



Sabang: haven in de rimboe

ANALYSE VAN EEN KOLENSTATION EN ZEEHAVEN IN 1890-1941

BART KRÜSEMANN
S0815667

MA Thesis Geschiedenis
Universiteit Leiden
Collegejaar 2014-2015
Begeleiding: Dr. Anita M.C. van Dissel |

Inhoudsopgave:

<u>Inleiding</u>	<u>3</u>
<u>Hoofdstuk 1: Stichting 1890-1898</u>	<u>9</u>
<u>1.1 Geografische beschrijving Poeloe Weh</u>	<u>9</u>
<u>1.2 Waarom Poeloe Weh</u>	<u>12</u>
<u>1.3 Begin havenproject</u>	<u>16</u>
<u>1.4 Voor- en tegenstanders</u>	<u>23</u>
<u>Hoofdstuk 2: Groei 1898-1918</u>	<u>26</u>
<u>2.1 Havenstad theorie</u>	<u>26</u>
<u>2.2: Ontwikkeling</u>	<u>31</u>
<u>2.3: Bedreiging</u>	<u>41</u>
<u>Hoofdstuk 3: Neergang 1918-1941</u>	<u>46</u>
<u>3.1 Tegenslagen en hoop</u>	<u>46</u>
<u>3.2 Crisis</u>	<u>55</u>
<u>3.3 Concurrentie en verandering</u>	<u>60</u>
<u>Conclusie</u>	<u>65</u>
<u>Bronnen en literatuurlijst</u>	<u>68</u>
<u>Bijlage</u>	<u>73</u>

Voorwoord

Ik wil graag de volgende personen bedanken die mij hebben geholpen en ondersteund in het schrijven van deze thesis. Allereerst mijn vriendin die me vaak motiveerde om te blijven werken wanneer het bij mij aan motivatie en discipline ontbrak. Vervolgens ook Marjan Palm voor het geven van kritiek en een nieuwe kijk op mijn scriptie. Ten slotte nog mijn begeleidster Dr. Anita M.C. van Dissel voor de gehele begeleiding van begin tot eind en het helpen in het vinden van een nieuwe koers wanneer ik met mijn onderzoek verschillende keren vastliep.

Inleiding

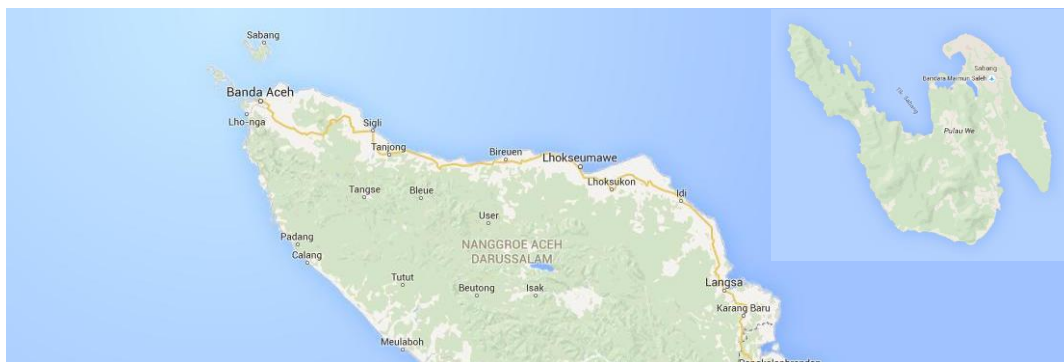
Het is de vroege ochtend van 25 juli 1944, een rustig begin van de dag in de wateren nabij Sumatra, ondanks de stevige zuidwestenwind. Door het gebied vaart de British Eastern Fleet, bestaande uit Britse, Australische, Nieuw-Zeelandse en Amerikaanse schepen en de Nederlandse kruiser Hr. Ms. *Tromp*. Om 5:15 uur in de ochtend varen Hr. Ms. *Tromp* en drie Britse torpedojagers weg van de vloot richting een klein eiland voor de kust van Sumatra, genaamd Poeloe Weh, waar de Japanners een haven hebben bezet. Om 6:43 uur wordt het eiland bereikt en de aanval begint. Salvo's worden afgevuurd, gecoördineerd met aanvallen vanuit de lucht van bommenwerpers afkomstig van vliegdekschepen. De Japanse bezetters van het eiland weten niet wat ze overkomt als Hr. Ms. *Tromp* de baai binnenvaart en ook beginnen haar grote kanonnen te vuren. De salvo's en door inslagen veroorzaakte ontploffingen zorgen voor een hels kabaal. Na enkele minuten stopt het lawaai en langzaam begint de rook over de baai op te trekken. De Japanse stellingen zijn vernietigd. De vier schepen varen de baai weer uit, de missie is geslaagd, de Japanners zijn verslagen. Dat de haven, Sabang, die op het eiland ligt, zwaar is beschadigd, lijkt van minder belang en wordt geaccepteerd.¹

Deze aanval markeert in feite het einde van de haven Sabang gelegen op het eiland Poeloe Weh, voor de kust van Sumatra. Nu zal velen dit weinig zeggen en men zal het beschouwen als een van de vele acties in de Tweede Wereldoorlog. Toch is de geschiedenis van de haven Sabang op het eiland Poeloe Weh interessant genoeg om er dieper op in te gaan. Het is spijtig dat Sabang is geëindigd als slechts een voetnoot in de geschiedenis van Nederlands-Indië. Dit is des te meer betreurenswaardig als men weet welke potentie de haven bezat in 1890-1920. Hoe komt het nu dat weinig mensen weten van dit bezit van Nederland? Belangrijkste oorzaak hier voor is dat Sabang onvoldoende haar stempel heeft weten te drukken op de wereldgeschiedenis. Toch is dit niet helemaal waar. Soms verdwijnen belangrijke plaatsen en gebeurtenissen langzaam in de geschiedenis of raken in de vergetelheid. Dit kan zijn omdat het simpelweg niet interessant genoeg bleek te zijn. Een andere oorzaak kan zijn dat een gebeurtenis of plek relatief weinig wordt onderzocht. Indien dit wel het geval zou zijn, zou men meer begrip en interesse krijgen en zou de waarde van de gebeurtenis worden verhoogd. Laat dit laatste nu het geval zijn bij de haven van Sabang. Binnen de historische wetenschap is er nog maar weinig bekend over deze haven.

¹ F. Schaepman, 'Hoe zij het deden', *Alle Hens* (okt 1949).



Figuur 1: Locatie Poeloe Weh, bron Google Maps.



Figuur 1A: Locatie Poeloe Weh, bron Google Maps.

Sabang ligt op het eiland Poeloe Weh (ook wel Pulau Weh) en heeft een oppervlakte van 156.3 vierkante kilometer. Poeloe Weh ligt ten noordwesten van het eiland Sumatra en is ongeveer 15 kilometer verwijderd van de noordelijkste punt van Sumatra. Het eiland behoort momenteel tot de provincie Atjeh en valt onder het gezag van de Indonesische regering.

In de periode dat ik Sabang onderzoek, 1891-1941, zijn de volgende gebeurtenissen van belang in het gebied Atjeh. De Atjeh-oorlog (1873-1914) is aan de gang in het gebied. Deze oorlog werd gevochten tussen Nederland en het sultanaat van Atjeh. Aanleiding was de wens zeerovers uit Atjeh onder controle te krijgen en later Atjeh onder koloniaal gezag te brengen.

Dat Sabang nooit het focuspunt is geweest van een wetenschappelijke studie kan lang over worden uitgeweid. Laten we ons afvragen of dit het wel waard is om als onderwerp voor verder onderzoek te dienen. Als eerste argument daarvoor kun je aanvoeren dat Sabang bij de geschiedenis van Nederlands-Indië hoort en bijdraagt aan het verklaren van het heden en verleden omtrent Nederlands-Indië. Verder is Sabang eveneens een goed voorbeeld van de Nederlandse ondernemingsgeest. Ten slotte - en naar mijn mening is dit het belangrijkste argument - bezat Sabang een enorme potentie die niet is waargemaakt. Daarom is het van groot belang om deze haven te onderzoeken. Ik zal aantonen welke grote mogelijkheden Sabang had en waarom het gezien die mogelijkheden vreemd is dat de verwachtingen omtrent de haven niet zijn uitgekomen.

In tegenstelling tot Sabang zelf, is er over het *gebied* waarin de haven is gesticht wèl veel geschreven. Dit gebied, genaamd Groot Atjeh, is vooral onderzocht met het doel om de Atjehoorlog (1873-1914) beter te doen begrijpen. Groot Atjeh en de Atjehoorlog waren vaak het onderwerp van verschillende sociale, economische, historische en militaire onderzoeken. In deze studies werd Sabang soms beschreven, maar vaak werden er niet meer dan een paar pagina's aan Sabang gewijd. Neem Paul van 't Veer: hij beschrijft Sabang kort in zijn boek *De Atjeh-Oorlog*.² Meer dan wat basisinformatie, zoals locatie, doel en aanleg van de haven staat er echter niet in. Een andere studie waarin de zeehaven Sabang wordt beschreven, is de recente dissertatie van Ton de Graaf in *Voor handel en maatschappij, een geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij 1824-1967*.³ In dit boek beschrijft De Graaf Sabang kort en behandelt hij vooral het aandeel van de Nederlandse Handel-Maatschappij (NHM) in de onderneming. Deze had een belangrijke rol in de ontwikkeling van de haven, maar omdat in deze studie Sabang niet het hoofdonderwerp is, wijdt De Graaf er maar enkele pagina's aan. Hetzelfde geldt voor het boek van W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*.⁴ De informatie die er is over Sabang, komt voornamelijk uit een scala aan artikelen en reisverslagen in Indische en Nederlandse tijdschriften van begin 20^{ste} eeuw: zoals de *Indische gids*, *Insulinde en Nederlandsch Zeewezen*. In deze tijdschriften reageren belangrijke personen uit die tijd op de ontwikkelingen van Sabang. Er zijn geluiden voor en tegen de haven. Zo schreef bijvoorbeeld J.A. Schröder in *Insulinde* een groot betoog over hoe Sabang zou helpen bij het winnen van de Atjehoorlog.⁵ Enkele dagen na deze publicatie werd in het *Bataviaasch Handelsblad* grote kritiek geuit op de haven. Deze discussies geven een goede kijk op de haven, maar vooral ook op hoe er over de haven werd gedacht. Een ander belangrijke bron over Sabang is het werk geschreven door M.G. de Boer *Zeehaven*

² Paul van het Veer, *De Atjeh-Oorlog* (Amsterdam 1969).

³ Ton de Graaf, *Voor Handel en Maatschappij, Geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij 1824-1967* (Amsterdam 2012).

⁴ W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, Vol 2. (Haarlem 1924).

⁵ J.A. Schröder, 'Het exploiteeren van Poele Weh als Handelsplaats', Nota van april 1892, in *Insulinde*, 1897, No. 15.

en *Kolenstation Sabang 1899-1924*.⁶ De Boer schreef dit boek in 1924 vanwege het 25-jarige bestaan van de haven. Hierin behandelt hij de geschiedenis en de ontwikkeling van de haven. Als heel objectief kan het boek van De Boer niet worden bestempeld, aangezien hij dit schreef in opdracht van de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang Maatschappij. Alhoewel hij wel negatieve kanten van de haven benoemt, bijvoorbeeld kritieken die werden geuit door verschillende belangrijke Nederlanders richting de haven, gaat hij hier niet verder op in en is de verdere toon van het boek over Sabang positief. Dit wekt het vermoeden van partijdigheid van de auteur. Ondanks het feit dat De Boer schreef in opdracht van de Sabang Maatschappij en hij dit op basis van hun archieven heeft gedaan, is dit boek toch nog steeds een bron van grote waarde.

Er zijn ook recentelijk enkele onderzoeken gedaan naar Sabang. Zo zijn er drie onderzoeken door Indonesische wetenschappers gedaan. Het eerste betreft een economisch rapport van de haven in 1967,⁷ het tweede onderzoek uit 1980 gaat over de relaties tussen Chinese handelaren en kleine handelaren op het eiland.⁸ Het derde onderzoek uit 2002 gaat over de heterogeniteit van de bevolking.⁹ Deze onderzoeken zijn vooral gericht op de aspecten van het huidige Sabang. Ook in 2008 is er een onderzoek gedaan door Umar Mawardi naar de geschiedenis van Sabang, maar Mawardi richt zich vooral op de economische aspecten van Sabang in relatie tot Atjeh en de ontwikkeling van Atjeh.¹⁰ Hoewel hij Sabang behandelt, ligt de focus van zijn studie op Sumatra en de macro-economische ontwikkelingen. Hij concentreert zijn onderzoek verder vooral op de impact die Sabang had op de economische ontwikkelingen van Atjeh. Mawardi heeft verder enkele belangrijke bronnen niet geraadpleegd in zijn onderzoek, zoals het archief van de Sabang Maatschappij zelf in het Amsterdams Stadsarchief. Hierdoor vertoont zijn onderzoek enkele grote gaten en mist het kerninformatie. Dit onderzoek richt zich meer op de geschiedenis van de haven Sabang, de opkomst en neergang van de haven en de relatie die het had met de zee, als een schakel binnen een globaal netwerk en wordt Sabang geplaatst binnen de havenstad discussie.

Wordt er een studie naar een haven gedaan, dan valt dit onderzoek binnen een groter geheel van de historische wetenschap, namelijk die van de havenstaddiscussie. Vele historische studies zijn er gewijd aan de ontwikkeling van havens over de hele wereld. Kenmerkend voor de discussie is de bijdrage van F. Broeze. Met zijn boeken *Brides of the Sea. Port cities of the 16th-20th* en *Gateways to*

⁶ M. G. de Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang 1899-1924*.

⁷ Syamsuddin Mahmud cs. *Pelabuhan Bebas Sabang 1967*, Banda Aceh: Research Centre of Economy and Social, the faculty of Economic, Syiah Kuala University, Banda Aceh, cooperated with the Command of Operational Project of the Development of Free Port Sabang, 1968.

⁸ Emilys E. Ismail, 'Pedagang Cina dan Kegiatan Jengkek di Pelabuhan Bebas Sabang', in: Dorodjatun Kuntjoro-Jakti, *Perdagangan, Pengusaha Cina, Perilaku Pasar*. Jakarta: Pustaka Grafika Kita, 1988.

⁹ Sabri A cs. *Migrasi dan Pluralitas Masyarakat di Kota Sabang*.

¹⁰ Umar Mawardi, *Free port, Coaling-station and economic development: Sabang 1896-1942* (MA-thesis Leiden 2008).

Asia heeft hij erg veel invloed gehad binnen de discussie.¹¹ Uit deze discussie zijn verschillende theorieën omtrent havensteden ontstaan. De term 'havenstad' wordt vaak gebruikt in de literatuur. Bij het horen van het woord, krijgt men al snel een beeld van enkele belangrijke havensteden groot of klein, vroeger en nu. Van de vele containers bij Rotterdam, tot de drukke pier in Brooklyn New York, of van de oceaanstomers in wachtrijen bij Singapore, tot de palingvloot in Volendam, van de vissersschepen bij Scheveningen, tot de jachthaven in Vlissingen. Wat houdt de theorie van de havenstad nu precies in? De haventheorie is voortgekomen uit studies van verschillende havens over de hele wereld. Deze theorie analyseert waaraan een havenstad moet voldoen om levensvatbaar te zijn. Door deze theorie ook op Sabang toe te passen, krijgen we een beter begrip stichting, groei en de neergang van Sabang. Door Sabang in het tweede hoofdstuk aan deze theorieën te toetsen, hoop ik een beter begrip van de lange-termijn-effecten van Sabang te krijgen.

Uit bovenstaande blijkt dat er voldoende ruimte overblijft voor onderzoek naar Sabang. Ik zal mijn onderzoek daarom vooral gaan concentreren op de haven Sabang en ik zal trachten een antwoord te vinden op de vraag: **Wat was de aanleiding voor het stichten van de haven Sabang in Nederlands-Indië en hoe levensvatbaar bleek de haven in de periode tussen 1890 en 1941?** In de zoektocht naar dit antwoord zal ik in de verschillende hoofdstukken de volgende deelvragen beantwoorden: Waarom werd de haven op Poeloe Weh opgericht? Wat waren de belangrijkste factoren voor de ontwikkeling en hoe verliep deze? Wat is de havenstadtheorie en hoe helpt deze de ontwikkeling van Sabang beter te begrijpen? Hoe ging de haven om met tegenslagen en wat waren de oorzaken van de neergang? Omdat er nog weinig bekend is over Sabang, hoop ik dat er door dit onderzoek een beter inzicht komt in de haven Sabang en dat de historische waarde van Sabang wordt vergroot. Tijdens dit onderzoek is veel gebaseerd op informatie uit het archief van Zeehaven en Kolenstation Sabang, in het Amsterdamse Stadsarchief en in het bijzonder op de notulen van de vergaderingen van het bestuur. Verder zijn de archieven van de NHM in het Nationaal Archief onderzocht. Deze geven informatie over de stichting en invloeden op Sabang. Er is gekozen voor de periodisering van 1890 tot 1941, omdat exploitatie van de Sabangbaai pas werkelijk vanaf 1890 begon. De periode 1941-1950 is echter slecht gearchiveerd. Zodoende is er te weinig informatie beschikbaar om deze laatste periode volledig bij het onderzoek te betrekken. Een laatste alinea wordt nog wel aan de naoorlogse periode besteed. Dit om een volledig beeld te krijgen van Sabang.

Het eerste hoofdstuk begint met de stichting van Sabang. Waarom werd de haven op Poeloe Weh opgericht? Wat waren de beweegredenen hiertoe? Verder zal ik in dit hoofdstuk de context beschrijven waarin deze vrijhaven is gesticht. Hiervoor zal ik ook een vergelijking maken met Singapore

¹¹ F. Broeze (ed.), *Brides of the Sea. Port cities of the 16th-20th Centuries* (Kensington 1989); F. Broeze (ed.), *Gateways of Asia : port cities of Asia in the 13th-20th centuries* (London 1997); F. Broeze, 'Port Cities: The search for an identity', *Journal of Urban History* 11-2 (1985, Feb 1) p. 209.

en Penang, om een soort tegenwicht te bieden voor Sabang. Vervolgens zal ik de reacties uit die tijd op de stichting behandelen.

In het tweede hoofdstuk komt de verdere ontwikkeling van Sabang aan bod. Wat waren belangrijke factoren voor de ontwikkeling en hoe verliep deze? Om de ontwikkeling beter te begrijpen zal ik in dit hoofdstuk gebruik maken van de havenstadtheorie van Broeze en Hoyle.¹²

In het derde en laatste hoofdstuk behandel ik de laatste periode van Sabang. Hoe ging de haven om met tegenslagen en wat waren de oorzaken van de neergang en uiteindelijke val van Sabang?

¹² B.S. Hoyle, 'Maritime perspectives on ports and port systems: The case of East Africa', in Broeze, F. (ed.) *Brides of the Sea: Port cities of the 16th-20th centuries* (Kensington 1989) p. 188- 206.

Hoofdstuk 1: Stichting 1890-1898

Om te weten te komen waarom er een bepaalde actie wordt ondernomen, in dit geval de stichting van de haven Sabang, moet er altijd goed worden gekeken in welke context dit gebeurde. Wat waren de oorzaken en redenen waarom er tot stichting van een haven op Poeloe Weh werd overgegaan? Als deze context eenmaal duidelijk is, is de volgende stap om de daadwerkelijke stichting te bestuderen. Hoe ging dit en welke stappen ondernam de onderneming die de haven wilde ontwikkelen? Het is vervolgens ook logisch om aan te nemen dat bij dergelijke acties er geen eensgezindheid is, want er zullen zich begrijpelijk mensen weren tegen een dergelijke onderneming die veel risico's met zich meebrengt. Al deze vragen worden in dit hoofdstuk behandeld. Voordat we hier echter aan beginnen, is het altijd goed om enkele terminologie en geografie te bespreken, zodat het duidelijk is waarover er wordt gesproken en er een goede theoretische afbakening is.

1.1 Geografische beschrijving Poeloe Weh

Voordat de stichting van de haven Sabang kan worden besproken, is het nuttig om eerst een korte beschrijving te geven van het eiland in kwestie.

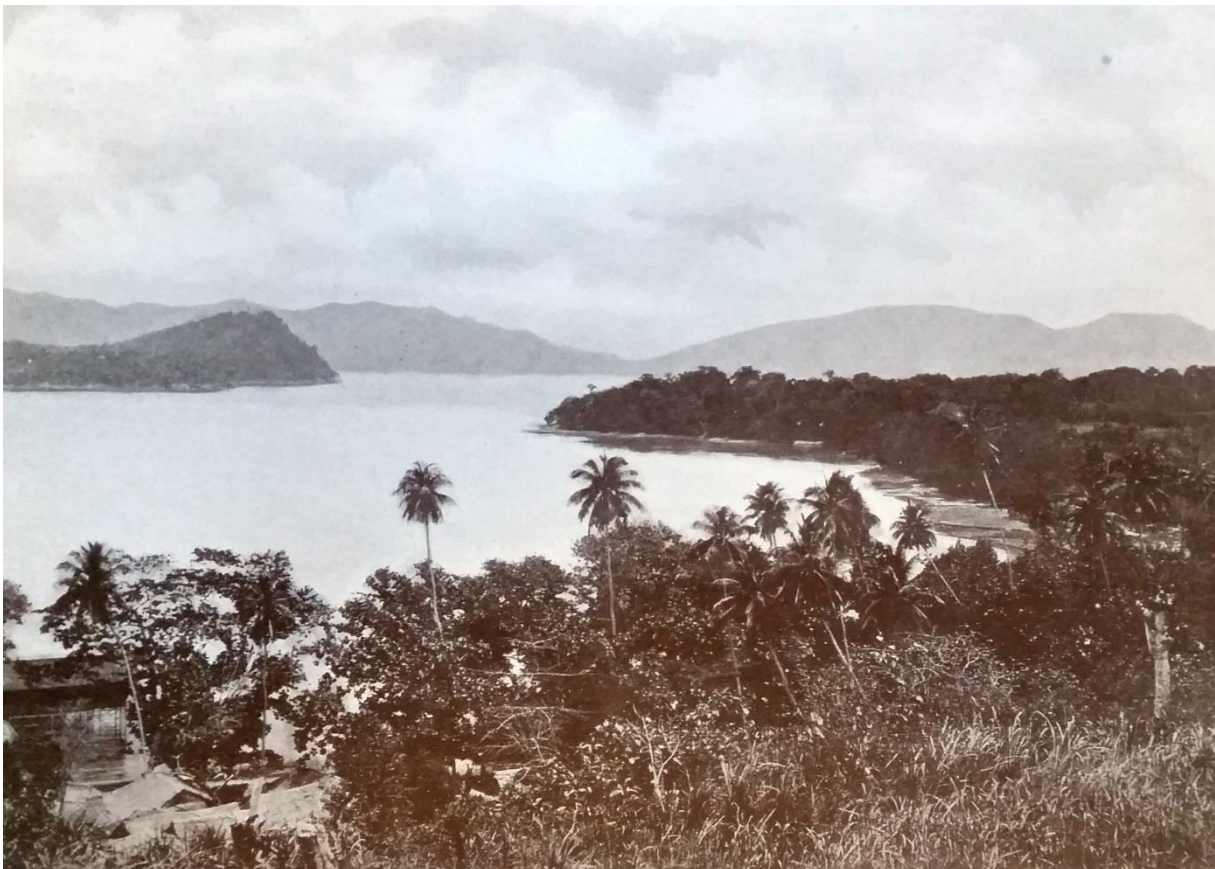
Na de stichting van Sabang werd de haven door E. Heldring in zijn boek *Poeloe Weh: zijne topografische beschrijving en eenige opmerkingen met betrekking tot de betekenis van het eiland* als volgt beschreven.¹³ Sabang lag op het kleine eiland van Poeloe Weh ten noordwesten van Sumatra. Het eiland maakte onderdeel uit van de provincie Atjeh. Poeloe Weh was omringd door andere kleinere eilanden zoals Klah, Rubiah, Seluako en Rondoeiland. Het merendeel van de bevolking was op Poeloe Weh gevestigd. De groep eilanden lag in de Andamanzee, waar twee groepen eilanden, de Nicobar eilanden en Andaman eilanden, verspreid in een lijn lagen ten noorden van Sumatra tot aan de Burma plaat. De Andamanzee lag op een kleine tektonische plaat (micro plaat).¹⁴ Poeloe Weh was net zoals de andere eilanden in het gebied vulkanisch van oorsprong, waardoor het eiland een bergachtig landschap had. Desondanks was de hoogste berg op het eiland, Gunung Leumo Maté, maar 688 meter hoog. Een tropisch bos bevond zich aan het eind van de negentiende eeuw over het gehele eiland (zoals op figuur 2 goed is te zien).¹⁵ Twee rivieren doorkruisten het eiland: de van noord naar zuid stromende Aloen Goesoeq en de van zuid naar noord lopende Kroeng Pria Laoet. Al zijn het maar kleine rivieren, hierdoor kon het eiland wel gemakkelijk in een westelijk en een oostelijk deel worden

¹³ E. Heldring, *Poeloe Weh; zijne topografische beschrijving en eenige opmerkingen met betrekking to de betekenis van het eiland* (1905).

¹⁴ Mawardi, *Free port Sabang*, p. 22.

¹⁵ *Encyclopaedie van Nederlands-Indie*, Vol. 3 en 4, 'S-Gravenhage, Leiden: Martinus Nijhoff en N.V. v/h E. J. Brill, 1921. p.688.

gesplitst. Bergruggen bevonden zich over het hele eiland en over het algemeen waren ze zo steil dat ze grotendeels ontoegankelijk waren voor verkeer. Poeloe Weh had gezien zijn grootte in verhouding een zeer uitgestrekte kustlijn, een gevolg van de talrijke baaien en inhammen. Over het algemeen steeg de kust zeer steil op uit zee, slechts op enkele plekken bevonden zich er vlakke zandoevers. De stranden waren nooit heel breed en al snel ging het landschap over in bergen. Op talrijke plaatsten bevonden zich dicht bij de kust riffen, stenen en koraal.¹⁶ Meren en kleinere plassen waren er talrijk op het eiland, doch alleen op het oostelijke deel van Poeloe Weh. De waterstand was afhankelijk van de moesson. Uitgezonderd enkele zwavelbronnen was het water op Poeloe Weh van uitstekende kwaliteit en geschikt als drinkwater.¹⁷ Poeloe Weh lag erg dicht bij het vaste land van Atjeh. Een doorgang van ongeveer 15 kilometer verwijderde het eiland van het meest noordelijke punt van Atjeh, ook wel de 'Aceh Head' genoemd.¹⁸ (Zie bijlage 1, voor een gedetailleerde kaart van Poeloe Weh en figuur 2 voor een beeld van Sabang. De geografie van Sabang is sinds de beschrijving van E. Heldring in 1905 niet veel veranderd).



Figuur 2: Sabang voor de oprichting van haven. Bron Amsterdam Stadsarchief, Sabang 662.63

¹⁶ Heldring, *Poeloe Weh; beschrijving* p. 3-4.

¹⁷ *Ibidem*, p. 7.

¹⁸ Sabang Bay Harbour and Coal Coy. LTD, Sabang (North Sumatra) *The Best Equipped Coal Station in The East* (Amsterdam J.H. De Bussy, 1924) p. 6. ; Mawardi, *Free port Sabang*, p. 23.

