

industriestad worden genoemd. Daarbij kwam dat deze grootbedrijven een economisch ongezonde basis hadden. In feite waren het niets anders dan geldverslindende pauper-fabrieken, kunstmatig in stand gehouden door de subsidiepolitiek der Nederlandsche Handel-Maatschappij en de zware bescherming van de eigen katoentjes in Nederlands-Indië. Zij hebben niet bijgedragen tot verbetering van de economische structuur van Haarlem.

Aldus vormt Messing's onderzoeksresultaat in dezen een nuttige correctie op gedeelten van een gevestigd geschiedbeeld dat, naar het mij voorkomt, thans vatbaar is voor verdere herziening.

W.M. Zappey

J. Weisfelt, *De Deli Spoorweg Maatschappij als factor in de economische ontwikkeling van de Oostkust van Sumatra* (Rotterdam, 1972, 230 blz.).

Deze Rotterdamse dissertatie wil blijkens de titel meer geven dan enkel de geschiedenis van een spoorwegmaatschappij. Goed beschouwd is die verruiming onvermijdelijk geweest. Immers, de betekenis van de spoorwegen was in Nederlands-Indië een geheel andere dan in Nederland. Terwijl in ons land de spoorweg een versnelling bracht van het verkeer, dat tot dusver langs landwegen en vooral rivieren en kanalen geschiedde, beschikte men in Nederlands-Indië en speciaal ter Oostkust van Sumatra niet over kanalen en nauwelijks over bevaarbare rivieren; en wat de landwegen betreft, deze waren slechts voor het verkeer met ossekarren geschikt en bovendien in de regentijd onbruikbaar. Evenals in de Verenigde Staten bracht de spoorweg ter Oostkust derhalve nieuwe communicatie en niet verbetering van de reeds bestaande.

Het initiatief tot oprichting van de Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) in 1883 is dan ook niet uitgegaan van kapitalisten, die winstmogelijkheden bespeurden, maar van de tabakplanters in het sultanaat Deli, waar J. Nienhuys in 1863 de tabakscultuur had geïntroduceerd. Typerend in dit verband is, dat de eerste directeur van de DSM niemand minder is geweest dan de latere minister van Koloniën J. Th. Cremer, destijds administrateur van de Deli Maatschappij. Overigens dient te worden geconstateerd dat de spoorwegmaatschappij van de aanvang af winst heeft gemaakt en dividend is blijven uitkeren; het klinkt als een sprookje.

Niet winst maken, maar vervoersgelegenheid voor goederen en personen te bieden, is het doel van de DSM geweest. De geschiedenis van deze maatschappij loopt dus parallel met de ontwikkeling van Sumatra's Oostkust. Die ontwikkeling vóór 1883 wordt door dr Weisfelt op ietwat dilettantische wijze geschetst: hij geeft eensdeels te veel, anderdeels te weinig. Hij haalt de geschiedenis van Nederlands-Indië op tot het einde van de zestiende eeuw, zodat in het personenregister de naam van Koning Philips II voorkomt, wiens relatie tot de Delispoor niet aanstonds in het oog springt. Daartegenover is de geschiedenis van Sumatra's Oostkust wel heel summier uitgevallen; geen gebruik is gemaakt van Marsden's *History of Sumatra* (1783) of van Anderson's *Mission to the East Coast of Sumatra in 1823* (1826, herdrukt 1971).

De auteur heeft de geschiedenis van de DSM in drie perioden verdeeld. De eerste loopt van de oprichting in 1883 tot 1914. De tabak speelde in het bedrijf een minder grote rol dan men zou verwachten. Wel werd nagenoeg de gehele tabaksoogst met de spoorweg vervoerd, maar het aandeel daarvan in het totale vervoer bleef betrekkelijk gering: in gewicht ongeveer 8%, in ontvangsten 14 à 15%. Hierbij dient in aanmerking te worden

genomen dat het vervoer van benodigheden voor de tabakscultuur (bouwmaterialen voor de schuren, droogstokken) ook belangrijk was. In 1914 telde de DSM 263 km aan spoorwegen, waaivormig naar alle windstreken uitgaande van de hoofdplaats Medan, en bedienende de afdelingen Deli-Serdang en Langkat van het gewest Sumatra's Oostkust.

