

Uiteenlopende spoorrails. De verschillende ideeën over spoorweg-aanleg en ontginning van het Umbilin-kolenveld in West-Sumatra, 1868-1891¹

F. COLOMBIJN

Inleiding

In 1868 werd een groot en veelbelovend kolenveld langs de rivier de Umbilin in de Padangse Bovenlanden (West-Sumatra) ontdekt². Vanaf dat jaar tot 1891 werd een discussie gevoerd tussen diverse bestuursniveaus en burgers over de vraag wat met de kolen te doen. De naam Umbilin, die 'snel stromende rivier' betekent, spot met het trage besluitvormingsproces. De discussie spitste zich toe op drie punten. Langs welke route zou een spoorweg kunnen worden aangelegd om de kolen naar een haven te vervoeren? Wie zou de spoorweg bouwen? Wie zou de spoorweg en het kolenveld exploiteren?

De discussie werd mondeling gevoerd op vergaderingen van onder andere het Indisch Genootschap en de Handelsvereniging te Padang en schriftelijk in artikelen, rapporten en brochures. Ogenscheinlijk werd de discussie op een rationele, wetenschappelijke wijze gevoerd. De ontknoping na twee decennia van debat was verrassend: in tegenspraak met de grondige discussie hakte uiteindelijk de Tweede Kamer in een vloek en een zucht de knoop door en besloot tot de uitvoering van een slecht doordacht plan. Dit besluit werd direct afgestraft, toen men bij de uitvoering van het plan te kampen kreeg met technische tegenslag, zodat de kosten de pan uitrezen.

Men kan de argumenten en de uitkomst van de discussie *at face-value* accepteren: soms kan het vreemd toegaan. Wanneer men evenwel aanneemt dat, zoals gewoonlijk het geval is, achter de discussie een belangenconflict schuil ging, wordt het besluitvormingsproces beter begrijpelijk.

Doel van dit artikel is de studie van het besluitvormingsproces over de spoorweg-aanleg en over de exploitatie van de spoorlijn en het Umbilinkolenveld. Eerst wordt een feitelijk relaas gegeven van de soms grillige discussie. Uitgaand van een belangenconflict wordt de grilligheid in een analyserende paragraaf een stuk begrijpelijker³.

1 Met dank aan de deelnemers van de Erasmus workshop 'City and State', te Londen 4 en 5 mei 1989, en aan prof. dr. mr. C. Fasseur en dr. J. Th. Lindblad voor hun commentaar op eerdere versies van dit artikel.

2 Oude spellingswijzen zijn Ombilin, Oembilin, Oembilien en Oembiliën.

3 Wat ik hier niet expliciet doe, maar elders in een sociologisch getint artikel wel, is analyse van het belangenconflict vanuit het schakelingen-perspectief. Het schakelingen-perspectief richt de aandacht op de vraag hoe beleidsvoornemens veranderen wanneer ze van een bestuursniveau, bijvoorbeeld de minister, naar een ander bestuursniveau, bijvoorbeeld de gouverneur-generaal, worden doorgegeven. F. Colombijn, 'Het schakelingen-perspectief getoetst aan drie voorbeelden uit de koloniale politiek in Indonesië', *Mens en maatschappij*, LXVI (1991) 383-397.

De geografische, economische en bestuurlijke context

In 1868, bij aanvang van de onderzochte periode, kunnen we de situatie als volgt schetsen. De residentie Sumatra's Westkust bestond uit twee delen: de kuststrook en de Padangse Bovenlanden. De Bovenlanden waren het dichtstbevolkte en meest geïrbaniseerde deel van Sumatra. De grootste stad van de residentie was evenwel Padang, de enige plaats van een zekere omvang aan de kust. De Bovenlanden waren van de kust gescheiden door een bergketen, het Barisan-gebergte, dat de waterscheiding van Sumatra is. Van de Barisan wordt het land naarde oostkust geleidelijk lager; naar het westen is het een relatief kort en steil stuk naar de zee. Langs de rivier de Umbilin lagen grote kolenvelden. Ze lagen veel dicht bij Padang dan bij de oostkust, maar waren toch aan de oostzijde van de waterscheiding. De Umbilin eindigt in de Indragiri, die op haar beurt uitmondt in Straat Malakka. De bergketen wordt ter hoogte van Padang doorsneden door de hoge Subang-pas (1100 m) en door de 25 kilometer noordelijker gelegen en lagere Aneh-pas (750m) (zie kaart)⁴.

Verreweg het belangrijkste exportprodukt was koffie, die verbouwd werd in de Bovenlanden. Sinds 1847 was de bevolking verplicht dit aan de overheid te verkopen⁵. Deze zogenaamde gouvernementkoffie werd in ossewagens naar Padang afgevoerd voor verder transport. De bevolking verbouwde ook andere gewassen of verzamelde bosproducten, die in kleine hoeveelheden uitgevoerd werden.

Padang was een handelsstad. Schepen ankerden op de rede en prauwen brachten goederen en passagiers aan wal. Het was in het midden van de negentiende eeuw een slaperig stadje. Desalniettemin had het een van de vijf kamers vari koophandel in Nederlands-Indië, die de officiële communicatie met het bestuur moesten vergemakkelijken. Daarnaast was er de 'Vereeniging ter bevordering van landbouw, mijnbouw en andere industrieën in het gouvernement Sumatra's Westkust' om de lokale economische belangen te bespreken en te verdedigen. Bij gebrek aan een gemeenteraad was de kamer van koophandel het belangrijkste representatieve orgaan voor het rijke en Europese deel van de Padangse bevolking.

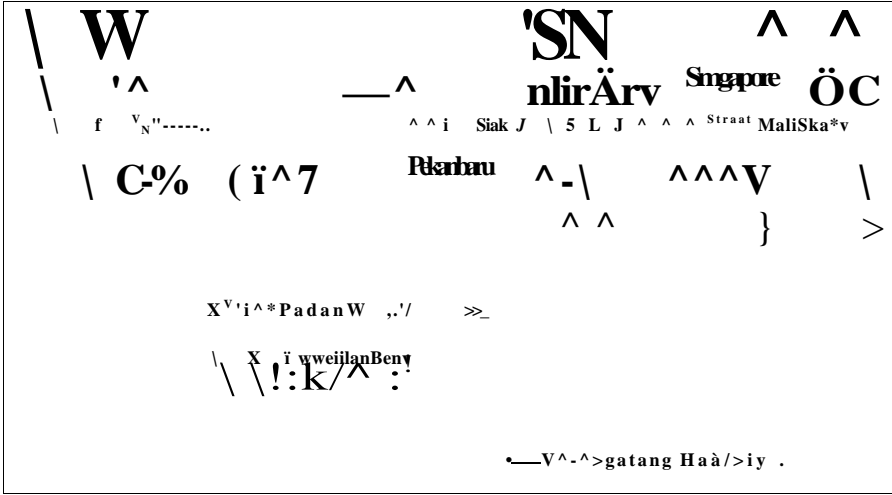
Wettelijk was bepaald dat de bevoegdheid tot het verlenen van een concessie tot spoorweg-aanleg en mijnbouw berustte bij de gouverneur-generaal; het was een te belangrijke kwestie om door het plaatselijk bestuur afgehandeld te worden. Wanneer een concessie-aanvrager financiële steun van de overheid vroeg, lag de beslissingsbevoegdheid niet bij de gouverneur-generaal in Batavia, maar in Den Haag bij de kroon, dat wil zeggen de minister van koloniën en de staten-generaal. Een voorbeeld van hoe de beslissingsbevoegdheid lag is de concessie-aanvraag van A. S. Warmolts bij de gouverneur-generaal. Deze aanvraag werd afgewezen op de formele grond, dat Warmolts overheidssteun had gevraagd en de minister, in plaats van de gouverneur-generaal, moest beslissen⁶.

4 Oude spellingswijzen zijn Barissan, Anei en Soebang.

5 Z. Kamerling, 'Padang in den ouden tijd', *Tropisch Nederland*, IX (1937) 360-363, 376-381, aldaar 363.

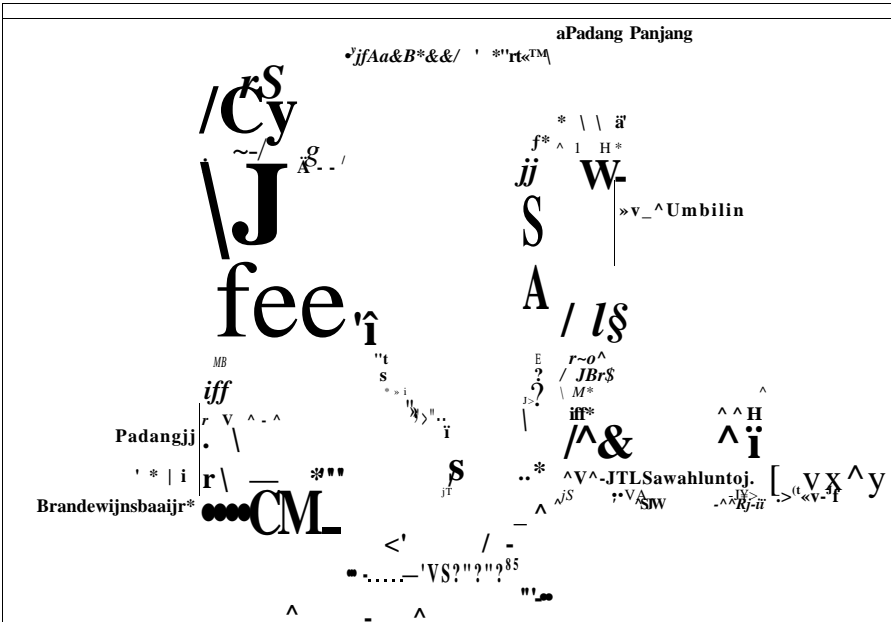
6 Besluit gouverneur-generaal (GG) no. 3,11 -3-1873, Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage, Koloniën 1850-1900 (Kol.) 6357, mailrapport 1873/172.

