclusief het monumentale pand op de Herengracht 164, slechts rond f 4.500.000,—. Uiteraard werd na het ontslag van het gehele naar Indonesië uitgezonden personeelsbestand, ook de kantoorbezetting te Amsterdam tot een minimum ingekrompen en hield men zich verder slechts bezig met de afwikkeling van de lopende zaken.

In 1964 werd een schadeclaim ad f 55 miljoen op basis van de concessievoorwaarden ingediend en één van f 86 miljoen op die van de Algemene Richtlijnen Bureau Schadeclaim Indonesië. Het pand aan de Herengracht werd in 1968 verkocht voor f 280.000,—, waarmee het laatste stukje tastbare historie van de Delispoor verdween.

De zogenaamde 'Verdeelwet Schadeclaims Indonesië' werd in 1969 van kracht. Hierbij werd de nominale waarde van de DSM vastgesteld op f 11.900.000,—, uit te betalen in de periode van 1971 tot 2002. De constante waarde hiervan bedroeg, rekening houdende met de toen heersende rentevoet, in 1969 f 5,9 miljoen. Hiermede werd op de laatst gepubliceerde balans, die van 31-12-1969, rekening gehouden, waaruit bleek dat het eigen vermogen geheel verloren gegaan was, maar dat eveneens de verplichtingen tegenover crediteuren niet volledig gehonoreerd konden worden. Voor aandeelhouders kwam derhalve niets ter verdeling beschikbaar. Een treurig einde voor een vennootschap, die veel voor de ontwikkeling van een belangrijk gewest op Sumatra's Oostkust had verricht, zowel in de tijd van het voormalig Nederlands-Indië, als in de eerste jaren van de jonge republiek Indonesië.

2. De spoorwegen op Sumatra's Oostkust

Rechtstreekse zakelijke contacten zijn er met het bedrijf in Deli niet meer geweest, wel indirecte. De politieke verhoudingen met Indonesië bleven nog enige jaren daarna veel te gevoelig; benadering van functionarissen van het bedrijf, buiten de autoriteiten om, zou te veel wantrouwen gewekt hebben. Wel is er persoonlijke correspondentie gevoerd tussen de voorma-

lige Delispoor-functionarissen en hun vervangers op Sumatra tot ongeveer 1963 toe. Daaruit is bekend geworden dat getracht werd het bedrijf voort te zetten, zoals onder het Nederlandse beheer gebruikelijk was. Zo schreef de Indonesische vervanger van de vroegere chef van Tractie en Materieel, dat men reeds in 1963 ernstig te kampen had met gebrek aan onderdelen voor locomotieven, maar schreef er met gepaste trots bij, dat de algehele onderhoudstoestand van het rollend materieel toch stukken beter was dan dat van de DKA op Java. En hij voegde er aan toe: 'In mijn geboortestreek, de Bataklanden, kennen wij een gezegde dat luidt: Als de dokter verre is, blijven de meeste kwalen ook wel weg. En daar vertrouw ik voorlopig maar op'!

Via de Philipsorganisatie in Singapore werd vernomen dat de nieuwe telefooncentrale naar behoren functioneerde, maar dat men ook daar gebrek aan onderdelen had. Een verder bericht maakte melding van het feit dat, vanuit Java, 7 stoomlocomotieven waren gearriveerd ter versterking van het trekvoertuigenpark. In datzelfde jaar, 1963, werden de meeste Indonesische 'vervangers' welke veelal de pensioengerechtigde leeftijd hadden bereikt, opgevolgd door militairen en kort daarna werd de onderneming ondergebracht bij de DKA, waarvan de nieuwe naam luidde: Perusahaan Negara Kereta Api, afgekort PNKA. Opmerkelijk was dat ook de telefoondienst aan de PNKA werd overgedragen en eerst enige jaren later onder de Indonesische PTT kwam te ressorteren. Net als in het verleden vaak het geval was geweest, had men ook nu weer in Deli een iets andere positie in weten te nemen!

Vanaf 1970 werd de stoomtractie geleidelijk aan vervangen door dieseltrekkracht. Het reizigers- en goederenvervoer bleef omvangrijk, zulks in tegenstelling tot de andere spoorbedrijven op Sumatra. Zo werd onder andere de exploitatie van de Atjeh-tram praktisch gestaakt. In de tachtiger jaren werd het regionale vervoer rondom Medan zelfs weer nieuw leven ingeblazen: met de komst van tweewagendieseltreinstellen werd wederom een achtmaal daagse reizigersdienst Medan-Belawan ingesteld, terwijl overwogen werd dit ook op andere voorstadslijnen in te voeren.

Sedert 1973 behoort de spoorwegonderneming tot de Indonesische Staatsspoorwegen, de Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) te Bandoeng en ressorteert het telefoonbedrijf onder het directoraat telecommu-



Een dieseltreinstel van de PJKA te Medan (foto: J. D. van der Have).



Een reizigerstrein te Bandar Tinggi (foto: J. Oortman).



Het telefoonkantoor te Medan in 1985 (foto: R. Schuitemaker).

nicatie van het ministerie Parpostel (Tourisme, Post en Telecommunicatie).

Enige stoomlocomotieven werden nog steeds in 'warme reserve' gehouden en zo kon het gebeuren dat in 1984 ondanks staatkundige, maatschappelijke en technische veranderingen, de door Werkspoor in Amsterdam in 1920 aan de N.V. Deli Spoorweg Maatschappij geleverde stoomlocomotief no. 48 nog steeds op voormalig 'koloniaal spoor' stoomde, ter Oostkust van Sumatra in Indonesië!



Locomotief 48, ex-DSM, nog steeds actief in 1984! (foto: J. de Bruin).

Epiloog

Het is verheugend dit boek met een optimistisch geluid te kunnen afsluiten. Dankzij de vriendelijke bemoeienis van dr. T. Tieleman, Financiële Zaken NS, konden wij begin 1986 aan de Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) een aantal concrete vragen over de huidige situatie bij de spoorwegen op de Oostkust van Sumatra stellen. In november 1986 ontvingen wij via dr. Tieleman een uitvoerig en openhartig antwoord van ir. J. T. Situmorang, directeur Traksi & Materiil (PJKA), waarin hij onze vragen beantwoordt.

Uit dit antwoord blijkt dat de spoorwegen op de Oostkust volop in bedrijf zijn. De spoorweg vervult nog steeds een belangrijke rol in het economisch leven op de Oostkust. Dit blijkt uit de vervoerscijfers, ruim een half miljoen ton goederen en anderhalf miljoen reizigers per jaar in de periode 1980-1984. Dit zijn weliswaar geen maximale, maar wel alleszins respectabele cijfers. Na ons vertrek is duidelijk gebleken hoezeer de investeringen voor en na de oorlog in het bedrijf in Indonesië gedaan, de jonge staat en het gewest de Oostkust ten goede zijn gekomen. De belangrijke taak van het spoorbedrijf wordt thans ook door de overheid erkend.