De naam van het eiland komt van het Atjehs woord 'Weh', wat betekent 'bewegen'. Omtrent dit woord zijn er twee Atjehse legendes betreffende de naam en oorsprong van het eiland. De eerste legende is gebaseerd op de geografische positie van het eiland. Weh eiland wordt hier beschouwd als een bewegend eiland, wat inhoudt dat volgens de legende het eiland zich af heeft bewogen van het vaste land. De legende beschrijft niet waarom en wanneer het eiland zich zou hebben bewogen.¹⁹ Deze legende is waarschijnlijk afkomstig van het vaste land, waar mensen een dergelijk fenomeen hebben geobserveerd. Later geologisch onderzoek ondersteunt deze legende en bewijst dat de eilandengroep oorspronkelijk onderdeel uitmaakte van Sumatra 's vaste land. Een vulkanische uitbarsting zou de eilandengroep hebben doen scheiden. De tweede legende is gebaseerd op historische gebeurtenissen in het Sultanaat van Atjeh. Tijdens de jaren van het sultanaat van Atjeh (vijftiende eeuw – 1903) werd Poeloe Weh een plek voor bannelingen en functioneerde het in feite als een gevangenis. Tijdens hun ballingschap op het eiland verbouwden bewoners verschillende gewassen waaronder peper. De grond op Poeloe Weh bleek hiervoor zeer geschikt en de oogsten waren uiterst gunstig. Veel mensen wilden na hun ballingschap daarom niet meer terug naar het vasteland. Na verloop van tijd trokken ook andere mensen naar het eiland om te delen in de vruchtbare grond van het eiland. De Atjeeërs beschouwden de mensen op het eiland alsof zij in ballingschap waren (*puloue ureung-ureung geupeu-weh*). De mensen kwamen uit verschillende gebieden en waren van verschillende afkomst, maar iedereen op het eiland had dezelfde positie (*saban*): die van peperboer. Het woord *saban* veranderde later van spelling en werd Sabang de naam voor de hoofdstad van het eiland.²⁰

Om de ontwikkeling van de haven Sabang te begrijpen, moet een belangrijk onderscheid worden gemaakt: tussen de term haven en de term ligplaats. Beiden worden soms aangeduid als havens, maar er zijn echter wezenlijke verschillen. Sommige havens hebben slechte ligplaatsen en in sommige ligplaatsen komen maar weinig schepen. De ligplaats is een fysiek concept, een plek waar schepen kunnen schuilen. De haven is een complexer concept, een centrum van land- en zeeconnectie waarbij een goed achterland vereist is en het laatste crucialer is dan de zeeconnectie. Ligplaatsen kunnen sterk van elkaar verschillen, bijvoorbeeld een baai, kreek of soms een stuk strand waar schepen kunnen worden opgetrokken.²¹ Veel van de ligplaatsen worden na een tijd ook onbruikbaar. Dit kan gebeuren door natuurlijke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld een rivier die zich verlegt of een baai die dichtgeslibd raakt. Zelfs goede ligplaatsen vereisen periodieke baggerwerkzaamheden. Door de verandering in schepen konden ligplaatsen buiten gebruik raken. Diegene die niet konden evolueren, moesten vaak sluiten. Na verloop van tijd kan een ligplaats ook

¹⁹ Mawardj, *Free port Sabang*, 23.

²⁰ Ibidem, p. 23-24.

²¹ Roads Murphey, 'On the evolution of the port city', in F. Broeze (ed.) *Brides of the Sea: Port cities of the 16th-20th centuries* (Kensington 1989) p. 231-232.

uitgroeien tot een haven. Hiervoor moet een ligplaats toegankelijk en bereikbaar zijn voor schepen. Toegang tot de haven is namelijk een belangrijke factor. Schepen moesten de haven gemakkelijk in en uit kunnen varen, tevens moest de haven diep genoeg zijn voor de verschillende soorten schepen. Door de komst van de grote oceanstomers bijvoorbeeld werden veel havens en ligplaatsen ongeschikt.

1.2 Waarom Poeloe Weh

Van het moment van verovering door de Nederlanders (1877) tot het uitroepen van Sabang als zelfstandige onderneming en vrijhaven (1898), was er veel veranderd op het eiland. In deze eenentwintig jaar, een toch relatieve korte tijd, werd een complete haven uit de grond gestampt. De vraag is waarom nu op dit specifieke eiland? Er was tot aan de tweede helft van de 19^e eeuw door de Nederlanders weinig interesse in Sumatra. Rond 1870 waren er veel ontwikkelingen in het gebied, waardoor er in de laatste vijftig jaar van de 19^e eeuw een hernieuwde belangstelling kwam vanuit Nederland voor Sumatra en de straat van Malakka. Deze belangstelling kwam door de Atjehoorlog, het Suezkanaal en de zeerovers in het gebied. Welke ontwikkelingen vervolgens bijdroegen tot keuze van Poeloe Weh voor stichting van een haven, zijn als volgt uit een te zetten.

Als eerste was er de opening van het Suezkanaal in 1869. Dit kanaal zorgde voor een doorgang van de Middellandse Zee naar de Rode zee. Stoomschepen vanuit Europa konden daardoor een veel veiliger en kortere route afleggen richting Azië. Voorheen moest er immers om Afrika heen worden gevaren als men vanuit Europa kwam. Deze weg was lang, duur, tijdrovend en onveilig. Door het Suezkanaal werd de afstand grofweg gehalveerd en kwam het Verre Oosten binnen beter bereik van stoomschepen.²² Belangrijk gevolg hiervan was dat schepen voortaan Zuidoost-Azië vanuit het noordwesten benaderden via de Straat van Malakka en niet meer via de Straat Soenda vanuit het zuidwesten. De Straat van Malakka werd hierdoor eind negentiende eeuw van groot belang als hoofdzeeroute voor alle schepen op weg naar Azië. Schepen die via het Suezkanaal naar Indië voeren, bereikten eerst Noord Sumatra. Door deze verlegging van de zeeroutes kreeg Sumatra een grotere betekenis voor Nederland en kreeg Sabang een strategische betekenis.²³

Ten tweede was er de totstandkoming van het tweede Sumatratraktaat in 1871 en de gebeurtenissen die dit indirect tot gevolg had: de Atjehoorlog. Sumatra was van belang geworden, maar wat Nederland voorheen had tegengehouden, was het traktaat van 1824, wat Noord-Sumatra

²² Francie E. Hyde, *Far Eastern Trade 1890-1914* (London 1973) p. 21.

²³ W. G. Huff, *The economic growth of Singapore, Trade and development in the twentieth century* (University of Glasgow, 1994) p. 8; Mansvelt, *Geschiedenis Handel-Maatschappij*, p. 422-423; De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, p. 133-134.

buiten de invloedssferen van Nederland hield. Door het Suezkanaal liep een van de belangrijkste zeeroutes in de wereld nu door de Straat van Malakka. Handel en zeevaart rondom Noord-Sumatra zouden onherroepelijk gaan toenemen en dat in een gebied dat officieel niet tot Nederlands-Indië behoorde. Het liefst wilde de Nederlandse regering de vrije hand op Sumatra krijgen, maar dan moest het traktaat van 1824 wel worden herzien.²⁴ In het verdrag van 1824 had Nederland toegezegd de vrije staat van Atjeh te respecteren. Het was de Nederlandse minister van Koloniën De Waal die het initiatief nam om tot zaken met Groot-Brittannië te komen. Na ingewikkelde diplomatieke onderhandelingen werd er een nieuw verdrag afgesloten: het tweede Sumatratraktaat tussen Groot-Brittannië en Nederland van 1871.²⁵ In dit verdrag deden de Britten afstand van alle claims op gebieden in Sumatra in ruil voor dat Nederland ervoor zou zorgen dat de piraterij in het gebied in bedwang zou worden gehouden. Nederland kreeg zo de vrije hand om Sumatra in te lijven. Hoewel alles met Groot-Brittannië was geregeld, was men in Nederland er niet op gerust dat andere buitenlandse mogendheden de afspraken omtrent Sumatra zouden respecteren. Er circuleerden geruchten dat zowel Italië als de Verenigde Staten ook interesse in het gebied hadden. Als Nederland Sumatra niet wilde verliezen, moest het snel handelen.²⁶ Zo begon een expeditie tegen het Sultanaat Atjeh om de Straat van Malakka veilig te stellen.²⁷ Dit leidde tot de Atjehoorlog (1873-1914). Deze serie van gebeurtenissen die elkaar min of meer opvolgden, speelden uiteindelijk een grote rol in de totstandkoming van Sabang. De Atjehoorlog kende verschillende stadia. Één hiervan was dat Nederland een blokkade instelde van het gebied om het op die manier beter onder controle te krijgen. Logischerwijze betekende dit een aanzienlijke vergroting van de Nederlandse vloot in het gebied. Al deze oorlogsschepen moesten worden bevoorrad, niet alleen met proviand en munitie, maar vooral met kolen. Het stichten van een kolenstation in Noord-Sumatra had daarom een hoge prioriteit voor Nederland. Dit verklaart de noodzaak en aanleiding tot de stichting van een kolenstation, maar het verklaart nog niet waarom nu uiteindelijk voor Poeloe Weh werd gekozen. Een verklaring hiervoor kan zijn dat Poeloe Weh een eiland was en daardoor moeilijker te bereiken voor de Atjeeërs. Deze natuurlijke bescherming bood een groot voordeel ten opzichte van een kolenstation in Atjeh zelf, dat kwetsbaar was voor aanvallen. Door deze natuurlijke bescherming leek Poeloe Weh in beginsel ook geschikt voor een hospitaal. Dat dit uiteindelijk een verkeerde aanname was, schijnt niet uit te hebben gemaakt. Men was gecharmeerd geraakt van het eiland en er werd overgegaan tot exploitatie van het eiland.²⁸ De voordelen van een nabij gelegen kolenstation zijn duidelijk. Hiernaast was er nog de hoop

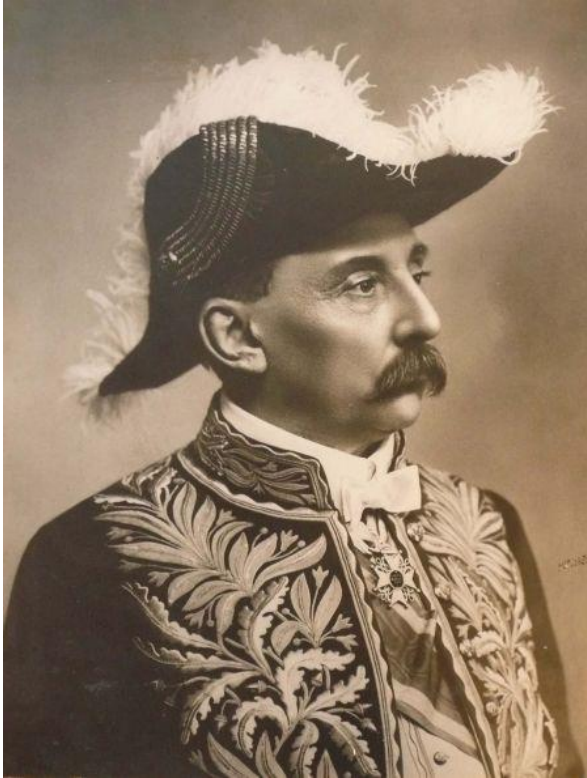
²⁴ H. W. van den Doel, *Zo ver der wereld strekt. De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800*, (Amsterdam 2011) p. 105.

²⁵ Den Doel, *Zo ver de wereld strekt*, p. 107-108.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Van 't Veer, *De Atjeh-Oorlog*.

²⁸ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p.6.



Figuur 3: Portret van J.B. van Heutsz. Bron: De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 9.

dat de haven voor economische ontwikkeling in het gebied zou zorgen, wat vervolgens het verzet van de Atjehse bevolking zou doen oplossen, aangezien zij ook zouden profiteren van de nieuwe welvaart. Deze hoop kwam wel pas later, rond 1892, naar boven.²⁹ De man die meer dan wie dan ook geïntrigeerd was door het eiland was gouverneur-generaal J.B. van Heutsz.³⁰ Hij was van mening dat vergaand militair ingrijpen in Atjeh de enige mogelijkheid was tot beëindiging van het conflict daar. Een grote haven waar gemakkelijk kolen konden worden geladen, moet hem niet vreemd in de oren hebben geklonken. Van Heutsz hoorde echter bij een kleine groep die deze gedachte deelde. Het merendeel, onder wie de oud-minister van koloniën James Loudon, was tegen een verdere uitbreiding van de macht in Nederlands-Indië. Zo sprak de minister al op 8 juni 1861: 'Ik beschouw elke uitbreiding van ons gezag in den Indische Archipel als een schrede nader tot onze val'.³¹ Zijn mening bleef later nog sterk gevoeld onder veel mensen gedurende de Atjehoorlog. De invloed van Van Heutsz vond echter haar gehoor. Er was namelijk al lang de koestering om een haven bij Sumatra te hebben die tegenwicht kon bieden richting de Strait-settlements. Dit hoewel niet iedereen het hiermee eens was, maar meer hierover later (p.23). Door de combinatie van de hierboven beschreven invloeden, werd uiteindelijk tot exploitatie van het eiland overgegaan. De invloed van onder meer Van Heutsz was dus ook de vierde belangrijke reden waarom voor Poeloe Weh werd gekozen.

Ten slotte was er de handelconcurrentie met andere havensteden in het gebied: voornamelijk Singapore en Penang (onderdeel van de Strait-settlements). Singapore had als belangrijkste achterland het Maleisische schiereiland, echter even belangrijk voor Singapore was Nederlands-Indië. Vanaf het einde van de negentiende eeuw nam de omvang van het gebied van Singapore's Nederlands-Indisch

²⁹ Schröder, 'exploiteeren van Poeloe Weh'; W.C. Niewenhuijzen, 'Poeloe Weh, zeehaven', in: *Indische Gids*, II, 1897.

³⁰ J.B. van Heutsz, werd gouverneur-generaal van Nederlands-Indië in 1904. In 1883 was hij gedurende 6 jaar commandant van verschillende garnizoenen en was onderdeel van verschillende expedities in Atjeh. In 1890 werd hij bevorderd tot majoor en in 1891 benoemd tot garnizoenscommandant te Batavia. Het was in deze positie dat hij zijn artikel *De onderwerping van Atjeh* schreef in 1893.

³¹ Van 't Veer, *Atjeh oorlog*, p. 15-25.

achterland aanzienlijk af. De haven bleef desondanks het natuurlijke verzamel- en distributiecentrum voor een substantieel gebied van Maleisië, Borneo en centraal Sumatra.³² Nederland wilde deze handelsstromen stoppen. Nederland wilde Sumatra, en in het bijzonder het noordelijke deel, onafhankelijk maken van Penang en Singapore. Veel van de goederen verdwenen richting Penang en Singapore. Dit was een doorn in het oog van de Nederlandse regering. De intenties van de Nederlandse overheid bleven uiteraard niet onopgemerkt. De Britse overheid was zich wel bewust van de plannen van de Nederlanders en het gevaar dat Sabang potentieel bood. De stichting van Sabang werd daarom nauw in de gaten gehouden door verschillende landen.

Iets anders wat de positie van Sabang deed verstevigen in de jaren negentig van de negentiende eeuw, was dat Sabang in deze periode vrij bleef van ernstige ziektes. In 1898 verspreidde de pest zich langzaam door verschillende havensteden in Zuidoost-Azië. Zo komt er op 14 maart bericht vanuit het consulaat Singapore dat Hong Kong besmet was verklaard. Steden als Calcutta, Jeddah en Amoy volgden. Op 20 april was er dan ook bericht dat Penang mogelijk was besmet. In deze periode zijn er ook berichten van kleine uitbraken van cholera in Singapore. Nu was dit geen vreemd verschijnsel in havensteden, maar het is noemenswaardig dat Sabang altijd vrij is gebleven van grote epidemieën. Dit kan zijn vanwege de goede watervoorziening die Sabang had en de algehele netheid van de havenstad waar streng op werd toegezien door de maatschappij. Dit kan alleen maar in het voordeel van Sabang hebben gewerkt.³³

Wat tevens in een kleine mate bijdroeg aan de keuze voor Poeloe, was de natuurlijke ligplaats die het bezat. Ondanks de uitgestrekte kustlijn van Sumatra waren er maar weinig natuurlijke ligplaatsen van voldoende diepte voor grote schepen. Dat er niet hoefde te worden gegraven, was natuurlijk nog een voordeel voor Sabang.

De redenen voor vestiging op Poeloe Weh zijn daarom kortweg samen te vatten: de Atjehoorlog, de opening van Suez, de invloed van belangrijke personen zoals J.B. van Heutsz, de goede ligging (natuurlijke ligplaats en strategische plek) en de handelconcurrentie.

³² Huff, *economic growth Singapore*, p. 11.

³³ NA, Consulaat Singapore, inv. nr. 69 Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken, 1896 januari 14-1899 december 28; Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief van het Zeehaven en Kolenstation Sabang N.V. en de Atjeh Transport Maatschappij N.V. (662), inv. nr. 1-3 Notulen van de vergaderingen van commissarissen. 1903-1950.

1.3 Begin havenproject.

Er zijn verschillende punten in de geschiedenis die men kan nemen als begindatum van de stichting van de haven Sabang. Bijvoorbeeld toen het eiland voor het eerst werd veroverd (1877) of toen de eerste steigers werden gebouwd (1884) of toen er officieel een vrijhaven werd uitgeroepen (1896). Elke datum heeft zijn argumenten om als startdatum van de onderneming van de haven Sabang te worden genomen. Ik hanteer de datum van 15 februari 1890. Het was op deze datum dat er via een Koninklijk besluit aan de firma De Lange en Co., land werd gegeven op het eiland Poeloe Weh voor exploitatie. Het was namelijk vanaf dit moment dat men de activiteiten opvoerde en serieus werk van het project begon te maken. Toch is het goed om eerst een kleine sprong terug in de tijd te nemen, zodat we een goed beeld van de stichting van de haven kunnen krijgen.

Vanwege de strategische ligging en vele voordelen die Poeloe Weh bood, begon Nederland een bestemming voor het eiland bedenken. In eerste instantie wilde Nederland het gebruiken om er een hospitaal te bouwen en om er levensmiddelen en munitie op te slaan. In 1877 werd het eiland door een onbekend Nederlands oorlogsschip veroverd. Voor de hierboven beschreven bestemming werd het als ongeschikt bestempeld, maar al snel werd duidelijk dat Poeloe Weh over veel grotere mogelijkheden beschikte dan men oorspronkelijk dacht. Er werden hydrografische metingen gedaan, waaruit bleek dat twee van de drie baaien geschikt waren als ligplaatsen.³⁴ Zoals hierboven al is besproken, had het een gunstige ligging en was het geografisch voordelig vanwege de vele diepe baaien, welke uitstekend als ligplaats konden dienen.³⁵ Twee baaien waren tevens geschikt voor constructies van installaties of havenwerken. Dit warende aan de zuidkust gelegen Balohan-baai en de aan de noordkust gelegen Sabang-baai.³⁶ Er werden in de jaren tachtig van de negentiende eeuw enkele onderzoeken gedaan op het eiland voor eventuele andere bestemmingen voor het eiland. In 1883 ondernam A.H.G. Fokker secretaris van de NHM een reis naar Sabang. Het hoofddoel van zijn reis was om de benodigde maatregelen te treffen voor leveranties aan de Nederlands-Indische militaire instanties voor een contract dat was afgesloten in Nederlands-Indië, zodat het contract voorspoedig kon worden voltrokken. Hij bezocht Penang, Rangoon en Atjeh. Terwijl hij in Atjeh was, maakte hij een korte reis naar Sabang. Fokker onderzocht het eiland voor eventuele projecten die er konden worden opgezet. Fokker was positief over het oprichten van een haven of kolenstation. Hij noemde de

³⁴ SAA, Sabang, inv. nr. 11. Ontwerp van het kolenetablisement 'Poeloe Weh' aan de Sabangbaai, door L.K. Lindhout, opzichter 1e klasse, met noten van toelichting. 1893 okt.

³⁵ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 6.

³⁶ SAA, Sabang, inv. nr. 1. Notulen van de vergaderingen van commissarissen 1903 juni 3-1912 nov. 1.

Sabangbaai 'een gunstig punt' voor een haven.³⁷ De baai bleek voldoende diep, zodat er grote schepen konden liggen en was ook een uitstekende ligplaats omdat het erg beschut was. Zo vertelde Fokker: 'Sabang is goed bereikbaar (...), maar je moet wel weten waar het ligt. De baai is zo goed beschut dat hij niet goed te herkennen is.'³⁸ Hoewel Fokker positief was over het ondernemen van een groter project voor het eiland, durfde hij geen begroting te geven van wat de onkosten zouden zijn voor de stichting van een haven op deze plek. Wel drong hij sterk aan op verder onderzoek.

In 1884 werd aan de Balohan-baai, tegen advies van Fokker in, de eerste kolenopslagplaats gevestigd. In 1887 werd er een nieuwe topografische en hydrografische opname gedaan van het eiland en de kustwateren, welke aantoonde dat de aan de noordkust gelegen Sabang-baai in verschillende opzichten beter was dan de Balohan-baai. Zo was de Sabang-baai (met een gemiddelde diepte van tussen de 40 en 50 meter) dieper dan de Balohan-baai en in tegenstelling tot deze baai dus geschikt voor grotere schepen. Tevens was er een betere voorraad aan water in de Sabang-baai. Het duurde dus ook niet lang of er werd een aanvraag ingediend door de heer J.M.H. van Oosterzee om de Sabang-baai te mogen exploiteren. Oosterzee was firmant van de te Batavia gevestigde firma De Lange en Co., die in samenwerking met de Nederlandse Handels Maatschappij onder de naam van 'Atjeh-Associatie' in het gebied handel dreef. De Atjeh-Associatie was hierin geïnteresseerd omdat in het kader van de Atjehoorlog Nederland een blokkade van Atjeh had ingevoerd. Zodoende was er een grote scheepsmacht in het gebied aanwezig, zodat een kolenstation in de regio noodzakelijk werd. De firma De Lange & Co. had zich vanaf het begin van de Atjehoorlog beziggehouden met leveranties aan leger en vloot. In het jaar 1883 participeerde de Factorij voor ongeveer een derde in deze Atjeh-leveranties: het voorzag in de leverantie van kolen, water en levensmiddelen aan de marine, de transporten te water en te land en de exploitatie van militaire kantines. Dit contract was zeer winstgevend en leverde de firma De Lange & Co. en NHM jaarlijks ruim f 200.000 winst op.³⁹ De Atjeh-Associatie had er zodoende alle belangen bij om de Poeloe Weh te exploiteren. De aanvraag van Atjeh-Associatie werd in 1890 bij Koninklijk Besluit ingewilligd en zo begon de bouw van een haven en kolenstation aan de Sabang-baai.⁴⁰ Drie jaar later werd de haven en het kolenstation geopend. Dat dientengevolge de haven in deze periode vooral voor marineschepen was bedoeld, valt verder op te maken uit het feit

³⁷ Nationaal Archief (NA), archief Nederlandse Handel Maatschappij (NHM) (2.20.1.), inv. nr. 5282.81, Beknopte mededeeling nopens de zaken der Nederlandsche Handel-Maatschappij, vanaf 1882: Verslag over de handelingen der NHM in het loopende jaar., tussentijdse verslagen van de directie uitgebracht aan de Raad van Commissarissen over de boekjaren 1851-1959. 1852-1960; Boekjaar 1952, p. 19.

³⁸ NA, NHM, Inv. Nr. 5282.81, Rapport van de reis naar Atjeh in verband met leveranties aan de Nederlands-Indische militaire instanties, door A.H.G. Fokker, lid van De Factorij. 1883, p.17.

³⁹ NA, NHM, inv. nr. 71, 1894, Beknopte mededeeling nopens de zaken der Nederlandsche Handel-Maatschappij, vanaf 1882: Verslag over de handelingen der NHM in het loopende jaar., tussentijdse verslagen van de directie uitgebracht aan de Raad van Commissarissen over de boekjaren 1851-1959.1852-1960, p.44; Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, p. 134.

⁴⁰ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 6-7.

dat in 1892 een contract werd gesloten voor levering van kolen aan het Nederlandse gouvernement van 1894 tot 1902. De Atjeh-Associatie had echter ook plannen om als bunkerstation te dienen voor de koopvaardij.⁴¹

Na de opening kon de ontwikkeling van Sabang echt van start gaan. Het werd verder uitgebreid met steigers en pakhuizen. Het werd bezocht door J.W. IJzerman, chef van de exploitatie van de Ombilinkolenvelden. Dankzij hem werd de haven Sabang naar een hoger niveau getild. Er kwam een kade met een tweetal kolensteigers en er werden kolenloodsen gebouwd. Deze plannen werden in 1893 uitgewerkt door de ingenieur L. K. Lindhoudt. Hij zou in latere jaren een belangrijke architect worden van de haven. Sabang werd in deze periode al snel meer dan een kolenstation. Het werd in 1895 uitgebreid met een kantoorgebouw, er verrezen woningen voor een administrateur, er kwam Europees personeel en er kwamen verblijfplaatsen voor werklieden en koelies. Al vanaf het begin werd er op Sabang naar gestreefd om het verblijf daar zo aangenaam mogelijk te maken voor de tientallen Europeanen die daar aanwezig waren. Voor hen en voor bezoekers werd er een primitieve sociëteit gesticht, waar ze de tijd konden doorbrengen (zie figuur 4).⁴²



Figuur 4: Sociëteitsgebouw 'De Koepel' 1896 uit: De Boer, Zeehaven en Kolenstation Sabang, p. 14

⁴¹ Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, p. 134.

⁴² De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p.8.

Na drie jaar zag Sabang er langzamerhand uit als een echte haven. Veel mensen hadden grote plannen voor Sabang, bijvoorbeeld Van Heutsz die in 1892 al de hoop had dat het daadwerkelijk een haven van gewicht werd in de regio, waaruit producten uit heel Atjeh richting Europa verscheept zouden worden en dus zo een echte wereldhaven werd. De ideeën van Van Heutsz werden via C. Snouck Hurgronje, Adviseur van Inlands Zaken en islamoloog, ter oren gebracht aan de gouverneur generaal van dat moment: de heer C.H.A. van der Wijck. Van der Wijck werd overtuigd door de betogingen van Van Heutsz en Snouck Hurgronje en begon ook te geloven in de toekomst van Sabang.⁴³ Om deze plannen verder te ondersteunen werd Sabang op 11 april 1896 tot een vrijhaven verklaard.⁴⁴ Deze gebeurtenis markeerde een nieuwe periode van verregaande exploitatie in de ontwikkeling van Sabang. Sabang werd zo een vrije handelsplek en bezat verschillende belastingvoordelen. Deze positie was verder noodzakelijk om Sabang aantrekkelijker te maken voor de handel. Grote concurrenten van Sabang, zoals Singapore, bezaten namelijk tevens de positie van vrijhaven. In Singapore was de vrijhavenpolitiek al vlak na haar oprichting een werkelijk dogma geworden.⁴⁵ Deze vrijhavenpolitiek door Sabang was er aldus speciaal op gericht om te kunnen concurreren met Singapore en Penang. Sabang was door de vrijhavenstatus nu beter in staat om een schakel binnen de globale distributienetwerken te worden en de handel van Noord-Sumatra naar zich toe te trekken.

Deze ontwikkelingen werden natuurlijk nauw in de gaten gehouden door Singapore en Penang. Dat dit al in een vroeg stadium gebeurde, blijkt niet alleen uit enkele krantenartikelen in 1893 waarin er werd gewezen op het gevaar van Sabang: In 1892 werd er tevens door de consul-generaal van Singapore G. Lavino bericht aan Nederland dat Penang plannen aan het maken was voor uitbreiding van de havenwerken. In het kader van die uitbreiding werd er toen een commissie te Penang opgericht die ging onderzoeken hoe haalbaar en effectief dit zou zijn. Uitvoerig werd toen ook Sabang onderzocht en welke effecten de haven van Poeloe Weh zou hebben op de handel van Penang. In datzelfde jaar berichtte Lavino tevens dat er grote onrust heerste onder Franse en Russische oorlogsschepen over de ingestelde restrictieve maatregelen betreffende toelating van vreemde oorlogsschepen in de binnenhaven van Singapore. Volgens Lavino zouden verschillende Franse en Russische schepen hebben uitgesproken dat ze liever Sabang zouden aan doen als hiertoe de gelegenheid was.⁴⁶ Spijtig genoeg waren er op dat moment in Sabang nog niet de nodige installaties. De haven daar was nog volop in aanbouw en nog niet in staat op grote schaal de concurrentie aan te gaan met Singapore. Wel kan hieruit geconcludeerd worden dat er onvrede bestond over Singapore

⁴³ M. van Geuns, *De maildienst tusschen NL en Indië via Sabang. De gril van een grot man.* (19..) p. 1-2.

⁴⁴ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 8.; Mawardi, *Free port Sabang*, p. 39.

⁴⁵ Huff, *economic growth Singapore*, p. 8.