Kaart: Midden Sumatra (Voor een goede weergave van deze kaarten, zie de gedrukte versie)



_____ waterscheiding

Á kolenveld



spoorwegen in 1896

plan Cluysenaer 1 (1875)

Men moet de hierna geschetste geschiedenis zien tegen de achtergrond van wereldwijde ontwikkelingen, die ik slechts kort aanduid. Het was een tijd van imperialisme, liberalisme en toenemend verkeer. De Padangse Bovenlanden stonden pas een paar decennia onder stevig Nederlands gezag en centraal Sumatra was niet geheel verkend, laat staan onderworpen. In de onderhavige periode werd in Noord-Sumatra de Aceh(Atjeh)-oorlog uitgevochten om 'het Nederlandse bezit af te ronden'. Tijdens het te beschrijven besluitvormingsproces werden telkens nieuwe spoorwegbouwtechnieken uitgevonden die een nieuwe wending aan de discussie gaven. Sinds 1870 kregen particuliere ondernemingen in Indië meerde vrije hand en werden zelfs gestimuleerd. Stoomvaart nam razendsnel toe, vooral na de opening van het Suezkanaal in 1869. De opening van het Suezkanaal gaf overigens de stoot tot de aanleg van de haven Tanjung Priok bij Batavia (tussen 1877 en 1886), waar zeeschepen aan de kade gelost konden worden, in plaats van op de rede doorprauwen⁷. Batavia heeft misschien een voorbeeld functie voor Padang vervuld.

Het besluit tot spoorweg-aanleg; 1868-1887

In 1868 ontdekte de ambtenaar ir. W. H. de Greve, overigens belast met onderzoek naar koperertsen, de Umbilin-kolenvelden. Zijn rapport over de veelbelovende velden verscheen in 1870. Het kolenveld leek buitengewoon rijk en een experiment op marineschepen wees uit dat de kolen van de beste kwaliteit waren. De experimentele kolen, die in ossewagens naar Padang waren vervoerd, waren echter driemaal duurder dan de Cardiff-kolen die over duizenden kilometers zee waren aangevoerd. De Cardiff-kolen hadden een zeer concurrerende prijs, door de lage vrachtprijzen in verband met de overcapaciteit aan scheepsruimte van west naar oost⁸. De Greve meende dat een spoorweg door de Subang-pas nodig was om de kolen goedkoop aan de kust te brengen. Hij taxeerde de kosten van spoorweg-aanleg en de exploitatie van de velden op f5,7 miljoen; het rendement op deze investering schatte hij op 9%.

Verder maakte De Greve, die mijn- en geen spooringenieur was, een opzet om de transportproblemen van West-Sumatra op te lossen. Zijn plan bestond uit verscheidene spoor/rivier-verbindingen van de west- naar de oostkust en loodrecht hierop een spoorlijn die de hoofdplaatsen in de Bovenlanden onderling moest verbinden. Dit netwerk zou f16 miljoen gaan kosten. Om particuliere beleggers te interesseren zou het nodig zijn dat de overheid garandeerde de rente op de investering tot een zeker percentage aan te vullen, indien dat percentage door tegenvallers niet uit de gewone opbrengsten gehaald zou worden. Slechts in het geval dat particuliere investeerders niet in staat bleken de zaak te ondernemen, zou de overheid het project zelf moeten

7 S. Abeyasekere, *Jakarta. A history* (Singapore, 1987) 49.

8 J. Th. Lindblad, *Between Dayak and Dutch. The economic history of Southeast Kalimantan 1880-1942* (Dordrecht, 1988) 35.

uitvoeren⁹. Zijn voorkeur voor particulier initiatief houdt, wellicht verband met het feit dat hij in liberale kringen verkeerde, hij was de schoonzoon van W. R. baron van Hoëvell.

Particuliere investeerders in Nederland reageerden enthousiast. In 1871 kwam de eerste concessie-aanvraag van ir. P. H. van Diest, in 1872 gevolgd door de aanvraag van A. S. Warmolts, oud-Indisch ambtenaar wonend te Groningen¹⁰. Beiden vroegen ze concessie aan voor de kolenontginning en de hoofdlijn voor de kolenafvoer, maar niet voor het hele spoometwerk. De meest serieuze aanvraag was van Van Diest, chef van De Greve, die diens resultaten voor publikatie al gezien had en die met verlof in Nederland was. Van Diests aanvraag sloot nauw aan bij De Greves plan. Omdat Van Diests verlof afliep en hij naar Indië terugkeerde, gaf hij spoedig zijn aanvraag over aan J. K. W. Quarles van Ufford. Deze was oud-ambtenaar op het ministerie van koloniën en redacteur van het liberale maandblad *De Economist*¹¹.

Quarles van Ufford vroeg de staat 5% rente op zijn investering te garanderen, waardoor de beslissing over zijn aanvraag bij minister P. P. van Bosse lag. Deze leek positief over de aanvraag te beschikken, maar werd voor het zover kwam opgevolgd door I. D. Fransen van de Putte. De nieuwe minister wilde eerst verdergaand onderzoek, waarmee hij de spoorwegingenieur J. L. Cluysenaer belastte. Een aanvullende nota van Van Diest en Quarles van Ufford aan de minister (die, niet verrassend, goedkeurend in Quarles van Uffords tijdschrift werd besproken) leverde niets op. Vooral hun plan om een Engelse onderneming het werk te laten uitvoeren werd ongepast gevonden¹².

Verschillende andere concessie-aanvragen werden afgewezen omdat opeenvolgende ministers weigerden overheidsgeld te spenderen aan particuliere investeerders om hun een zeker rendement op hun investering te verzekeren. Dit standpunt werd uitgebreid aangevallen door te wijzen op het financiële voordeel dat de overheid had van goedkope steenkool voor haar treinen en marine, van goedkoop transport van

9 Nota W. H. de Greve over den stand der zaken betreffende de kolenontginning en transportstelsel op Sumatra 30-8-1872, Kol. 6357, mailrapport 1872/42. In druk: W. H. de Greve, *Het Ombilien-kolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het transportstelsel op Sumatra's Westkust* ('s-Gravenhage, 1870), samengevat in F. W. van Eeden, 'Het Ombilien-kolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het transportstelsel op Sumatra's Westkust', *Tijdschrift uitgegeven door de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van nijverheid*, XXXIV (1871) 379-386.

10 In 1868 had de Bataviaase firma Drümmler & Co. al een concessie voor een stuk spoorlijn aangevraagd; dit was afgewezen wegens het onvoordelige aanbod voor vervoer van gouvernementsgoederen. S. A. Reitsma, *De staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust (S.S.S.)* (Den Haag, 1943) 4.

11 Kol. 6357, mailrapport 1873/10, 172; J. K. W. Quarles van Ufford, 'Steenkolen-ontginning en spoorweg-aanleg op Sumatra', *De Economist* (1872) 163-183, aldaar 171-175; voor een niet geheel compleet overzicht van alle concessie-aanvragen zie N. P. van den Berg, 'De Ombilien kolenvelden'. *De Economist* (1890) 735-757.

12 P. H. van Diest, J. K. W. Quarles van Ufford, *Nota over de concessie-aanvraag tot ontginning van kolen uit het Ombilienkolenveld en aanleg van een spoorweg van daar naar Padang* ('s-Gravenhage, 1872), samengevat in: [Van Kerkwijk], 'Steenkolen-ontginning en spoorweg-aanleg op Sumatra', *De Economist* (1873) 58-68; zie ook J. K. W. Quarles van Ufford, 'Koloniale kroniek', *De Economist* (1877) 620-636, aldaar 621-622.

gouvernementskoffie en van hogere belastingopbrengst uit steenkool en in het algemeen uit een groeiende Westsumatraanse economie¹³. Deze argumenten konden de overheid echter niet vermurwen.

In de tussentijd had de Indische regering te Batavia De Greve gevraagd om de bevaarbaarheid van de Indragiri uit te proberen. Van dit plan kwam niets terecht, omdat De Greve in 1872 verongelukte. Terwijl hij de woeste rivier afzakte, liet De Greve zich door zijn assistenten vastbinden aan de boot om zijn handen vrij te hebben om aantekeningen te maken. Toen de boot kapseisde, verdronk hij. De invallende natte moesson en politieke onrust langs de Indragiri voorkwamen verdere expedities. In dezelfde tijd verkende eerste luitenant-ter-zee Engelvaart het andere uiteinde van de Indragiri, de riviermond. Na zijn *survey* afgerond te hebben, voer hij naar Aceh om deel te nemen aan de daar woedende oorlog. Hij sneuvelde zodra hij voet aan wal zette en voordat hij rapport over zijn *survey* had kunnen uitbrengen¹⁴. Men zou denken dat een stille kracht de openlegging van het binnenland wilde voorkomen!

De mijningenieur R. D. M. Verbeek bracht wel een gedetailleerder rapport over het kolenveld uit. Hij bevestigde De Greves ontdekking. Verbeek schatte dat minstens 200 miljoen ton kolen gedolven kon worden. De jaarlijkse behoefte in de archipel lag in die dagen op 100.000 ton¹⁵. Nadat Verbeek zijn onderzoek in overheidsdienst had afgerond, gebruikte hij de resultaten om zelf in 1876 een concessie-aanvraag in te dienen. Deze werd afgewezen.

De vierde onderzoeksopdracht van de regering, het reeds genoemde onderzoek van Cluysenaer, was breed geformuleerd, maar Cluysenaer zelf perkte de opdracht in tot het opnemen van de route via de Subang-pas. Met een staf van zeven ingenieurs en bij tijden een ploeg van in totaal meer dan 600 mensen werkte hij driejaar in het oerwoud aan zijn opdracht, wat f700.000 kostte¹⁶.

Cluysenaers eerste rapport verscheen in 1875 en besloeg meer dan 700 pagina's. De omvang van het rapport ontlokte Quarles van Ufford, wiens plan een Engelse maatschappij te gebruiken was afgewezen, de zure opmerking dat een Engelse ingenieur aan één velletje genoeg zou hebben gehad¹⁷. Cluysenaer concludeerde dat de steenkool niet op de rede van Padang ingescheept kon worden, zodat een nieuwe haven gebouwd moest worden in de Brandewijnsbaai, even ten zuiden van Padang. (zie kaart) Kosten voor spoor, haven en kolenontginning werden geschat op f25 miljoen, een veelvoud van De Greves taxatie. De eerste jaren zou het rendement op de

13 [Van Kerkwijk], 'Steenkolen-ontginning', 61-63; Quarles van Ufford, 'Steenkolen-ontginning', 174-175.