Het wegverkeer in Indonesië is na de oorlog sterk toegenomen, doch is niet in staat het vrachtvervoer, vooral dat van massaproducten als palmolie en rubber/latex, volledig over te nemen.

Belangrijk lijken de toekomstplannen, waaronder: verdere dieselisatie, aanmaak van nieuwe goederenwagons en vierassige tankwagens, verbetering van de gehele spoorbaan, bouw van locomotieven en wagendepots te Medan en Pulu Brayan, en de invoering van een reizigersnacht trein Medan-Rantau Prapat naast de bestaande dagverbinding.

Openhartig wordt toegegeven dat enkele vroegere zwakke punten, zoals de Masihidijk (km 28) Kisaran-Pulu Radja en de spoorbrug over het Serdang kanaal, in de regentijd nog steeds zorgen baren.

Vlak voor het ter perse gaan van dit boek vernamen wij dat het lijnvak Besitang-Langsa van de Atjeh Staats Spoorwegen met een spoorwijdte van 0,75 m is omgebouwd tot normaal spoor met een spoorwijdte van 1.067 mm. Hierdoor wordt rechtstreeks vervoer, zonder overladen, mogelijk van het Langkatse (station Langsa) naar de haven Belawan, waarmede een oude wens van de DSM in vervulling is gegaan.

Op 16 februari 1888 werd het traject Labuan-Belawan officieel voor het publiek opengesteld en werden de

eerste 50 kilometer van het spoorwegbedrijf in dienst genomen.

Wij hopen dat dit feit op 16 februari 1988 feestelijk herdacht moge worden en dat ook in de tweede eeuw van haar bestaan het spoorbedrijf een rol van betekenis in het economisch leven op de Oostkust zal blijven vervullen.

Oosterbeek/Baarn, februari 1987

Bijlage I Tabak

Zonder tabak, geen Deli. Het is wel de grootste eer welke de pioniers Nienhuys, Cremer en hun medewerkers gebracht kan worden. Het Deli dekblad heeft een wereldnaam. Deze reputatie heeft zij niet alleen aan de grond en het klimaat te danken, maar ook aan de bijzondere zorg en toewijding welke aan de teelt wordt gewijd. Deze bijzondere zorg kan het beste gedemonstreerd worden door een beschrijving van de belangrijkste werkzaamheden op een tabaksonderneming gedurende één jaar.

Een tabaksonderneming van gemiddelde grootte heeft 360 velden (1 veld = 1 bouw = 0,7 ha) schoongemaakt, alle wortels en onkruid verwijderd, om te beplanten. In latere tijden betekende dit schoonmaken het verwijderen van de opslag die er in 7 jaar op gegroeid was. Nienhuys moest eerst het oerbos kappen en zware boomstronken verwijderen.

Het tabakszaad wordt niet direct op de velden uitgezaaid, maar op zaadbedden, welke door atap afdakjes tegen de felle zon worden beschermd. De zaadbedden vereisen speciaal toezicht, omdat de tabaksboom (in Deli wordt niet van tabaksplanten maar van tabaksbomen gesproken) bijzonder gevoelig is voor slijm- en mozaïekziektes. Veel later is men er zelfs toe overgegaan om zaadbedden door middel van stoom te steriliseren, maar Nienhuys en zijn opvolgers moesten het doen met een zo goed mogelijke selectie van de grond bestemd voor zaadbedden. Na 40 dagen was de bibit zover gegroeid dat deze overgeplant kon worden. Per veld was er één plantkoelie, die 16.000 boompjes moest planten. Aan het eind van het seizoen ontving hij een finale afrekening. De grootte was afhankelijk van de kwaliteit van het produkt. Het is de grote vondst van Nienhuys geweest om de plantkoelies te betrekken in de kwaliteit van hun produkt. Vooral het Chinese werkvolk bleek bijzonder gevoelig voor de mogelijkheid om door extra inspanning, zoals bijvoorbeeld door begieten, hun inkomsten te vergroten.

De velden waren gerangschikt in vier stroken, twee aan weerszijden van een plantweg. Langs deze plantweg werden de droogschuren gebouwd. Eén schuur per 5 à 6 velden. Deze enorme schuren van hout en atap waren 25 meter breed, 65 meter lang en 15 meter hoog. In deze schuren konden 1 miljoen bladeren tegelijk drogen, zij werden gedurende een seizoen twee of meer keren gebruikt. Een onderneming met 360 velden had dus 60 à 62 droogschuren, welke na 4 jaren afgebroken en verplaatst dienden te worden.

Een tabaksboom groeit snel en kan 2 meter of hoger worden. Na 21-22 dagen konden de eerste bladeren geplukt worden. Per boom telkens 2 tegelijk. Begonnen werd met het plukken van het zandblad, het onderste blad, later volgden de overige bladeren. Een tabaksboom produceert 20 tot 40 bladeren. Per veld staan er 16.000 bomen, welke samen een 400.000 bladeren produceren. Per schuur en per oogst worden 2½ tot 3 miljoen bladeren gedroogd. In de zeventiger jaren werd ervan afgezien de tabaksboom in haar geheel

af te snijden en te drogen, sindsdien worden de bladeren individueel geplukt en gedroogd. De tabakscultuur werd hierdoor echte 'tuinbouw', wel in het groot uitgeoefend, maar scherp lattend op alle details.