De tweede periode, 1915-1939, bracht grote veranderingen. Naast de tabak kwamen nieuwe cultures ter Oostkust op: rubber, vezel, thee en palmolie. De techniek van deze cultures was minder eenvoudig dan die van de tabak; daardoor was de behoefte aan technische importartikelen groter. Bovendien leverden de nieuwe ondernemingen (de theetuinen uitgezonderd) geen consumptiegoederen maar grondstoffen, zodat zij meer dan de tabak gevoelig waren voor de schommelingen in de wereldconjunctuur. Vandaar dat de recessie van 1895 en de crisis van 1907 ter Oostkust nauwelijks voelbaar waren, terwijl de crises van 1921 en 1929 het gewest diepgaand beïnvloedden. De DSM reageerde op de nieuwe situatie door een sterke uitbreiding van haar lijnen, en wel in de lengterichting van het gewest: de afdelingen Simeloengoen en Asahan verkregen een spoorwegverbinding met het bestaande net. Toen in 1937 het laatste traject was voltooid, beschikte de DSM over 553 km spoorbaan. Daarna hadden geen uitbreidingen meer plaats.

De derde periode deed haar intree. De wereldoorlog brak uit, gevolgd door de Japanse bezetting, de bedrijfshervatting na de oorlog en tenslotte de onderbeheerstelling door de Indonesische republiek in 1957. Daarmee was aan de bedrijfsuitoefening door de toen bijna vijfenzeventigjarige maatschappij een eind gekomen.

Anders dan de titel van de dissertatie zou doen verwachten geeft de auteur naast sociaal-economische ook bedrijfs-economische geschiedenis. Kennelijk in verband met de functie, die hij na de wereldoorlog heeft bekleed bij de DSM, geeft hij uitvoerige inlichtingen over de concessie-voorwaarden, de statuten en de financiële aspecten van de onderneming. Wij hebben de indruk dat deze aspecten hem beter liggen dan de algemeen-historische en tekenen aan, dat hij noch de volkstellingen, noch de archivalia van het voormalige ministerie van Koloniën heeft geraadpleegd, en dat de lezer gaarne iets meer had vernomen over de gevoerde personeelspolitiek in verband o.a. met de beruchte poenale sanctie. Wel moet worden vermeld, dat het boek uitvoerige inlichtingen geeft over een niet onbelangrijk nevenbedrijf van de DSM: de telefoondienst, vanuit de door de maatschappij voor de eigen bedrijfsuitoefening langs de spoorbanen aangelegde telefoonlijnen uitgegroeid tot een groot bedrijf tendienst van het publiek, waardoor een belangrijk deel van het gewest werd verzorgd.

De aanleg van de Delispoor is in de ware zin een pionierswerk geweest. Ervaring daarvan had men in Deli niet. De eenvoudigste hulpmiddelen voor de spoorwegbouw, zoals bijvoorbeeld metselstenen, ontbraken. Indonesiërs als werkkrachten waren in het dunbevolkte gebied niet te krijgen, zodat daarvoor Chinezen moesten worden aangeworven. Hoe bodem en klimaat konden tegenwerken leert een eigenaardige ervaring die door de telefoondienst werd opgedaan: de witte mieren knaagden aan de mantels van de kabels, kropen door een laag ijzerwindsel, doorboorden daarna de loden mantels om dan het inwendige van de kabels aanwezige papier te consumeren. Maar alle moeilijkheden, welke ook, zijn uiteindelijk overwonnen. Aldus is een bedrijf tot ontwikkeling gekomen, dat voor land en volk van Sumatra's Oostkust grote betekenis heeft gekregen en behouden. Wij mogen dr Weisfelt dankbaar zijn dat hij de geschiedenis van dat bedrijf op duidelijke en ook onderhoudende wijze heeft geboekstaafd. Nederland heeft ook in Deli 'wat groots verricht'.