⁴⁶ Nationaal Archief (NA), Consulaat Singapore 2.05.15.13 inv. nr. 67. Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken. 1892 januari 5-1893 april 26.

en er dus ruimte was voor andere spelers in Zuidoost Azië.⁴⁷ Enkele jaren later in 1894 was Sabang al verder gegroeid en vormde het een zodanig grote bedreiging voor Singapore, dat deze zich genoodzaakt voelde om de restrictieve maatregelen in te trekken om niet nog meer handel te verliezen aan Sabang. Wel moet hier worden opgemerkt dat niet alleen de concurrentie van Sabang Singapore hiertoe dwong, maar dat tevens de beslissing van het bouwen van steenkoolloodsen en dokken op Batavia de Britse regering tot deze beslissing overhaalde.⁴⁸

Er werd visa versa natuurlijk nauw gelet op de ontwikkelingen in Singapore. In 1898 kwam er bericht van het consulaat van Singapore dat er schaarste van Cardiffkolen heerste in het Oosten. Dit was mede veroorzaakt door de groeiende aanwezigheid van Britse en Russische marine in Chinese wateren. Verwacht werd er vervolgens dat Frankrijk en Duitsland tevens de marine macht zouden vergroten. Aanbeveling aan Sabang was om de kolenvoorraad aldaar te vergroten en deze vervolgens met concurrerende prijzen te verkopen, zodat de buitenlandse oorlogsschepen Ombilin-kolen zouden aanschaffen. Deze Ombilin-kolen werden na de Cardiff-kolen namelijk als een van de betere kolen beschouwd. Kolen van Australië en Japan waren niet gewild. Dergelijke acties werden door de Britten met lede ogen aangezien.⁴⁹

⁴⁷ NA, Consulaat Singapore, inv. nr. 67.

⁴⁸ Ibidem, inv. nr. 68. Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken. 1893 mei 5-1895 december 30.

⁴⁹ Ibidem, inv. nr. 69. Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken. 1896 januari 14-1899 december 28.



Figuur 5: Het SS Lok Canton legde als eerste stoomschip aan op de nog niet voltooide aanlegkade van Zeehaven en Kolenstation Sabang, 1896. (uit ton de graaf, Handel en maatschappij p. 133)

In 1896 werden er enkele belangrijke constructies in Sabang aangelegd. Er werden twee vuurtorens gebouwd bij de ingang van de baai op de kleine eilanden Klah eiland en Ujung Penimpuan, waarvan de lichten werden ontstoken op 25 juli in 1896. De baai werd hierdoor makkelijker te vinden en ook beter te benaderen vanuit zee. Dit werd in het reisverslag van Fokker eerder nog als een probleem werd genoemd. Ditzelfde jaar werd tevens een waterleiding aangelegd van het zoetwatermeer Aneuk Laoet Meer, ongeveer 2 kilometer van de baai, naar de haven. Door deze waterleiding konden schepen genoeg vers water krijgen. Het eiland werd ook door een onderwatertelegraafkabel met Oleh-Leh verbonden en daardoor op het globale netwerk aangesloten.⁵⁰

Sabang was gereed voor het echte werk, maar de handel kwam maar moeilijk van de grond. Vooral Nederlandse overheidsschepen deden Sabang aan voor de bevoorrading van kolen. Wel kwam er het eerste koopvaardijchip, de *SS Lok Canton* en het eerste buitenlandse oorlogsschip, de Australische torpedo boot *Panther* beide in 1896 naar de haven. Over het algemeen bleef het echter

⁵⁰ J.B. van Heutsz, *De onderwerping van Atjeh*. (The Hague and Batavia, 1893) p. 92-94.

rustig.⁵¹ In de beginperiode van Sabang (1877-1896), was Sabang dus niet veel meer dan een kolenstation. Vrijwel het gehele bedrijf van Sabang was gericht op het bevoorraden van schepen van de overheid. Vanaf 1896 begon dit langzaam te veranderen. In 1892 kwam de hoop naar boven dat Sabang kon worden gebruikt ter ontwikkeling van Atjeh en daardoor het verzet daar kon verminderen (zoals besproken op p. 14).⁵² Vanaf 1896 begon Sabang langzaam te veranderen van kolenstation naar zeehaven, gesteund door het feit dat het nu een vrijhaven was. Deze verandering vond heel geleidelijk plaats. Vanaf 1903 versnelde de ontwikkeling zich echter pas en kon er eigenlijk niet meer van een kolenstation worden gesproken.

Het jaar 1898 bracht een belangrijke verbetering voor Sabang. De exploitatie begon namelijk een behoorlijke omvang krijgen, die een wijziging in de opzet wenselijk maakte. Op 25 november 1898 werd de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang te Batavia t, in het kort Sabang Maatschappij genoemd, opgericht, welke in feite de taken van de Atjeh-Associatie overnam. Het nieuwe kapitaal van de N.V. bedroeg f 500.000,- en werd geïnvesteerd door de NHM en verdeeld in 100 aandelen van f 5.000,-. De Firma De Lange en Co. nam voor 99 aandelen deel in de onderneming. Als commissarissen in het bestuur traden de heren H.C. Soeters, C.H.C. Bijvanck⁵³, A.H. van Geijt (lid en secretaris van de NHM) en A.F. de Bruïne (firmant van De Lange en Co.) op. Voorzitter van het bestuur was in het begin tijdelijk Van Oosterzee, maar hij werd na zijn terugkeer naar Nederlands-Indië overgenomen door Soeters.⁵⁴ De firma De Lange & Co. had zich vrijwel geheel gericht op leveranties aan de marine en de regering. De nieuwe vennootschap begon haar vleugels wijder uit te slaan. Door het overgaan naar een N.V. had het tevens het benodigde kapitaal om dit te bewerkstelligen. Sabang stond nog steeds in haar kinderschoenen, maar ze was al ver gekomen. Een goed werkend kolenstation was opgebouwd, steigers en pakhuizen waren opgericht en er waren vergaande faciliteiten voor personeel en bezoekers.

⁵¹ Mawardi, *Free port Sabang*, p. 33; 'Sabang baai', *Nederlandsche Zeewezen II*, 1903 p. 236-247; De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 8.

⁵² Schröder, 'exploiteeren van Poeloe Weh'; Niewenhuijzen, 'Poeloe Weh, zeehaven'.

⁵³ Zowel voor H.C. Soeters, als C.H.C. Bijvanck is geschiedenis en precieze relatie met Sabang voorafgaand aan toetreding bestuur onbekend.

⁵⁴ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 10; SAA, Sabang, inv. nr. 1.

1.4 Voor- en tegenstanders

In de beginperiode van Sabang (1877-1896) werd er volop gediscussieerd door voor- en tegenstanders over of het wel verstandig was om met het project, het kolenstation en zeehaven Sabang verder te gaan. Zo publiceerde Van Heutsz in 1893, een lang supporter en voorstander van Sabang, het artikel *De onderwerping van Atjeh*.⁵⁵ In dit artikel pleitte hij voor het verder exploiteren van het eiland en hield hij een betoog voor Sabang omdat het twee voordelen bracht. Sabang was namelijk een import-export haven voor de regio en had een goede concurrentiepositie ten opzichte van Penang en Singapore. Zo schrijft Van Heutsz over Sabang: ‘Blijkt bij nader, van Regeeringswege te houden onderzoek, kort en zakelijk te verrichten om geen tijd te verliezen, Poeloe Weh’s noordelijke baai werkelijk alle voordeelen en gemakken aan te bieden, die de concessionarissen opgeven, dan is het voor Nederland van het uiterste belang dat schoone plan zoo krachtig mogelijk te steunen, en daarvoor moet niet alleen die vestiging op Weh een vrijhaven zijn, maar ook met Oleh-leh de eenige vrijhaven van dit geheel gebied. Die Nederlandsche vestiging op Weh zal daardoor tevens de bron worden, waaruit geheel Atjeh voor den invoerhandel putten kan, mits slechts gezorgd worde voor een rechtstreeksche stoomvaartverbinding met Nederland, dat hierdoor tevens de afnemer van de voor den uitvoerhandel bestemde producten wordt. Penang wordt hierdoor ter zijde geteld; het bestuur kan hiertoe krachtig medewerken, en dat is zeer gewenscht, gelijk iedereen begrijpt.’⁵⁶ Volgens Van Heutsz heeft Nederland inderdaad een parel in handen, maar om deze parel te polijsten, zou er veel geïnvesteerd moeten worden. Een felle tegenstander van Van Heutsz is M. van Geuns, hoofdredacteur van het *Soerabajasch Handelsblad*. Hij publiceerde het artikel *De maildienst tusschen NL en Indië via Sabang. De gril van een groot man*.⁵⁷ Hierin beargumenteert Van Geuns dat Sabang nooit een succes zal worden. Al lijkt het ook een persoonlijke aanval op Van Heutsz. Volgens Van Geuns wilde Van Heutsz ‘Sabang tot een tweede Singapore op stoten. Het opheffen tot een emporium dat een aanzienlijk deel van de stroom van het wereldverkeer tot zich trekt’.⁵⁸ Van Heutsz had een inderdaad een grote visie voor Sabang. Hij wilde het tot een transithaven voor de exportproducten van Atjeh en Deli maken en tot een wereldhaven die zich kon meten met Singapore. Van Geuns wees dit alles af en bestempelde het als een droombeeld, zo schreef hij in zijn artikel ‘Ziedaar de illuzies wier charme prikkelt tot een geestkrachtige actie’.⁵⁹ Hoewel de toon in het boek af en toe de indruk wekt dat Geuns op een meer persoonlijke vete tegen Van Heutsz ingaat, lijkt dit niet aan de orde te zijn geweest. Beide mannen geloofden blijkbaar sterk in hun overtuigingen en dulden geen kritiek. Geuns geeft in zijn betoog wel

⁵⁵ J.B. van Heutsz, *De onderwerping van Atjeh*. (The Hague and Batavia, 1893).

⁵⁶ Heutsz, *De onderwerping van Atjeh*.

⁵⁷ M. van Geuns, *De maildienst tusschen NL en Indië via Sabang. De gril van een grot man*. (19..).

⁵⁸ Geuns, *maildienst. gril groot man*, p. 11.

⁵⁹ Ibidem, p. 8.

een enkel belangrijk tegenargument voor Sabang: 'Sabang op het kleine eiland Weh mist namelijk wat voor een wereldhaven onontbeerlijk is: een Achterland!'⁶⁰ Hier heeft Van Geuns een goed punt. Een achterland is namelijk essentieel voor een haven. Zonder dit is Sabang volgens Van Geuns gedegradeerd tot uitsluitend transitio- en kolenhandel.⁶¹

Er is nog meer oppositie tegen Sabang. In het *Bataviaasch Handelsblad* van 22 april 1893 werd via een ingezonden stuk weinig optimisme voor Sabang uitgesproken. Volgens de schrijvers ging Sabang nooit een handelsplaats van betekenis worden. Zo schreven zij in het ingezonden stuk 'Plaatsen als Singapore schijnen bestemd om ten eeuwige dage het centrum te blijven van het wereldverkeer; men doet dus verstandig niet te veel verwachtingen ten opzichte van Poeloe Weh te koesteren'.⁶² Volgens H.L. Quarles van Ufford (lang medewerker Sabang Maatschappij en later ook directeur) viel dit echter wel mee. In een boek *De exploitatie van Sabang* zet hij uiteen dat Sabang helemaal niet zoveel verlies draait en in vergelijking met Singapore en Penang het goed doet.⁶³ Hij geeft wel toe dat Sabang nog een lange weg te gaan heeft en nog niet als een exporthaven dient, maar hij spreekt hoop uit want de haven is nog jong. Later in 1897 betoogde J. A. Schröder in het weekblad *Insulinde* dat het exploiteren van Poeloe Weh niet alleen vergaande economische voordelen met zich meebracht, maar dat het tevens een hulpmiddel tot beëindiging van de Atjeh-oorlog kon zijn.⁶⁴ Dit was een gewaagde uitspraak, waar ook weer op werd gereageerd, ditmaal door oud Nederlandse consult-generaal te Penang, J. A. Kruijt. Hij betoogde in zijn artikel *Poeloe Weh, Waarom staatsexploitatie van dit eiland af te keuren is*, voor een terugtrekking van het gehele eiland.⁶⁵ Volgens Kruijt konden alle diensten die in Sabang werden gegeven, goedkoper en efficiënter in Singapore en Penang worden gevonden. Een groot bezwaar vond hij bovendien dat het kolenstation zou moeten worden versterkt om de Nederlandse neutraliteit er te kunnen handhaven.⁶⁶ Kruijt was tegen staatsexploitatie van Sabang. Hij vond dat een particulier initiatief gunstiger zou zijn. Zo vraagt hij zich af 'Waarom deze dan niet overgelaten aan het particulier initiatief, aan het Nederlandsche kapitaal, den vaderlandschen ondernemingsgeest, die toch voor andere ondernemingen als petroleumontginning, tabakscultuur enz. miljoenen en miljoenen beschikbaar stelt?'⁶⁷ Toch bleef hij pessimistisch over of de particuliere sector Sabang wel tot een succes zou kunnen maken.

⁶⁰ Geuns, *maildienst. gril groot man*, p. 4.

⁶¹ Ibidem.

⁶² *Bataviaasch Handelsblad* van 22 april 1893; Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p.11.

⁶³ Quarles van Ufford, H. L., 'De exploitatie van Sabang', Overgedrukt uit de december aflevering van *het Tijdschrift voor Neverheid en Landbouw*, DI. LXXI.

⁶⁴ Schröder, 'exploiteeren van Poeloe Weh'; Niewenhuijzen, 'Poeloe Weh, zeehaven'.

⁶⁵ J. A. Kruijt, *Poeloe Weh: Waarin Staats-Exploitatie van dit Eiland af te Keuren is*. (Den Haag: Loman & Funke, 1897).

⁶⁶ Kruijt, *Staats-Exploitatie af te keuren*, p. 14-20; De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 12.

⁶⁷ Kruijt, *Staats-Exploitatie af te keuren*, p. 18. ; De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 12.

Niet alleen door Nederlanders werd er gesproken over Sabang. Buitenlanders zagen al snel wat de inspanningen van de Nederlanders op Sabang eventueel voor gevolgen zouden kunnen hebben. Zo werd Sabang al in januari 1893, toen de exploitatie in feite nog moest beginnen (Sabang bestond toen nog maar uit enkele kolenloodsen), in de Wetgevenden Raad van Penang besproken. Verschillende leden zagen de plannen van de Nederlanders als een ernstige bedreiging voor de Britse handel. Kort hierna werd op 3 maart 1893 het volgende stuk gepubliceerd in de *London and China Telegraph*, een bericht wat later ook in Nederlandse kranten is overgenomen:

‘Gelegen juist in het midden der groote Oceaanruimte, die van het Westen naar het Oosten leidt, in het gezicht van elke stoomboot, gerugsteund door den rijkdom van Sumatra, terwijl het in geen deele aan havenruimte ontbreekt, schijnt Poeloe Weh een uiterst gunstige plek voor de ontwikkeling van een nieuwe kolenstation. Tot dusver behoorden alle kolenstations van Egypte tot China aan Engeland; wanneer Poeloe Weh een succes blijkt, zal een steunpunt voor een buitenlandschen vijand ontstaan en dat in het centrum van onzen Oosterschen handel. De Hollanders zullen bovendien van de bij uitstek gunstige voorwaarden, geboden door de ligging van Poeloe Weh, gebruik maken voor de verschepingen van het steeds belangrijker wordend Sumatra. Nu worden de peper en de tabak verscheept via Singapore en Penang; bij ontwikkeling van Sabang zullen deze producten met enorme besparing daarheen worden getrokken eveneens de invoer der op Sumatra benodigde artikelen. Voor de Britsche settlements zal het niet alleen een concurrerend kolenstation worden, maar bovendien de afleiding van een deel van den handel, waar hun voorspoed grootendeels op gebouwd is. De nieuwe maatregel tot ontwikkeling van Nederlandsch Indië zal met groote zorg moeten worden gadeslagen, daar zij mogelijk zwanger gaat van ernstige gevolgen voor Engeland in het verre Oosten, zoo uit een politiek als uit een handelsoogpunt’.⁶⁸ De Britten waren toen wellicht optimistischer dan veel Nederlanders.

⁶⁸ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 10-11.

Hoofdstuk 2: Groei 1898-1918

Er zijn vele factoren die een haven tot een succes maken. Over dit onderwerp is in de wetenschap veel geschreven. Het interessantste uit deze literatuur is de internationale discussie over het havenstadconcept. Deze theorie geeft een goed beeld van waaraan een havenstad moet voldoen om te kunnen groeien en zich te kunnen ontwikkelen. In de inleiding kwam de vraag al voorbij: Wat houdt de theorie van de havenstad nu precies in? In dit hoofdstuk zal hier een antwoord op worden gezocht. Door vervolgens dan deze theorie ook op Sabang toe te passen krijgen we een beter begrip van het lange termijnverloop en de neergang van Sabang. In dit hoofdstuk wordt daarna de groei van Sabang tot en met de Eerste Wereldoorlog behandeld met behulp van deze theorie.

2.1 Havenstadtheorie

De havenstad is een interessant concept. De term 'havenstad' werd voor het eerst echt omschreven en theoretisch afgebakend in 1982 door Reeves, Broeze en McPherson.⁶⁹ Reeves en zijn medeauteurs constateerden dat in de bestaande historiografie havensteden vaak werden behandeld als 'havens' of als 'steden'. Ze definieerden de havenstad als een stedelijke nederzetting met specifieke eigenschappen afgeleid van de maritieme functies van handel, onderneming en transport. Deze functies onderscheiden de havenstad van andere stedelijke nederzettingen en bepalen haar fysieke, economische en sociale samenstelling. De haven en de bijbehorende nederzetting evolueren door de tijd heen. Er is een balans tussen de functies van de nederzetting en de havenstad kan voorbij dit stadium van balans groeien.⁷⁰ Reeves en zijn collega's hebben veel stof doen opwaaien. In navolging van hun paper laaide er een internationale discussie op over de term havensteden. De studie naar havensteden is vervolgens grofweg in twee groepen onder te brengen. Het ene kamp houdt zich bezig met de haven en de verschillende aspecten hiervan, zoals de ontwikkeling, handelsstatistieken, goederenverwerking en de maritieme connecties. Het andere kamp analyseert de stad als een geheel en plaatst hierdoor de haven in een ondergeschikte positie. Het maritieme karakter wordt de havenstad ontnomen en deze wordt niet meer dan een stad die toevallig aan de kust is gelegen.⁷¹

De studie van Reeves en zijn collega's was een belangrijk keerpunt. De studie was het gevolg van twee invloedrijke conferenties. De eerste werd gehouden in 1966 in Greenville (Delaware). Hier

⁶⁹ Reeves, P., Broeze, F. & McPherson, K., 'Port-cities: The conceptual problems', paper presented at the Maritime History panel of the Australian Historical Association Conference (Sydney, August 1982).

⁷⁰ Atiya Habeeb Kidwai, 'Port cities in a national system of ports and cities: A geographical analysis of India in the twentieth century', in Broeze, F. (ed.), *Brides of the Sea. Port cities of the 16th-20th Centuries* (Kensington 1989) p. 208.

⁷¹ Broeze, 'Port Cities, identity', p.210.

werd de groei van de vier grootste zeehavensteden van de Verenigde Staten in de periode 1790-1825 (Philadelphia, New York, Boston en Baltimore) en hun invloed op de economische groei van het land behandeld.⁷² De tweede was tien jaar later in Santa Cruz, waar de ontwikkeling van de koloniale stad in Azië het speerpunt was van de conferentie. Deelnemers in Santa Cruz werden gevraagd hun werk te concentreren op drie hoofdpunten: Stad-achterland relaties, *morphogenesis*⁷³ en de interacties tussen inheemse en buitenlandse elites. Tijdens de conferentie werden twee debatten specifiek gericht op de vragen: Waarom de havenstad en wat is de havenstad? De daadwerkelijke discussie dreef spijtig genoeg gedurende het debat af van deze kernvragen. De uiteindelijke bevindingen aan het einde van de conferentie waren dan ook niet meer dan dat de koloniale steden in Azië handige voorbeelden waren voor verdere studies.⁷⁴ Sindsdien zijn er grote stappen gemaakt in het verder ontwikkelen van het concept en het creëren van een theoretisch geraamte. Het concept havenstad blijkt echter niet zo gemakkelijk definieerbaar. Mede doordat havensteden niet stil staan, zoals Rhoads Murphey terecht opmerkt. Veel van de grote steden van vandaag, bijvoorbeeld New York, London, Tokyo, Jakarta, zijn begonnen als haven. Deze steden zijn sindsdien verder gegroeid in andere richtingen, tot het punt dat hun havenfuncties niet meer dominant zijn. Murphey waarschuwt dan ook dat om tot een goede definitie van de havenstad te komen, dergelijke steden zoals hierboven beschreven niet aan de kant kunnen worden geschoven, puur omdat ze niet meer hoofdzakelijk als haven dienen.⁷⁵

De havenstad heeft, volgens Murphey, als kern de land- en zeewisselwerking. Dat is de wisselwerking waar producten tussen de land- en zeegebieden worden uitgewisseld. Deze functie is in de grote havensteden als New York, London, Tokyo, Jakarta, nog steeds een grote bron van inkomsten en zorgt voor een grote mate van culturele uitwisseling. Sabang past hier dus goed bij. Het kolenstation en de haven waren het hart van de onderneming. Het is duidelijk dat als het concept van de havenstad omschreven en gebruikt moet worden als een historisch model, de haven als kern moet worden gebruikt.

Een havenstad moet open zijn voor de wereld, wat enkele implicaties met zich meebrengt. Zo moet de havenstad eenvoudig toegankelijk zijn, waardoor de havenstad een werkelijk kosmopolitische plek wordt. Ook dit kenmerk bezat Sabang: de vrijhaven status en strategische ligging maakten het zeer toegankelijk. De openheid naar buitenlandse schepen is in het vorige hoofdstuk ook al besproken (zie p. 12).

Door de haven wordt de havenstad blootgesteld aan invloeden van verschillende aard. Dat de havenstad zo divers is door deze invloeden, blijkt ook uit het onderdeel zijn van een groter netwerk.⁷⁶

⁷² Broeze, 'Port Cities, identity', p.210.

⁷³ *Morphogenesis*: De ontwikkeling van de vorm.

⁷⁴ Broeze, 'Port Cities, identity', p. 210-211.

⁷⁵ Murphey, 'Evolution of port city', p. 225.

⁷⁶ Ibidem, p. 225.

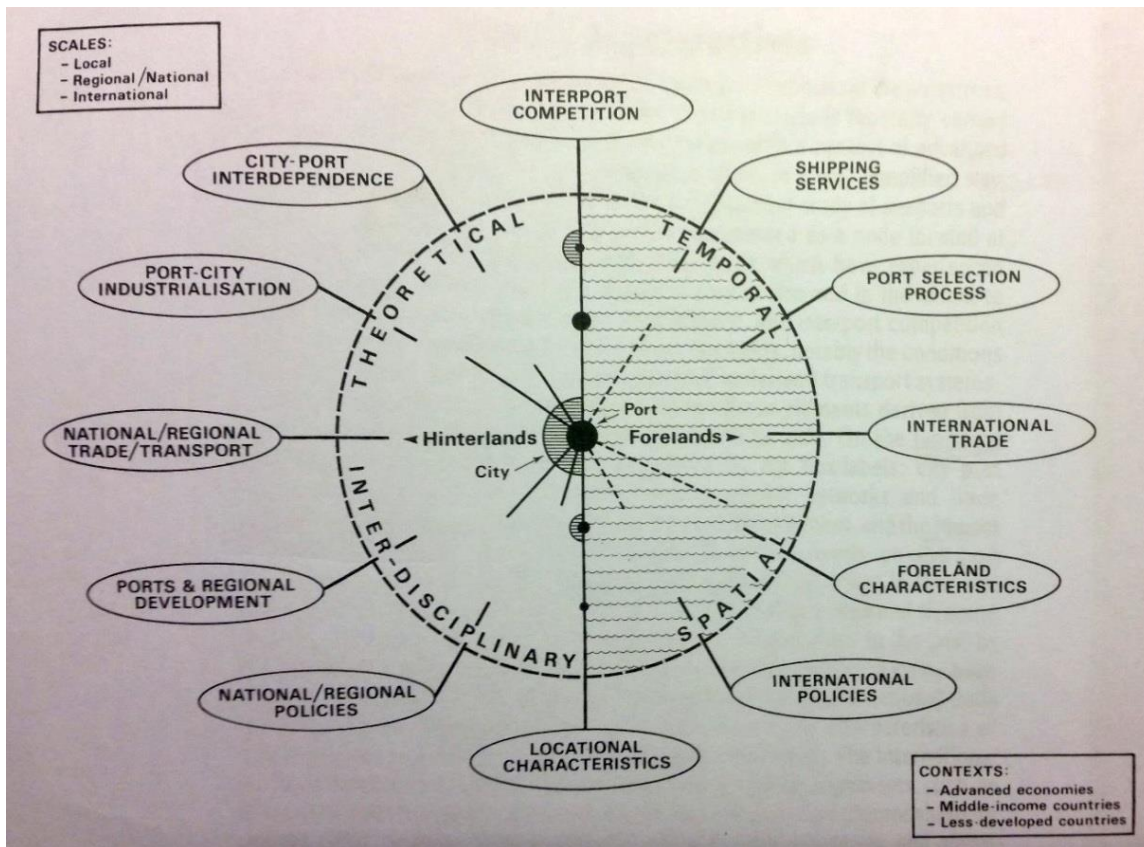
De havenstad wordt vaak een industrieel financieel centrum en de voorzieningen verzorgende politieke hoofdstad. Door de waterconnectie en urbanisatie wordt haar netwerk groter en worden spoorwegen, snelwegen en luchtwegen toegevoegd.⁷⁷ De haven blijft de kern en vormt een poort naar een groter netwerk. Deze poortfunctie is bepalend voor de havenstad. Zij verbindt land- en watertransportnetwerken met elkaar. Het achterland van de havenstad wordt zo pas werkelijk toegankelijk voor de wereld. De groei en ontwikkeling van de havenstad is te herleiden tot deze connectie. Ze reageert en groeit op basis van de afhankelijkheid van gebieden van elkaar. Deze gebieden worden door de havenstad door haar poortfunctie met elkaar verbonden. Zodoende is de basis van een havenstad integratie van transport.⁷⁸ Het achterland van Sabang was het noordelijke deel van Sumatra, de provincie Atjeh. De connectie met dit achterland was vanwege de 15 km scheiding door water met Sumatra echter slecht voor Sabang. Hierdoor was de verbinding tussen land- en watertransportnetwerken voor Sabang ernstig was belemmerd: er konden geen spoorwegen of wegen worden gebouwd om aansluiting te vinden. Sabang was aangewezen op een dagelijkse veerbootdienst naar Oleh-leh. Dat Sabang geen goede aansluiting bezat met haar achterland, had vervolgens gevolgen voor de groei. In de periode 1840-1870 was de ontwikkeling van havens namelijk sterk gerelateerd aan de totstandkoming van spoorwegen.⁷⁹ Na 1870 waren de spoorwegen en havens in toenemende mate wederzijds afhankelijk van elkaar.⁸⁰ Voor Sabang was dit onmogelijk en betekende dus beperking in de ontwikkeling.

⁷⁷ Murphey, 'Evolution of port city', p. 227.

⁷⁸ Hoyle, 'Maritime perspectives on ports', p. 189 ; Bird, J., 'Seaport as a subset of gateways regions: a research survey', *Progress in Human Geography Vol. 4 (3)* 1980, p. 364.

⁷⁹ Gordon Jackson, *The History and Archaeology of Ports* (1983) p. 72.

⁸⁰ Jackson, *Archaeology of Ports*, p. 119.