14 'De Ombilin-kolenvelden op Sumatra's Westkust', *Tijdschrift voor nijverheid en landbouw in Nederlandsch-Indië*, XXXIV (1887) 445-455, aldaar 446-447; J. L. Cluysenaer, 'De afvoer der Ombilien-steenkolen', *De Economist* (1878) 697-727, aldaar 708; *Koloniaal Verslag* (1873) 150.

15 R. D. M. Verbeek, 'Sumatra's Westkust; verslag no. 3 & 4', *Jaarboek van het mijnwezen in Nederlandsch Indië*, IV, ii (1875) 1-96, aldaar 82, 86, 91.

16 *Koloniaal Verslag* (1873) 149, 150; *Ibidem* (1874) 132; *Ibidem* (1875) 135; Quarles van Ufford, 'Koloniaal kroniek' (1877) 632.

17 Quarles van Ufford, 'Koloniaal kroniek', (1877) 622.

noodzakelijke investering slechts 2,3% bedragen. Aangezien geen particulier met zulke magere vooruitzichten een dergelijk bedrag bijeen kon krijgen, stelde Cluysenaer voor dat de staat de spoorlijn zou aanleggen en de mijnen zou ontginnen¹⁸. De Indische regering gaf aan de hoofd-ingenieur waterstaat G. A. Pet de vervolgoopdracht de Brandewijnsbaai nauwkeurig op te nemen. Terugvarend naar Batavia leed deze man schipbreuk en verdronk¹⁹. Inderdaad een stille kracht!

In 1878 verscheen Cluysenaers tweede rapport, waarin hij een spoornet voor de Padangse Bovenlanden schetste dat aansloot op de hoofdlijn naar de mijnen. Dit zou nog eens f9 miljoen kosten, dus alle investeringen tezamen f34 miljoen. In hetzelfde jaar kwam zijn derde rapport uit, waarin hij nieuwe spoorwegbouwtechnieken, zoals tandradbanen, in zijn overwegingen betrokken had. Hij adviseerde nu een geheel nieuw plan, met de hoofdlijn door de Aneh-pas, waar helemaal geen landmetingen waren verricht. Het hele ontwerp, inclusief havenwerken en kolenontginning, zou dan 'slechts' f24,4 miljoen kosten. Aangezien de overheid geconfronteerd werd met de hoge lasten van de Aceh-oorlog en de spoorweg-aanleg op Java, kon zij Cluysenaers plan niet uitvoeren²⁰.

De rapporten van Cluysenaer stimuleerden om goedkopere alternatieven te zoeken. De Midden-Sumatra expeditie (1877-1879) van het Nederlands Aardrijkskundig Genootschap trok door het Sumatraanse binnenland en kreeg een gunstige indruk van de mogelijkheid de kolen via de grote rivieren naar de oostkust van Sumatra af te voeren. Men hoefde dan niet het tussen Padang en de kolenvelden gelegen Barisan-gebergte over. Het expeditielid D. D. Veth, zoon van de bekende hoogleraar P. J. Veth en oud-ingenieur bij de Zwitserse spoorwegen, stelde de rivier de Batang Hari voor. De resident van Palembang (op de oostkust) Pruijs van der Hoeven greep de kans met beide handen aan: hij stoomde de Batang Hari op om de bevaarbaarheid aan te tonen en steunde Veths idee dat dit de beste route was, hoewel zijn magere bevindingen een dergelijke claim niet rechtvaardigden²¹.

Een verhit debat volgde. Een voordeel van de oostkust was haar nabijheid tot Singapore, waar een groot debiet van steenkool was. Andere argumenten pleitten echter tegen afvoer naar de oostkust. De bovenloop van geen van de grote rivieren was goed bevaarbaar, zodat een lang stuk spoorlijn toch nodig zou zijn. Bovendien zou een westelijke spoorlijn een dichtbevolkt gebied doorsnijden en nut hebben voor veel

18 J. L. Cluysenaer, *Rapport van den ingenieur J. L. Cluysenaer, over den aanleg van een spoorweg ter verbinding van de Ombilien-kolenvelden op Sumatra met de Indische Zee* ('s-Gravenhage, 1876), samengevat in *Koloniaal Verslag* (1876) 132-134; Quarles van Ufford, 'Koloniaal kroniek' (1877) 623-630.

19 *Koloniaal Verslag* (1876) 134.

20 J. L. Cluysenaer, *Rapport van den ingenieur J. L. Cluysenaer over den aanleg van spoorwegen in de Padangsche Bovenlanden* ('s-Gravenhage, 1878); J. L. Cluysenaer, *Het hellend vlak van Agudio en de stangenbanen* ('s-Gravenhage, 1878); samengevat in J. K. W. Quarles van Ufford, 'Koloniaal kroniek', *De Economist* (1879) 765-776, aldaar 771-774.

21 *Berichten ontleend aan de rapporten en correspondentiën ingekomen van de leden der Sumatra-Expeditie* (Amsterdam, 1879) 71-76; Cluysenaer, 'De afvoer', 708, 715; Pruijs van der Hoeven, 'Belangrijkheid van Palembang voor spoorweg-verkeer', *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië*, Nieuwe Serie VIII, i (1879) 135-140.

mensen. Tenslotte was het binnenland ten oosten van het Barisan-gebergte alleen in naam Nederlands gebied, doch behoorde de facto aan een onafhankelijke vorst. Ook het ministerie van koloniën vond afvoer door de onafhankelijke landschappen af te raden. Van afvoer door het binnenland naar de oostkust kon voorlopig geen sprake zijn²². Uiteindelijk heeft niemand een concessie-aanvraag voor afvoer langs de oostelijke rivieren ingediend.

Zelfs D. D. Veth, deelnemer aan de Midden-Sumatra expeditie, had afvoer naar de westkust in gedachten toen hij in 1882 een concessie-aanvraag indiende. Hij stelde een kabelspoorweg voor, weer een recente uitvinding. Het lokale transportvraagstuk kon in zijn visie worden afgedaan met een goedkope stoomtram. Veth gaf zijn aanvraag ruggesteun door tal van artikelen en lezingen. Omdat ook hij de staat een garantie voor een minimum rente op zijn investeringen verzocht, liet de minister Veths plan door experts beoordelen. Hun advies was negatief, zodat de concessie niet toegekend werd²³.

Nog een kansrijke kandidaat was de aanvraag van Quarles van Ufford (alweer), J. F. R. S. van den Bossche, oud-gouverneur van West-Sumatra en oud-Raad van Indië, en de infanterie-kapitein H. Verploegh uit 1882. Ze wilden een hoofdlijn door de Subangpas met, voor het lokale transportvraagstuk, een combinatie van treinen, kabelspoor, trams en stoomschepen en vroegen de staat een eventueel tekort schietend rendement op hun investering aan te vullen tot 4,5%. Dit werd door de minister afgewezen, waarna zij hun eis van overheidsgarantie verlaagden tot 3,5%. Toen ook dit werd afgewezen lieten ze de eis van een overheidsgarantie helemaal vallen. Minister F. G. van Bloemen Waanders leek nu in positieve zin over hun aanvraag te willen beschikken, maar werd opgevolgd door een andere minister voordat hij tot een formeel besluit kon komen²⁴.

Deze minister, J. P. Sprenger van Eyk, concludeerde dat een publieke aanbesteding de beste oplossing van de kwestie was en wees daarom alle concessie-aanvragen, ook hier niet nader genoemde, categorisch van de hand. Het kostte hem twee jaar om de voorwaarden voor de aanbesteding op te stellen, waarbij hij nauwgezet het advies van de Indische regering in Batavia volgde. De aanbesteding was slechts geldig voor 640 bouw (448 hectare) van het kolenveld, voor een periode van 75 jaar. De voorwaarden werden in 1886 bekend.

De voorwaarden van de aanbesteding werden in kranten fel aangevallen. Problematisch was de eis dat een complete haven gebouwd moest worden, terwijl een kolenlaadplaats zou volstaan. Een bezwaarlijke voorwaarde wees de gouverneur-

22 Cluysenaer, 'De afvoer'; Pruijs van der Hoeven, 'Belangrijkheid van Palembang'; Quarles van Ufford, 'Koloniaal Kroniek' (1879) 768,769,775; 'Memorie van toelichting van minister P. P. van Bosse', *Verslag der handelingen van de Eerste Kamer der Staten Generaal* (1877-1878) 34.

23 *Koloniaal Verslag* (1884) 213; J. K. W. Quarles van Ufford, 'Koloniaal Kroniek', *De Economist* (1882) 260-272.

24 'De Ombilin-kolenvelden', 454; *Koloniaal Verslag* (1884) bijlage EE, 3-4. Merk op dat de procedure niet correct was, aangezien de beslissing over de laatste aanvraag zonder financiële consequenties voor de staat door de gouverneur-generaal genomen had mogen worden.

generaal aan als arbiter in eventuele conflicten tussen aannemer en het gouvernement zelf. Het criterium voor de toekenning van de aanbesteding was zeer merkwaardig. De concessie zou gegund worden aan de persoon die de overheid de hoogste, vaste jaarlijkse heffing per bouw aanbood, met een minimum heffing van een kwartje per bouw, ofwel f160,00 voor het hele veld²⁵. Dit betekende dat over het toekennen van de concessie, die misschien een investering van zo'n f20 miljoen zou vragen, beslist werd op grond van een bod op een deelaspect, dat minder dan 0,001% van het totale kapitaal bedroeg!