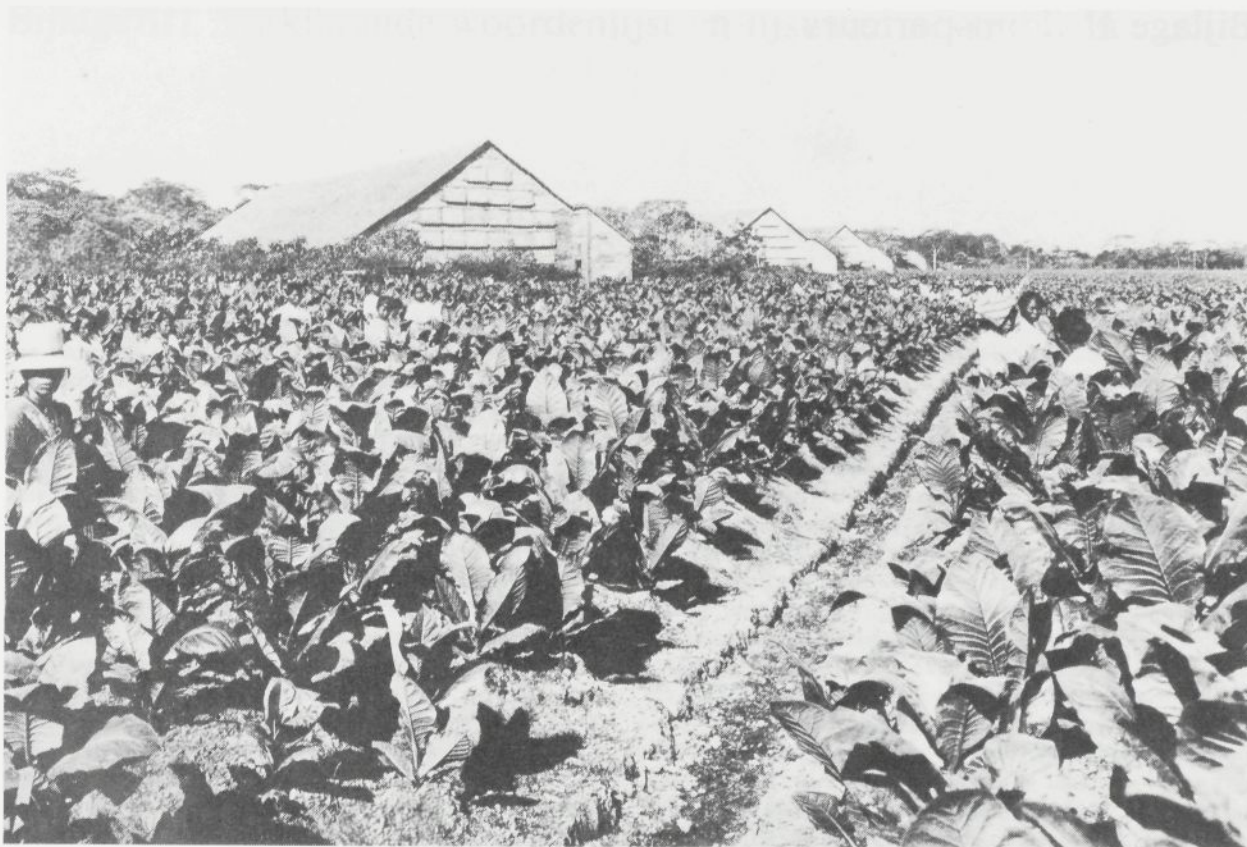
Een goede regenbui op zijn tijd maakte het verschil tussen een heel goede, normale en matige of slechte oogst uit. Het eerste buitje, liefst zo'n 20 mm, moest bij voorkeur in de eerste drie weken vallen. Stond tweederde van het areaal in de grond, dan was een flinke bui van een 40-60 mm erg gewenst. De eerste aanplant was al bijna afgeogst als de laatste bibit werd geplant. De totale planttijd duurt ongeveer 6 weken. Voor een mooie oogst is heel wat regen nodig. De regen werd dan ook door Inlanders en Europeanen afgesmeekt. Daar bleef het niet bij, soms werd een zwarte kat aan een paal gebonden en met het nodige ritueel gewassen of soms stond een groep vrouwen in de rivier te zingen, Allah aanroepend. Voor een administrateur van een onderneming is het inderdaad erg om te moeten toezien dat de dringende regen bij zijn buurman valt en juist bij de grensrivier ophoudt, zodat zijn onderneming niets krijgt. Dubbel erg, omdat zijn persoonlijke tantième berekend werd naar de winst van de onderneming en niet van de maatschappij. Een regenbui op het goede moment kon voor zijn tantièmes een verschil van f 100.000 of meer uitmaken. Het leek dan of die ene regenbui de persoonlijke verdienste van deze administrateur was geweest.

Het systeem had zijn bezwaren, want ook het onderhoud van gebouwen, wegen en bruggen kwam ten laste van de onderneming en de gevolgen waren funest, namelijk overal een minimaal onderhoud.

Bij de pluk werd met het zandblad, de onderste beide bladeren, begonnen. Daarna volgden het voetblad, het middenen het topblad. 40 bladeren werden aan een touw geregen en naar de droogschuur gedragen. Per schuur waren 15.000 anak kajoes (geïmporteerde dunne harde bamboestokken) nodig om de 1 miljoen bladeren op te hangen. Het drogen duurde 3 à 4 weken, afhankelijk van de weersomstandigheden en het soort blad.

Het verzorgen van de bibit, het planten, plukken en drogen, alles paste als een legpuzzel in elkaar. Nadat de tabak voldoende was gedroogd kon deze gebundeld en in manden gestapeld naar de centrale fermenteeschuur worden vervoerd. Dit vervoer geschiedde per lorrie als er een smalspoorbaan aanwezig was, of per ossekar. De fermenteeschuur was een groot stenen gebouw dat op het emplacement van de onderneming stond. Daar bevonden zich ook de woning van de administrateur en de woningen van de vier assistenten. Deze verhuisden tweemaal per jaar van de tijdelijke houten woningen nabij de plantvelden naar het centrale emplacement met stenen woningen en omgekeerd.

Het fermenteren geschiedde door de bladeren in stapels van 10 bij 10 voet en 40 lagen hoog te leggen met een thermometer in het midden. Werde in de stapel een temperatuur van



Tabakscultuur: jonge tabaksplanten te velde met droogschuren op de achtergrond (uit: Gedenkschrift van de Tabak Maatschappij Arendsburg).

40° bereikt, dan werd deze weer afgebroken. Van twee stapels werd een nieuwe stapel geformeerd, waarbij de bladeren, welke in de eerste stapel aan de buitenkant hadden gelegen, nu in het midden kwamen en omgekeerd. Bij 40° moest men de stapel dan opnieuw opbreken en het procédé herhalen. Na dit nog eenmaal herhaald te hebben, heeft de tabak voldoende warmte gehad, zodat de kleuren zichtbaar zijn en de tabak voor het sorteren kan worden uitgegeven.

Het sorteren geschiedt in een afzonderlijke ruimte in 16 en meer soorten. Vooral de Indonesische vrouwen waren zeer bedreven in het onderscheiden van de fijne nuanceverschillen. De gesorteerde tabak werd dagelijks naar de ontvangkamer gebracht. De goedgekeurde tabak werd contant betaald, van de niet goedgekeurde alleen het bundelloon. Deze laatste werd vervolgens stukgesneden. De goedgekeurde tabak werd nog tweemaal gefermenteerd tot 40° en daarna werd alles nog een keer grondig gecontroleerd alvorens in matten tot pakken van 80 kg verpakt te worden. Deze pakken zijn 80 × 80 cm en 35 tot 40 cm hoog, zij bevatten per pak 40.000 bladeren.

Het transport ging meestal per smalspoorlorrie naar het dichtstbijzijnde DSM-station en vandaar naar Belawan. Op de reinheid van alle verpakkingsmaterialen en transportmiddelen werd zeer streng gelet. Nieuwe schone matten moesten gebruikt worden, maar ook de DSM-wagons moesten tevoren grondig schoongemaakt zijn en met schone matten worden bekleed. Dit gold ook voor de ruimen van de schepen waarmee de tabak werd vervoerd.

In 1900 bedroeg het aantal arbeiders in de tabak in totaal 99.000, waarvan 58.000 Chinezen. Deze produceerden 233.000 pakken tabak die 38 miljoen gulden opbrachten. Voorwaar een spectaculaire ontwikkeling vergeleken met de 120 Chinezen van Nienhuys die in het oerbos moeizaam 50 pakken tabak wisten te telen. En het kan niet vaak genoeg gezegd worden, dit alles gebeurde op particulier initiatief, er was nagenoeg geen gouvernementsbemoeienis, om van subsidie maar helemaal niet te spreken.