Figuur 6: Enkele elementen in haven geografie. Overgenomen uit B.S. Hoyle, 'Maritime perspectives on ports and port systems: The case of East Africa', in F. Broeze (ed.) *Brides of the Sea: Port cities of the 16th-20th centuries* (Kensington 1989) p. 190

Het bestuderen van havensteden geeft daarmee een goede inzicht in het wezenlijke belang van havensteden als schakel in distributienetwerken. De havenstad verbindt consumenten en producenten en is een belangrijke speler binnen globalisatie van de internationale economie.⁸¹ Door de poortfunctie is de geografische ligging van de havenstad van groot belang. Vanwege dit feit zijn er enkele grote studies gedaan met een geografische invalshoek, waarin waarde en de ingewikkeldheid van maritieme en landelijke perspectieven worden benadrukt.⁸² Figuur 6 laat in een eenvoudig model de verschillende hoofdelementen betrokken bij een geografische studie van een haven zien. Dit model is opgesteld door B.S. Hoyle en gebaseerd op havensteden in Oost-Afrika, maar geeft een goede basis weergeeft van de invloeden en aspecten van de havenstad. In dit model is de haven weergegeven als een schakel tussen het land- en zeenetwerk.⁸³ Een havenstad kan niet bestaan zonder het aanbieden van verschillende goederen en diensten voor een gebied wat aan de havenstad ondergeschikt is. Zelfs met

⁸¹ Malcolm Tull, 'Port history in the International Journal of Maritime History', *International Journal of maritime History* 26-1 (2014) p. 123.

⁸² Zie, Kidwai, Atiya Habeeb, 'Port cities in a national system of ports and cities: A geographical analysis of India in the twentieth century', in Broeze, F. (ed.), *Brides of the Sea. Port cities of the 16th-20th Centuries* (Kensington 1989) p. 207-222; Hoyle, 'Maritime perspectives on ports'; J.H. Bird, *Seaports and seaport terminals* (London 1971) en A. D. Couper, *The geography of sea transport* (London 1972).

⁸³ Hoyle, 'Maritime perspectives on ports', p. 191.

de beperkte poortfunctie deed Sabang dit. Zo had het een hospitaal, quarantainegebied, pakhuizen, plantages etc. Dit gebied is aangeduid als het achterland of *hinterland*. Het gebied ondergeschikt aan de haven, wat zich uitstrekt op zee, staat bekend als het *foreland* of voorland.⁸⁴ Aan de landwaarts zijde zijn belangrijke aspecten van invloed op het ontwikkelingsproces van de haven (zoals weergegeven in de boxen in figuur 6): de stad-haven afhankelijkheid, de havenstad industrialisatie, de transportnetwerken, de handelspatronen, de relaties tussen havens en tot slot de regionale ontwikkeling samen met de politieke besluitvorming. Aan de maritieme kant is de havenontwikkeling allereerst beïnvloed door schepen. Invloeden als verschepingsdiensten, haven selectieprocessen, internationale handel en voorland karakteristieken waarmee havens zijn gekoppeld komen hieruit voort. Deze elementen zijn vervolgens onder te verdelen in vier dimensies. Deze vier dimensies zijn van invloed op de havenstad:

- 1) Theoretisch.
- 2) Interdisciplinair.
- 3) Wereldlijk.
- 4) Ruimtelijk.

Van deze vier dimensies, waarbij zowel de land en zee is inbegrepen, zijn diegene met betrekking tot het water (de wereldlijke en de ruimtelijke) de dimensies die aanvankelijk de stimulans vormen voor de ontwikkeling van de haven. De condities moeten in alle vier de dimensies gunstig zijn, wil de havenstad gedijen.⁸⁵ Passen we de dimensies vervolgens toe op Sabang, dan blijkt het model goed te werken. De maritieme invloeden van verandering van de internationale handel door opening Suezkanaal en internationale politiek van zowel Nederland als Groot-Brittannië zorgden voor de stimulans tot stichting van Sabang. In de dimensies betreffende het achterland, bezat Sabang nog te weinig gunstige voorwaarden tot aanhoudende groei. Een studie naar de havenstad moet daardoor een balans vinden tussen de maritieme en landelijke factoren die dikwijls afhankelijk van elkaar zijn. Belangrijker was de toegang richting het land. Een achterland wat goederen produceert geschikt voor de export en wat import van goederen eist, is van doorslaggevend belang voor het succes en voortbestaan van de haven.⁸⁶ Indien een haven deze voorwaarden van goede toegankelijkheid voor schepen en toegang tot het achterland bezit, kan de haven evolueren. Mensen verhuizen vervolgens naar de haven, getrokken door de economische voordelen en ontwikkeling. Zo groeiden verschillende havens uit tot havensteden. Dat Sabang een goede toegang had, hebben we al gezien in het vorige hoofdstuk (zie p. 11-12). Toegang tot het achterland was echter beperkt, daarom werd de evolutie tot havenstad bij Sabang vertraagd. Het wist uiteindelijk wel oplossingen te vinden voor het gebrek aan

⁸⁴ Murphey, 'Evolution of port city', p. 228.

⁸⁵ Hoyle, 'Maritime perspectives on ports', p. 191.

⁸⁶ Ibidem, p. 232.

toegankelijkheid naar het achterland en zodoende ontstond er in de jaren twintig van de twintigste eeuw een langzame urbanisatie.

Om tot een definitie van een havenstad te komen, moeten alle bovenstaande elementen gecombineerd worden. Dat levert de volgende definitie op: De havenstad is een kosmopolitische stad, open naar en afhankelijk van de wereld. Ze vormt een schakel in distributienetwerken en bezit een poortfunctie waardoor land en zee in connectie staan. De haven en de bijbehorende stad evolueren door de tijd heen, waardoor de haven telkens een andere rol van betekenis heeft. Ze is een centrum van economische groei en ontwikkeling en de economische, sociale, politieke en culturele ontwikkeling wordt gedicteerd door de havenfunctie.

Als we deze definitie toepassen op Sabang, zien we dat Sabang al in een vroeg stadium enkele kenmerken bezat van de havenstad. Het miste nog enkele kernelementen zoals culturele uitwisseling, een politieke hoofdstad en de poortfunctie naar het achterland. Het bezat echter genoeg andere elementen die groei konden garanderen of voor groei konden zorgen.

2.2: Ontwikkeling

Met de oprichting van de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang, begon een nieuwe periode voor Sabang. In de beginfase van Sabang (1877-1896) was Sabang niet veel meer dan een kolenstation: vrijwel het gehele bedrijf van Sabang was gericht op het bevoorraden van schepen van de Nederlandse overheid. Langzamerhand begon Sabang na de oprichting van de N.V. te veranderen in een belangrijke vrijhaven, mede ondersteund door het nieuwe kapitaal dat Sabang had vervaardigd. Om dit verder te ondersteunen werden verschillende acties ondernomen door de Sabang Maatschappij. Er werd een *Gids voor de Sabang-baai* gepubliceerd en verspreid onder ambtenaren en rederijen. Commissarissen van de N.V. en speciale agenten ondernamen verschillende reizen naar onder andere Groot-Brittannië, Singapore en Rusland, in een poging de bekendheid van Sabang te vergroten en om contracten af te sluiten. Deze bezigheden hadden gematigd succes. Er kwamen wel meer buitenlandse schepen naar Sabang, maar de handel groeide langzaam. Dit is goed terug te zien in het feit dat in het jaar 1899 188 van de 242 schepen die Sabang aandeden, van de Nederlandse of de Nederlands-Indische marine waren.⁸⁷ Er kwamen wel Russische en Duitse schepen naar Sabang, maar handelsschepen meden alsnog Sabang. Sabang had tevens niet de geavanceerde bunkerinstellingen om deze schepen aan te trekken en Sabang werd niet bezocht door de Nederlandse lijnen, zoals Rotterdamse Lloyd, naar Europa of door schepen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Het leek op dat moment

⁸⁷ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 10. ; Mansvelt, *Geschiedenis Handel-Maatschappij*, p. 423; SAA, Sabang, inv. nr. 1, notulen van 8 juli 1903.

of de tegenstanders van de exploitatie van Sabang toch gelijk zouden krijgen en de toekomst van Sabang zag er niet rooskleurig uit.⁸⁸

Dat het uiteindelijk anders verliep, is te danken aan de inspanningen van verschillende personen en de Nederlandse regering. De overheid wilde zo min mogelijk afhankelijk zijn van de Strait-havens. Om dit te bereiken werd een 3000 ton droogdok van Surabaya, Oost-Java, naar Sabang verplaatst en er werd een werkplaats voor ijzer en staal gebouwd, om te helpen met het repareren en herstellen van schepen en machines. De overheid bereikte hiermee ook een ander doel: de kosten voor het heen en weer varen van overheidschepen naar Penang verminderden aanzienlijk.⁸⁹ J. B. van Heutsz was een sterke voorstander van Sabang. Toen hij de leiding over Atjeh kreeg in 1904, kwam hij in de positie om Sabang direct te helpen. Verder was van groot belang de steun van E. Heldring, zoon van Balthasar Heldring, directeur van de Nederlandse Handel Maatschappij. Hij bezocht het eiland in 1898 als onderdeel van een studiereis. Na zijn terugkomst publiceerde hij een boek *Oost Azië en Indië, Studien en Schetsen*.⁹⁰ Hierin gaf hij al zijn verhalen en indrukken van de gebieden die hij had bezocht en hij hield een warm pleidooi voor de ontwikkeling van Sabang. Zo schrijft hij: *'Het wil mij schijnen, dat met een weinig goeden wil, een weinig samenwerking, in den beginne een weinig opoffering, het verkeer wel naar Sabang te krijgen is. Het komt mij voor, dat Poeloe Weh geenszins een failure behoeft te zijn, dat er een transito-haven van te maken is, een ernstige mededinging van Penang'*.⁹¹ Hij drong er verder op aan dat de KPM een dienst tussen Deli en Sabang moest instellen, om zo de tabak uit Deli sneller en via Nederlandse schepen naar Europa te krijgen. Verder schreef hij ook een uitvoerige memorie aan de NHM, om de door hem aanbevolen veranderingen in te voeren. Door de inspanningen van Van Heutsz en Heldring werd een grote stap genomen in de verdere ontwikkeling van Sabang. De Koninklijke Paketvaart Maatschappij opende in juli 1900 drie nieuwe grote lijnvaartdiensten:

- 1) Poeloe Weh – Arubai – Belawan (Labuhan Deli) – Singapore;
- 2) Poeloe Weh – Ulee Lheu – Sigli (Atjeh Noord kust) – Lhokseumawe (atjeh Noord kust) – Idi en
- 3) Poeloe Weh – Uhlee Lheue – Pulau Raya en Meulaboh (Atjeh West kust) – Tapak Tuan and Singkil (Atjeh Zuid kust) – Padang – Bengkulu – Teluk Betong – Batavia.⁹²

Via deze lijnen transporteerde de Koninklijke Pakket Maatschappij (KPM) alle exportproducten van het vasteland van Atjeh en de oostkust van Sumatra naar Sabang. Vanuit Sabang werden de goederen door twee Nederlandse maatschappijen, de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) en Rotterdamsche

⁸⁸ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 10.

⁸⁹ Ibidem, p. 8; Mawardi, *Free port Sabang*, p. 35.

⁹⁰ E. Heldring, *Oost Azië en Indië, Studien en Schetsen* (Amsterdam 1899).

⁹¹ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 13.

⁹² Mawardi, *Free port Sabang*, p. 35-36.

Lloyd (RL), naar Europa verscheept. Beide maatschappijen namen vanaf 1903 Sabang op in hun vaste vaarlijnen naar het Oosten. Zo werd Sabang rechtstreeks via een tweewekelijkse lijn met Nederland verbonden.⁹³ Het was dan ook dat vanaf 1903 Sabang meer werd dan een kolenstation. De kolenhandel bleef een kern onderdeel van werkzaamheden van Sabang, echter de Sabang Maatschappij spendeerde nu meer tijd aan de ontwikkeling tot handelscentrum. Dit kwam mede doordat het bestuur zich begon te realiseren dat het einde van de Atjeh-oorlog nabij was.⁹⁴

Er vond in deze groeiperiode in het begin van de twintigste eeuw nog een belangrijke verandering plaats: de wisseling van het bestuur. Tot dan toe was de leiding belast bij de factorij van de NHM te Batavia, vertegenwoordigd door de heer Van Oosterzee en daarna H.C. Soeters. E. Heldring was de eerste keuze voor de positie van voorzitter, hij had echter net de positie van directeur van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij aangenomen. Zodoende werd de positie in 1903 aangeboden aan jhr. G. C. Quarles van Ufford, oud-zeeofficier en al 15 jaar chef van den buitendienst bij de Hollandse Stoomboot Maatschappij. H.C. Soeters bleef nog wel voorzitter van het bestuur. Verder namen de heren A.C. Zeeman en W. Fenenga als commissarissen zitting in het bestuur. Bij de NHM werd de conservatieve directeur Pieter Hartsen vervangen door de energieke Karel van Aalst. Van Aalst kende Sabang en de situatie goed vanuit zijn agententijd in Singapore en had toen al veel voor de ontwikkeling van Sabang gedaan. Door het vertrouwen in de nieuwe directeuren en de wil om Sabang daadwerkelijk naar een hoger niveau te tillen, werd door de NHM het kapitaal van de Sabang Maatschappij van 500.000 gulden verhoogd tot 2.5 miljoen gulden. Door deze belangrijke investering van de NHM, kreeg zij een meerderheidsbelang in de Maatschappij. Het bankbedrijf van de NHM groeide spectaculair in de jaren tussen 1900-1913, de investeringen van de NHM waren daarom niet ongewoon.⁹⁵ De kersverse directeur Quarles van Ufford kreeg zo de middelen om Sabang verder te ontwikkelen en de concurrentie met Singapore, Penang en Colombo aan te gaan. Dankzij deze inspanningen werd de haven ook frequent door schepen van de Russische en Japanse marine en buitenlandse kopvaardijsschepen aangedaan.⁹⁶

Sabang had nu de wind in de zeilen: er werd een hotel gebouwd voor de passagiers die moesten wachten op hun aansluitingen, de opslag voor doorvoer van goederen werd uitgebreid ende verbinding met Ulee Lheue was verzekerd door de aanschaf van het stoomschip de 'Sabangbaai'. Met dit schip werden zowel goederen als passagiers direct vervoerd naar de steigers van Ulee Lheue waar een directe verbinding was met het spoor. Voor deze veerdienst werd er een dochtermaatschappij opgericht: de Atjeh Transport Maatschappij. Deze Maatschappij had een kapitaal van 500.000 gulden,

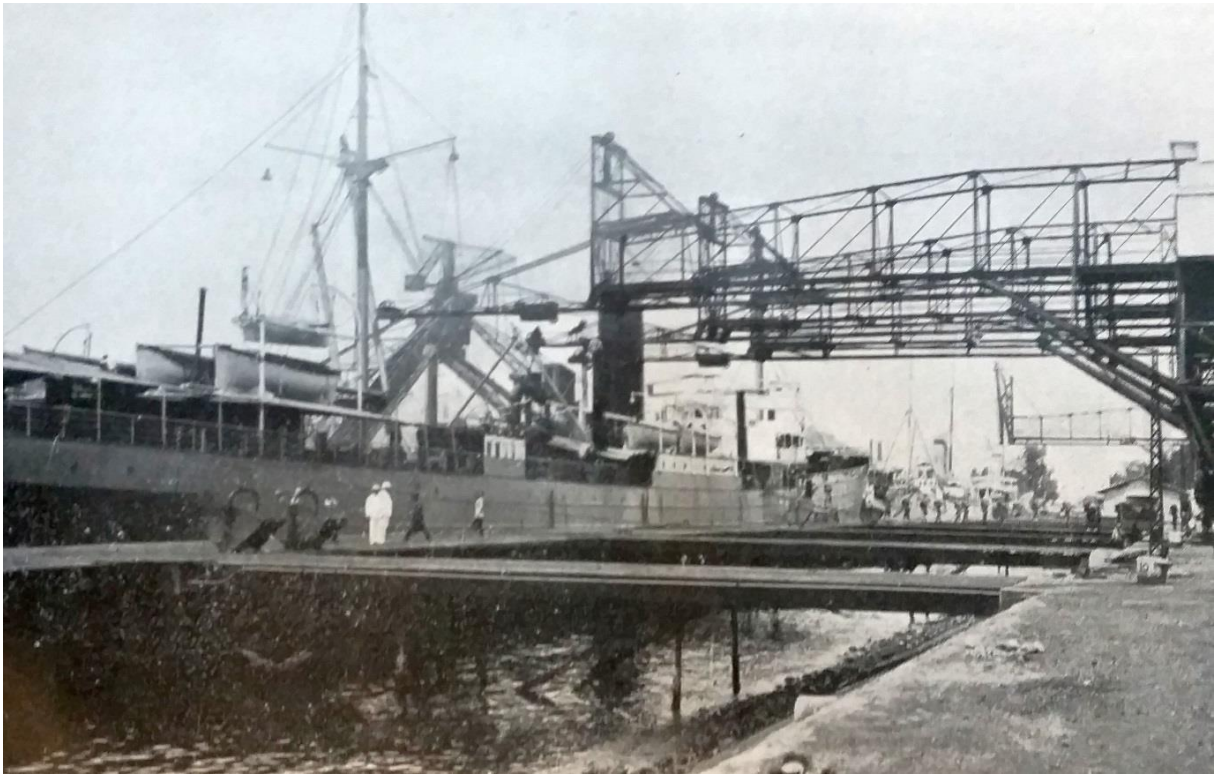
⁹³ Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, p. 189; Mawardi, *Free port Sabang*, p. 36. ; Mansvelt, *Geschiedenis Handel-Maatschappij*, p. 423, zie ook De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 14.

⁹⁴ SAA, Sabang, inv. nr. 1, notulen van 8 juli 1903.

⁹⁵ De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, p. 19.

⁹⁶ Ibidem, p. 189; De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 15.

geïnvesteed door de NHM, de Atjeh Associatie en de Sabang Maatschappij. Hiermee kwam het totale kapitaal van de Sabang Maatschappij op 3 miljoen gulden.⁹⁷



Figuur 7: Elektrische koletransporteurs die een schip aan de kade bevoorraden. Bron: SAA, Sabang 662.63

Er brak nu een nieuwe periode aan voor Sabang: die van gestage groei en winstgevendheid. Sabang begon ook haar aanbod van kolen uit te breiden. Tot 1899 had Sabang zich vooral beperkt tot de bevoorrading van overheidsschepen met Ombilin kolen (West-Sumatra dichtbij Padang). Het begon nu in grotere kwantiteit verschillende soorten kolen en producten aan te bieden, zoals Cardiff kolen (Wales), Natal kolen (Zuid-Afrika), Ombilin kolen (West-Sumatra), Yuburi kolen (Japan), Australische kolen, Japanse kolen, Bengal kolen (India) en nog wat andere kolen in kleinere maten.⁹⁸ Op Poeloe Weh werd een groente- en fruitexploitatie begonnen op een particulier initiatief en waaraan de Sabang Maatschappij een lening gaf van 10.000 gulden. Het wist ook een aantal belangrijke contracten af te sluiten, bijvoorbeeld met de U.S. Navy en de Russische Regering voor de levering van Cardiff kolen. Het personeel werd tevens uitgebreid om de groei aan te kunnen.⁹⁹ In 1905 werd ook de aanschaf van nieuwe aanleg- en handel steigers goedgekeurd en van een viertal elektrische koletransporteurs (zie

⁹⁷ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, 24-25.

⁹⁸ Sabang Bay Harbour, *Best Equipped Coal Station*, p. 10; De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p.26; SAA, Sabang, inv. nr. 1.

⁹⁹ SAA, Sabang, inv. nr. 1, notulen van 6 jan. 1904 en notulen 7 okt. 1903.

figuur 7). Tot die tijd werden koelies gebruikt die op de ouderwetse manier met mandjes de kolen aan boord brachten. Dit gaf de Maatschappij veel problemen: niet alleen duurde het laden lang, wat veel geld kostte en de klanten afschrikte, ook gaven de koelies veel problemen. Zo waren er geregeld epidemieën van malaria en beri-beri, veroorzaakt door een moeras in de buurt. Dit moeras werd echter op den duur droog gelegd.¹⁰⁰ Door de machines kon het aantal koelies in vaste dienst worden teruggebracht, wat een belangrijke kostenbesparing gaf, maar het belangrijkste was dat het laden 3 a 4 keer zo snel ging.¹⁰¹ Elk jaar groeide Sabang meer en meer: extra pakhuizen voor peper, nieuwe woningen, extra personeel in het hotel, nieuwe bunkerlichten, extra kolenloodsen, et cetera (figuur 8 geeft dit goed weer).¹⁰² Dit ging zo een aantal jaren door tot in 1909 er een memorabele ontwikkeling plaatsvond. De Sabang Maatschappij had bewezen dat ze op haar eigen benen kon staan. In 1909 sloot de NHM een overeenkomst met de Nederlandse staat waarbij alle vaste eigendommen, dokken, kades, et cetera op het eiland Poeloe Weh voor f 1.2 miljoen in eigendom aan de staat overgingen. De staat droeg deze eigendommen vervolgens in erfpacht over aan de Sabang Maatschappij.¹⁰³ De NHM verkocht in 1914 een deel van haar aandelen in Sabang aan de staat, wat een winst opleverde van f 947.000.¹⁰⁴ Een ander deel van de NHM aandelen werd, na omzetting in certificaten zonder stemrecht, in dat jaar met succes geëmitteerd.¹⁰⁵

¹⁰⁰ SAA, Sabang, inv. nr. 1.

¹⁰¹ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 26.

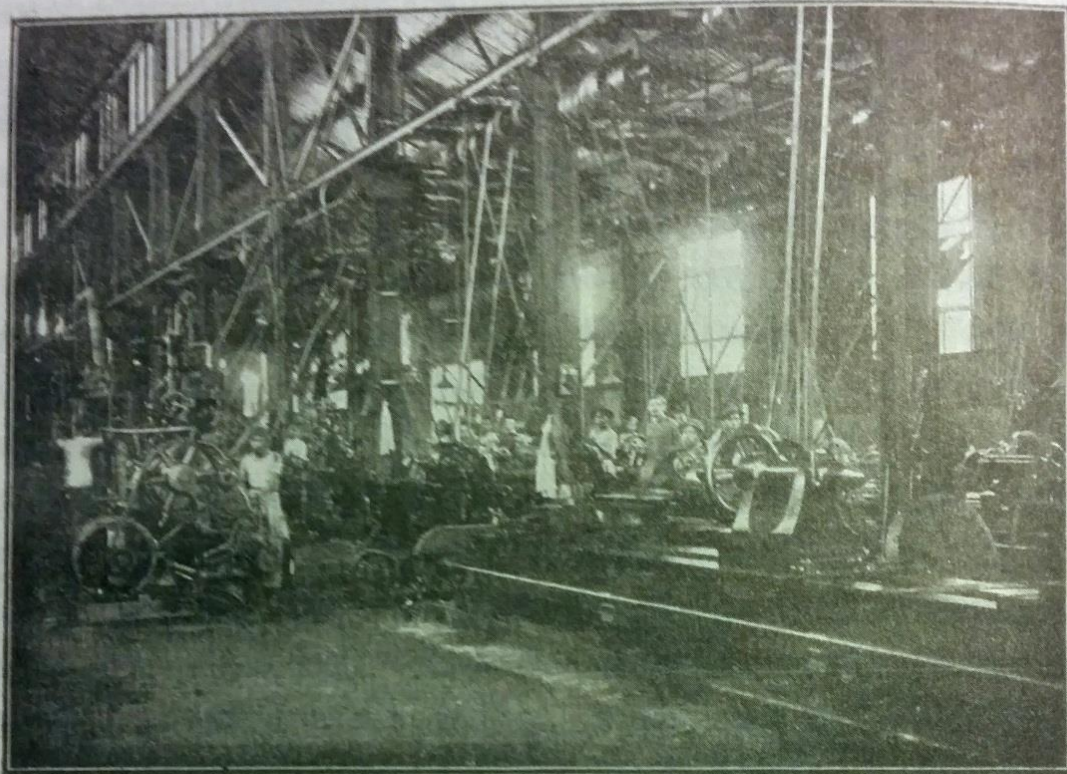
¹⁰² SAA, Sabang, inv. nr. 1.

¹⁰³ De Graaf, *Voor Handel en Maatschappij*, p. 189; De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 34.

¹⁰⁴ NA, NHM, inv. nr. 50, Algemeen verslag van de handelingen [zaken] der Nederlandsche Handel- Maatschappij, jaarlijks verslag uitgebracht door de directie aan de Raad van Commissarissen ingevolge art. 73 der statuten over de boekjaren 1849-1944; vanaf 1855 met inhoudsopgaven.1850-1945.

¹⁰⁵ Ibidem, inv. nr. 439, Confidentiële notulen van de vergaderingen van de directie; vanaf 1898 met bijlagen; deels met inhoudsopgaven, 1914-1915.

N.V. Zeehaven & Kolenstation Sabang



INTERIEUR DRAAIERIJ

**FABRIEK en HERSTELPLAATS van
Machinerieën, Schepen, Motoren, Motorbooten,
Dynamo's en Electro-Motoren**

DROOGDOKKEN EN SLEEPHELLING beschikbaar

**AANBOUW van LICHTERS, SLEEPBOOTEN en
andere VAARTUIGEN**

**CONSTRUCTIEWERKEN als GEBOUWEN, BRUGGEN, enz.
Vervaardiging Rubbermolens, Droog-Installaties, Persen, enz.**

GROOTE IJZER- en KOPERGIETERIJ

TELEGRAM-ADRES TE AMSTERDAM EN TE SABANG „HARCOAL”

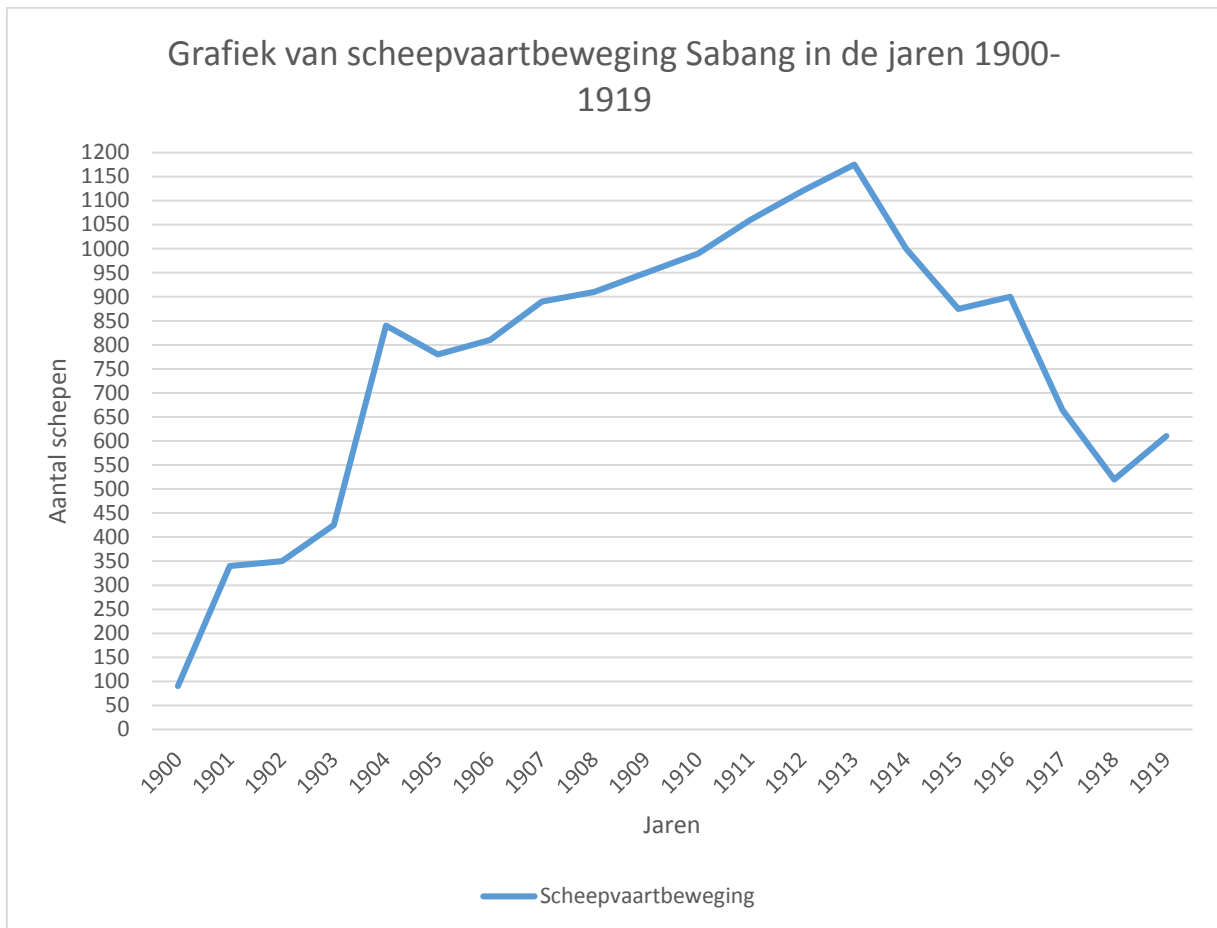
Figuur 8: Deze advertentie van Zeehaven en Kolenstation Sabang uit circa 1910 geeft een beeld van de brede activiteiten van deze onderneming. (uit: T. de Graaf, Handel en maatschappij, p. 188)

Sabang was een uiterst moderne haven in vergelijking met andere havens uit die tijd. Dit werd niet alleen bewezen door de elektrische kolentransporteurs, waar in 1909 een vijfde van werd aangeschaft, maar ook toen in het begin van de 20^{ste} eeuw het gebruik van petroleum in plaats van kolen toenam door stoomschepen, speelde Sabang hier vroeg op in. In 1911 werd namelijk alleen overeenkomst gesloten met de Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij, waarna twee tanks van 4000 ton en een oliesteiger van 140 meter werd gebouwd. De installaties werden in 1912 voltooid, waarna er nog twee werden gebouwd. Doch bleven kolen even belangrijk en in 1912 werd nog een 900 ton mechanische bunkerlichter aangeschaft, aangedreven door een oliemotor, die met het gebruik van in- en uitschuifbare kokers de kolen in de bunkers van het schip kon legen. Hiermee kon 150 ton kolen per uur worden verplaatst.¹⁰⁶ Daarnaast trad de Sabang Maatschappij op als financier voor verschillende ondernemingen op het eiland, waaronder in 1913 voor een peperplantage. De maatschappij financierde ook de aanleg van wegen en huizen.¹⁰⁷ Sabang begon de vormen van een havenstad aan te nemen. Langzaam komt er tevens een achterland tot ontwikkeling en Sabang begint een belangrijkere schakel te worden in het scheepvaartverkeer. Grafiek 1 laat zien dat het aantal schepen wat Sabang aan doet langzaam groeit. Het merendeel van deze schepen zijn koopvaardijsschepen. In 1908 waren bijvoorbeeld van de 910 schepen die Sabang aandeden, 105 Nederlandse- en 21 vreemde oorlogsschepen.¹⁰⁸

¹⁰⁶ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 36.