Hoewel de publieke aanbesteding een zaak van alleen de uitvoerende macht was, werd minister Sprenger van Eyk in de Tweede Kamer scherp aangevallen op deze zaak. Een eerste punt was dat over de zaak niet beslist kon worden zonder de instemming van het parlement. Een ander punt was dat verschillende kamerleden de minister willekeur verweten met het criterium van de geboden heffing per bouw: dat zou enkel speculanten aantrekken, in plaats van degelijke ondernemers. Een derde kritiekpunt was dat door met de rechten over een déél van het veld het beheer van de spoorlijn en de haven weg te geven, de concessionaris in de praktijk controle over het hele veld verwierf voor de komende 75 jaar, de duur van de concessie. De discussie in de Tweede Kamer over de publieke aanbesteding duurde de indertijd bijzonder lange tijd van vier dagen. Pas op de laatste dag werd het duidelijk dat een meerderheid van de Kamer niet alleen intrekking van de aanbesteding wenste, maar er tevens op aanstuurde dat de staat de zaak zelf zou bouwen en exploiteren. De spoorwegingenieurs die hun werk op Java bijna voltooid hadden, konden dan aan het werk gehouden worden en er zou geen verder uitstel komen door het vinden van de juiste concessionaris. De discussie eindigde met een totale nederlaag van de minister²⁶. Het toeval wilde dat in die tijd de Indische hoofd-spooringenieur J. W. IJzerman met verlof in Nederland was. Hij schetste in een paar *dagen* een opzet van twaalf bladzijden voor een spoorweg en havenwerken. Hij volgde daarbij het advies van Cluysenaers derde rapport voor een lijn door de Aneh-pas. Voor het grootste deel van het traject waren geen opmetingen verricht. Dat bleek er evenwel niet toe te doen, want op 10 juni 1887 nam de Tweede Kamer met opluchting een wet aan die extra gelden aan de Indische begroting van het lopende jaar toevoegde om onmiddellijk met het werk te kunnen beginnen. In een laatste poging hun concessie-aanvraag te redden, hadden Quarles van Ufford c. s. tevergeefs een beroep op het parlement gedaan het wetsvoorstel weg te stemmen, door erop te wijzen dat een spoorlijn via de Subang-pas te prefereren was. Sprenger van Eyk verklaarde expliciet dat het besluit de spoorlijn te bouwen op geen enkele manier de vraag zou beïnvloeden of de staat de spoorweg en mijnen ook zou exploiteren²⁷.

Tot nog toe komen de inwoners van Padang niet in het verhaal voor. Hoewel hun rol

25 *Indische Mercur*, IX, xlvii (13-11-1886) 602.

26 *Verslag der handelingen van de Tweede Kamer der Staten Generaal* (1886-1887) 154-203.

27 *Handelingen der Tweede Kamer* (1886-1887) 1976-1983, bijlage 131: 3-16; R. A. van Sandick, 'Sumatra-spoorwegen en Ombiliënkolenvelden', *Vragen des tijds*, XIX, ii (1893) 249-278, aldaar 251.

slechts marginaal was, is het toch goed bij hen stil te staan, omdat de uitkomst van het hele besluitvormingsproces zo cruciaal voor hun stad zou zijn. Ze hadden geen macht om een beslissing te forceren, maar probeerden wel de uitkomst te beïnvloeden. Een manier daartoe was het schrijven van krant artikelen door particulieren, waarin er op aangedrongen werd dat de overheid vaart zou maken met zelf te bouwen en te exploiteren. Het accent lag daarbij op het lokale transportsysteem²⁸. De belangrijkste lobby was de kamer van koophandel. Hoewel de kamer wel achter de kolenwinning stond, die voornamelijk een nationale aangelegenheid was, hield zij de plaatselijke belangen scherp in het oog. Toen in 1876 de regering een beslissing over een nieuwe haven uitstelde, kreeg zij onverwachts steun van de kamer van Padang. Mogelijk hadden enkele leden van de kamer van koophandel financiële belangen bij het bestaande transportsysteem, de prauwen die passagiers en goederen van de schepen op de rede naar de stad overbrachten²⁹. Wel drong de kamer aan op een snel besluit over de spoorweg³⁰.

Het is van betekenis dat in 1880 een standbeeld van De Greve werd opgericht in Padang³¹. Dit toont aan dat acht jaar na zijn dood de Padangers zich het belang van De Grèves vondst voor hun stad ten volle gerealiseerd hadden. Het standbeeld was minder bedoeld voor de stad zelf, dan om het belang van de kolenvelden aan de buitenwacht duidelijk te maken.

In 1883 schreef de kamer van koophandel een scherpe petitie aan de gouverneur-generaal om tot een beslissing over de spoorweg te komen. De petitie werd ook gedrukt om verder verspreid te worden. In dit verzoekschrift nam de kamer expliciet afstand van haar eerdere twijfels uit 1876, die gebaseerd zouden zijn geweest op gebrekkige informatie. Het maakte hun niet veel uit of de staat dan wel een particulier het werk zou aanvatten, zolang het maar vlot uitgevoerd werd. De kamer had evenmin een voorkeur voor het traject van de spoorlijn (via de Aneh- of de Subang-pas). Het standbeeld van De Greve werd in vlammende woorden afgebeeld als 'een stomme, doch welsprekende aanklacht tegen het Nederlandsche volk, dat door zijn gebrek aan geestkracht eene ontdekking van zoveel gewicht tientallen vanjaren onvruchtbaar kon doen blijven'³². Het is tekenend dat in het verzoekschrift van 1883 de kamer van koophandel slechts terloops naar de steenkool verwees en veel meer het accent op het belang van een lokaal transportsysteem legde. Enkele van de voordelen die de kamer noemde waren: goedkoper transport van gouvernementkoffie, goedkopere overslag van de rede naar de kade en omgekeerd, goedkoper transport van gouvernementsgoederen bergopwaarts, sneller en gemakkelijker transport van legerstroepen en post, minder onderhoud

28 Bijvoorbeeld: Padang (pseudoniem), 'Het Ombilienkolenveld op Sumatra's Westkust', *De Indische Gids*, VI, i (1884) 843-847; J. van Vollenhoven, 'Losse gedachten over den aanleg van spoorwegen op Sumatra', *Sumatra-Courant*, 31 mei, 3, 7 juni 1876.

29 'De Ombilin-kolenvelden', 450, 452.

30 Brief kamer van koophandel aan GG 19-5-1877, Kol. 6379, mailrapport 1877/402.

31 S. A. Reitsma, *De Staatsspoorweg*, 22.

32 Verzoekschrift kamer van koophandel aan GG 23-10-1883, Kol. 6439, mailrapport 1883/1103'. In druk: *Spoorwegen en kolennijontginning ter Sumatra's Westkust. Adres van de kamer van koophandel en nijverheid te Padang aan Z. E. den gouverneur-generaal van Nederlandsch Indië* (Padang: Kamer van koophandel, 1883) 3.

aan de wegen, ontwikkeling van de landerijen, ontwikkeling van handel en nieuwe economische prikkels voor de inheemse bevolking.

In of kort voor 1884 pleitte de 'Vereeniging ter bevordering van landbouw, mijnbouw en andere industrieën in het gouvernement Sumatra's Westkust' (verder kortweg: de Vereeniging) samen met de kamer van koophandel en de gouverneur van Sumatra's Westkust H. D. Canne bij de gouverneur-generaal voor toestemming om koelies van buiten de residentie aan te voeren. Er was een tekort aan koelies op de koffieplantages en de situatie dreigde te verergeren door het verwachte gebruik van koelies bij de spoorweg-aanleg of in de mijnen³³. Twee maanden na het besluit tot staatsaanleg werd het tekort aan koelies weer besproken in de jaarlijkse vergadering van de Vereeniging van 14 augustus 1887. Nadat een verzoek om koelies uit Brits-Indië te laten overkomen was afgewezen, schreef men in 1889 de gouverneur-generaal een brief of het gouvernement niet op haar kosten Javanen naar West-Sumatra wilde vervoeren³⁴.

Bijna alle aanvragers van een concessie kwamen uit Java of Nederland. Slechts één, een zekere C. S. van Geuns, woonde in Padang³⁵.

Van spoorweg-aanleg tot spoorweg-exploitatie en kolenontginning; 1887-1891

Zodra de overheid de beslissing had genomen de spoorlijn zelf te bouwen, werd het werk door de staf van spooringenieurs van Java, onder leiding van IJzerman, energiek ter hand genomen. Het plan werd uitgebreid met een baanvak van de hoofdlijn naar de rivierkade in Padang en met een tunnel van het oorspronkelijk aangenomen eindpunt naar een punt dichterbij het kolenveld. Dit kostte uiteraard meer geld dan begroot. Het ontbreken van voorafgaande opmetingen leidde tot een verdere overschrijding van de ramingen bij de uitvoering van het werk. Spoor- en havenwerken die in IJzermans plan begroot waren op f17,7 miljoen kwamen uiteindelijk uit op f22 miljoen³⁶.

In 1892 was de hoofdlijn klaar en in 1896 was het hele netwerk gereed. (zie kaart) De naam Brandewijnsbaai werd nu minder geschikt geacht en veranderd in Koninginnebaai³⁷. Naast de onvoorziene constructiekosten bleek het ontbreken van een grondig vooronderzoek nog om een andere reden een noodlottige fout. Het talud van de spoorlijn had de Aneh-pas zo versmald, dat banjirs van de Aneh-rivier heviger zouden worden dan tevoren. In de nacht van 23 december 1892 viel 225 millimeter regen en de daaropvolgende banjir verwoestte verscheidene spoorbruggen en vaagde 1500 m spoor weg. De schade beliep f650.000. Om de begroting van de spoorweg-aanleg niet verder te belasten werd dit bedrag opgevoerd als exploitatiekosten³⁸.

Ik keer terug naar de discussie. Het jaar 1887 was daarin een keerpunt. Voor dat jaar

33 S. Stibbe, 'Werkvolk ter Westkust van Sumatra', *De Indische Gids*, VI, ii (1884) 697-700.

34 *Nieuw Padangsch Handelsblad*, 20 augustus 1887; zie ook 19 juli en 13 augustus 1887. Brief kamer van koophandel aan GG 11-4-1889, in: *Verslag van de kamer van koophandel en nijverheid te Padang over het jaar 1889* (Padang) bijlage 4.

35 Kol. 6434, mailrapport 1883/404.

36 *Koloniaal Verslag* (1893) 150.