Bijlage II Transporteurs

Transporteurs bestaan uit 2 stalen draagbalken door koppelbalken verbonden. Deze koppelbalken rusten op 2 draaistellen, elk met 3 wielstellen. Deze hebben een spoorwijdte van 700 mm van het smalspoor, terwijl de bovenkant van de draagbalken berijdbaar is voor de DSM-wagons met een spoorwijdte van 1.067 mm (zie tekening). Op het DSM-station lag er tussen het DSM-kopspoor en het kopspoor van het smalspoor een niveauverschil van 70 centimeter, zodat de bovenkant van de draagliggers van de transporteur op dezelfde hoogte kwam te liggen als het DSM-spoor.

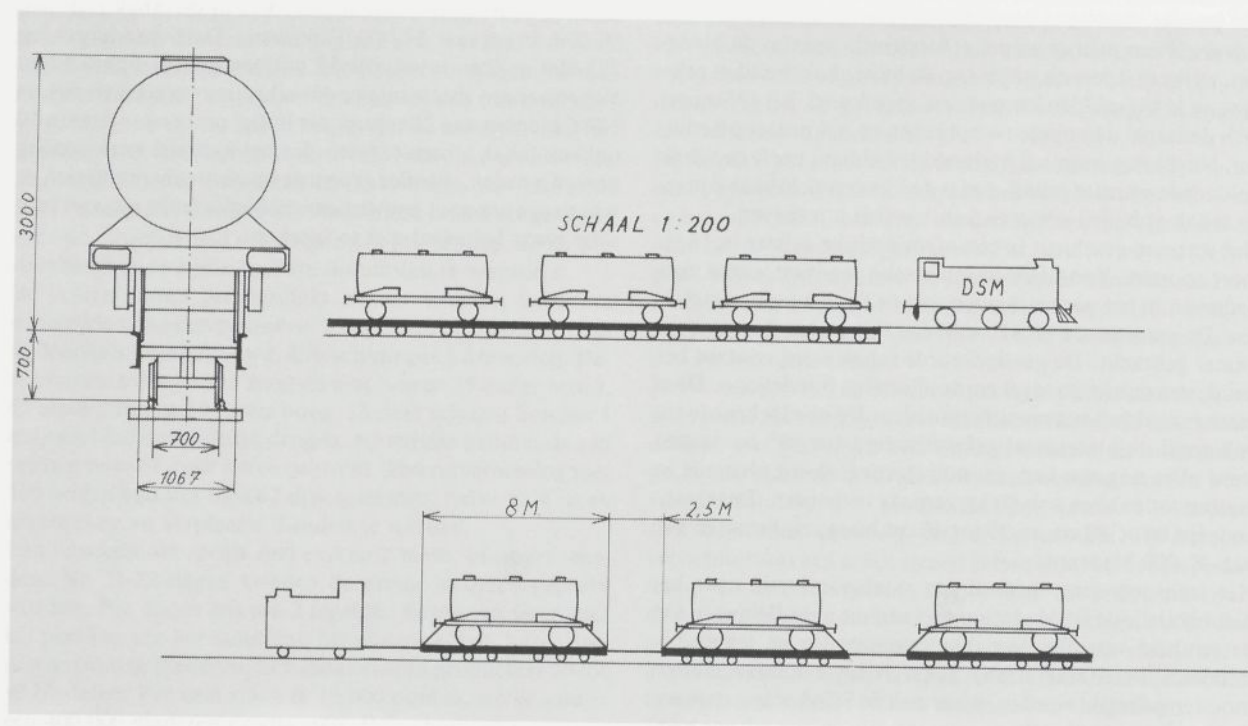
Er konden meerdere transporteurs achter elkaar tegen het DSM-kopspoor worden gereden. Na onderstopping met houten blokken konden de DSM-wagons op de transporteurs worden gereden, op elke transporteur één DSM-wagon. Nadat de DSM-wagens goed waren vastgezet op hun transporteur met keggen en kabels, werden de transporteurs uit elkaar gereden en met stangen van enkele meters weer aan elkaar gekoppeld. Hierdoor werd bereikt dat bij bruggen de belasting, welke per transporteur al was verdeeld van 2 naar 6 assen, nog vele meters verder werd verspreid.

Zo'n trein met meerdere transporteurs was van opzij wel een merkwaardig gezicht, vooral wanneer door de be-

groeiing alleen de bovenkanten van locomotief en wagons zichtbaar waren. Eerst de locomotief, dan een tijd niets, dan een DSM-wagon, dan weer een tijd niets, weer een DSM-wagon enz. enz. Nabij de fabriek lag weer een normaalspoor van de DSM, de wagons werden daar van de transporteurs afgereden volgens hetzelfde procédé maar dan in omgekeerde volgorde. Vervolgens werden de wagons gelost en/of geladen en weer op de transporteurs geplaatst. Het onderhoud van het smalspoor en de transporteurs berustte bij de betrokken onderneming. De DSM had het toezicht op de goede staat van de baan en het rollend materieel. Deze transporteurs voldeden uitstekend en er heeft zich nimmer een ernstig ongeluk voorgedaan.

Dit systeem van transporteurs bleek helaas niet mogelijk op smalspoor met een spoorwijdte van 600 mm. Het geheel, transporteur met beladen DSM-wagon, wordt dan te wiebelig. Bij sterke dwarswind zou het geheel om kunnen waaien. Een solide smalspoor van 700 mm is duidelijk een minimum vereiste voor deze oplossing.

De smalspoorlocomotieven werden gestookt met afval van het produkt, waardoor het geheel een bijzonder economisch vervoer opleverde.



Links boven: doorsnede van een transporteur met daarop een DSM-tankwagen; boven: het oprijden van de wagons; onder: transporteurs in de onderneming (tekening 60% van de ware grootte).