¹⁰⁷ SAA, Sabang, inv. nr. 1, notulen van april 1913.

¹⁰⁸ Ibidem, inv. nr. 31D; SAA, Sabang, inv. nr. 31F, Voorlopig verslag als bovengenoemd op nr. 31D over 1908 met nota n.a.v. dat verslag.



Grafiek 1: Aantal schepen wat aanlegt in Sabang. Bron: De Boer, Zeehaven en Kolenstation Sabang, p. 22.

Het aantal oorlogsschepen nam vanaf 1900 steeds meer af. Dit kwam door de successen die werden behaald in de Atjeh-oorlog. In juni 1898 was er de expeditie naar Pidië gestart, met een ongekend grote troepenmacht van zo'n 7500 man. Deze expeditie betekende het begin van het einde van het Atjese verzet. Van Heutsz was in 1898 tot gouverneur van Atjeh benoemd door Van der Weijk. Tijdens deze expeditie werd een groot aantal verzetsleiders gevangen genomen, waardoor het verzet een grote tegenslag werd toegebracht.¹⁰⁹ Toen Van Heutsz in 1904 gouverneur-generaal werd, ging hij door met de pacificatie van Atjeh. Waarbij hij nadrukkelijk gebruikmaakte van de 'Atjeh-methode': 'Niet alleen betekende dit een "rusteloos, energiek militair optreden door mobiele patrouilles tegen rooveren en andere benden en hare hoofden" en een hoofdrol voor officieren die (samen met van Heutsz) in Atjeh hun sporen hadden verdiend en werden militairen in pas 'gepacificeerde' gebieden belast met civiele bestuur.'¹¹⁰ De Atjeh-methode bleek erg succesvol.¹¹¹ Daardoor werd tussen 1908 en 1912, de

¹⁰⁹ Den Doel, *Zo ver de wereld strekt*, p. 123.

¹¹⁰ Ibidem, p. 126.

¹¹¹ Voor meer informatie, zie Den Doel, *Zo ver de wereld strekt*, p.125-131 en Van 't Veer, *De Atjeh-Oorlog*.

in 1873 begonnen Atjehoorlog, min of meer beëindigd. Als gevolg had dit dat het aantal oorlogsschepen en de bevoorradingsschepen voor de troepenmacht daar werd verminderd.

De scheepvaart in Sabang bleef, desondanks de verminderde aantal oorlogsschepen, toenemen. Deze stijging kwam door de al eerder besproken (zie p. 32-33) opname van Sabang in de vaste lijnen van de KPM, SMN en RL. Dit verklaart de explosieve groei na 1903 van het aantal schepen. Door deze toenemende scheepvaart steeg vervolgens de kolenverkoop van Sabang. Grafiek 2 laat de stijging van de kolenverkoop zien in correlatie is met de verhoging in de scheepvaart.



Grafiek 2: Kolenverstrekking van Sabang. Bron: De Boer, Zeehaven en Kolenstation Sabang, p. 22.

Onduidelijk is echter of naast deze groei in kolenverkoop een gelijkwaardige groei in de handel werd gerealiseerd.¹¹² In een van de bronnen over het jaar 1908 wordt wel specifiek naar de handel gerefereerd. Dit maakt vervolgens duidelijk dat in dat jaar 153.500 ton goederen werden overscheept. Vergelijken we dit met de kolenverkoop van dat jaar wat 161.114 ton bedroeg, dan valt af te lezen dat de handel in ieder geval voor 1908 niet achter bleef bij de kolenhandel.¹¹³ Door de KPM was er een stabiele export van Deli tabak in Sabang. Zo werd er tussen 1905 tot 1910 gemiddeld 110.000 pakken

¹¹² In de bronnen wordt er maar sporadisch melding gedaan van de precieze handelscijfers.

¹¹³ SAA, Sabang, inv. nr. 31F.

Deli tabak verscheept naar Europa via Sabang.¹¹⁴ Hoewel deze cijfers niet worden bevestigd in de notulen van bestuursvergaderingen van de N.V. geeft het wel belangrijke informatie. Door de opname van Sabang in de vaste vaarlijnen werd Sabang een transithaven. Goederen werden er vanaf dat punt verscheept naar andere delen van de wereld. Deze handel stroming bleef echter gedurende een lange periode nagenoeg van hetzelfde niveau. Grafieken 1 en 2 geven een zelfde trend weer. In eerste instantie is een groei van handel in Sabang te zien, waarna de handel weer enigszins stabiliseert. De verwachting was dat door opname in de vaste lijnen, verdere handel naar Sabang zou trekken. Door de relatieve gematigde groei na de eerste explosie blijkt dit ook wel te zijn gebeurd. De verwachting zou echter vele male groter zijn geweest dan de realiteit. Dit is wederom te verklaren via de havenstadtheorie en het ontbreken van gunstige voorwaarden in de dimensies betreffende het achterland van Sabang.

Deze beperking van de groei, nam niet weg dat in deze periode Sabang succesvol was. Men kan pas een oordeel geven over de groei, als wordt gedefinieerd wat succesvol zijn nu is. Aan de ene kant was Sabang winstgevend en dusdanig gegroeid dat het niet langer de hulp van de NHM nodig had. Aan de andere kant bleek het gelimiteerd in haar groei en zouden de tegenstanders van Sabang dan toch gelijk krijgen. Een dergelijk oordeel is dus sterk beïnvloedbaar afhankelijk van welke standaarden men hanteert.

¹¹⁴ Departement der Burgelijke Openbare Werken, *Mededeelingen en Rapporten, Havenwezen No. 5, Nederlandsch-Indische Havens*, 1920. P. 85.

2.3: Bedreiging

Nu Sabang langzaam een grotere speler werd in de regio rond Nederlands-Indië werd de kans voor bedreigingen groter. De concurrentie met Singapore is al kort besproken (zie p. 14). Nederland wilde Sumatra onafhankelijk maken van Singapore en Penang, mede om deze reden werd Sabang gesticht. Sumatra was een belangrijk achterland voor beide havensteden en beide havensteden concurreerden met elkaar op dit gebied. Deze concurrentie had vooral betrekking op het voorland, op het water en op de handelsstromingen. De goederen vanuit Sumatra gingen naar Penang en Singapore. Het achterland van Singapore en Penang liep daardoor van Kuala Lumpur tot de gehele oostelijke kust van Maleisië en stukken van Borneo en centraal Sumatra.¹¹⁵ Dit kwam vooral doordat gedurende de achttiende en negentiende eeuwen de handel in de archipel zich in handelscentra had geconcentreerd, voornamelijk omdat de productie in de archipel verspreid was en vaak in kleine hoeveelheden dat het vanuit commercieel invalshoek en het voor grote schepen niet voordelig was om goederen in kleine havens op te halen. De producten van de archipel moesten daarom worden verzameld en moesten gebracht worden naar centrale havens. Van hieruit kon vervolgens weer worden gedistribueerd naar de mindere havens.¹¹⁶ Dit belang van grote havens was in de twintigste eeuw niet minder geworden. Wilde Sabang dus in staat zijn om te concurreren met Singapore en Penang, dan moest het zien te groeien tot een dergelijk handelscentrum. Singapore was hierin geslaagd door zich na 1871 te ontwikkelen als *staple* haven. Singapore had verder sterk geprofiteerd van de opening van Suez doordat het een goede geografische ligging bezat. *Staple* zijn de grondstoffen en een *staple* haven richt zich op verhandeling van de surplus van nationale grondstoffen. Singapore werd vooral groot van de verkoop van tin (Maleisië), rubber (Maleisië, Nederlands-Indië) en olie (Nederlands-Indië).¹¹⁷ Tegen 1916 werd ongeveer de helft van de wereldwijde export rubber verkocht in Singapore.¹¹⁸ Singapore was verder ook invloedrijk in de totstandkoming van rubber plantages in Sumatra. Dit kwam doordat Singapore een centrum was voor Indonesische pelgrims, veel mensen kwamen naar Singapore in de zoektocht naar werk om zo hun reis naar Mekka te kunnen betalen. Daar raakten ze bekend met de rubber cultivatie en namen dit vervolgens mee terug naar hun oorspronkelijke gebieden.¹¹⁹ Concurrentie met een dusdanige grote speler bleek niet gemakkelijk en was verder niet zonder bedreiging. Sabang bleek wel in staat om bepaalde handelsstromen naar zich toe trekken. Op veel

¹¹⁵ Huff, *economic growth Singapore*, p. 11.

¹¹⁶ Lin Ken Wong, *The trade of Singapore 1819-1869* (Malaysia 2003) p. 15.

¹¹⁷ Huff, *economic growth Singapore*, p. 15; Wong, Lin Ken, 'Western enterprise and the development of the Malayan tin industry to 1914', in Cowan, C. D. (ed.), *The economic development of South-East Asia; Studies in economic history and political economy* (London 1964) p. 128.

¹¹⁸ Huff, *economic growth Singapore*, p. 195.

¹¹⁹ Ibidem.

gebieden wist het echter niet de markt naar zich toe te trekken. Dit had gedeeltelijke te maken dat Sabang moeite had met de industrialisatie van haar haven en de beperkingen van een transithaven te ontgroeien. Het exporteren van de surplus van het achterland en de specialisatie in natuurlijke grondstof intensieve producten (of *staples*) leidde tot ontwikkeling in het producerende gebied als een geheel. *Staple* export was daardoor de motor van economische ontwikkeling in gebieden van deze grote havensteden. Dergelijke havens worden door W. G. Huff omschreven als *staple* havens. Deze *staple* havens raken verweven met de achterland productie en door de *staple* export te faciliteren, ervaren ze economische ontwikkeling en snelle urbanisatie.¹²⁰ Sabang wist een vergelijkbare export niet tot stand te brengen. Het trad in een aantal gevallen wel op als financier van peperplantages, dus pogingen om zich met het achterland te verweven werden wel ondernomen. Doch was er nimmer sprake van een *staple* export. Dit vormde een bedreiging voor Sabang, omdat de haven zodoende beperkt werd in de groei. Verder was dus de concurrentiepositie ten opzichte van Singapore en Penang enigszins zwak.

Een veel grotere bedreiging was, dat in de jaren twintig van de 20^{ste} eeuw er meerdere havens werden gebouwd op Sumatra die Sabang direct konden beïnvloeden, want deze havens hadden een directe aansluiting op het gedeelde achterland. Het bestuur van de Sabang Maatschappij is zich in deze periode ook zeer bewust van de nog prille positie van Sabang. Toen er in 1909 informatie werd ontvangen dat er plannen worden gemaakt om een haven te bouwen in de Aroebaai (Noordoost-Sumatra bij het tegenwoordige Pangkalansusu), veroorzaakte dit dan ook lichte paniek in het bestuur en het stapte naar de regering om te proberen de plannen tegen te houden.¹²¹ De haven daar zou maar klein blijven en werd nooit een grote bedreiging voor Sabang.

Wat wel een aanzienlijk gevaar was voor de onderneming was de haven van Belawan (op de kust van Noordoost Sumatra ten noorden van het tegenwoordige Medan). In het tweede decennium van de twintigste eeuw werd er, door de Indische Gouvernement onder advies van het departement van Burgerlijke Openbare Werken en Wouter Cool (algemeen adviseur voor het Havenwezen in Nederlands-Indië), besloten om van Belawan, een tot dan relatief kleine haven, een oceaanhaven te maken. Daarnaast wilde de Nederland-Indische Steenkool Handelmaatschappij (NISHM) er een kolenstation vestigen. Hierdoor zou Belawan potentieel een grote bedreiging vormen. Toen het bestuur hiervan bericht kreeg, waren de meningen hierover nog verdeeld. Directeur Quarles van Ufford was van mening dat Belawan helemaal niet kon concurreren met Sabang. Dit omdat de installaties van Sabang zo modern waren, dat wilde Belawan de concurrentie aangaan, zij een grote financiële investering moest doen wat niet rendabel zou zijn. Ze waren echter unaniem van mening

¹²⁰ Huff, *economic growth Singapore*, p. 361; Wong, Lin Ken, 'Singapore: Its growth as an Entrepot Port, 1819-1941', *Journal of Southeast Asian Studies* Vol. 9 (1) (March 1978) p. 60.

¹²¹ SAA, Sabang, inv. nr. 1.

dat Belawan hoe dan ook een nadelig effect zou hebben op Sabang. Op aandringen van de directie van de NHM, gingen ze onderhandelingen aan met de NISH over de kolenlevering. Dat de directie van de Sabang Maatschappij vergaande stappen wilde ondernemen voor de bescherming van Sabang, blijkt tevens uit het feit dat ze in 1915 overwogen om een artikel te plaatsen waarin werd uitgelegd dat de voordelen van Belawan niet zouden opwegen tegen de kosten. Volgens de voorzitter van de directie W. Fenenga zou echter een dergelijk artikel uitgegeven door de Sabang Maatschappij ook haarzelf schade doen en daarom werd hiervan afgezien. Wel werden de argumenten tegen Belawan uit het artikel bekend gemaakt bij het departement van Koloniën.¹²²

De acties van het bestuur tegen Belawan wierpen haar vruchten af, want in maart 1915 werd afgezien van de stichting van een kolenstation. Wel gingen de werkzaamheden tot verandering van Belawan in een oceaanhaven door. Opmerkelijk is dat hoewel in het begin werd geprobeerd de ontwikkeling van Belawan tegen te houden, de Maatschappij uiteindelijk een contract sloot met Belawan waarin ze toezegde de haven te bevoorraden met kolen. Deze levering van kolen was dus een directe steun aan een concurrent. Uit de correspondentie en vergadering verslagen was niet helemaal duidelijk waarom hiertoe werd besloten, want deze steun zal door velen beschouwd worden als onverstandig. Een mogelijke verklaring kan zijn dat de potentie van Belawan werd onderschat door het bestuur. Zo was wederom het bestuur van mening dat wanneer Belawan aan de bouw begon van een sleephelling om schepen te repareren, iets wat Sabang ook aanbood, ze niet in staat zouden zijn volgens het bestuur om te kunnen concurreren met Sabang omdat het droogdok in Belawan relatief klein was en alleen voor kleine schepen beschikbaar zou zijn. De arrogantie en hoogmoed van het bestuur over de behandeling van de concurrentie van Belawan wijst erop dat ze of immens vertrouwen hadden in Sabang en gewoon zeker van zichzelf waren, of dat ze de kop in het zand staken en handelden uit onnozelheid. Hoe dan ook: de Sabang maatschappij speelde hoog spel in deze periode.¹²³

Naast Belawan was de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) een tweede bedreiging voor Sabang in deze periode. Nederland was neutraal in deze oorlog en de strijd concentreerde zich vooral in Europa. Sabang werd indirect wel beïnvloed door de Eerste Wereldoorlog. Als gevolg van de Eerste Wereldoorlog verdween de Duitse handelsvloot en een groot deel van de Britse schepen, die of gerekwireerd werden voor het vervoeren oorlogsmateriaal en troepen, of werden gebruikt voor het graanvervoer over de Atlantische Oceaan.¹²⁴ Deze daling is goed te zien in grafieken 1 en 2. De status van neutraliteit bracht tevens andere problemen met zich mee en Sabang bevond zich menig keer

¹²² SAA, Sabang, inv. nr. 2, Notulen van de vergaderingen van commissarissen 1912 dec. 27-1924 juli 30, notulen van 4 feb 1915.

¹²³ *ibidem*, inv. nr. 2, notulen van 4 maart 1915 en 8 juni 1915.

¹²⁴ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 37.

tussen wal en schip. Zo waren de restrictieve maatregelen van verschillende landen die een gevolg waren van de oorlog een grote bedreiging. Vanaf 1916 kreeg Sabang het steeds moeilijker. Dit kwam vooral door de beperkte beschikbaarheid van kolen. De Britse regering stelde vergaande restrictieve maatregelen in dat jaar op de uitvoer van Bengaalse kolen. Deze kolen behoorden tot de betere kolen in de wereld en het zou een groot verlies voor Sabang betekend hebben als ze deze kolen niet meer konden verhandelen. Sabang wist echter door onderhandelingen met de Britse ambassadeur in Amsterdam en met hulp van de Nederlandse regering de maatregelen versoepeld te krijgen. Zo werden er wel kolen geleverd aan neutrale havens, mits de kolen niet werden doorverkocht aan de Duitsers en kwam er een Britse controleur in Sabang om deze maatregel te handhaven.¹²⁵ De crisis leek op dit punt afgewend, maar door een ongelukkige samenloop bleef Sabang een tekort van kolen houden. Er werd een fout gemaakt in de aanvraag voor een nieuw kolencontract met de Ombilin kolenmijn. Sabang zou 9000 ton kolen krijgen, dit bleek echter maar om 2400 ton te gaan. Sabang voelde zich daarom genoodzaakt om een mengeling van Bengaalse en Ombilin kolen aan te bieden. Een buitenlandse afnemer, de Blue Star line, opgericht in 1911, was hierover niet tevreden en haalde daarom Sabang uit haar vaste lijn.¹²⁶ De grootste en laatste tegenslag kwam echter in 1917, toen men er niet in slaagde een nieuw contract voor 1918 af te sluiten over de levering van kolen. In 1917 was Sabang nog via het oude contract verzekerd van 70.000 ton kolen, maar in het nieuwe contract voor 1918 was dit nog maar 20.000 ton. Van deze 20.000 was 4000 gereserveerd voor de marine en 5000 ton voor Belawan. Een snelle rekensom leert dat Sabang dus in 1918 nog maar 11.000 ton kolen te verhandelen had. Een significante daling in het aanbod.¹²⁷



Figuur 9: Olietankinstallaties van de Dortsche Petroleum Maatschappij. Uit: De Boer, Zeehaven en Kolenstation Sabang, p. 39.

¹²⁵ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 3 aug. 1916.

¹²⁶ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 15 nov. 1916.

¹²⁷ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 7 maart 1918.

In 1917 was er nog meer slechts nieuws voor Sabang. Toen de oceaanhaven te Belawan in dat jaar gereed was, werd er alsnog besloten om daar een kolenstation te vestigen. De Nederlandse regering wilde dit bewerkstelligen door middel van Steun van de Atjeh Transport Maatschappij, een dochteronderneming van de Sabang Maatschappij. De directie van Sabang maakte zich hierover zorgen maar ze waren van mening dat zolang het kolenstation niet de interesse wekt van de KPM, Belawan alleen kolen voor de kustvaart daar kan leveren, omdat de schepen van Nederland en Rotterdamse Loyd voordeliger in Sabang en Batavia kunnen bunkeren.¹²⁸

Ondanks deze tegenslagen wist Sabang zich in deze periode toch goed staande te houden en - enigszins opmerkelijk - ze wist in deze periode zelfs te groeien. De eerste paar jaar van de oorlog had Sabang wat geluk aan haar zijde. Er was in 1915 een stremming op het Panamakanaal, door een aardverschuiving, waardoor veel verkeer niet meer via de Grote Oceaan ging maar via het Suezkanaal. Veel schepen hadden hierdoor extra kolen nodig en gezien de neutraliteit van Nederland was Sabang dus een gewilde haven. Daarnaast had Sabang vele contracten afgesloten met buitenlandse rederijen waardoor het verzekerd was van afname van kolen, welke het mede door het verschillende soorten kolen die Sabang bezat en de blijvende onderhandelingen voor Bengaalse kolen aan kon voldoen.¹²⁹

Wat noemenswaardig is, is dat ondanks de bedreiging voor het havenbedrijf, Sabang winstgevend bleef. Dit kwam volgens De Boer door 'zeer voorzichtige en vooruitziende inkooppolitiek van het bestuur'.¹³⁰ Sabang bezat zelfs genoeg liquide middelen had om enkele investeringen te doen. Zo werden er baggerwerkzaamheden voltooid ten tijde van de oorlog, werd er onderhandeld met de Dortsche Petroleum Maatschappij voor verdere uitbreiding van het olie-etablisement op Sabang. De DPM had de productiviteit van de olievelden in Noord-Sumatra verhoogd en was dus opzoek naar een betere regeling met Sabang.¹³¹ Een combinatie van doorzettingsvermogen, snelle reactie, diplomatieke vaardigheden en wat geluk stelde Sabang in staat om beter uit de periode van de Eerste Wereldoorlog te komen dan ze erin ging.

¹²⁸ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 6 sep. 1917.

¹²⁹ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 2 sep. 1915, 4 nov. 1915.

¹³⁰ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 39.

¹³¹ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 6 sep. 1917.

Hoofdstuk 3: Neergang 1918-1950

Met de beëindiging van de Eerste Wereldoorlog in 1918 waren de verwachtingen, niet alleen binnen de Sabang Maatschappij maar ook elders in de wereld, dat er betere tijden zouden aanbreken. Niets bleek minder waar: de oorlog in Europa was dan voorbij, het scheepvaartverkeer herstelde nog maar langzaam. In plaats van dat er betere tijden aanbraken, werd Sabang getroffen door enkele nieuwe tegenslagen. In dit hoofdstuk zal behandeld worden hoe Sabang hiermee omging en wat dit betekende voor de ontwikkeling van de havenstad.



Figuur 10: Aanzicht van haven Sabang en dokbedrijf 1926. uit. Amsterdam Stadsarchief 662.63

3.1 Tegenslagen en hoop

Er werd in 1918 getracht om nieuwe industrieën op Sabang te vestigen. Het is niet helemaal duidelijk of deze ambitie vanuit het bestuur kwam door de problemen omtrent de kolenhandel en moeilijkheden en men dus op zoek ging naar nieuwe inkomsten om niet zoveel hiervan afhankelijk te zijn, of dat ze deze ambitie al langer hadden en gewacht hadden tot de globale omstandigheden gunstiger waren om nieuwe investeringen te maken. Ondanks de moeilijkheden werden er stappen ondernomen om een fabriek voor de verwerking van copra op Sabang gevestigd te krijgen. Copra is het gedroogde vruchtvlies van de kokosnoot en kan gebruikt worden voor het maken van diverse

producten zoals klapperolie en margarine. Al snel realiseerde men zich dat dit zeer moeilijk zou zijn, maar gedurende vele jaren werd dit nagestreefd. De handel van copra was in handen van de Penangische en Padangische Chinezen, de Sabang Maatschappij was echter van mening dat een fabriek in Sabang nog steeds lonend kon zijn vanwege de hoge vrachtkosten van copra. Hoe optimistisch de Maatschappij ook was, deze droom werd al snel te niet gedaan toen door meerdere instanties, waaronder ook beoogde investeerders zoals Anton Jurgens - een Nederlandse ondernemer wiens grootvader de 'Anton Jurgens' margarinefabriek op had gericht - , de plannen als niet haalbaar werden bestempeld. Coprafabrieken in Padang en Makassar waren al in aanbouw en men deelde algeheel de mening dat er te weinig plantages van copra in de buurt waren. Hoewel de Sabang Maatschappij in de volgende jaren als nog probeerde deze onderneming van de grond te krijgen, omdat de directeur G. C. Quarles van Ufford van mening was dat goedkope installaties en de mogelijkheid om via de haven het afgewerkte product meteen in te laden in oceaanschepen belangrijker waren dan de nabijheid van plantages.¹³² Doch begon de Sabang Maatschappij zich op dit punt langzaam te realiseren dat Sabang haar beperkingen had zoals het missen van een achterland. Wat volgens de havenstadtheorie essentieel is voor de ontwikkeling van een havenstad.

In 1919 begon de Sabang Maatschappij stappen te zetten om de haven tot een betere transithaven te maken. Dit wilde de Sabang Maatschappij bewerkstellen door de stichting van een houtfabriek. Ook hiertegen werden bezwaren gemaakt, want vanwege het ontbreken van een achterland zou er te weinig hout beschikbaar zijn. Door de bezwaren voor het ontbreken van hout, werd er vervolgens gekeken naar het stichten van de fabriek in het gebied van de houtproductie zelf, Singkil. Een ingenieuze oplossing voor het houtprobleem werd op die manier gevonden. De Sabang Maatschappij wist namelijk een contract af te sluiten voor het transport van hout, van Singkil naar Sabang via vloten door het KPM, een kleine 700 km, waardoor de transportkosten aanzienlijk lager werden. Na een andere overeenkomst met P.M.J. Jongeneel, eigenaar van vele houtfabrieken in Indië, werd er een rubber- en theekistenfabriek gesticht op Sabang (de ReT fabriek). De fabriek werd geopend in 1921 en wist na een langzame start enkele goede jaren te draaien.¹³³ Toch redde de fabriek het niet op den duur. Hij werd in 1927 geliquideerd en overgenomen door de Sabang Maatschappij. Dit kwam door verschillende omstandigheden die het succesvol exploiteren van de fabriek uiterst lastig maakten. Voorbeelden waren: fouten die werden gemaakt door leden van de ReT fabriek en een conflict tussen Jongeneel en leiders van de ReT. De grootste oorzaak was echter de moordende concurrentie in het triplex-kistenbedrijf.¹³⁴ In de jaren 30 kon de fabriek namelijk niet meer concurreren met de goedkope Japanse kisten en werd de fabriek gesloten.

¹³² SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 7 maart 1918 en 11 juli 1918.

¹³³ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 2 okt. 1919.

¹³⁴ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 8 dec. 1927.



Figuur 11: Gezicht op de Sabangbaai met de ReT fabriek op de achtergrond. Bron: De Boer, Zeehaven en Kolenstation Sabang, p. 45.



Figuur 12: Triplex-kisten van de ReT fabriek gereed voor verzending. Bron: De Boer, Zeehaven en Kolenstation Sabang, p. 45.