Is deze laatste vaststelling de uiting van nostalgisch optimisme van een oud-koloniaal? Neen, zij berust op een uitspraak van Indonesische zijde. Bij de overneming van het

bedrijf door de republiek Indonesië in december 1957 verklaarde de Indonesische militaire bevelhebber tot de terugtrekkende Nederlanders: 'Als U allen Indonesië verlaat, vertrouw er dan op, dat U vele verdiensten via dit bedrijf aan het volk van Indonesië, in het bijzonder aan Noord-Sumatra, achterlaat'.

I. J. Brugmans

C. van den Berg, *H. B. J. van Rijn. Burgemeester van Venlo. Pionier der Milieuhygiëne* (Maaslandse Monografieën, XII; Assen: Van Gorcum, 1971, 172 blz., f. 29,50).

De schrijver van dit boek is op het terrein der volksgezondheid geen onbekende. Bovendien kan hij terugzien op een belangrijke carrière in de publieke dienst. Een enkele biografische mededeling over hem mag daarom aan de bespreking van zijn boek voorafgaan. C. van den Berg werd in 1892 in Rotterdam geboren. Na werkzaam geweest te zijn op de secretarieën der gemeente Venlo en Groningen werd hij adjunct-directeur van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. In 1936 trad hij in dienst bij de rijksoverheid als Directeur-Generaal van het Departement van Volksgezondheid. Na de tweede wereldoorlog speelde hij - tot 1957 - een belangrijke rol in de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat Van den Berg zich aangetrokken voelde door een figuur als de burgemeester-hygiënist Van Rijn uit Venlo is gezien tegen de achtergrond van zijn professionele werkzaamheden niet onbegrijpelijk.

'Dit boek is geen biografie. Het wil alleen een beeld geven van de hygiënist Van Rijn, van zijn hygiënische denkbeelden, gezien in het licht van de wetenschap van zijn tijd', aldus de beginregels van het boek en direct daarop volgend: 'Al is dit boek dan geen biografie, een beknopte beschrijving van de levensloop van Van Rijn mag daarin niet ontbreken, in het bijzonder voor zover die verband houdt met zijn werk op het gebied van de volksgezondheid'.

Wie was deze burgemeester Van Rijn? In 1841 in 's-Gravenhage geboren, werd hij in Rotterdam tot apotheker opgeleid. In 1865 legde hij het apothekersexamen af en in hetzelfde jaar nam hij in Venlo één der bestaande apotheken over. Over het werk van Van Rijn als apotheker is niet veel bekend: 'Aangenomen mag worden, dat hij zijn beroep op voortreffelijke wijze heeft vervuld', aldus Van den Berg (blz. 5), maar waarom wij dit moeten aannemen wordt niet nader verklaard. De belangstelling van Van Rijn ging spoedig uit naar de toen nieuwe wetenschap der hygiëne. De schrijver noemt hiervoor een tweetal redenen. Van Rijn was tuberculose patiënt geweest en naar zijn mening genezen, omdat hij stipt de hygiënische leefregels had nageleefd, die zijn arts hem had voorgeschreven. En als tweede motief voor de bijzondere belangstelling van Van Rijn voor de milieu-hygiëne noemt de schrijver de zeer slechte hygiënische toestanden in Venlo in deze tijd. Van Rijn ging zich steeds meer verdiepen in de studie van hygiëne, in het bijzonder in de geschriften van de Duitse chemicus en medicus Max von Pettenkofer (1818-1901).

In 1884 werd in Venlo een gemeentelijke gezondheidscommissie in het leven geroepen. Van Rijn werd hiervan secretaris en het is aan zijn activiteiten te danken, dat deze commissie reeds spoedig een aantal belangrijke adviezen aan het gemeentebestuur kon uitbrengen. In 1885 werd Van Rijn lid van de gemeenteraad en in 1899 wethouder. Zijn wethouderschap zou echter van korte duur zijn, want reeds het volgende jaar werd hij - mede door aanbeveling van het Tweede Kamerlid Nolens - tot burgemeester van Venlo