Bijlage III Verklarende woordenlijst en lijst van afkortingen

Verklarende woordenlijst

- Adat** traditie, geijkt gebruik op elk levensgebied.
Aek rivier (air).
Air rivier (aek).
Air djerok kwast, limonade.
Atap aan dunne stokken geregen palmladeren, gebruikt als dakbedekking en voor wanden.
Bandjir een plotseling sterk stijgende rivier, overstroming.
Bangsai barak (Chinees: Hong).
Besar groot.
Bibit zaailingen.
Hantoe oetan bosgeesten.
Hari Besar grote dag, feestdag (dag na de betaaldag).
Hari Raya Mohammedaanse feestdag na de Ramadan.
Hong barak (Chinees), tijdelijk onderkomen.
Idjoek taaie lange vezels van de arënpalm.
Kali rivier.
Kalong Indische vleermuis, vliegende hond.
Kebon landbouwonderneming.
Kempetai Japanse 'Gestapo', geheime politie tijdens de Tweede Wereldoorlog.
Kereta api vuurwagen (spoorwegen).
Koelie gehuurde (gekleurde) arbeider.
Kolong open ruimte onder een woning op hoge gemetselde neuten.
Kota nederzetting (qua omvang tussen dorp en stad in).
Kuala monding van een rivier.
Lalangveld, -vlakte een gebied met hoog gras.
Mandiën baden door zich met water te overgieten.
Mandoer inlandse ploeg- of werkbaas, opzichter.
Mantri deskundige op een specialistisch gebied.
Merdeka vrij, onafhankelijk. Indische vrijheidsbeweging.
Moesson jaargetijde met een periodieke uit constante richting waaiende wind in het gebied van de Indische en Stille Oceaan. De natte moesson is de regentijd, de droge moesson de droge tijd.
Negara gewest, deelstaat.
Obat geneesmiddel, medicijn (obat kuat: sterke drank).
Pasar Indische markt.
Patjol hak, Indonesische schop (tjancol).
Pemuda's jongeren, lid van een Indonesische paramilitaire organisatie.
Pusing kepala duizeligheid.
Rajap witte mier.
Ramadan vastenmaand bij de Mohammedanen, de negende maand van het Islamitisch jaar.
Rintis in het oerbos gekapt pad, van waaruit men de lucht niet kan zien.
Romusha's door Japanners geronselde Indonesische dwangarbeiders.
Sado huurrijtuigje waarin de koetsier en passagier rug aan rug (dos à dos) zitten.
Sampan klein vaartuig in de Indonesische archipel (prauw).
Sei rivier (sungei).
Selamatan feestmaaltijd met een inzegening door een Islamitische geestelijke.
Sungei rivier (sei).
Tjancol hak, Indonesische schop (patjol).
Wali Negara hoofd van een gewest, deelstaat.

Lijst van afkortingen

- AEG** Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft
ASS Atjeh Staats Spoorweg
AVROS Algemene Vereniging Rubberondernemingen ter Oostkust van Sumatra
BOW Burgerlijke Openbare Werken
BPM Bataafsche Petroleum Maatschappij
DAT Delispoor AVROS Transportdienst
DKA Djawatan Kereta Api
DPV Deli Planters Vereniging
DSM Deli Spoorweg Maatschappij
HAPM Hollands Amerikaanse Plantage Maatschappij
HVA Handels Vereniging Amsterdam
KLM Koninklijke (Nederlandse) Luchtvaart Maatschappij
KNIL Koninklijk Nederlands-Indisch Leger
KNILM Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaart Maatschappij
KPM Koninklijke Paketvaart Maatschappij
KSU Kereta Api Sumatera Utara Republik Indonesia
MBV Maatschappij ter Behartiging van Vervoersbelangen
NICA Netherlands Indies Civil Administration
NS Nederlandse Spoorwegen
NV Naamloze Vennootschap
OB Ondernemings Bewaking
PJKA Perusahaan Jawatan Kereta Api
PKI Partai Kommoenis Indonesia
PNI Partai Nasional Indonesia
PNKA Perusahaan Negara Kereta Api
PTT Posterijen Telegrafie Telefonie
RCMA Rubber Cultuur Maatschappij Amsterdam
SBKA Serikat Buruh Kereta Api
SOBSI Serikat Organisasi Buruh Seluruh Indonesia
SSS Sumatra Staats Spoorweg
Suralco Surinam Aluminium Company
TH Technische Hogeschool
VDF Voedsel Distributie Fonds
VOC Verenigde Oostindische Compagnie
VS Verenigd Spoorbedrijf
ZSS Zuid-Sumatra Staats Spoorweg