37 Besluit GG 23-11-1889, Kol. 6476, mailrapport 1889/832.

38 Reitsma, *De Staatsspoorweg* 43; Van Sandick, 'Sumatra-spoorwegen', 263-267.

was de discussie met name gegaan over de vraag naar het juiste traject. Verscheidene ministers hadden in de Eerste en Tweede Kamer verklaard dat spoorwegaanleg op Sumatra zoveel moeilijker was dan op Java, dat de overheid er nauwer dan bij Java bij betrokken moest zijn, bijvoorbeeld door zelf onderzoek te doen³⁹. De overheid had lang de indruk gewekt en beleggers waren er lang in de lijn van het liberalisme van uitgegaan, dat particulieren de lijn zouden aanleggen, afgezien van wat overheidshulp bij onderzoek. Er bleef slechts een meningsverschil over de vraag of de overheid al dan niet een zeker rendement op de particuliere investeringen moest garanderen. De beslissing van de overheid om zelf het werk uit te voeren kwam daardoor nogal als een verrassing. Slechts Cluysenaer had in zijn eerste rapport staatsbouw geadviseerd en E. B. Kielstra, een van de voorstanders van staatsbouw in de Tweede Kamer, had zijn ideeën al eerder geventileerd in *De Gids*⁴⁰. Met het parlementaire besluit dat de overheid zelfde spoorlijn zou bouwen, werd meteen besloten langs welke route de lijn zou worden aangelegd, namelijk door de Aneh-pas.

Nu de kwestie in welke richting en door wie de spoorlijn gebouwd moest worden besloten was, verschoof de discussie na 1887 naar de vraag wie het spoor en de mijnen zou exploiteren. Verploegh vroeg opnieuw met een partner een concessie aan voor exploitatie van de kolenlaag. Ze maakten niet veel kans daar men in het algemeen van mening was dat de exploitatie van spoorlijn en kolenmijn nauw samenhangen en niet te scheiden waren⁴¹.

Een kansrijker aanvraag kwam van P. J. van Houten, koopman te Padang en voorheen een prominent lid van de kamer van koophandel, samen met Cluysenaer. De laatste was kennelijk op zijn eerdere standpunt van staatsondernemerschap teruggekomen. Ze oefenden invloed uit op de publieke opinie door lezingen, het publiceren van een nota en door het vragen van steun aan Nederlandse kamers van koophandel. Tussen voor- en tegenstanders van particulier ondernemerschap ontspan zich in kranten een levendige discussie⁴².

Cluysenaer en Van Houten verdedigden hun standpunt ook in het fameuze Indisch Genootschap. Hun belangrijkste medestander daar was het kamerlid H. D. Levyssohn Norman, oud-Raad van Indië en commissaris van de Koninklijke⁴³.

Cluysenaer en Van Houten hadden een relatief sterke lobby-positie, omdat Cluysenaer vanwege zijn ervaring in 1889 door het ministerie gevraagd werd over de kwestie van staats- of particulier ondernemerschap schriftelijk te adviseren in een nota en die nota mondeling bij de minister toe te lichten. Hij kon zo zijn eigen zaak bepleiten, doch zijn partijdigheid was minister L. W. C. Keuchenius duidelijk. Keuchenius krabbelde persoonlijk bij Cluysenaers nota:

39 Bijvoorbeeld *Handelingen der Tweede Kamer (1872-1873)* bijlage B6: 12; B39: 4.

40 E. B. Kielstra, 'Steenkolon en spoorwegen ter Westkust van Sumatra', *De Gids*, XLVIII, iv (1884) 1-41, aldaar 20, 21.

41 Zie echter: Van der Berg, 'De Ombilien kolenvelden', 752; R. A. van Sandick, 'De Ombilienkolenvelden', *Vragen des tijds*, XVII (1891) 245-278, aldaar 271-277.

42 Nota samengevat in: 'De spoorweg ter Sumatra's Westkust en het Ombilin-kolenveld', *De Indische Gids*, XII, ii (1891) 1728-1736, 2026-2030; Van Sandick, 'De Ombilienkolenvelden', 270, 271.

43 *Verlag van de Algemeene Vergadering van het Indisch Genootschap*, XXI, October 1890.

De beschouwingen van den heer Cl., thans zoo geheel verschillende met de vroeger door hem ontwikkelde, schijnen geheel in verband te staan met de wensch, die van lieverlede zijn eigenbelang hem heeft ingegeven. ... Het streven van den heer Cluysenaer is al te doorzichtig: de zaak zal met zijne voorlichting ene bron worden van rijkdom voor den concessionaris [die hij zelf denkt te worden] en voor den Staat een telkens klimmende lastpost. ... K.⁴⁴.

De redenering van Cluysenaer in de nota voor de minister, die geheel voldoet aan de regels der klassieke retorica, is als volgt: De mijn is afhankelijk van de spoorlijn voor het kolentransport en daarom kunnen ze niet gescheiden geëxploiteerd worden. Zijn de kolen eenmaal aan de haven gebracht, dan moeten ze verhandeld worden (en daarmee gedistribueerd in de archipel). De staat kan niet als handelaar optreden, omdat ambtenaren onvoldoende vrijheid hebben om slagvaardig te verkopen. Als de staat het spoor en de mijn in eigen hand zou houden en de kolen jaarlijks aan een particuliere handelaar zou veilen, dan kan deze particulier niet investeren in een transportvloot voor de redistributie, omdat hij bij een veiling slechts voor één jaar verzekerd was van kolen. Dus moesten de exploitatie van de spoorlijn en de kolenmijnen en de verkoop in één hand zijn, en wel van een particulier met een langdurige concessie. De minister schreef aan de gouverneur-generaal in een reactie op de nota, dat de spoorlijn en mijn inderdaad in één hand gehouden moesten worden, namelijk van de staat als grootste kolenafnemer; er zou dan wel degelijk ruimte voor particuliere handelaars overblijven⁴⁵.

De beslissing lag bij de regering. In 1891 bood minister A. E. baron Mackay de Tweede Kamer een wetsontwerp aan dat voorzag in tijdelijke ontginning van de kolen en exploitatie van de spoorlijn door de staat. Om zijn belangrijkste argumenten te noemen: het was niet meer dan redelijk dat de overheid na al de moeite van de spoorweg-aanleg nu ook de vruchten ervan zou plukken, de staat was zelfde grootste afnemer van steenkool, zij voorkwam dat de eerste particuliere concessiehouder een feitelijk monopolie over het hele kolenveld zou krijgen door het controleren van de spoorlijn en het was bezwaarlijk om dwangarbeiders, die onmisbaar werden geacht voor het ontginnen van de mijnen, in handen te geven van particuliere ondernemers⁴⁶.

In het debat in de Kamer op 24 november 1891 viel slechts één kamerlid, Levyssohn Norman, het wetsontwerp aan, dat inmiddels verdedigd moest worden door W. K. baron van Dedem, de opvolger van Mackay. Levyssohn Norman weerlegde argument na argument op een alleszins redelijke wijze en verdedigde de aanvraag van Cluysenaer en Van Houten. Zo zei hij dat de staat helemaal niet de grootste afnemer van de Umbilin-kolen hoefde te zijn, want zij moest haar kolen daar betrekken waar ze het goedkoopste waren. Van Houten en Cluysenaer boden de overheid een aandeel in een jaarlijkse winst van meer dan 5% van het vermogen. Er is slechts één beginpunt voor

44 Verbaal 19-10-1889, no. 18/1894, Kol. 4306.

45 Nota Cluysenaer aan minister Keuchenius 29-7-1889 als bijlage bij Verbaal 19-10-1889, no 18/1894, Kol. 4306.

46 *Handelingen der Tweede Kamer (1890-1891)* bijlage 176.

ontginning dus latere concessionarissen zouden waarschijnlijk helemaal niet komen en anders zou de overheid zelf toch ook geen concurrentie dulden. Van Houten en Cluysenaer wilden helemaal geen dwangarbeiders gebruiken. Toen het op stemmen aankwam werd het wetsontwerp evenwel met 74 tegen 4 stemmen aangenomen⁴⁷. Men krijgt het gevoel dat na het besluit tot staatsaanleg in 1887 de particuliere ondernemers slechts een achterhoedegevecht voerden. Al in 1887 sprak de Eerste Kamer zich ongevraagd uit voor staatsexploitatie⁴⁸.

Alvorens het overzicht van de overstelpende hoeveelheid gegevens af te sluiten een woord over de Padangers. De aanvaarding van het wetsontwerp verscheen zonder kop, te midden van andere berichten in de krant⁴⁹. De beslissing tot aanleg van de lijn had veel meer aandacht genoten. Nu de spoorlijn er eenmaal lag, maakte het de Padangers kennelijk niet meer uit wie de mijnen en de treinen zou gaan exploiteren. Wel bleef de angst dat de spoorbouw koelies aan de landerijen zou onttrekken.

Analyse van de achterliggende belangentegenstellingen

Op het eerste gezicht lijkt de discussie gevoerd te zijn om de beste route van de kolenafvoer en de meest geschikte exploitatiewijze van de spoorweg en de mijnen vast te stellen. De discussie lijkt zich objectief en wetenschappelijk te voltrekken. Veel geld werd aan onderzoek besteed. Na negentien jaar van overwegingen werd in 1887 echter gehaast een besluit over de spoorweg-aanleg genomen, dat niet logisch volgde uit de naar voren gebrachte argumenten en de onderzoeksgegevens. Dit werd temeer duidelijk toen een flink stuk spoorweg bij de eerste de beste zware banjir werd weggeslagen.

Veel deelnemers aan de discussie hadden belang bij de uitkomst, bijvoorbeeld als ambtenaar of als aanvrager van een concessie. Om een voorbeeld te noemen: elke concessie-aanvrager moest, om een voet tussen de deur te krijgen, een nieuwe route of transporttechniek naar voren brengen. Dit kon leiden tot merkwaardige voorstellen, zoals van Andree Wiltens en Van Geuns, die een spoorweg over een onbekende, lagere pas wilden aanleggen, die uiteraard niet bestond. Een pleidooi voor optie A als de beste route, had als latente betekenis: 'Ik wil zelf als concessie-aanvrager voor optie A geld verdienen'. Voor de ingewijden, die wisten wie concessies hadden aangevraagd, was deze latente betekenis achter de wetenschappelijke discussie wel duidelijk.

Vaak wordt beweerd dat in de bestuurlijke keten van Nederlands-Indië de gouverneur-generaal de machtigste persoon was. Hij zat in het hart van de kolonie en kon vanwege de afstand tot Den Haag slecht door de minister gecorrigeerd worden. In het geval van de Umbilin-kolen kon de gouverneur-generaal echter niet ten volle van zijn centrale positie profiteren, omdat vanwege de financiële consequenties van ontginning de bevoegdheid om een besluit te nemen wettelijk bij de minister lag.