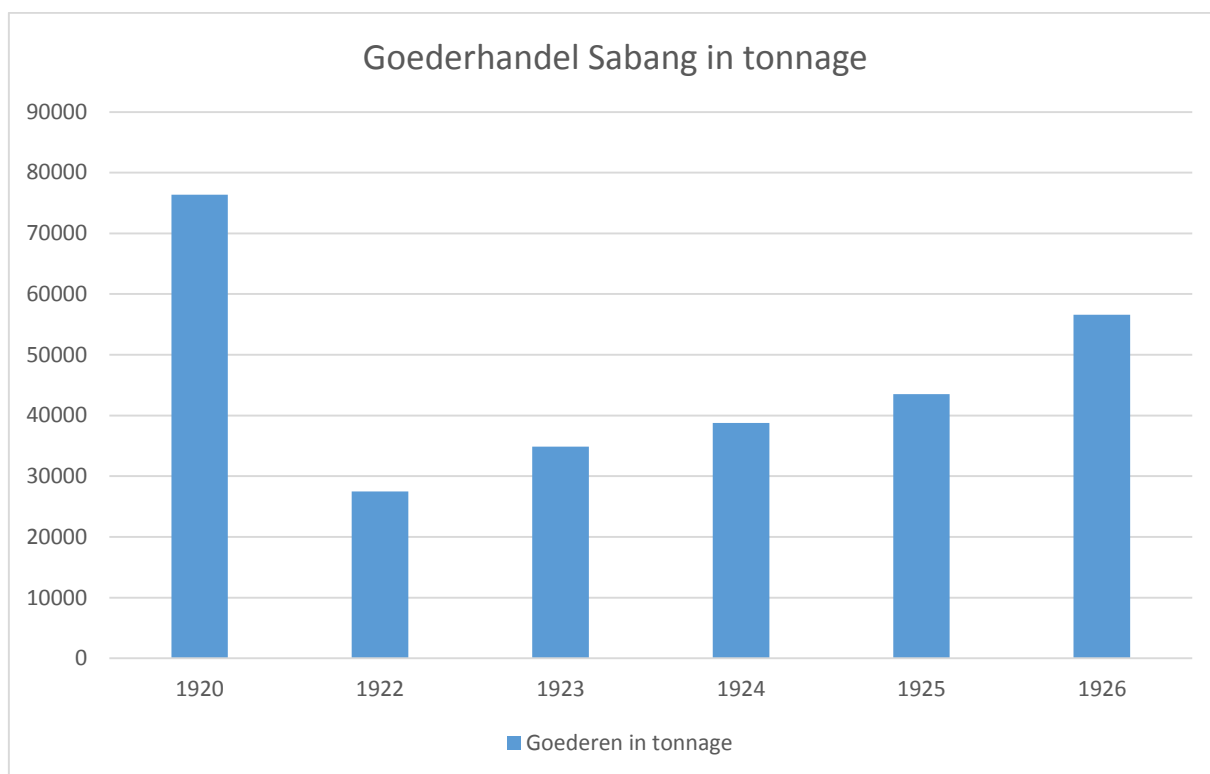
Waar Sabang in feite faalde in de oprichting van industrieën, ging dit in Belawan heel anders. Daar bloeiden de industrieën op en Belawan werd met het jaar belangrijker. Dit kwam doordat het achterland, waar Belawan een betere aansluiting op had, verder was ontwikkeld en dus was Belawan gunstiger voor de ontwikkeling van industrieën. Hierdoor werden veel mensen sceptischer over de toekomst van Sabang. In gesprekken die de directeur Quarles van Ufford voerde met de KPM en de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) in 1919 en 1920, werd door beide organisaties twijfel uitgesproken over de toekomst van Sabang. De directeur van de SMN, de heer Tegelberg, zei zelfs dat Sabang als transithaven en, hoewel in mindere mate, als kolenstation door Belawan zou worden ten ondergebracht.¹³⁵ Sabang werd hard getroffen door de concurrentie uit Belawan, vooral op de handel, maar als kolenstation had het nog steeds grote voordelen. Dat waren de ligging van Sabang; het feit dat het vele malen makkelijker binnen te varen was, vanwege de natuurlijke diepte en de beschutte ligplaats. Belawan had bovendien de ontwikkeling van haar kolenstation stopgezet, omdat het meer geconcentreerd was op de ontwikkeling van de oceaanhaven zelf. Belawan wist dat het niet kon concurreren met Sabang als het op kolen aankwam en concentreerde zich dus op de handel. Zelfs hier had het nog moeite om te concurreren met Sabang. Belawan was in de jaren twintig nog niet in staat meerdere mail- en vrachtboten tegelijk te behandelen, zodat Sabang nog lang voor het goederenverkeer van de Oostkust van Sumatra van betekenis bleef. Tabel 1 beeldt dit goed uit. Na 1920 was er een daling in de handel, veroorzaakt door aan de ene hand de opening van Belawan, maar aan de andere kant een inzinking in de kolenhandel.¹³⁶ Vanaf 1922 vond er langzaam herstel plaats en begon de handel in Sabang weer te groeien. Dit kwam deels doordat mailboten van de Rotterdamse Lloyd Sabang gingen aanlopen en ook al was de Deli tabak handel verloren aan Belawan, Sabang bleef gelegen op een strategische plek en een van de modernste kolenstations in de regio.¹³⁷ Belawan trok dus niet de gehele handel naar zich toe, omdat het hiertoe simpelweg nog niet toe in staat was. Volgens het bestuur was namelijk Belawan niet in staat meerdere mail- en vrachtboten tegelijk te behandelen, wat lange wachtrijen in Belawan zou betekenen, zodat Sabang voor het goederenverkeer van Sumatra van belang kon blijven.¹³⁸ Deze stijging in de handel na 1922 was verder te danken aan de gehele stijging van de wereldhandel.

¹³⁵ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van nov. 1919.

¹³⁶ De Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang*, p. 40.

¹³⁷ Ibidem, p. 40-41.

¹³⁸ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 6 nov. 1919 en 6 juli 1921; AS, inv. nr. 3, notulen van 10 maart 1927.



Tabel 1: Tabel goederenhandel, bron: SAA, Sabang, 66.2-3.

Door de Sabang Maatschappij werd ingezien dat Belawan steeds belangrijker werd en waarschijnlijk op den duur ook een groot kolenstation zou krijgen waardoor het in staat zou zijn om met Sabang te concurreren. Er werd daarom besloten om te proberen te profiteren van de groei die Belawan doormaakte. Om dit te bereiken wilden Sabang daar zelf een kolenstation en reparatiebedrijf starten.¹³⁹ Dit werd mede versterkt doordat er grote zorgen waren ontstaan in het bestuur van de Maatschappij. Dit kwam vanwege een voorval in 1922 toen de vereniging van Nederlandse lijnen aandrong op een vestiging van een groot kolenstation te Belawan. De NHM en RL (Rotterdamse Lloyd) steunden deze wens, van een kolenstation op Belawan, overigens niet. Merendeel van de Nederlandse lijnen waren van mening dat vanwege tijdsbesparing van de mailboten, Belawan het begin- en eindpunt moest worden en dat Sabang uit de vast maillijn gehaald moest worden. De Nederland-Indische Steenkool Handelmaatschappij (NISHM) voelde hiervoor echter weinig en dus werd er niet ingegaan op het verzoek. Voor de Sabang Maatschappij werd het zodoende duidelijk dat er onder de Nederlandse lijnen (grote) onvrede heerste over Sabang. Ze wilden daarom in Belawan de kolenvoorziening daar zelf gaan exploiteren, ook al waren ze nog steeds van mening dat de omstandigheden daartoe nog niet heel bemoedigend waren.¹⁴⁰ Het verzoek van de Sabang Maatschappij voor een kolenexploitatie te Belawan werd echter vervolgens afgewezen. Meerdere

¹³⁹ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 2 maart 1922.

¹⁴⁰ Ibidem.

malen wilde Belawan niets weten van Sabang.¹⁴¹ Pas tijdens een bezoek van de toenmalige hoofdadministrateur van Sabang, F.C. Baron van Aerssen-Beyeren van Voshol, aan Batavia werd enigszins duidelijk waarom Sabang zo sterk werd tegengewerkt. Er bestond grote onvrede over Sabang bij verschillende instanties, waaronder het departement te Nederlands-Indië van Burgerlijke Openbare Werken (BOW) en de SMN. Er was ook een sterke verdenking door de Sabang Maatschappij dat het Belawan bestuur geen behoefte had aan een groot particulier kolenbedrijf. Als we deze stappen van Sabang analyseren kunnen er verschillende theorieën worden geformuleerd. Door dit exploitatieverzoek van Sabang gaf het in feite de moed op in haar eigen bedrijf en probeerde het zich nog te redden om te proberen op de winnende wagen te springen. Er zou ook beargumenteerd kunnen worden dat Sabang een potentiële winstmogelijkheid zag en hier haar slag wilde slaan. Wat ook de precieze motieven waren, feit was wel dat Sabang actief werd tegengewerkt.

Een andere tegenslag in deze periode was dat er verschillende problemen ontstonden in de kolenhandel en Sabang de kolenverkoop hierdoor zag dalen. Er kwam een verbod op uitvoer van kolen door Brits- Indische autoriteiten, omdat de vraag van de industrieën daar naar kolen zo groot was dat men dit deed om de bedrijven daar te beschermen. Hier kwam nog eens bij dat er langzaam aan steeds meer motorschepen kwamen die op olie voeren en dat veel van de kleine rederijen waren verdwenen en de grote rederijen overbleven. Veel van deze grote rederijen hadden eigen kolendepots in havens. Wat ook bijdroeg aan de daling van kolenverkoop was dat er in deze jaren ook een daling was in vrachtvervoer. Veel schepen hadden daardoor ruimte over in de laadruimtes en konden daardoor extra kolen meenemen waardoor ze weer minder hoefden te bunkeren.¹⁴²

Het beeld ontstaat dat Sabang in deze periode langzaam in de afgrond zakt, dit is echter niet helemaal waar. Het was niet alleen maar ellende en tegenspoed voor Sabang. Door verminderde Bengaalse en Ombilin kolen, door hierboven beschreven oorzaken, ging het op zoek naar nieuwe kolen en vond deze in de Natalkolen uit Zuid-Afrika. Waar het wellicht verloor aan populariteit bij de meeste Nederlandse lijnen, groeide de reputatie van Sabang in het buitenland meer en meer. Het Norddeutsche Lloyd was zeer tevreden over Sabang en de nieuwe Natalkolen. Sabang groeide tevens in populariteit bij Japanse schepen. Er was een toename van opiumschepen uit de Perzische golf die wel onder sterk toezicht van de politie hun lading steeds vaker in Sabang losten voor overschepping.¹⁴³ Opium was in China na het verliezen van de tweede opiumoorlog (1856-1860) gelegaliseerd door het gedwongen ondertekenen van het verdrag van Tianjin door de Chinese regering. Door dit alles werd in 1924 er een recordjaar in kolenomzet werd genoteerd.¹⁴⁴ De kolenverkoop fluctueerde wel sterk in

¹⁴¹ SAA, Sabang, inv. nr. 2, notulen van 16 nov. 1922.

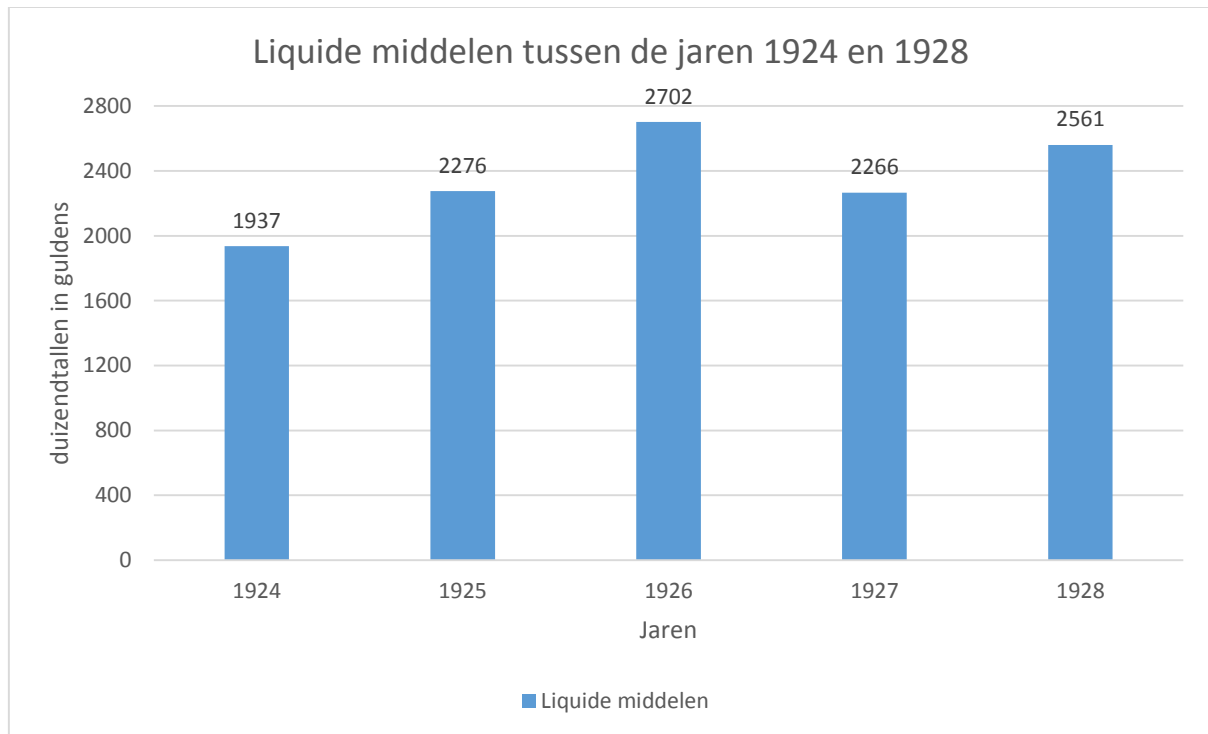
¹⁴² Ibidem, 1922.

¹⁴³ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 1 maart 1923.

¹⁴⁴ Cijfers hierover niet bekend, in de bronnen wordt alleen maar gesproken over een recordjaar.

deze periode. Vaak bleek echter ook dat het bestuur zich onnodig zorgen maakte om de kolenhandel. Al snel werd gedacht dat er problemen waren, maar de kolenhandel van Sabang bleek verrassend genoeg vaak stabiel genoeg om tegenslagen op te vangen.

Een ander punt van hoop was dat het in de jaren twintig begon met de handel in effecten. In het begin was de effectenhandel nog niet winstgevend, maar zoals tabel 2 laat zien groeide de liquide middelen mede door winsten op de effecten beurs van 1924 tot 1928 met ongeveer f. 600.000,-.¹⁴⁵



Tabel 2: Totaal van de liquide middelen gedurende de jaren 1924-1928. Bron: SAA, Sabang, inv. Nr. 65.

Door al deze bedrijvigheid die in Sabang plaatsvond besloot de Maatschappij om Sabang verder uit te breiden. Er kwamen extra kolenruimtes, maar ook een groot nieuw 5000 ton droogdok.¹⁴⁶ In de hele jaren twintig werden voortdurend uitbreidingen gedaan van verschillende aard. In 1924 werd er een bioscoop gebouwd voor vermaak van de overstappende passagiers. Er kwam een ambachtsschool voor opleiding van de koelies.¹⁴⁷ Nieuwe woningen werden er in 1927 gebouwd. De diversiteit in aanwezige instanties blijkt ook uit de aanwezig van een ziekenhuis voor psychiatrische patiënten. Dit werd in 1924 nog eens uitgebreid zodat er plaats was voor 1200 patiënten. Het jaar ervoor in 1923 was er ook al de grote opening geweest van een nieuw ziekenhuis dat het oude militaire

¹⁴⁵ SAA, Sabang, inv. Nr. 65. Opmerkingen n.a.v. de balans-analyse in de 'Dagelijkse Beurscourant' van 21 mei 1919.

¹⁴⁶ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 16 nov. 1922.

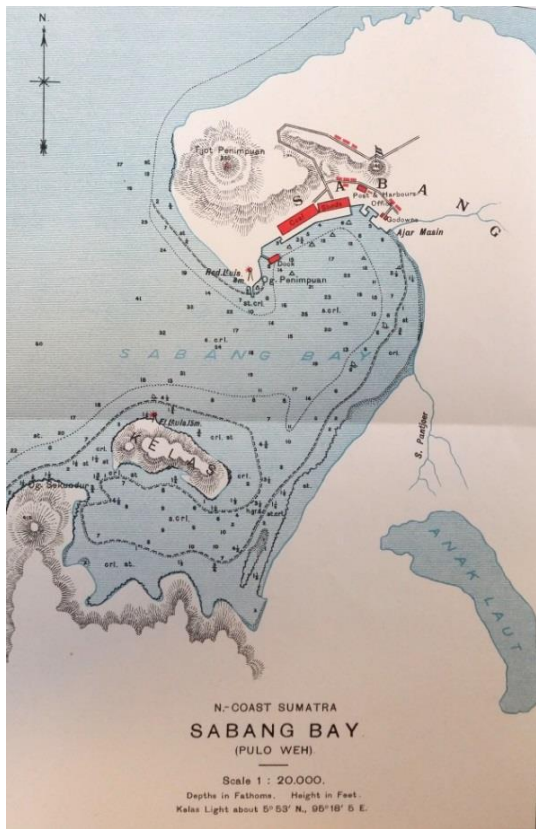
¹⁴⁷ Ibidem, inv. nr. 2, notulen van 30 juli 1924.

hospitaal verving. Al met al had Sabang vele vormen van een havenstad in deze periode. Het vertoonde steeds meer elementen van de verschillende dimensies nodig voor de ontwikkeling van een havenstad (zie p. 29-30). Het bezat industrieën, was een schakel binnen het globaal handelsnetwerk vanwege de opname in de vaste lijnen van de Nederlandse scheepvaart maatschappijen en het als maar groeiend aantal buitenlandse schepen, had aansluiting met achterland en een geringe vorm van urbanisatie. Figuur 13 laat in een serie kaarten tevens de groei van Sabang door de jaren heen goed zien. De haven was nog steeds de kern van de stad.

De reputatie van Sabang bleef nog steeds groeien in het buitenland. Zo werd er in een artikel in een blad *Foreign Coaling* in 1929 nog lovend geschreven over Sabang. In dit zelfde artikel sprak men tevens zware kritiek uit op Singapore en Colombo. Over Sabang zei men 'At Sabang the bunkering business continues to increase steadily. Large stocks of best Natal coals are always kept on hand and the port is well known to Eastern Traders as a reliable coaling station where good coal is available, reliable weight and underpatted dispatch given. Prices are always consistent with market conditions of coals and freight.'¹⁴⁸ Sabang was echter nog geen centrum van economische groei en ontwikkeling, ook was de poortfunctie nog onderontwikkeld.

¹⁴⁸ SAA, Sabang, inv. nr. 2; SAA, Sabang, inv. nr. 3, Notulen van de vergaderingen van commissarissen 1924 okt. 9-1950 juli 2.

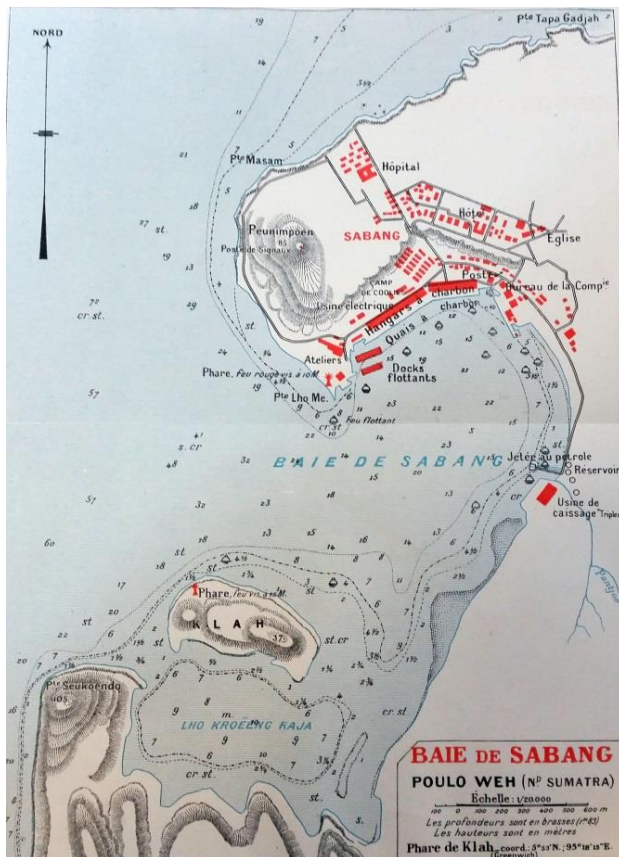
1908



1924



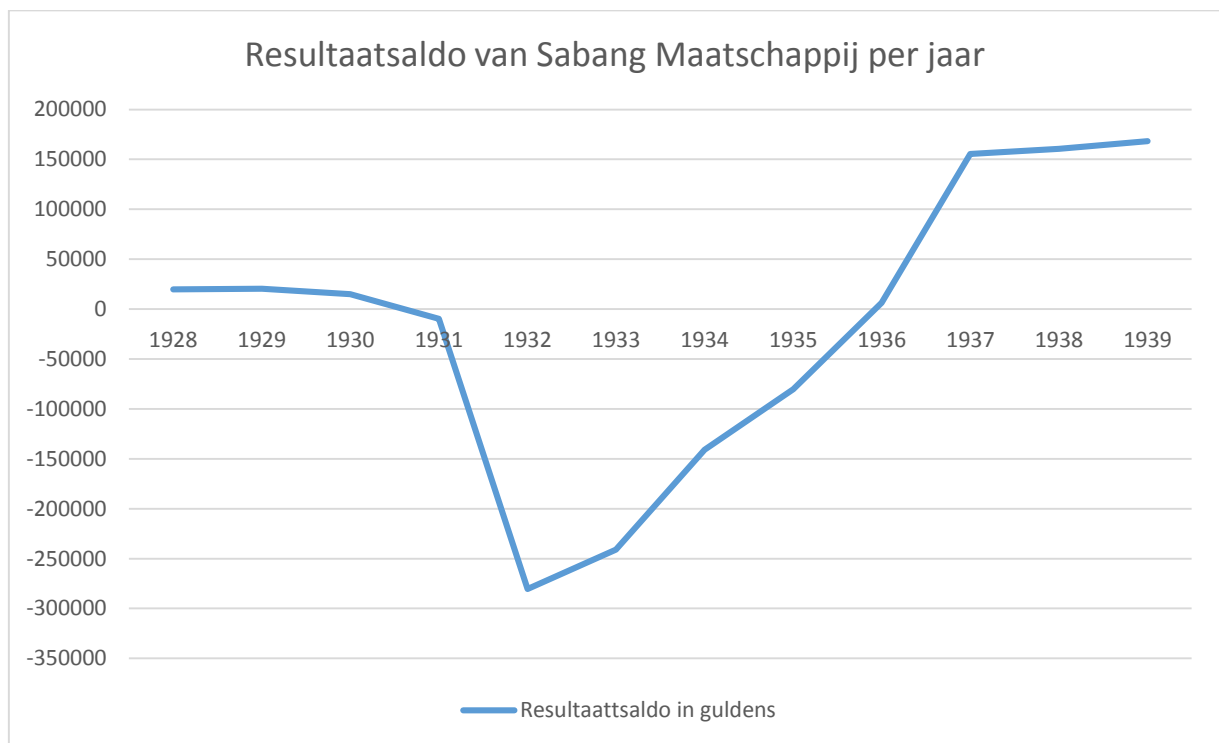
1926



Figuur 43: Kaarten van zeehaven Sabang. Bron: SAA, Sabang, 662.63

3.2 Crisis

De jaren twintig van de twintigste eeuw waren voor Sabang van gemengde aard. Aan de ene kant kreeg het een combinatie van grote tegenslagen, maar aan de andere kan wist Sabang hiervan te herstellen en door te groeien. Het vertrouwen in Sabang was daardoor sterk en vooruitzichten waren ook gunstig.¹⁴⁹ Op 24 oktober 1929 werd hiervoor echter een stokje gestoken. Deze dag staat bekend als Zwarte Donderdag, toen de zeepbel in Amerika barstte en de aandelenbeurs in elkaar stortte. De Grote Depressie was begonnen en die had in Nederland en Nederlands-Indië grote gevolgen. Bedrijven over de hele wereld werden beïnvloed, doordat de wereldhandel instortte. De Sabang Maatschappij was hier geen uitzondering op. Meerder problemen in de jaren dertig waren erg nadelig voor Sabang. Ten eerste was er dus de Grote Crisis die voor problemen zorgden. Onderstaande grafiek laat zien dat Sabang hard werd getroffen door de crisis.

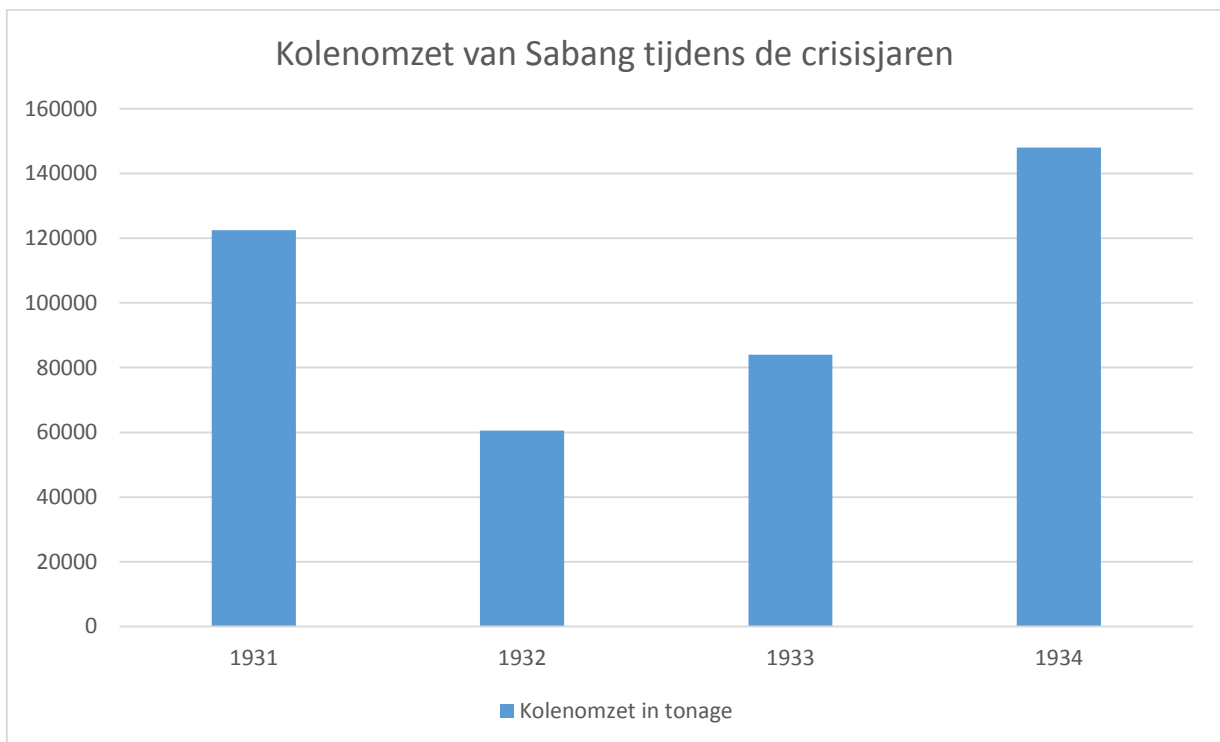


Grafiek 3: Resultaatsaldo Sabang op basis van jaarverslagen uit SAA, Sabang, 662.3

Sabang had sterk te lijden onder de verminderde scheepvaart. De kolenverkoop was nog steeds een groot deel van de onderneming. Door de crisis voeren meerdere schepen vaak alleen nog naar havens waar ze goederen konden halen. Transithavens en bunkerstations zoals Sabang werden dikwijls vermeden. De zogenaamde wilde vaart - ook wel tramping genoemd - het varen naar waar er maar

¹⁴⁹ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 13 dec. 1928 en 14 maart 1929.

lading was, in tegenstelling tot lijnvaart volgens een vast regeling, hield vrijwel compleet op. Sabang had als onafhankelijk kolenstation veel geprofiteerd van deze vaart en deze verdween dus tijdens de crisis nagenoeg geheel. Ten tweede was het een probleem voor Sabang dat het was begonnen met de handel in effecten in de jaren twintig. Een toen vrij goed besluit om met de liquide middelen van Sabang winst te behalen. In de jaren dertig leidde Sabang hiermee grote verliezen. De algehele verliezen van de Maatschappij bleven hierdoor groot, zelfs tot het punt dat in 1935 wel een winst werd behaald op de exploitatie, maar door verliezen op de effecten er toch een negatief resultaatsaldo was. Tabel 3 laat zien dat ze in 1934 al weer meer kolen aan het verkopen was dan 1931, het jaar waarna de crisis Sabang het hardst raakte.¹⁵⁰ Een kleine kanttekening moet hierbij wel worden gemaakt dat ook al bereikte de kolenverkoop weer langzaam het oude niveau, voor de winst gold dat niet. Prijzen waren vele malen lager dan voor de crisis, waardoor de winstmarge zeer gering was.