Index op geografische en persoonsnamen

- Aek Natas 63-64
Aek Pamienke 64, 92-93
Air Siligasa, zie Siligasa rivier
Alasvallei 86, 88
Alexandrië 15
Alva, hertog van 67
Amerika (-ans, -nen), zie ook Verenigde Staten 11-12, 15, 45-46, 93, 101
Amsterdam (-se) 14, 44, 95, 108, 123, 141
Aneikloof 39
Archipel 43
Arend, P. van den 14-15
Arendsburg 15-16, 147
Arnhem 90
Arnhemia 32, 37, 94, 99
Aroeabaai 28-31
Asahan (-se), zie ook Boven-Asahan 13, 25, 37, 45, 55, 59, 67, 109
Asahan rivier 11, 55-56, 63, 110
Asahan watervallen 73
Asahanlijn, zie ook Zuid-Asahanlijn 37-38, 45, 48, 61, 63, 68, 72
Atjeh 13-14, 25-26, 31, 39, 86-89, 102, 119-120, 124, 129-130
Atjeh spoorlijn 30-31
Attaka 94
Australië (-rs) 88, 91, 93, 95-96, 99
Baal, J. van 88
Babalan rivier 31
Badja Linggei 100
Bagan Si Api Api 93
Balikpapan 86
Bamban 32-33, 53
Bandar Chalipah 45
Bandar Tinggi 142
Bandoeng 42, 87, 108-109, 114, 119-121, 141
Bangka 112
Bangkinang 93
Bangkok 92
Bangun Purba 32, 37, 91, 111
Banno, majoor 88-89
Barumun rivier (-en) 13, 45
Barus 13
Batak (-landen, -s) 13, 17, 88, 100, 141
Batang Kuwis 23-24, 45, 115, 134
Batang Sarangan (-rivier) 107-108
Batavia 15, 19, 69, 96, 108
Batu 18
Batu Bahra 25, 37
Batubatal 41
Bedagei-lijn 33
Beel, L. J. M. 109, 112
Beets, N. 92
Belawan 10, 18-21, 23, 28-29, 37, 39, 42-46, 48, 51, 55, 59, 65, 72, 74-75, 81, 84-86, 88-89, 91, 94, 99-102, 105, 109, 111, 113, 115-116, 123, 130, 134, 136, 138, 141, 145, 147
Belawan geul 29
Belawan rivier 28
België (-ische) 11, 86
Bengkalis 15, 19, 69
Benkoelen 89, 96
Berastagi 73, 88, 90, 117
Berlijn 92
Besitang 31, 39, 120, 130, 145
Bilah 45, 55, 67
Bilah rivier 92, 115
Bilsagih, A. 14
Bindjei, zie ook Timbang Langkat 19-20, 23, 53, 81, 94, 99-101
Birma 88, 92-94
Birma spoorlijn 88, 92
Blang Kedjeren 88-89
Bohr, N. H. D. 88
Bombay 113
Borneo 86-87, 108
Boston 74
Bouwes Bavinck, J. 69
Boven-Asahan, zie ook Asahan 37
Boven-Deli, zie ook Deli 37
Boven-Digul 96
Breda 113
Brits-Indië 86
Buitengewesten 117, 129
Bukit Asam 40-42
Bukit Barisan 11, 13, 34, 39, 42, 70
Bukit Tinggi 41-42
Bunut 45-46
Cairo 15
Celebes 129
Ceylon 93, 127
Chamberlain, A. N. 85
China (-ees, -ese, -ezen) 15, 17, 20, 44-45, 49, 59-61, 73-74, 89, 93, 124, 146-147
Clemen, G. C. 15
Colombo 116
Cremer, J. Th. 15, 17, 19, 23, 43, 146
Delft 11, 29, 77
Deli, zie ook Boven-Deli 11, 13-15, 17, 19-20, 23, 25, 29, 43, 55, 59, 66, 69, 75, 108, 120, 129-130, 137, 141, 146
Deli-Belawan rivier 28
Deli rivier, zie ook Kuala-Deli 15, 20-22, 51
Deli Tua 18-20
Digul, zie Boven-Digul
Djambi 13
Djohore 13-14
Djuanda, Kartawidjaja 117, 135
Dolok Ilir 46
Dolok Merangir 36-38, 46, 85, 101
Donkere Zuiden 12, 57, 73
Drees, W. 97
Drenth, J. 88
Duits (-e, -ers, -land) 11, 76-77, 86, 94
Dusun 140
Emmahaven, zie ook Telok Bayer 39, 41-42
Engeland 86
Engelse (-n) 11, 87-88, 91, 93-97
Esplanade 17
Euler, L. 77
Europa (-eanen, -ees, -ese) 15, 23, 37, 46, 57, 65, 68, 73-76, 85-86, 90, 92, 95, 97, 99, 112-115, 119, 121, 127, 130, 136-137, 146
Fermi, E. 88
Fort de Kock 37
Frankrijk 86
Genève 129
Gintings, Djamin 134
Glugur 88-89, 92
Guigné, de heer 17
Gunting Saga 45, 112
Gunung Kataran 100
Gunung Löser 13
Gurkha's 94
Harahap, B. 117, 119
Harangaol 87
Harvalik, majoor 57
Hatta, M. 115, 117, 119, 129, 133
Heckler, F. A. J. 116, 138
Heek, kapitein van 95
Heisenberg, W. 88
Hengelo 81
Heutsz, J. B. van 39
Hiroshima 88
Hitler, A. 85, 113
Hoge Veluwe 96
Horsman, P. 9
Houten Brug, zie Titipapan
India 127
Indië, zie ook Nederlands-Indië 21, 85-87, 95
Indonesië (-ische, -rs) 19, 21, 43, 45, 51, 55, 59, 61, 68-69, 73-76, 80, 86-87, 90, 92-103, 108-109, 111-117, 119-121, 127, 129-130, 135-137, 139, 141, 143, 145, 147
Irian Barat, zie ook Nieuw-Guinea, West Irian 119
Jacobs, G. F. 93
Jakarta 42, 97, 103, 108-109, 112, 114, 117, 119-120, 129, 133-134, 136, 139
Janssen, F. W. P. 113
Janssen, P. W. 15
Japan (-ners, -se) 42, 86-89, 91-94, 96-97, 99, 102, 107, 109, 114, 117, 119-120, 124, 134, 137
Java (-anse, -nen) 14-15, 19, 41-42, 44, 60, 65, 74-75, 87-88, 92-93, 96-97, 99-103, 109, 113-114, 117, 121, 129, 133-134, 137, 141
Javazee 87
Jogja(karta) 42, 101, 115
Jong, B. de 112
Jong, L. de 96
Jonge, Jhr. B. C. de 69
Jongh, G. J. de 29-30
Joosting, de heer 56
Kaap de Goede Hoop 15
Kaban Djahe 88, 117
Kampar Kanan rivier 92
Kampar rivieren 42
Kampong Baru 2, 32, 37, 48-49, 99
Karolanden 25-26
Kawilarang, kolonel 113
Kemajoran 108
Kertapati 41-42
Kisaran 11-12, 32, 34, 36-37, 39, 45-46, 48, 53, 55-56, 61, 65-69, 72, 79, 85, 92, 101, 110-112, 115, 123-124, 130, 136, 145
Kisaran Pasar 45
Korea 93, 117, 121
Korintji 13
Koster, T. A. M. 109
Kota Baru 41
Kota Pinang 13
Kota Radja 26, 30-31, 39, 87
Kota Tjane 88-89
Kraus, J. 29-30
Kreel, B. H. A. van 69, 116
Kuala 32, 37, 99
Kuala-Deli, zie ook Deli rivier 21, 23
Kualu 55, 67
Kualu rivier 55
Labuan 14-15, 17, 19-21, 23, 28, 51, 145
Labuan Batu 26