47 *Handelingen der Tweede Kamer* (1891-1892) 176-182.

48 *Handelingen der Eerste Kamer* (1886-1887) 345.

49 *Nieuw Padangsch Handelsblad*, 30 december 1891.

Wat was het belang van de gouverneur-generaal en de Indische regering? De Indische regering zal vermoedelijk enerzijds blij zijn geweest met het toenemen van de economische bedrijvigheid door de komst van een grote mijnbouw onderneming, doch anderzijds niet aan macht en gezag hebben willen inboeten. In de woorden van R. A. van Sandick:

De indische ambtelijke wereld is over het algemeen weinig ingenomen met bijzondere ondernemingen ... Elke particulier in de binnenlanden is in veler oogen een 'potkijker'... Waar bijzondere ondernemingen zijn, is het uit met het koninkje spelen, eene geliefkoosde bezigheid van sommige ambtenaren tegenover de bevolking. Op de bureaux te Batavia, waar de booze geest der centralisatie onbepert heerscher is, vindt eveneens de bijzondere exploitatie afkeuring, ... omdat eene krachtige particuliere maatschappij niet die ondergeschiktheid behoeft te toonen tegenover het centraal gezag, welke zoo gewenscht is⁵⁰.

De Indische ambtenaren vreesden een grote onderneming dus als inbreuk op hun macht. Een sterke onderneming was minder timide en volgzaam dan de gewone burgers. De opdracht van minister Sprenger van Eyk om de voorwaarden voor een publieke aanbesteding op te stellen werd uitgevoerd met één oog gericht op de verdediging van de eigen positie. De formulering van de voorwaarden werd twee jaar, tot 1886, uitgesteld en de gouverneur-generaal werd voorgesteld als arbiter bij problemen, zodat hij het laatste woord hield over een concessionaris⁵¹.

Op het hoogste bestuurlijke niveau, het ministerie van koloniën, volgden de ministers elkaar snel op: achttien man tussen 1868 en 1891. Het is aannemelijk dat de hoofdamttenaren daardoor meer invloed op het lange termijn beleid hadden dan de ministers, doch zeker is dit niet. In het vervolg voer ik het ministerie op als een handelende persoon, in het midden latend of het om de minister gaat of om één of meer ambtenaren.

Het ministerie zei herhaaldelijk dat het vaart achter de besluitvorming wilde zetten⁵². In werkelijkheid vertrapte het ministerie de zaak voortdurend, door alsmar nieuwe onderzoeken te gelasten of advies te vragen van de gouverneur-generaal. Deze vertraging is ongetwijfeld gedeeltelijk te wijten aan gebrek aan bestuurlijke kracht, gedeeltelijk aan de heersende 'bestuurscultuur', maar misschien ook aan opzet. De beschuldiging dat er sprake was van opzettelijke vertraging is indertijd al geuit, ook in het parlement, onder andere door H. Muller: '[de aanbesteding] lijkt mij een haakje waaraan men het uitstel wenscht te hangen'⁵³. Aanvragen van concessionarissen

50 Van Sandick, 'De Ombilinkolenvelden', 262, 263.

51 Een typisch Indisch belang was dat eigen kolen Indië minder afhankelijk maakten van aanvoer uit Europa, met name in geval van oorlog. (Quarles van Ufford, 'Koloniale Kroniek' (1879) 767). Voor zover ik kan nagaan is dit argument evenwel *nooit* door de Indische regering naar voren gebracht.

52 Bijvoorbeeld *Koloniaal Verslag* (1871) 209.

53 H. Muller, *Handelingen der Eerste Kamer* (1885-1886) 96; in de Tweede Kamer door E. B. Kielstra, *Handelingen der Tweede Kamer* (1885-1886) 399; in de pers: 'De Ombilinkolenvelden', 445,452. In het begin van de twintigste eeuw is een dergelijke vertraging zeker voorgekomen; Lindblad, *Between Dayak and Dutch*, 79.

werden telkens in beraad gehouden in afwachting van de uitkomsten van het laatste onderzoek. Zodra een onderzoek klaar was, beval het ministerie telkens de Indische regering eerst gegevens over een ander aspect te verzamelen. Soms vroeg de minister kort achter elkaar tweemaal advies over hetzelfde probleem⁵⁴. Een "ministerieel verzoek om advies bij de Indische regering kon een wassen neus zijn, omdat de minister zelf van tevoren aangaf welk advies hij wilde horen; zo schreef de minister Keuchenius 5 juni 1889 aan Batavia dat hij voor staatexploitatie was en nu graag de mening van de gouverneur-generaal wilde horen. In aansluiting hierop zond de minister 19 oktober 1889 stukken met alle argumenten voor staatexploitatie⁵⁵. Nadat uiteindelijk besloten was tot een publieke aanbesteding, werd de gouverneur-generaal toegestaan om twee jaar te doen over de formulering van de voorwaarden, ofschoon minister Sprenger van Eyk op spoed had aangedrongen⁵⁶. Deze voorwaarden waren dermate zwak dat ze in de Tweede Kamer van tafel geveegd werden, wat tot verder uitstel leidde. Met of zonder opzet, het gevolg van dit alles was vertraging in de besluitvorming.

Het is dus goed mogelijk dat het ministerie de toekenning van een concessie bewust wilde ophouden. Moeilijker is de vraag waarom het ministerie de besluitvorming traineerde. Mogelijk wilde het alles van het begin af aan in eigen hand houden, om aan de exploitatie van de spoorlijn en de verkoop van de kolen te verdienen. Zolang men gebonden was aan de hoge lasten van de Aceh-oorlog en de spoorweg-aanleg op Java, moest men tijd winnen tot men weer genoeg financiële speelruimte had. Zo zei minister F. Alting Mees in 1877 dat de uitvoering van andere openbare werken, zonder deze te specificeren, meer geld vroegen en prioriteit kregen. In 1880 werd opnieuw gezegd dat de financiële situatie staatsondernemerschap onmogelijk maakte⁵⁷. Het ministerie en de gouverneur-generaal deelden dus om verschillende redenen hetzelfde latente doel: het uitstellen van een besluit en het buiten de deur houden van een particuliere onderneming.

Samenvattend, de trage besluitvorming tussen ministerie en de Indische regering kan worden toegeschreven aan een cultuur van gedegen bureaucratische procedures. Daarnaast is een mogelijke, maar niet met zekerheid te bewijzen constructie, dat het ministerie en de Indische regering niet al te happig waren op een particuliere concessionaris en daarom bewust de besluitvorming traineerden; redenen zijn respectievelijk het zelf willen exploiteren en het niet aan macht willen inboeten. Dat de Tweede Kamer uiteindelijk op staatexploitatie aandrong en de minister niet zelf met dit initiatief kwam doet niets af aan de mogelijkheid van jarenlange, ministeriële opzet; bovendien moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat een minister particulier initiatief wilde en zijn ambtenaren allang met staatexploitatie-ideeën rondliepen. De snelle opeenvolging van ministers zal een vlotte en consistente besluitvorming niet bevorderd hebben.

54 Bijvoorbeeld Kol. 6473, mailrapport 1889/288.

55 Verbaal 5-6-1889, no. 10/976, Kol. 4266; verbaal 19-10-1889, no 18/1894, Kol. 4306.

56 *Handelingen der Tweede Kamer* (1884-1885) 115.

57 *Handelingen der Tweede Kamer* (1877-1878) bijlage B55: 21; *Ibidem* (1880-1881) bijlage 38: 31.

Merkwaardig is dat in een liberale tijd particuliere ondernemers niet gesteund werden. Een verklaring voor dit feit is dat deze ondernemers een rentegarantie op hun investering wilden, waaraan de liberalen een broertje dood hadden: de ondernemers moesten maar zelf het risico lopen. Bovendien wilde de staat zeker na het verdwijnen van het batig slot vanaf 1877 geen financiële risico's lopen.

Het ministerie heeft lang de indruk gewekt aan particulier initiatief de voorkeur te geven en het heeft voorzichtig de weg tot staatsexploitatie geëffend. Dat in het wetsontwerp van 1887 alleen de spoorweg-aanleg werd voorgesteld en niet de exploitatie was een politieke manoeuvre om sceptische liberale kamerleden niet af te schrikken. De belofte van het wetsontwerp van 1891 dat het slechts om tijdelijke exploitatie ging moet in hetzelfde licht worden gezien: het diende om tegenstanders in slaap te sussen en de overheid heeft de exploitatie nooit meer aan particulieren overgedragen.

De staten-generaal speelde op het bovenste bestuursniveau ook een rol. Bijna jaarlijks werd bij de behandeling van de Indische begroting in beide kamers aangedrongen op spoed in de Umbilin-zaak en jaarlijks zegde de minister dat toe⁵⁸. Een hierover veelvuldig sprekend kamerlid was J. J. van Kerkwijk, zelf spooringenieur, commissaris van diverse spoorwegmaatschappijen en mogelijk als geldschieter belanghebbende bij concessie-aanvragen. Van de andere kamerleden is onduidelijk of zij financiële belangen hadden. Hoewel uiteindelijk de Kamer besloot tot staatsaanleg, was men heel lang meer geporteerd voor particulier initiatief. Pas bij het vier dagen durende debat in 1886 kwam de Kamer voor het eerst duidelijk met de wens van staatsexploitatie naar voren. Drie jaar tevoren had de Tweede Kamer staatsaanleg en staatsexploitatie nog minder wenselijk gevonden en slechts eenjaar tevoren hadden kamerleden gezegd een kleine rentegarantie voor particuliere ondernemers acceptabel te vinden⁵⁹.