Tabel 3: Tabel kolenomzet Sabang, bron: SAA, Sabang, 662.3

Ten derde was het een nadeel voor de Sabang Maatschappij dat Nederland tijdens de crisis vasthield aan de Goudstandaard (het vaststellen van de munt aan een vast gewicht in goud). De crisis duurde hierdoor in Nederland en haar gebieden langer dan in landen zoals Groot-Brittannië en de Verenigde Staten die vroeg devalueerden. Na het loslaten van de Goudstandaard eind september 1936 begon de winst weer te stijgen voor Sabang. Door de grote wisselkoersverschillen tijdens de crisisjaren had

¹⁵⁰ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 10 jan. 1935.

Sabang dus onnodig lang last van de crisis. Het had grote moeite om aan kolen te komen aangezien veel kolen van de Britten werden gekocht. De overgenomen ReT fabriek kon nauwelijks omzet draaien, omdat het door Japanse kisten van de markt werd verdrongen. De yen was ook al vroeg gedevalueerd en hier kwam bij dat ze tevens hun kisten voor zulke lage prijzen aanboden, dat zelfs met de laagste kostprijs van de ReT fabriek Sabang niet tegen de Japanse producten kon concurreren. Om de crisis door te komen werd er door de Maatschappij flink bezuinigd. Vele malen werd het salaris van personeel en bestuur omlaag bijgesteld en vielen er ontslagen. De ReT fabriek werd in 1932 uiteindelijk gesloten. Toch wist Sabang redelijk door de crisis heen te komen, het had nog steeds de vaste afzetcontracten en de Maatschappij schroomde niet om nieuwe markten aan te boren.



Figuur 54: Een gedeelte van de machinefabriek en reparatiewerkplaats. Bron: Sabang Bay Harbour and Coal Coy. LTD, Sabang (North Sumatra) The Best Equipped Coaling Station in The East (Amsterdam J.H. De Bussy, 1924).

Voorbeeld hiervan was dat in 1924, toen de eerste intercontinentale vlucht van Schiphol naar Batavia werd volbracht, dit met steun van de Sabang Maatschappij gebeurde. In datzelfde jaar hield de directeur van de Sabang Maatschappij al gesprekken met de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) over het oprichten van een vliegveld bij Sabang om als aansluitpunt te dienen tussen de vliegdiens in de Archipel en de maildienst van de Nederlandse lijnen.¹⁵¹ In 1926 waren er al vergaande plannen voor een vaste luchtverbinding van Sabang-Batavia-Soerabaya, voor vervoer van mail. Sommige leden van het bestuur waren hierover nog sceptisch, maar men deelde de mening van het

¹⁵¹ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 30 juli 1924.

potentiele belang wat een dergelijke verbinding kon hebben voor Sabang. Sabang bracht ook vele voordelen met zich mee: er was al een goede werkplaats gevestigd voor reparaties, die hoefde dus niet meer te worden gebouwd en er was een verbinding met de maildienst van de Nederlandse lijnboten. Sabang werd echter opnieuw gepasseerd door Belawan. In plaats van Sabang werd Medan (24km gelegen van Belawan) opgenomen in de luchtverbinding. Op 1 januari 1928 begon de luchtverbinding Batavia-Singapore-Medan. In 1929 en 1930 zou er vervolgens worden onderzocht of de routes eventueel verlengd konden worden.¹⁵² De regering werkte in deze zaak Sabang ernstig tegen. Ze had grote bezwaren om Sabang op te nemen in de verbinding zolang er geen financiële resultaten waren van de aansluiting van de luchtverbinding op de maildiensten. Dat er werd afgeweken van het oorspronkelijke plan gaf grote verontwaardiging, niet alleen bij Sabang, maar eveneens in het comité van luchtvaart en de KLM zelf. Doordat Belawan tot knooppunt van de maildienst werd gemaakt, werden de uit- en thuispost versneld van 4 dagen naar 3 dagen. Dat het mailtransport uiteindelijk, maar met 1 dag bespoedigd werd, maakte het geheel veel minder waard. Het vliegtuig zou bovendien 3 dagen ongebruikt in Belawan blijven staan. Door dit alles zou de mail een week duren voordat het in Nederland aankwam, terwijl het vliegtuig maar 3 uur extra nodig zou moeten hebben om door te vliegen naar Sabang. In Sabang zou het vervolgens minder lang stil hoeven te staan en aansluiting op de mailboten bleek ook gunstiger, zodat mails via Sabang wel binnen een week in Nederland zouden aankomen. In Nederlands-Indië was men het dus niet eens met deze beslissing, maar er werd vrijwel niets tegen ondernomen, omdat men wel vond dat de leiding in Amsterdam moest liggen en daar was deze beslissing genomen. Toch schijnt hier enige vorm van partijdigheid van de kant van de regering in de beslissing mee te spelen, al was dit niet te bewijzen.¹⁵³ Binnen het bestuur had men ook sterk het gevoel van antagonisme politiek van Belawan en de regering.¹⁵⁴ In 1930 kreeg Sabang een nieuwe tegenvaller toen bekend werd dat de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij (KNILM) interesse had verloren in de oprichting van een vliegveld te Sabang. Op dat moment leek de wanhoop Sabang nabij. Men overwoog een vliegveld op eigen risico aan te leggen, wat een zeer groot risico was voor Sabang. Eerder was namelijk al gebleken uit genomen grondmonsters dat de omstandigheden bij Sabang niet gunstig waren voor de aanleg van een vliegveld. Desondanks begon enkele jaren later de bouw hiervan. De aanleg duurde door de crisis veel langer dan gepland. In 1937 was het vliegveld grotendeels gereed en kwamen er geregeld inspecteurs van de KNILM en andere deskundigen om het vliegveld te inspecteren. Het aangelegde veld bleek echter te klein voor de vliegtuigen van de KNILM en als reactie hierop werden er in 1939 voor verlenging van het veld enkele

¹⁵² SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 8 dec. 1927.

¹⁵³ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 8 dec. 1927.

¹⁵⁴ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 14 maart 1929.

Amerikaanse graafmachines gehuurd.¹⁵⁵ Met verschillende ploegen werd er hard gewerkt aan voltooiing van het vliegveld. Op 8 mei 1940, 2 dagen voor de invasie van Nederland door Duitsland, waren de berichten dat de werkzaamheden gestaag doorgingen. Daarna werden er geen berichten meer ontvangen over het vliegveld en de bouw hiervan is hoogstwaarschijnlijk nooit voltooid.¹⁵⁶

Sabang werd hard getroffen door de crisis, maar het bleef doorgaan ondanks vele tegenwerkingen. Analyseren we de acties die verder werden ondernomen, dan zijn veel beslissingen in het belang van de Maatschappij genomen. Sommige beslissingen duiden op paniek binnen de Maatschappij. Goed voorbeeld hiervan blijft het vliegveld. Op een gegeven moment werd er gesuggereerd door bestuurslid M. C. Koning dat er haast moest worden gemaakt met de voltooiing van de bouw van het vliegveld, omdat het vliegveld een nieuwe impuls kon zijn voor de Nederlandse lijnen om weer vertrouwen te krijgen in de haven, wat het op dat moment aan het verliezen was.¹⁵⁷ Dat er extra geld werd uitgegeven in moeilijke tijden om problemen op te lossen, getuigd van een neergaande spiraal. Hoewel ze één probleem oplossende, creëerden ze tegelijk nieuwe problemen.



Figuur 6: De aanleg van het vliegveld Sabang op het eiland We. Bron: Research Center for Material Culture (RCMC), collectie Tropen museum, digitale collectie <http://collectie.wereldculturen.nl/> inv.nr. TM-10010729.

¹⁵⁵ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 14 dec. 1939.

¹⁵⁶ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 8 mei 1940.

¹⁵⁷ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 10 nov. 1932

3.3 Concurrentie en verandering

Sabang wist door de crisisjaren heen te komen. Nu rijst de vraag wat dan daadwerkelijk de oorzaken waren voor de uiteindelijke val van Sabang. Een hypothese zou kunnen zijn dat de Tweede Wereldoorlog (1939-1945) de ondergang was van Sabang. Het fragment in de inleiding over de aanval door de geallieerden op de havenstad laat zien dat de oorlog inderdaad grote vernielingen aanbracht. Doch is de neergang van Sabang complexer. Wel kan worden geconcludeerd dat de jaren dertig grote invloed hadden op de uiteindelijke ondergang.

De concurrentie van Belawan met Sabang is al uitvoerig besproken. In de jaren twintig lijkt deze concurrentie uit Belawan nog onvoldoende om Sabang weg te concurreren. Dit is ook deels te zien in tabel 1 (p. 50).¹⁵⁸ Na een in eerste instantie sterke afname van handel in Sabang, groeit de handel weer. In de jaren dertig echter, mede versterkt door de crisis, werd de concurrentie uit Belawan sterker. Wat dit goed weergeeft is een bericht dat in 1931 werd ontvangen door het bestuur van de Maatschappij van de hoofdadministrateur uit Sabang. Hierin wordt beschreven dat vele uitvoergoederen vanuit Atjeh en de Westkust van Sumatra werden uitgevoerd via Belawan en in mindere mate via Penang en Singapore. Sabang zou de aangewezen plek zijn voor de uitvoer van deze goederen aangezien het de dichtstbijzijnde oceaanhaven is voor deze gebieden. De goederen daarentegen werden via een langere zeeweg vervoerd naar Belawan, waarvandaan de goederen vervolgens weer naar Europa of andere continenten werden vervoerd.¹⁵⁹ De reden dat goederen vaak onnodig extra werden verscheept was te wijten aan de KPM. Deze organisatie had er namelijk baat bij dat zoveel mogelijk goederen via Belawan werden verscheept. De KPM had een etablissement te Belawan (sinds de tweede helft in de jaren twintig), dus ook al was verscheping via Sabang voor veel producten sneller, verscheping via Belawan betekende dat het geld in de eigen familie bleef. In 1932 werd er dan ook door het bestuur van de Sabang Maatschappij een deal gesloten met de KPM om meer vracht via Sabang verscheept te krijgen. Sabang moest zich in ruil hiervoor onthouden van verdere concurrentie in het kustvrachtverkeer in Atjeh. Dus alhoewel deze concessie meer vrachtverkeer voor Sabang betekende, had het wel tot gevolg dat de havenstad sterk werd beperkt in haar vrijheid te handelen in de kustvaart. Sabang was nu aangewezen op de KPM en deze maatschappij had al verschillende keren laten merken dat het geen groot voorstander was van Sabang, zo had de KPM uitbreiding van Sabang in Belawan tegengehouden en meerdere malen getracht Sabang uit de

¹⁵⁸ Voor een precieze weergave van de concurrentie met Belawan zou er een studie naar de Belawan moeten worden ondernomen. In dit onderzoek ontbreekt een dergelijke studie. Er bestaat dus nog ruimte in de studie naar Sabang. Toekomstige studies zouden hierdoor beter het handels verschil kunnen verklaren.

¹⁵⁹ SAA, Sabang, inv. nr. 3 notulen van 8 okt 1931.

vaste maillijndienst te krijgen.¹⁶⁰ De concurrentiepositie van Sabang werd zodoende sterk verzwakt in de jaren dertig.

Met de komst van olie kwam er een nieuwe brandstof op de markt. In het vorige hoofdstuk is al besproken hoe Sabang één van de eerste havens was die op deze markt insprong. In de jaren twintig verschenen steeds meer motorboten in de scheepvaart. Sabang wist door al in een vroeg stadium olie aan te bieden hiervan enigszins te profiteren. In de jaren dertig begon olie steenkolen te verdringen van de markt. Deze verschuiving had vergaande gevolgen voor Sabang. Sabang had al wijselijk vroeg stappen gezet richting olie, ware het niet dat Sabang niet bleek te kunnen concurreren op de oliemarkt. Olie werd tegen lage prijzen aangeboden in Port-Said (Suez) en in Amsterdam door goedkope Russische en Roemeense olie. Zelfs binnen Nederlands-Indië had Sabang moeite om de concurrentie aan te gaan. Olie in Sabang was *f* 1, - duurder dan in Priok of Soerabaya.¹⁶¹ De volledige overgang op olie kwam voor Sabang vrij plotseling. In 1933 werd door de SMN bijvoorbeeld de mededeling gedaan dat ze aan het einde van dat jaar geen stoomschepen meer in haar vloot zou hebben.¹⁶² Op de oliemarkt werd Sabang compleet weggeconcurrereerd door Port-Said. Niet alleen zag Sabang dus door de crisis het vrachtverkeer afnemen, maar er werden elk jaar minder en minder kolen verkocht.

Een andere verandering die uiteindelijk desastreus voor Sabang bleek was een nieuwe wet van de regering. In 1930 kwam de regering met een nieuwe Indische Tariefwet. Die hield in dat er nieuwe tarieven kwamen op producten die voorheen waren uitgezonderd en dus werd de vrijhaven positie van Sabang met de bijbehorende belastingvoordelen veranderd. Door deze wet werd de positie van Sabang aanzienlijk veranderd. Sabang bleef weliswaar een vrijhaven doordat het praktisch werd gelijkgesteld aan het buitenland. Overigens beschouwde de regering Sabang helemaal niet als een vrijhaven, in de letterlijke zin van het woord. Gebied dat voor grensrechten als buitenlands grondgebied wordt beschouwd, zodat de douaneformaliteiten pas vervuld hoeven te worden als de bestemming van de goederen vaststaat en bijzondere vrijstellingen bezit, bijvoorbeeld de vrijstelling van betaling van belasting. De regering beschouwde het echter als een haven gelegen in het gebied Nederland-Indië waar geen invoer- en uitvoerrechten werden geheven.¹⁶³ Door de nieuwe wet werd het tolgebied sterk uitgebreid en werd er belasting geheven op veel meer goederen, die voorheen waren uitgezonderd. Alleen grondstoffen werden nog ontheven. Er waren in de Tweede Kamer ernstige bezwaren tegen deze wet, die tot kritische Kamervragen leidden.¹⁶⁴ De wet zou volgens enkele leden de belangen van de Sabang Maatschappij ernstige schade toebrengen en ze hadden grote

¹⁶⁰ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 14 april 1932.

¹⁶¹ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 12 jan. 1933.

¹⁶² Ibidem.

¹⁶³ Kamerstukken Tweede Kamer, 1929-1930, Memorie van Antwoord 85.2. Ingezonden bij brief van 23 dec. 1930 (Staten-Generaal Digitaal).

¹⁶⁴ Kamerstukken Tweede Kamer, 1929-1930, Voorlopig verslag 85.1 nr. 442 (Staten-Generaal Digitaal).

twijfels of er enige baten voor de Indische schatkist tegenover zouden staan. De regering werd tevens in herinnering gebracht, dat het veel moeite had gekost met hulp van de regering in het gebied van de Straat van Malakka een industrie van enige betekenis tot ontwikkeling te brengen. Sabang was destijds bedoeld om een tegenwicht te vormen tegen de Straits-havens. De bevolking van Atjeh, destijds voor haar handelsverbindingen georiënteerd op Penang en in mindere mate op Singapore, zou in Sabang moeten vinden, wat zij tot dusver in die Britsche havens zocht. Sabang werd daarom in het begin van deze eeuw volledig ingericht voor bediening van de particuliere scheepvaart, waardoor Atjeh voor zijn buitenlandse verbindingen en voor zijn goederenverkeer inderdaad onafhankelijk werd van de Straits-Settlements. De leden erkenden dat het niet gemakkelijk was gebleken om de handel in inheemse producten naar Sabang te verleggen en dat de vele pogingen vaak op teleurstelling eindigden. In de eerdere tariefwet werd de productie van nijverheidsartikelen buiten het tolgebied bevoorrecht. Zodoende kon Sabang groeien tot een industrieplek. Sabang erkende zelf ook dat het enigszins bevoorrecht was, maar als gevolg van de nieuwe wet zou het nu achtergesteld worden. Volgens de regering echter zou de industrie in het vrijgebied nauwelijks worden geschaad. De leden die bezwaar maakten merkten echter terecht op dat de inkomsten door invoerrechten niet zouden opwegen tegen de vermindering van de opbrengst van een aandeel van 28 procent in de Maatschappij Sabang door de regering.¹⁶⁵ De regering verantwoordde deze nieuwe wet dat bij de bedoeling van Sabang destijds op de voorgrond had gestaan het voornemen om van Sabang een doorvoerhaven ter voorziening van het noordelijk deel van Sumatra te maken. Van het scheppen van een industrieel centrum of van het vestigen van nijverheid die gericht was op de uitvoer van producten buiten de vrijhaven was bij de plannen rondom Sabang nooit sprake van geweest. Dat de verplaatsing van de handel naar Sabang was mislukt en daardoor haar bedrijf in deze richting was gaan toeleggen was buiten de invloed van de regering. De acties van de regering zouden volgens haar niet zozeer tegen de overeenkomst als wel tegen de geest van de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang ingaan.¹⁶⁶ Sabang verloor door deze wet wederom de mogelijkheid uit te groeien tot een grote industrieplaats. De acties van de regering zijn dus ook hier zeer opmerkelijk. Zij had nog steeds een groot aandeel in de Maatschappij, maar aan de andere kant belemmerde ze de ontwikkeling van de havenstad.

Het is des te meer verwonderlijk dat Sabang zich ondanks deze veranderingen op een of andere manier zich door de crisisjaren wist heen te slaan en de weg omhoog weer weet te vinden. Was de tweede Chinees-Japanse oorlog (1937-1945) niet uitgebroken, waardoor de groei van Sabang stagneerde (zoals te zien is in de winstgrafiek van grafiek 3), dan was het wellicht geweest om deze tegenslagen en veranderingen te boven te komen. Toen ook de Tweede wereldoorlog (1939-1945) in

¹⁶⁵ Kamerstukken Tweede Kamer, Voorlopig verslag 85.1 nr. 442 (SGD).

¹⁶⁶ Kamerstukken Tweede Kamer, Memorie van Antwoord 85.2. (SGD).

Europa uitbrak en in 1940 de Japanners Nederlands-Indië begonnen te veroveren ontving de Sabang Maatschappij geen informatie meer over wat er met Sabang gebeurde. Gedurende de periode 1940-1945 is er vrijwel geen informatie over wat er zich afspeelt in Sabang. Werd de haven nog gebruikt? Wat waren de bedoelingen van de Japanners met de haven? Wat was de staat van Sabang? Allemaal vragen waarop ik geen antwoorden heb kunnen vinden in het archief van Sabang. In 1945 werd wel duidelijk dat het personeel in Sabang tijdens de oorlog was geïnterneerd in het Sumatrakamp of als krijgsgevangene was overgebracht naar een door het bestuur omschreven Thai-kamp. Verder werd het langzaam duidelijk welke schade Sabang tijdens de oorlog had geleden. Het bestuur ontving een rapport van de Royal Air Force (RAF) waarin de schade die was toegebracht werd omschreven als ook de door de bezetter verrichtte herstel-, sloop- en opruimingswerkzaamheden. Het bestuur van de maatschappij vreesde echter dat de schade groter was dan in dit rapport stond, omdat ze te weten waren gekomen dat er nog een groot bombardement van Sabang is geweest door de geallieerden in juni 1945.¹⁶⁷ Na een meting van de schade in 1946 door de Nederlands-Indische regering was er meer duidelijkheid van wat er moest gebeuren. De regering nam in deze periode tijdelijk nog de leiding over Sabang, vanwege de ontstane problemen binnen Nederlands-Indië omtrent de onafhankelijkheid. Er werden verschillende onderhandelingen gevoerd met de Nederlandse regering over wanneer het beheer weer terug bij de maatschappij zou komen. In 1946 begonnen meerdere bestuursleden zich echter zorgen te maken over de toekomst van Sabang. Zou Sabang nog wel een toekomst hebben na de herstelwerkzaamheden van de oorlogsschade? Het bestuur zag in dat de voornaamste bron van inkomsten van voor de oorlog -het kolen-bedrijf - nu niet meer van enige betekenis was en het als gevolg hiervan de verkoop van water en scheepsbenodigdheden tevens zou dalen. De toekomst van het reparatiebedrijf zag men eveneens somber in, vanwege een benodigde nieuwe grotere sleephelling voor de nieuwere grotere schepen. Verder werd Sabang door de KPM en verschillende Nederlandse lijnen geboycot, vanwege voorwaarden waardoor alle goederen uit het achterland voor doorconnossement naar Belawan werden.¹⁶⁸ Ten slotte bleef Sabang een laag rendement halen uit de olie verkoop. Er werd tijdelijk afgezien van herstelwerkzaamheden van de oorlogsschade tot de toekomst meer zekerheid bood. Als in 1948 de laatste poging van het bestuur om bij de Nederlandse marine steun te vinden voor de toekomst van Sabang, mislukt, verloor men alle hoop in Sabang.¹⁶⁹

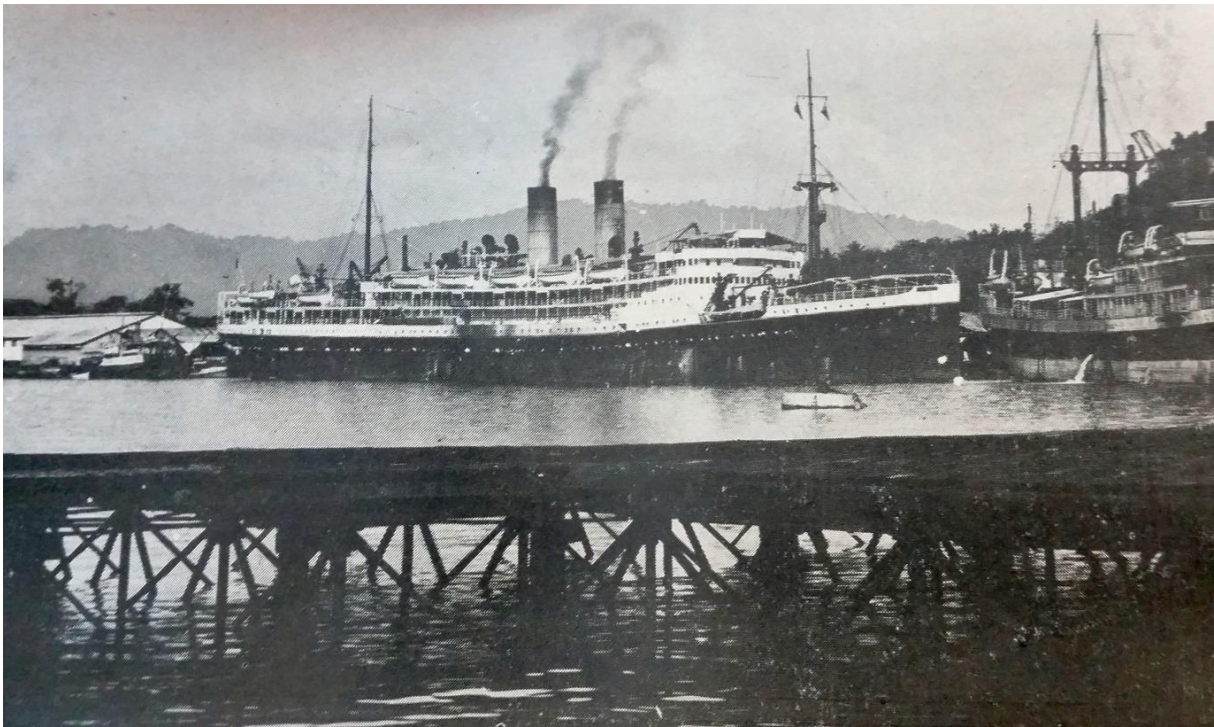
Als gevolg van hierboven beschreven oorzaken - en natuurlijk zal de onafhankelijkheid van Indonesië ook enige rol hebben gespeeld, zo was er weinig sympathie in Nederland voor het nieuwe Indonesië na de oorlog - ging de vennootschap in 1949 over tot liquidatie van de N.V. Zeehaven en

¹⁶⁷ SAA, Sabang, inv. nr. 3, notulen van 2 okt. 1945.

¹⁶⁸ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 10 april 1946; Deze voorwaarden worden in de notulen niet verder besproken, dus kan er slechts gespeculeerd worden waarom de boycot plaatsvond.

¹⁶⁹ Ibidem, inv. nr. 3, notulen van 8 jan. 1948

Kolenstation Sabang. De liquidatie was afgerond in 1959. De haven werd verkocht aan de regering van Indonesië voor een bedrag van f 1.506.000,- Dat Sabang iets bijzonders was geweest werd ook verwoord in de laatste Algemene Vergadering in 1959 door de voorzitter. Zo sprak hij op deze laatste vergadering: 'De voorzitter wil op deze laatste vergadering van het vennootschap in dankbare herinnering brengen, dat door de opeenvolgende bestuurders de in 1898 opgerichte Sabang Maatschappij tot grote bloei werd gebracht. Hoewel aan dat bloei-tijdperk een einde kwam door de geleidelijke overgang van kolen op olie als brandstof voor de schepen, slaagde het bestuur erin het geschokeerde bedrijf rendabel voort te zetten totdat in de oorlog de bezittingen op Sabang grotendeels werden verwoest.... De wijze waarop nodien de in 1910 gesloten overeenkomst door de Regeering van Nederlands-Indië werd afgewikkeld luidde tot een voor onze vennootschap zeer bevredigend resultaat'.¹⁷⁰



Figuur 7: Mailschip aangelegd aan de kade. Bron: SAA, Sabang 662.63.

¹⁷⁰ SAA, Sabang, inv. nr. 5. Notulen van de buitengewone algemene aandeelhoudersvergadering der N.V. Zeehaven en Kolenstation 'Sabang' in liquidatie. 1959 nov.

Conclusie

Vanaf de verovering van het eiland Poeloe Weh (1877), tot de uiteindelijke ondergang van de Sabang Maatschappij, heeft de havenstad een lange weg bewandeld. In het voorgaande heb ik antwoord proberen te geven op de vraag: Wat was de aanleiding voor het stichten van de haven Sabang in Nederlands-Indië en hoe levensvatbaar bleek de haven in de periode tussen 1890 en 1941? De haven werd op Poeloe Weh gesticht door een combinatie van factoren: de opening van het Suezkanaal, de Atjeh-oorlog, de gunstige ligging en de vrijhavenpolitiek om Sumatra minder afhankelijk te maken van de Straithavens. Ook de invloeden van belangrijke personen in de Nederlandse samenleving, zoals J.B. van Heutsz, droegen bij aan de stichting van de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang. Dit verklaart echter nog niet de verdere ontwikkeling van Sabang. Om de ontwikkeling beter te verklaren, biedt de havenstadtheorie uitkomst. De definitie van een havenstad is dat het een kosmopolitische stad is, die open is tot en afhankelijk van de wereld. Ze vormt een schakel in distributienetwerken en bezit een poortfunctie waardoor land en zee in connectie staan. De haven en de bijbehorende stad evolueren door de tijd heen, waar de haven telkens een andere rol van betekenis speelt. Het is een centrum van economische groei en ontwikkeling en de economische, sociale, politieke en culturele ontwikkeling wordt gedicteerd door de havenfunctie. Vier dimensies zijn er te onderscheiden: een theoretische, een interdisciplinaire, een wereldlijke en een ruimtelijke. Van deze vier dimensies, waarbij zowel de land en zee is inbegrepen, zijn diegene met betrekking tot het water (de wereldlijke en de ruimtelijke) degenen die aanvankelijk de stimulans vormen voor de ontwikkeling van de haven. De condities in alle vier de dimensies moeten gunstig zijn, wil de havenstad gedijen. De maritieme invloeden van verandering van de internationale handel door de opening van het Suezkanaal en internationale politiek van zowel Nederland als Groot-Brittannië, zorgden voor de stimulans tot stichting van Sabang.