- Labuan Deli 14
 Lahat 41
 Lahore 121
 Lampong (-ers, -se) 13, 41
 Langkat (-se) 13, 23, 25, 31, 59, 145
 Langsa 31, 130, 145
 Laras 46
 Lho Seumaweh 31, 39
 Limau Manis 53
 Limburg 43
 Limburg Stirum, J. P. graaf van 76
 Linggadjati 96
 Lodge, E. F. 93
 Lovink, H. J. 112
 Lubuk Linggau 42
 Lubuk Pakam 23, 27, 32-33, 37, 45, 91, 111
 Macmour, W. 134
 Madura 97
 Maengkom 137
 Makassar 114
 Malakka, zie ook Straat van Malakka en Overwal 13-14, 86, 94, 97, 108, 120, 127, 129-130
 Maleis (-e, -ers) 13, 17, 57, 61
 Mansur, Tengku 67, 97-98, 101, 109, 113, 115
 Marbau 45, 56, 68, 72, 79
 Marbau rivier 112
 Masihi (-dal, -dijk, -moeras, -rivier) 54-55, 61-62, 110, 124, 145
 Maurenbrecher, majoor 99
 Medan 2, 8, 11-12, 15, 17, 19-20, 23, 25-27, 29-31, 37, 42-43, 45, 48-49, 51, 53, 59, 65, 72-75, 79, 81-83, 85-88, 91-95, 97, 99-102, 107-108, 111-115, 117, 119-120, 122-123, 126-130, 134-136, 138, 140-143, 145
 Medan Pasar 45, 51, 119
 Meijer, H. 81, 95, 97, 99
 Membang Muda 11, 26, 45, 55-56, 66-68, 71
 Merak 42
 Merapi 13, 41
 Milano 32, 67-69, 79, 115
 Minangkabau (-ers) 13
 'Moerdijkbrug' 20-21, 23, 51
 Mook, H. J. van 96-97, 101, 109, 112
 Mountbatten, Lady 90, 93
 Muara 13, 42, 92
 Muara Enim 41
 München 85
 Musi rivier 13, 41-42
 Mussolini, B. 85
 Nagakasiangan 100
 Nasution, A. H. 114, 119, 133, 136
 Natas, zie Aek Natas
 Natsir 117, 119
 Nederland (-ers, -se) 11, 13, 17-18, 24, 29, 43, 55, 61, 65, 68, 76, 84-86, 88, 90-97, 99, 101, 108, 110, 112-116, 119, 121, 127, 129, 135-137, 139, 141
 Nederlands-Indië, zie ook Indië 14, 17, 29, 39, 41, 51, 57, 68-69, 86, 92, 95, 99, 117, 141
 Neher, de heer 109
 Netscher, E. 14
 Neumann, H. 89
 Nienhuys, J. 13-15, 17, 24, 44, 146-147
 Nieuw-Guinea, zie ook Irian Barat, West-Irian 96, 119, 135
 Noorderlijn 53, 124, 129
 Olehle 39
 Ombilin 39, 41
 Oostenrijk (-s) 57, 61
 Oosthaven, zie ook Pandjang 41-42
 Oostkust 11-15, 19-20, 23-26, 30, 32, 37, 43-44, 51, 59, 67-69, 73-74, 80, 86-88, 92-94, 97-99, 102-103, 105, 108-116, 119-120, 126, 129, 133-134, 137, 139, 141, 143, 145
 Oppenheimer, J. R. 88
 Overakker, R. T. 87-88
 'Overwal', zie ook Malakka en Straat van Malakka 15, 44, 130
 Pabatu 81
 Padang 13, 39, 89, 94, 124
 Padang Halaban 112
 Padang Lawas 13, 93
 Padang Pandjang 41
 Padang rivier 32-33, 37-38, 48
 Padang Sidempuan 13
 Padangse Bovenlanden 13, 39, 92
 Pakan Baru 13, 42, 89-94, 109, 112, 126
 Pakan Baru spoorlijn 42, 91-93, 97
 Pakistan 121, 127
 Palembang 13, 41-42, 87, 93-94, 124
 Pamienke, zie Aek Pamienke
 Pandjang, zie ook Oosthaven 41-42
 Pangkalan Brandan 28, 31, 99, 113-114, 130
 Pangkalan Susu 30-31, 39, 113, 124, 130
 Patagonië 74
 Payakomboh 41
 Pearl Harbour 86
 Pelawi rivier 113
 Pematang Siantar 34, 37-38, 87, 93, 100, 103
 Penang 19, 28, 89
 Perbaoengan 23, 32-33, 45, 79, 100, 130
 Perkasa Alam, M. 14
 Perlanaan 35, 37, 102, 119, 124
 Petumbukan 33, 111
 Polen 85
 Polonia 119
 Portugezen 13
 Prabamulih 41-42
 Prapat 73, 84, 87, 112
 Prawiranegara, S. 139
 Pulu Brayan 44, 51-52, 75, 78-80, 86, 94-95, 97, 99, 101-104, 107, 113, 119-120, 130, 132, 145
 Pulu Radja 55-56, 59, 71, 110-112, 145
 Raet, J. L. M. Cats, baron de 15
 Raffles, T. S., sir 13
 Rampah 32-33
 Rantau Laban 32-33, 37
 Rantau Prapat 12, 32, 39, 42, 46, 56, 68-70, 72, 79, 92-93, 105, 112, 115, 124, 145
 Reitsma, S. A. 39
 Rembang 14
 Rhenen 14
 Riouw 14-15
 Rotterdam (-se) 14-15
 Royen, J. H. van 112
 Sabang 28, 92, 116, 124
 Sastroamidjojo, A. 117, 119, 129, 134
 Sawah Loentoh 39, 41-42
 Schermerhorn, W. 96
 Scholten, P. 99-100, 109-110, 112-113
 Sei, zie bij de naam van de rivier
 Selesai 23, 32, 37
 Semarang 42, 119
 Serdang (-se) 13, 15, 23, 25, 27, 33, 59, 84
 Serdang kanaal 23, 84, 145
 Serdang rivier 23, 84
 Seribu Dolok 87-88
 Shangi 89
 Si Ringo Ringo 92-93
 Siak 14
 Siak rivier 13, 89
 Siak Sri Indrapura 13-15, 19
 Siam, zie ook Thailand 92
 Siantar 37, 46-48, 85, 87, 93, 100-101
 Siantarlijn 37-38, 48, 81
 Sibajak 13
 Sibolga 13, 37, 40, 87
 Sidempuan 13
 Sidikalang 88
 Sigli 39
 Silau rivier 55, 66
 Siligasa rivier 61, 110
 Simangalem moeras 62
 Simangalem rivier 63, 65, 67
 Simbolon, kolonel 120, 133-134
 Simeloengoen (-se) 25, 37
 Sinaksak 38
 Singapore 13, 19, 28, 42, 86, 89, 93-94, 108, 129, 134, 137, 141
 Singgalang 41
 Sisselaar, M. C. 93
 Situmorang, J. T. 145
 Smit, de heer 109
 Smits, G. C. M. 51
 Sperling, Bernstorff von 87
 Spoor, S. H. 95-96
 Stabat 53
 Stalin, J. V. 85
 Stikker, D. U. 113
 Straat van Malakka 13, 42, 89
 Subangpas 39
 Suchtelen, jhr. B. C. C. M. M. van 69
 Suez 15, 94
 Suezkanaal 15
 Sukarno, A. 94, 96, 101, 112-114, 119, 129, 133, 135
 Sumatra 11-13, 15, 19, 23-25, 30, 39, 41-42, 57, 69, 72, 80, 86-89, 92-94, 96-97, 102-103, 109, 111, 114, 119-120, 129, 133, 137, 139, 141, 143, 145
 Sunda Straat 42
 Sungei, zie bij de naam van de rivier
 Surabaya 14, 42, 108, 119
 Suurhoff, J. G. 113
 Takahashi, L. T. 88
 Takengon 88-89
 Tandjong Balei 34, 37, 48, 55-56, 59, 81, 87, 101, 110, 121
 Tandjong Enim 41
 Tandjong Morawa 24
 Tandjong Priok 28
 Tandjong Pura 25, 107, 113
 Tandjong Slamet 107, 136
 Tandjong Tiram 45, 87
 Tapanuli 13, 69, 134
 Tarakan 86
 Tarutung 69
 Tebing Tinggi 2, 32-35, 37, 48-49, 51, 53, 74, 79, 81, 85, 87, 94, 100-101, 107, 111, 123-124, 130
 Telok Bayer, zie ook Emmahaven 41
 Telok Mengkudu 82, 131
 Telok Nibung 37, 45
 Thailand, zie ook Siam 92, 97, 127
 Theroux, P. 74
 Tieleman, T. 145
 Timbang Langkat, zie ook Bindjei 19
 Titipapan 15, 24, 51, 102
 Tjarda van Starkenborgh Stachouwer, A. W. L. 88
 Tobameer 11, 13-14, 56, 73, 84, 87, 112
 Troelstra, P. J. 76
 Tuuk, H. Neubronner van der 13
 Ular rivier 15
 Uniekampong 44, 88
 Utrecht 88
 Verenigde Staten, zie ook Amerika 68, 74, 93, 99, 101
 Vries Broekman, de 77
 Wal, S. L. van der 69
 Wampu rivier 15, 24, 99
 Warners, C. J. 109
 Washington 17
 Weisfelt, J. 9
 West-Irian, zie ook Irian Barat, Nieuw-Guinea 129
 Westerling, kapitein 114
 Westermann, ir. 97
 Westkust 19, 87, 139
 Williams, F. G. 89
 Wilopo 115, 117, 119
 Wingfoot 12, 39, 46, 70, 72, 112, 115, 124
 Wirjosandjojo, S. 117, 119
 Zuid-Asahanlijn, zie ook Asahanlijn 26, 32-33, 45, 55-56, 69, 81, 102, 115
 Zuid-Molukken 114
 Zweden 119
 Zwitser (-land, -se) 11, 42, 93