Het plaatselijk bestuur van West-Sumatra en de kamer van koophandel van Padang stonden aan het andere uiteinde van de bestuurlijke keten. Uit de verschillende onderzoeken selecteerden ze die elementen die hun specifieke belangen benadrukten. Een belang van hen was een voldoende aantal koelies voor de landbouwondernemingen. Wat dit betreft konden ze rechtstreeks bij de gouverneur-generaal pleiten, van wie ze enige toezeggingen kregen. Een ander belang was een regionaal transportsysteem en hiervoor konden ze zich niet rechtstreeks tot de verantwoordelijke man, de minister, richten. Door de zwakke positie van dit laagste niveau konden hun eisen noch sterk, noch specifiek zijn. Ze drongen aan op een snel besluit, maar het maakte hen niet uit wie de spoorweg zou bouwen of langs welke pas. Het belang van dit onderste niveau van lokale bestuurders en Padangse ondernemers was een snelle spoor- en havenaanleg en dit was strijdig met de verborgen doelen van de hogere niveaus. Daar het onderste niveau bovendien geen formele relatie met het centrum van de besluitvorming, het ministerie, had, noch een informeel kanaal, kwamen zijn verlangens slecht

58 Bijvoorbeeld *Handelingen der Eerste Kamer* (1874-1875) 29, 43; *Handelingen der Tweede Kamer* (1877-1878) B54: 8; B55: 21.

59 *Handelingen der Tweede Kamer* (1883-1884) bijlage B46: 10; *Ibidem* (1885-1886) bijlage B37: 6.

door bij het ministerie en bleven zonder effect. Men kon slechts hopen dat de Indische regering de plaatselijke wensen bij de minister aanhangig maakte; hoe zwak hun positie was blijkt uit het slot van een brief van de kamer van koophandel aan de gouverneur-generaal:

... onze Kamer aan Uwe Excellence's oordeel wenschte te onderwerpen of zij het nuttig en doelmatig oordeelt bij de Regering in Nederland op eene decisie in dezen aan te dringen, en zoo dit 't geval is, Uwe Excie. alsdan beleefd te verzoeken in dier geest te handelen⁶⁰.

Wel had men contact met de staten-generaal waar tweemaal voor Westsumatraanse belangen gepleit werd⁶¹. De formele beslissing berustte bij de wetgevende macht. Wellicht de invloedrijkste groep echter was die van de spooringenieurs. Hun positie was om twee redenen sterk. Ten eerste waren zij de 'experts': ze hadden een monopolie op de kennis uit het veld. Iedereen die zijn zaak wilde bepleiten moest een ingenieur aanhalen voor zijn argumenten. H. W. Andree Wiltens, die samen met C. S. van Geuns een concessie-aanvraag ingediend had voor een spoorlijn door een 'lagere pas' in het Barisan gebergte, deed dat niet. Andree Wiltens claimde dat hij vier jaar in Padang had gewoond, veel in de streek had rondgereisd en kennis had genomen van het terrein. Hij claimde dus expliciet expertise, maar in Batavia was men al even expliciet in het hoger aanslaan van de juistheid der berichten van Cluysenaer dan van Andree Wiltens⁶². In de tweede plaats waren de spoorweg-ingenieurs tijdens hun werk in het binnenland oncontroleerbaar. Dit bleek tijdens het onderzoek in het veld van Cluysenaer, die eigenmachtig zijn opdracht veranderde en opnieuw toen IJzerman bij de uitvoering van het project zelfstandig veranderingen aanbracht in het oorspronkelijke plan. Eenmaal in het Sumatraanse binnenland lag hun kracht niet in een goede connectie met de juiste personen, maar net in het ontbreken van enige verbinding. Cluysenaer en IJzerman stuurden weliswaar rapporten vanuit het veld, maar in Batavia verzuchtte de directeur Burgerlijke openbare werken dat hij die rapporten niet kon beoordelen, omdat 'locale kennis van het terrein, van het volk en van de toestanden ...worden gemist'⁶³. Dit in tegenstelling tot rapporten over spoorwegaanleg op Java, die men wel kon beoordelen.

De spooringenieurs moeten een krachtige, informele lobby bij het opperbestuur hebben gehad. Al in 1883 had men, nog tevergeefs, aangedrongen op staatsaanleg⁶⁴. Exact op het ogenblik dat de staatsspoorweg-aanleg op Java op zijn eind liep en de hele staf van ingenieurs ontslag en werkeloosheid boven het hoofd hing, was het stafhoofd IJzerman in Den Haag en schetste een plan dat hen aan het werk zou houden. Een samenloop van omstandigheden? Ik denk het niet. Het is opmerkelijk dat in 1890, toen

60 Brief kamer van koophandel aan GG 19-5-1877, Kol. 6379, mailrapport 1877/402.

61 Onder anderen door E. B. Kielstra, oud-genieofficier in West-Sumatra, *Handelingen der Tweede Kamer* (1885-1886) 427; *Handelingen der Eerste Kamer* (1886-1887) 345, 346.

62 Kol. 6434, mailrapport 1883/404.

63 Brief directeur BOW aan GG 3-8-1889, Kol. 6474, mailrapport 1889/563.

64 Brief inspecteur-generaal chef van de dienst der staatsspoorwegen aan GG 18-12-1883, Kol. 6441, mailrapport 1884/56.

het hoofdwerk op Sumatra voltooiing naderde en de ingenieurs opnieuw op straat dreigden te komen staan, IJzerman de regering voorstelde een tweede spoorlijn van de Umbilin te bouwen naar de oostkust. Hem werd in 1891 inderdaad toegestaan de weg te verkennen⁶⁵.

Wat waren de motieven van de spooringenieurs? In de eerste plaats verschaftte het project hen werkgelegenheid. In de tweede plaats konden de hoofdingenieurs er veel eer mee inleggen. In de derde plaats kon men er een carrière op bouwen. Cluysenaer zou directeur van de Nederlandsch-Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij en *doctor honoris causa* worden. IJzerman schopte het tot Tweede Kamerlid en hem werd eveneens de titel *doctor honoris causa* verleend⁶⁶. Tenslotte gebruikten velen hun kennis in overheidsdienst vergaard om zelf een concessie aan te vragen: Van Diest, Cluysenaer, Verbeek en minstens drie anderen⁶⁷.

Niet succesvol was de intern rivaliserende groep van concessie-aanvragers en de achter hen staande geldschietters. Ze konden lobbyen wat ze wilden, maar de beslissing lag niet in hun handen. De bovenstaande analyse beperkt zich tot formele relaties, die hun neerslag hebben gevonden in schriftelijke bronnen: rapporten, artikelen, brochures en notulen. We weten niets van informele relaties, omdat die vaak mondeling onderhouden werden⁶⁸. Door het ontbreken van getuigenissen van informele contacten, relevante particuliere correspondentie is mij onbekend, missen we een belangrijk aspect van de relaties⁶⁹.

Waarom vormden de spoorwelingen zo'n sterke, eendrachtige pressiegroep? Niet vanwege hun onderlinge bureaucratische rangen, maar omdat ze dikwijls studiegenoten in Delft waren geweest en anders bevriend raakten als ze samenwerkten in het verlaten Sumatraanse binnenland. Wat bespraken ze rond het kampvuur? Dachten ze een nieuwe strategie uit om het volgende project binnen te halen? Evenzo vraagt men zich af waar de leden van de kamer van koophandel over spraken, als ze elkaar in de Padangse sociëteit De Eendracht bij een paitje ontmoetten.

De belangrijkste plaats voor informele gesprekken was wellicht het Indisch Genootschap in Den Haag, omdat daar, in tegenstelling tot het kampvuur en de sociëteit, mensen van verschillende niveaus met elkaar spraken. Ministers, parlementsleden, hoge Indische ambtenaren met verlof in Nederland en ondernemers konden elkaar vrij

65 Reitsma, *De staatsspoorweg*, 40, 41; Kol. 6484, mailrapport 1890/937, 1055. Cluysenaer had overigens in 1875 ook al vervolgonderzoek voorgesteld voor uitbreiding van het spoornet tot Tapanuli. Wegens te hoge salariseringen werd dit voorstel afgewezen. Besluit GG no. 41, 30-9-1875, Kol. 6368, mailrapport 1875/637.

66 Reitsma, *De staatsspoorweg*, 24, 27. De mijnbouwingenieur Verbeek kreeg eredoctoraten van Breslau en Delft; N. Wing Easton, *Ter nagedachtenis van Dr. R.D.M. Verbeek (1845-1926)* (Amsterdam, 1926) 16, 26.

67 Reitsma, *De staatsspoorweg*, 9, 16.

68 De koppels formeel/schriftelijk en informeel/mondeling zijn natuurlijk niet absoluut. Men kan denken aan een ongenotuleerde formele vergadering, of aan informele privé correspondentie.

69 Wel weten we bijvoorbeeld dat Cluysenaer in 1889 de gelegenheid heeft gehad een nota bij minister Keuchenius mondeling toe te lichten en waarschijnlijk van de gelegenheid gebruik heeft gemaakt om zijn concessie-aanvraag met Van Houten te verdedigen. We weten evenwel weer niet wat daar gezegd is. Verbaal 19-10-1889, no. 18/1894, Kol. 4306.

ontmoeten. Waar spraken zij over, nadat de formele vergadering afgesloten was en het notuleren gestaakt?

Conclusie

In 1868 werd een groot kolenveld ontdekt langs de Umbilin-rivier in West-Sumatra. Van 1868 tot 1891 werd een discussie gevoerd over de vraag wie de mijn zou ontginnen, langs welke route een spoorlijn voor de afvoer gebouwd kon worden, wie die spoorlijn zou bouwen en wie de lijn zou exploiteren. De discussianten hadden uiteenlopende ideeën over deze onderwerpen en het is geen wonder dat de besluitvorming traag verliep en soms stokte, zoals een kolentrein ontspoord en tot staan komt als de rails uiteen wijken. Het meest besproken onderwerp was het tracé van de spoorlijn. Ogenschijnlijk werden hierbij louter technische argumenten aangevoerd, maar op de achtergrond speelde mee dat elke deelnemer aan de discussie zelfde lijn wilde bouwen en de spoorlijn en het kolenveld wilde exploiteren. In de wetenschappelijke artikelen wordt dit achterliggende motief nimmer genoemd; het blijkt uit het feit dat de discussianten ook concessie-aanvragen indienden.

~ De besluitvorming over het juiste tracé en de vraag wie de spoorlijn zou bouwen, particulieren of de staat, duurde van 1868 tot 1887. Daarna duurde het nog vier jaar voordat besloten werd dat de staat en niet particulieren de spoorlijn en mijn zouden exploiteren. Redenen van deze trage besluitvorming zijn ten eerste de bestuurscultuur met uitgebreide bureaucratische procedures, waarbij de minister voortdurend advies inwon bij de Indische regering of technische experts, ten tweede de snelle wisseling van de ministers van koloniën en ten derde mogelijk een bewuste vertragingstactiek van het ministerie en de Indische regering.

Uiteindelijk werd besloten dat de staat alles in eigen hand zou houden. Dit is op zijn minst opmerkelijk voor een periode waarin in Nederlands-Indië een liberaal klimaat werd geschapen voor particulier ondernemerschap. Het is mogelijk dat het ministerie van koloniën van het begin af aan particuliere investeerders opzettelijk frustreerde met het doel om, zodra men geld op de begroting vrij kon maken, de onderneming zelf ter hand te nemen. Het ministerie werd hierbij onbedoeld gesteund door de Indische regering in Batavia, die enerzijds graag particuliere maatschappijen zag komen, doch anderzijds bang was dat mondige ondernemers de bewegingsvrijheid van ambtenaren zou verminderen. Als er sprake was van opzettelijke vertraging dan heeft het ministerie daarin de grootste rol gespeeld. Hoewel in 1886 de Tweede Kamer de beslissing tot staatsaanleg forceerde, was de Kamer eerder steeds uitgegaan van particulier ondernemerschap. De particuliere ondernemers beconcurrerden elkaar, niet ziende dat ze door het ministerie aan het lijntje werden gehouden.

De Europese bevolking in West-Sumatra en het lokale bestuur konden in het besluitvormingsproces geen vuist maken, ondanks hun grote belang bij de spoorlijn. Wel invloedrijk was de groep van staatsspooringenieurs die met succes zichzelf aan het werk hielden en een prestigieus project uitvoerden waarmee ze veel lof oogstten.

Wie nu ziet door welk terrein de spoorlijn aangelegd is, voelt nog steeds bewondering voor hun werk. Overigens, dat het ministerie, de Indische regering, lokale bestuurders en ook de burgers elk een eigen beleid voerden en soms tegenstrijdige doelen nastreefden is eerder vastgesteld voor de militaire expansie en voor het tot stand komen van zelfstandige gemeentes⁷⁰.

Tot slot is de lezer wellicht geïnteresseerd hoe het na de aanleg verder ging met de spoorlijn en het kolenveld. De discussie over kolenafvoer naar de oostkust of door de Subang-pas is na 1891 voortgezet, maar heeft tot niets concreets geleid. Cluysenaer en IJerman bleven bij deze discussie betrokken; in 1907 zaten zij in een commissie die het ministerie negatief over een nieuwe lijn door de Subang-pas adviseerde⁷¹. De Japanners hebben tijdens de tweede wereldoorlog om strategische redenen wel de spoorlijn naar de oostkust (Pekanbaru) doorgetrokken. Deze lijn, gebouwd met Indonesische en geallieerde dwangarbeid, kwam slechts enkele dagen voor de Japanse capitulatie gereed en was dermate slecht aangelegd dat hij na de oorlog nooit gebruikt is.

Zowel de mijnen als de spoorlijn zijn in termen van produktie in de koloniale tijd succesvol geweest. Om beloftes aan de regering in te lossen liet IJerman overhaast met de kolenproduktie beginnen op een manier die 'roofbouw' genoemd is, met instortingen en kolenbranden als gevolg⁷². Later werd op verantwoorde wijze de produktie opgevoerd van 48 duizend ton in 1892, tot het record van 624 duizend ton in 1930 en terug naar 578 duizend ton in 1940⁷³. Tot de oorlog had de Umbilijnmijn veruit de grootste produktie van alle mijnen in Nederlands-Indië. De rentabiliteit van de spoorlijn en de mijn was moeilijk vast te stellen, omdat ze één boekhouding hadden. Beide bedrijven leverden elkaar tegen of onder kostprijs respectievelijk transport en kolen. De kolen werden gedeeltelijk voor kunstmatige prijzen aan andere gouvernements instellingen verkocht⁷⁴. In 1934 is er sprake van geweest de Umbilijnmijn wegens overproduktie van de staatsmijnen te sluiten; hiertegen liep men in West-Sumatra te hoop⁷⁵. De spoorlijn ging aanvankelijk in toenemende mate profiteren van het vervoer van particuliere goederen en passagiers; in 1926 reisden bijvoorbeeld vier miljoen mensen met de trein. In de jaren dertig raakte de trein in een zware concurrentieslag verwickeld met particuliere autobussen⁷⁶.

70 C. Fasseur, 'Een koloniale paradox. De Nederlandse expansie in de Indonesische archipel in het midden van de negentiende eeuw (1830-1870)', *Tijdschrift voor geschiedenis*, XCI (1979) 162-186; P. J. M. Nas, 'Ontstaan en ontwikkeling van de Indonesische gemeente in schakelingen-perspectief' in: P. J. M. Nas, J. W. Schoorl en B. F. Galjart, ed. *Aanzetten tot een schakelingen-perspectief in de ontwikkelings-sociologie* (Leiden, 1989) 95-116.

71 'Afvoer van Ombilinkolen', *De Indische Gids*, XXIX (1907) 1415, 1416.

72 'Als men over roofbouw spreekt', *De Indische Gids*, XVIII (1896) 1067, 1068.

73 Produktiecijfers verschaft door Perum Tambang Batu Bara Ombilin.

74 'Het kolenvervoer op Sumatra's Westkust', *De Indische Gids*, XXVII (1905) 610,611; P.Hövig, 'De rentabiliteit van de Ombilin-mijnen', *De Ingenieur*, XLIII (1928) m23-m26.

75 Protesten kwamen onder andere van de Padangse gemeenteraad en de kamer van koophandel. De Padangse rotary heeft zijn informele netwerk voor de zaak gebruikt. *Sumatra Bode*, 24-9-1934,28-9-1934 en 20-10-1934.

76 Kamer van koophandel en nijverheid te Padang, *Verslag over het jaar 1933 omtrent handel en nijverheid* (Padang, 1934) 109; Reitsma, *De staatspoorweg*, 108.

F. COLOMBIÏN

Na de Indonesische onafhankelijkheid heeft de trein de slag met het wegtransport verloren en werd het spoor geheel afhankelijk van het steenkolenvervoer⁷⁷. Doordat de kolenproductie tussen 1945 en 1980 slechts in driejaren boven de 100 duizend ton uitkwam, raakte ook de spoorlijn in verval. Bij Padang Panjang kan men een fraai treinen-kerkhof bekijken. In de jaren zeventig werd opnieuw overwogen de mijn te sluiten. Recentelijk hebben nieuwe investeringen de produktie echter weer op het vooroorlogse niveau gebracht (in 1985 haalde men het nieuwe record van 771 duizend ton) en momenteel bespreekt men een algehele renovatie van de spoorlijn.

⁷⁷ Mardanas Safwan, Ishaq Taher, Gusti Asnan et al, *Sejarah kota Padang* (Jakarta, 1987) 44-45; 48-53.

Het plan Deterding en de landbouwpolitiek

H. M. F. KRIPS - VAN DER LAAN

Sir Henry Deterding, begaan met de moeilijkheden waarin de Nederlandsche landbouw verkeert en onder den indruk van de bezwaren, welke de voedselvoorziening aan Duitschland baart, heeft besloten buiten de Nederlandsch-Duitsche clearing om, middelen ten bedrage van eenige miljoenen guldens, beschikbaar te stellen voor den aankoop van Nederlandsche landbouwproducten, die binnenkort naar Duitschland zullen worden geëxporteerd.

Zo luidde de aanhef van het perscommuniqué, waarmee op 28 december 1936 een groots aankoopplan van Nederlandse agrarische produkten wereldkundig werd gemaakt¹. Op deze wijze hoorde het vaderlandse publiek voor het eerst van de miljoenentransactie die vernoemd naar de 'gulle geveer' Henri Deterding, de internationale oliemagnaat, als het plan Deterding bekend zou worden.

De naamgever van het plan Henry Deterding, sinds zijn verheffing in de Engelse adelstand Sir Henry, had als grondlegger van het wereldwijde olieconcern de Koninklijke/Shell internationale faam verworven². Zijn activiteiten hadden hem bovendien een omvangrijk vermogen opgeleverd. Daaruit zou hij de export van Nederlandse landbouwprodukten naar Duitsland voor een bedrag van ongeveer tien miljoen gulden financieren.

De eerste indruk van het plan Deterding is die van een neutrale actie, uitsluitend ingegeven door humanitaire motieven en enkel tot voordeel van de betrokken partijen. Nederland raakte immers verlost van een deel van zijn overtollige landbouwprodukten, die vanwege de aanhoudende economische crisis onverkoopbaar waren geworden. Duitsland zou op zijn beurt de beschikking krijgen over produkten waaraan het grote behoefte had.

Nog voordat het plan eind december 1936 in werking trad, deden zich moeilijkheden voor die gedurende de uitvoering van het plan alleen maar zouden toenemen. Deze moeilijkheden maakten duidelijk dat het plan van het begin af aan omstreden was, hoe graag ook de betrokkenen, hoge regeringsfunctionarissen enerzijds en Deterding en zijn medewerkers anderzijds, het ogenschijnlijk neutrale en belangeloze karakter van het bewuste plan trachtten te benadrukken. De beweegredenen van beide partijen waren daarbij geheel verschillend. De verwickelingen rond de praktische uitvoering veranderden in de loop van 1937 het plan voorgoed in de 'affaire' of 'zaak' Deterding,

1 Dit persbericht verscheen op 28 december 1936 onder meer in het *Algemeen Handelsblad*; *De Telegraaf*; *De Maasbode*; *De Standaard*; *Het Volk* en *Het Nationale Dagblad*.

2 Toen Deterding (1866-1939) in 1901 aan het hoofd kwam te staan was de Koninklijke slechts één van de zes olieproducenten in Nederlands-Indië, wier gezamenlijke produktie nog geen twee procent van de wereldproduktie bedroeg. In 1914 stond Deterding als directeur-generaal aan het hoofd van de grootste olieproducent ter wereld, de Koninklijke/Shell groep, aldus Paul A. Hendrix in het *Biografisch woordenboek van Nederland* (3 dln.; 's-Gravenhage-Amsterdam, 1979-1989) II, 119-120.