Geraadpleegde literatuur

- Baal, J. van, *Ontglipt verleden*, (Franeke, 1986).
- Beets, N., *De verre oorlog. Lot en levensloop van krijgsgevangenen onder de Japanner*, (Meppel, 1981).
- Blink, H., *Opkomst en ontwikkeling van Sumatra als economisch-geographisch gebied*, ('s-Gravenhage, 1926).
- Bool, H. J., 'Agrarische regelingen' in *Gedenkschrift aangeboden aan den Heer Herbert Cremer, Directeur N.V. Deli-Maatschappij*, (Amsterdam, 1941).
- Broersma, R., *Oostkust van Sumatra, Ontwikkeling van het Gewest*, (Deventer, 1922).
- Brugmans, I. J., *Tachtig jaren varen met de Nederland 1870-1950*, (Den Helder, 1950).
- Cremer, J. Th., *Enige inlichtingen over de Deli Spoorweg Maatschappij*, (Amsterdam, 1883).
- Gragt, F. van der, 'Nieuws uit Indonesië', *Op de Rails*, NVBS, 51, (Den Haag, 1983-6).
- Hovinga, H., *Eindstation Pakan Baroe 1944-1945: Dodenspoorweg door het oerwoud*, (Amsterdam, 1982).
- Jong, L. de, *Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, dl. 11b Nederlands-Indië, II, ('s-Gravenhage, 1985).
- Krijthe, E., *De 'Bergkoningin' en de Spoorwegen in Nederlands-Indië 1862-1949*, (Utrecht, 1983).
- Neumann, H., e.a., *De Sumatra Spoorweg*, (Middelie, 1985).
- Oegema, J. J. G., *De stoomtractie op Java en Sumatra*, (Deventer, 1982).
- Pluvier, J., *Indonesië Kolonialisme, Onafhankelijkheid, Neo-Kolonialisme*, (Nijmegen, 1979).
- Raet, J. A. M. van Cats, Baron de, 'Vergelijking van de vroegeren toestand van Deli, Serdang en Langkat met de tegenwoordige', *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde*, XXIII, 1867.
- Reitsma, S. A., *Korte geschiedenis der Nederlandsch-Indische spoor- en tramwegen*, ('s-Gravenhage, 1928).
- Schermerhorn, W., *Minister-president van herrijzend Nederland*, (Naarden, 1977).
- Theroux, P., *The old Patagonian Express. By train through the Americas*, (New York, 1979).
- Wal, S. van der, *Herinneringen aan Jhr. Mr. B. C. de Jonge*, (Groningen, 1968).
- Wal, S. van der, *De Volksraad en de staatkundige ontwikkelingen van Nederlands-Indië*, I + II, (Groningen, 1964).
- Weisfelt, J., *De Deli Spoorweg Maatschappij als factor in de economische ontwikkeling van de Oostkust van Sumatra*, dissertatie, (Rotterdam, 1972).

Geraadpleegde bronnen

- Archief N.V. Deli Spoorweg Maatschappij (Algemeen Rijksarchief, Den Haag).
- Gedenkschrift van de Tabak Maatschappij Arendsburg ter gelegenheid van haar vijftigjarig bestaan 1877-1927, (Rotterdam, 1927).
- Gedenkschrift aangeboden aan den Heer Herbert Cremer, Directeur N.V. Deli-Maatschappij, (Amsterdam, 1941).
- Gedenkschrift vijftigjarig bestaan van de Deli Planters Vereniging 1879-1929 (Batavia, 1929).
- Verslag over het vijfentwintigjarig tijdvak 1869-1894, Deli Maatschappij, (1894).



The first of these is the fact that the
the second is the fact that the
the third is the fact that the
the fourth is the fact that the
the fifth is the fact that the
the sixth is the fact that the
the seventh is the fact that the
the eighth is the fact that the
the ninth is the fact that the
the tenth is the fact that the
the eleventh is the fact that the
the twelfth is the fact that the
the thirteenth is the fact that the
the fourteenth is the fact that the
the fifteenth is the fact that the
the sixteenth is the fact that the
the seventeenth is the fact that the
the eighteenth is the fact that the
the nineteenth is the fact that the
the twentieth is the fact that the
the twenty-first is the fact that the
the twenty-second is the fact that the
the twenty-third is the fact that the
the twenty-fourth is the fact that the
the twenty-fifth is the fact that the
the twenty-sixth is the fact that the
the twenty-seventh is the fact that the
the twenty-eighth is the fact that the
the twenty-ninth is the fact that the
the thirtieth is the fact that the
the thirty-first is the fact that the
the thirty-second is the fact that the
the thirty-third is the fact that the
the thirty-fourth is the fact that the
the thirty-fifth is the fact that the
the thirty-sixth is the fact that the
the thirty-seventh is the fact that the
the thirty-eighth is the fact that the
the thirty-ninth is the fact that the
the fortieth is the fact that the
the forty-first is the fact that the
the forty-second is the fact that the
the forty-third is the fact that the
the forty-fourth is the fact that the
the forty-fifth is the fact that the
the forty-sixth is the fact that the
the forty-seventh is the fact that the
the forty-eighth is the fact that the
the forty-ninth is the fact that the
the fiftieth is the fact that the
the fifty-first is the fact that the
the fifty-second is the fact that the
the fifty-third is the fact that the
the fifty-fourth is the fact that the
the fifty-fifth is the fact that the
the fifty-sixth is the fact that the
the fifty-seventh is the fact that the
the fifty-eighth is the fact that the
the fifty-ninth is the fact that the
the sixtieth is the fact that the
the sixty-first is the fact that the
the sixty-second is the fact that the
the sixty-third is the fact that the
the sixty-fourth is the fact that the
the sixty-fifth is the fact that the
the sixty-sixth is the fact that the
the sixty-seventh is the fact that the
the sixty-eighth is the fact that the
the sixty-ninth is the fact that the
the seventieth is the fact that the
the seventy-first is the fact that the
the seventy-second is the fact that the
the seventy-third is the fact that the
the seventy-fourth is the fact that the
the seventy-fifth is the fact that the
the seventy-sixth is the fact that the
the seventy-seventh is the fact that the
the seventy-eighth is the fact that the
the seventy-ninth is the fact that the
the eightieth is the fact that the
the eighty-first is the fact that the
the eighty-second is the fact that the
the eighty-third is the fact that the
the eighty-fourth is the fact that the
the eighty-fifth is the fact that the
the eighty-sixth is the fact that the
the eighty-seventh is the fact that the
the eighty-eighth is the fact that the
the eighty-ninth is the fact that the
the ninetieth is the fact that the
the ninety-first is the fact that the
the ninety-second is the fact that the
the ninety-third is the fact that the
the ninety-fourth is the fact that the
the ninety-fifth is the fact that the
the ninety-sixth is the fact that the
the ninety-seventh is the fact that the
the ninety-eighth is the fact that the
the ninety-ninth is the fact that the
the hundredth is the fact that the