De kolenverkoop bleef gedurende de hele levensduur van Sabang in feite de kern van de onderneming. De haven was tevens het begin tot ontwikkeling van een stad. Het werd tijdens de ontwikkeling meerder keren bedreigd in haar bestaan door verschillende ontwikkelingen, door concurrentie van nieuwe havens zoals Belawan, door wereldoorlogen, maar ook de kern van de haven, de kolenverkoop, werd bedreigd. Lange tijd wist Sabang zich aan te passen en te evolueren. Zo ontwikkelde het industrieën en wist het zich door de beperking van een achterland toch tot een overscheephaven van enig belang te maken.

Stellen we nu de vraag of Sabang levensvatbaar was, dan kan dit toch met een voorzichtige ja worden beantwoord. Het idee van Sabang bleek 'levensvatbaar'. Kijken we weer naar de redenen voor de stichting zoals de Atjehoorlog, de strategische ligging et cetera, dan werkte dit allemaal in het voordeel van Sabang. Dat verklaart vervolgens de ontwikkeling tot aan 1914. Het ging allemaal vrij goed voor Sabang. Door tegenslagen die echter meer impact hadden dan op het eerste gezicht leek,

bleek de haven uiteindelijk niet meer rendabel te zijn. De overstap van de scheepvaart naar olie bleek desastreus voor Sabang. Het kon niet concurreren op de oliemarkt, zoals het op de kolenmarkt zo lang wel had weten te doen. Als eeuwige transithaven kon het ook niet blijven bestaan: vroeg of laat moest het zich over geven aan de concurrentie van Belawan. Doordat het geen goede aansluiting tot het achterland bezat, wist het geen industrieën voor een lange termijn aan zich te binden, waardoor het niet kon evolueren vanuit de transithaven en kolenstation, naar een volwaardige havenstad. Sabang kon zich niet verweven met het achterland om te groeien tot een *staple* haven. Belawan wist dit wel te bewerkstelligen en zodoende trok deze haven de handel in de regio verder naar zich toe, uit handen van Sabang. Het hielp vervolgens niet dat grote spelers zoals de KPM en zelfs de regering Sabang steeds meer als een doorn in het oog begonnen te beschouwen en links lieten liggen. In de dimensies betreffende het achterland, de theoretische en interdisciplinaire, waren er dus uiteindelijk te weinig gunstige factoren voor aanhoudende groei.

Uiteindelijk werden de grote tegenslagen Sabang teveel. Deze tegenslagen betroffen onder andere de verandering van de markt, het wegvallen van steenkolen door de opkomst van olie en de sterke concurrentie in alle takken van haar bedrijf. Belawan zat op de handel, Port-Said zat op de olie en er was zelfs concurrentie op een vrijwel nieuwe markt: de luchtvaart. Sabang bleek nooit echt in staat om een poortfunctie te vervullen tot een achterland, waardoor het de tand des tijds niet wist te doorstaan en uiteindelijk ten onder ging. Gebeurtenissen zoals de Grote Crisis en de beide wereldoorlogen bleken uiteindelijk geen beslissende rol te hebben gehad bij de neergang. Er werd natuurlijk wel geleden onder deze gebeurtenissen, maar door dergelijke tegenslagen wist Sabang zich heen te slaan. De Tweede Wereldoorlog bracht inderdaad aanzienlijke schade met zich mee, maar het was niet deze schade die sterk bijdroeg aan de beëindiging van Sabang.

Het is uitermate jammer dat Sabang uiteindelijk niet wist uit te groeien tot de grote haven die vele mensen bij haar oprichting in gedachten hadden. Maken we nu de balans op over de haven, dan valt er te concluderen dat het idee van de haven levensvatbaar bleek te zijn, maar door tegenslagen wist Sabang ten slotte niet meer rendabel te blijven. Bepaalde keuzes die werden genomen zoals de stichting van een fabriek, de effectenhandel en de aanleg van een vliegveld bleken verkeerd uit te pakken voor Sabang. Het bestuur valt desondanks geen wanbestuur te verwijten. Sabang bleek te beperkt in haar groeimogelijkheden. Wel zijn er veel gemiste kansen geweest die ervoor hadden kunnen zorgen dat het verloop van Sabang anders was geweest. De oorspronkelijke insteek van Sabang was een kolenstation en het bleef hierdoor ook lang deze rol houden. Verweten kan worden dat het onnodig lang in deze rol bleef. Had het eerder om moeten weten te schakelen door bijvoorbeeld de ontwikkeling van industrieën en een betere transithaven. Dan had het wellicht Belawan voor kunnen blijven, in plaats van het reactie handelen van Sabang waar het nu veel van weg leek te hebben. Dit kwam vooral door een zekere hoogmoed en zelfvertrouwen van het bestuur in de jaren dertig.

Wanneer er problemen in de bestuursvergaderingen werden besproken werd wel vaak de ernst van de zaak bestempeld, uiteindelijk kwam het bestuur echter tot de consensus dat Sabang niet bedreigd zou worden. Een voorbeeld hiervan met betrekking tot concurrentie vanuit Belawan was Directeur Quarles van Ufford die in 1918 van mening was dat Belawan helemaal niet kon concurreren met Sabang. Dit omdat de installaties van Sabang zo modern waren, dat wilde Belawan de concurrentie aangaan, zij een grote financiële investering moest doen wat niet rendabel zou zijn (zie p. 42). Belawan was uiteindelijk wel in staat om in het begin de concurrentie al aan te gaan. Had het bestuur dan misschien te weinig ambitie? Er valt wel een zekere voldoening te constateren bij bestuursleden over waar Sabang zich qua ontwikkeling bevond. Toch denk ik dat gebrek aan ambitie hier niet het geval was, het kan misschien eerder voorzichtigheid zijn geweest. Er is een beroemde quote van Milton Berle, Amerikaanse acteur en schrijver, 'if opportunity doesn't knock, build a door'. Deze mentaliteit geeft de beleving bij Sabang weer: het bezat een zekere potentie, maar ergens op de weg wist het dit voor zichzelf niet waar te maken. Had het meer de gedachte achter de spreuk van Milton Berle gevolgd, dan hadden we een andere haven gehad. We zouden ons Sabang nu kunnen herinneren als de haven die hij nooit is geworden. Alles bezit echter iets van waarde. Zo ook Sabang. Naar mijn mening is Sabang het waard om herinnerd te worden zoals de haven was: Een haven die op een klein eiland lag, afgezonderd van velen, maar toch ook weer niet. Een haven die meer dan 60 jaar heeft weten te bestaan. Een haven in de rimboe.

Bronnen en Literatuurlijst:

Archivalia

Amsterdam Stadsarchief (SAA), Archief van het Zeehaven en Kolenstation Sabang N.V. en de Atjeh Transport Maatschappij N.V., toegangsnummer 662.

- Inv. Nr. 1-3 Notulen van de vergaderingen van commissarissen. 1903-1950.
- 5 Notulen van de buitengewone algemene aandeelhoudersvergadering der N.V. Zeehaven en Kolenstation 'Sabang' in liquidatie. 1959 nov.
- 6 Ingekomen stukken bij de vertegenwoordiger van het vennootschap, J.M.H. van Oosterzee. 1899 sept.-1900 apr.
- 11 Ontwerp van het kolenetablissement 'Poeloe Weh' aan de Sabangbaai, door L.K. Lindhout, opzichter 1e klasse, met noten van toelichting. 1893 oct.
- 27 Nota van G.C. Quarles van Ufford betreffende de urgentie tot aanschaffing van transporteurs voor het lossen en laden van steenkolen. 1902 nov. 25.
- 31D
- 31E Opgave van koopvaardij schepen en vreemde oorlogsschepen welke in 1906 de haven van Sabang hebben bezocht voor het innemen van steenkolen en/of het laden of lossen van goederen
- 31F Voorlopig verslag als bovengenoemd op nr. 31D over 1908 metnota n.a.v. dat verslag.
- 32 Dossier der overeenkomsten met het Ministerie van Koloniën terzake overname van rechten, terreinen, gebouwen etc
- 63 Brochures, prijscouranten etc.1894 – 1926
- 65 Opmerkingen n.a.v. de balans-analyse in de 'Dagelijkse Beurscourant' van 21 mei 1919.

Nationaal Archief, Nederlandse Handel-Maatschappij 1677-1994 (2.20.1.)

Inv. nr.

- 50 Algemeen verslag van de handelingen [zaken] der Nederlandsche Handel-Maatschappij, jaarlijks verslag uitgebracht door de directie aan de Raad van Commissarissen ingevolge art. 73 der statuten over de boekjaren 1849-1944; vanaf 1855 met inhoudsopgaven.1850-1945
- 71 Beknopte mededeeling nopens de zaken der Nederlandsche Handel-Maatschappij, vanaf 1882: Verslag over de handelingen der NHM in het loopende jaar., tussentijdse

- verslagen van de directie uitgebracht aan de Raad van Commissarissen over de boekjaren 1851-1959.1852-1960
- 81 Beknopte mededeeling nopens de zaken der Nederlandsche Handel-Maatschappij, vanaf 1882: Verslag over de handelingen der NHM in het loopende jaar ..,tussentijdse verslagen van de directie uitgebracht aan de Raad van Commissarissen over de boekjaren 1851-1959. 1852-1960; Boekjaar 1952
- 90 Processen-verbaal, notulen van de vergaderingen van de Commissie van Commissarissen tot onderzoek van de Balans, vanaf 1935 genaamd de Balanscommissie; Boekjaren 1863-1875
- 91 Processen-verbaal, notulen van de vergaderingen van de Commissie van Commissarissen tot onderzoek van de Balans, vanaf 1935 genaamd de Balanscommissie; Boekjaren 1931-1952
- 92 Balansen en resultatenrekeningen van de NHM, alsmede balansen van het Reservefonds. Niet getekende exemplaren Boekjaren 1830-1840
- 439 Confidentiële notulen van de vergaderingen van de directie; vanaf 1898 met bijlagen; deels met inhoudsopgaven, 1914-1915
- 5282 81. Rapport van de reis naar Atjeh in verband met leveranties aan de Nederlands-Indische militaire instanties, door A.H.G. Fokker, lid van De Factorij. 1883 [20 pp]
- 90.Rapport over een bezoek aan de NHM-kantoren te Singapore, Penang en Rangoon, door H.J. Hoogeveen, lid van De Factorij. 1900 [78 pp, met bijlagen]
- 5283 92. Verslag van de zending naar Atjeh, door H. van Straaten, geëmployeerde van De Factorij. 1901 [54 pp, met bijlagen]
- 5402 Stukken betreffende de oprichting en bouw van een kolen-, handels- en scheepvaartstation op het eiland Poeloe Weh, later bekend onder de naam NV Zeehaven en Kolenstation Sabang.1884, 1890-1892, 1895
- 6065 Stukken betreffende de deelneming in de Atjeh Associatie en de latere onderbrenging van deze belangen in de NV Atjeh Transport Maatschappij, gevestigd te Amsterdam; met retroacta. 1886-1908

Nationaal Archief, Consulaat Singapore 1863-1908 (2.05.15.13)

Inv. nr.

- 67 Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken. 1892 januari 5-1893 april 26.
- 68 Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken. 1893 mei 5-1895 december 30.

69 Met de kopieerpers vervaardigde afschriften van brieven gezonden aan de Minister van Buitenlandse Zaken. 1896 januari 14-1899 december 28.

Kamerstukken Tweede Kamer, 1929-1930, Voorlopig verslag 85.1 nr. 442 (Staten-Generaal Digitaal).

Kamerstukken Tweede Kamer, 1929-1930, Memorie van Antwoord 85.2. Ingezonden bij brief van 23 dec. 1930 (Staten-Generaal Digitaal).

Literatuur

Boer, M.G. de, *Zeehaven en Kolenstation Sabang 1899-1924*.

Bird, J., 'Seaport as a subset of gateways regions: a research survey', *Progress in Human Geography* Vol. 4 (3) 1980. P. 360-370.

Broeze, F. (ed.), *Brides of the Sea. Port cities of the 16th-20th Centuries* (Kensington 1989).

Broeze, F., 'Port Cities: The search for an identity', *Journal of Urban History* 11-2 (1985, Feb 1) p. 209-225.

Caldwell, J.A.M., 'Indonesian export and production from the decline of the culture system to the First World War', in Cowan, C. D. (ed.), *The economic development of South-East Asia; Studies in economic history and political economy* (London 1964).

Cowan, C. D. (ed.), *The economic development of South-East Asia; Studies in economic history and political economy* (London 1964).

Departement der Burgelijke OpenBare Werken, Afdeling Havenwezen, *Belawan-Oceaanhaven Deel 1 Tekst* (Batavia 1917).

Departement der Burgelijke Openbare Werken, *Mededeelingen en Rapporten, Havenwezen No. 5, Nederlandsch-Indische Havens*, 1920.

Doel, H.W. van den, *Zo ver der wereld strekt. De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800*, (Amsterdam 2011)

Howard Dick, Vincent J.H. Houben, J. Thomas Lindblad and Thee Kian Wie eds., *The emergence of a national economy; An economic history of Indonesia, 1800-2000* (Leiden 2002).

Encyclopaedie van Nederlands-Indie, Vol. 3 en 4, 'S-Gravenhage, Leiden: Martinus Nijhoff en N.V. v/h E. J. Brill, 1921.

Geuns, M. van, *De maildienst tusschen NL en Indië via Sabang. De gril van een grot man*. (19..)

Graaf, Ton de, *Voor Handel en Maatschappij, Geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij 1824-1967* (Amsterdam 2012).

Heldring, E., *Oost Azië en Indië, Studien en Schetsen* (Amsterdam 1899).

Heldring, E., *Poeloe Weh; zijne topografische beschrijving en eenige opmerkingen met betrekking to de betekenis van het eiland* (1905).

Heutsz, J.B. van, *De onderwerping van Atjeh*. The Hague and Batavia: De gebroeders van Cleef en G. Kolf & Co., 1893.

Hopkins, A.G., 'Globalization, An agenda for historians', in A.G. Hopkins (ed.) *Globalization in World History* (New York 2002).

Hoyle, B.S., 'Maritime perspectives on ports and port systems: The case of East Africa', in Broeze, F. (ed.) *Brides of the Sea: Port cities of the 16th-20th centuries* (Kensington 1989) p. 188- 206.

Huff, W.G., *The economic growth of Singapore, Trade and development in the twentieth century* (University of Glasgow, 1994).

Hyde, Francic E., *Far Eastern Trade 1890-1914* (London 1973).

Jackson, Gordon, *The History and Archaeology of Ports* (1983).

Kruijt, J. A., *Poeloe Weh: Waarin Staats-Exploitatie van dit Eiland af te Keuren is*. (Den Haag: Loman & Funke, 1897).

Kidwai, Atiya Habeeb, 'Port cities in a national system of ports and cities: A geographical analysis of India in the twentieth century', in Broeze, F. (ed.), *Brides of the Sea. Port cities of the 16th-20th Centuries* (Kensington 1989) p. 207-222.

Mansvelt, W. M. F., *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, Vol 2*. (Haarlem 1924).

Mawardi, Umar, *Free port, Coaling-station and economic development: Sabang 1896-1942* (MA-thesis Leiden 2008).

Morrissey, Oliver and Nelson, Doug. *East Asian Economic Performance: Miracle or Just a Pleasant Surprise?* (1998).

Murphey, Roads, 'On the evolution of the port city', in Broeze, F. (ed.) *Brides of the Sea: Port cities of the 16th-20th centuries* (Kensington 1989) p. 223- 245.

Niewenhuijzen, W.C., 'Poeloe Weh, zeehaven', in: *Indische Gids*, II, 1897.

Quarles van Ufford, H. L., 'De exploitatie van Sabang', Overgedrukt uit de december aflevering van *het Tijdschrift voor Naverheid en Landbouw*, DI. LXXI.

Reeves, P., Broeze, F. & McPherson, K., 'Port-cities: The conceptual problems', paper presented at the Maritime History panel of the Australian Historical Association Conference (Sydney, August 1982).

Tull, Malcolm, 'Port history in the International Journal of Maritime History', *International Journal of maritime History* 26-1 (2014) 123-129.

Sabang Bay Harbour and Coal Coy. LTD, Sabang (North Sumatra) *The Best Equipped Cooling Station in The East* (Amsterdam J.H. De Bussy, 1924).

Schaepman, F., 'Hoe zij het deden', *Alle Hens* (okt 1949).

Schröder, J.A., 'Het exploiteeren van Poele Weh als Handelsplaats', Nota van April 1892, in *Insulinde*, 1897, No. 15.

Veer, Paul van 't, *De Atjeh-Oorlog* (Amsterdam 1969).

Wong, Lin Ken, 'Singapore: Its growth as an Entrepot Port, 1819-1941', *Journal of Southeast Asian Studies* Vol. 9 (1) (March 1978) p. 50-84.

Wong, Lin Ken, *The trade of Singapore 1819-1869* (Malaysia 2003)

Wong, Lin Ken, 'Western enterprise and the development of the Malayan tin industry to 1914', in Cowan, C. D. (ed.), *The economic development of South-East Asia; Studies in economic history and political economy* (London 1964) p. 127-153.

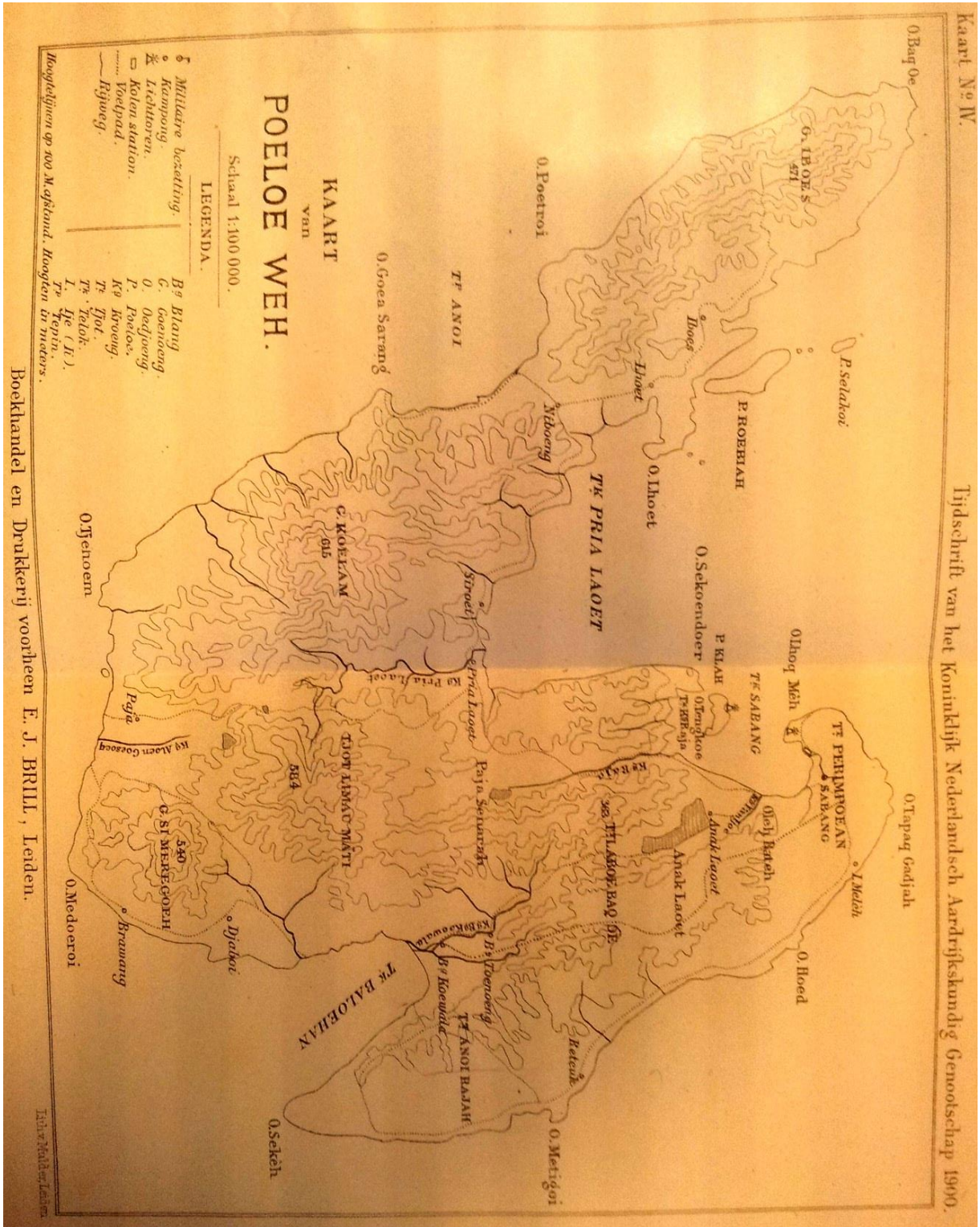
Zwierzycky, J., 'Geologische Beschrijving van het Eiland Poeloe We der Afdelling Groot-Atjeh', in : *Jaarboek van het Mijnwezen in Nederlandsch Oost-Indie*, No. 45, 1916, Batavia 1918.

Internet

<http://collectie.wereldculturen.nl/>

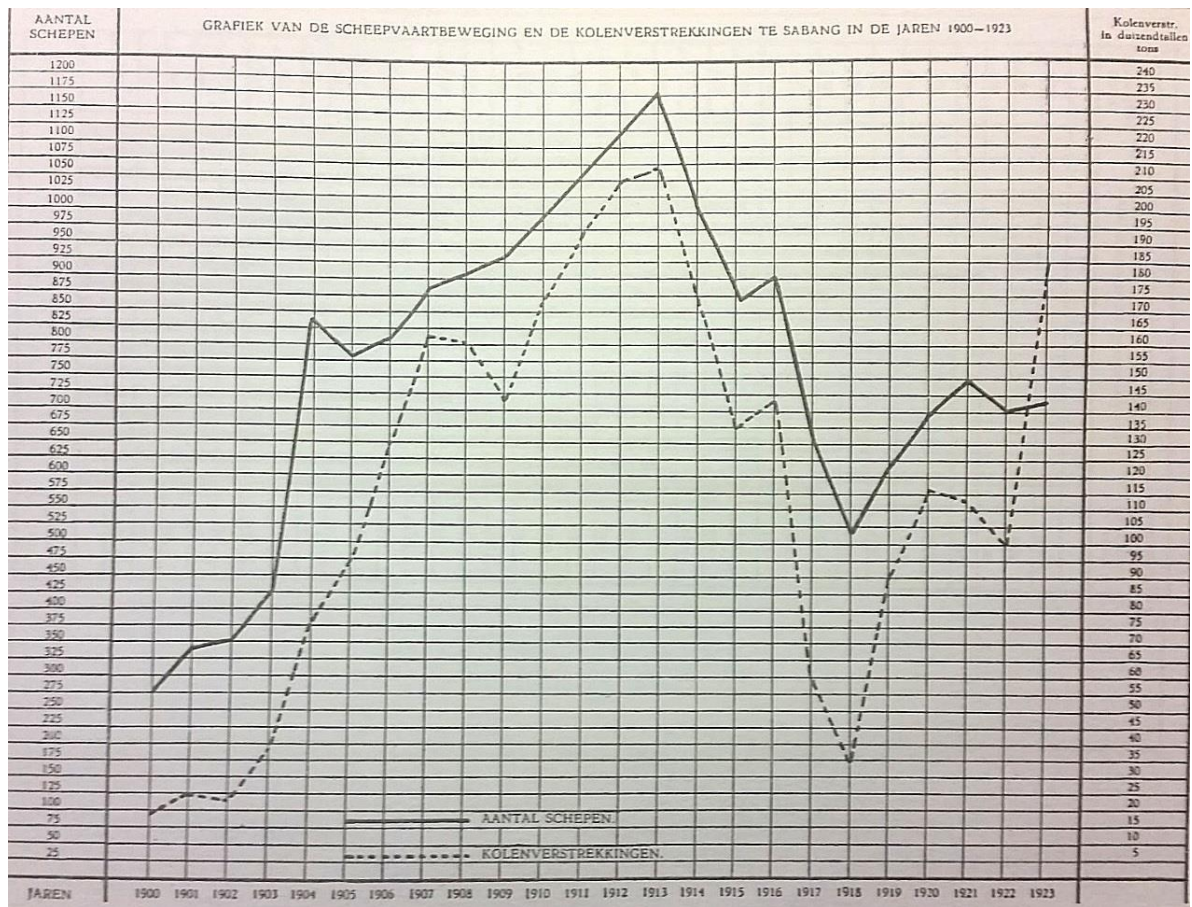
Bijlage 1:

Gedetailleerde kaart van Poeloe Weh uit E. Heldring, *Poeloe Weh; zijne topografische beschrijving en eenige opmerkingen met betrekking to de betekenis van het eiland* (1905).



Bijlage 2:

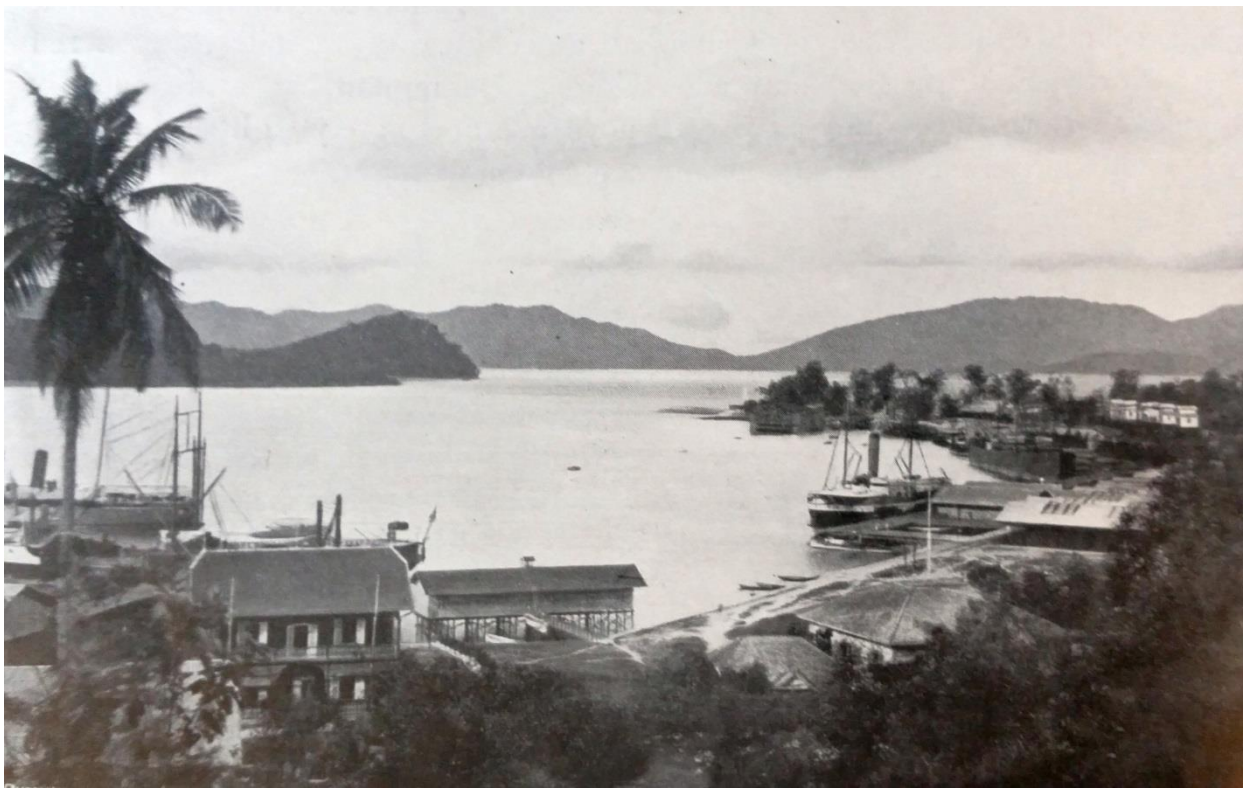
Grafiek van de scheepvaartbeweging en de kolenverstrekking te Sabang in de jaren 1900-1923.



Uit: M.G. de Boer, *Zeehaven en Kolenstation Sabang 1899-1924*.

Bijlage 3:

Enkele foto's van Sabang uit Amsterdams Stadsarchief, Sabang 662.63



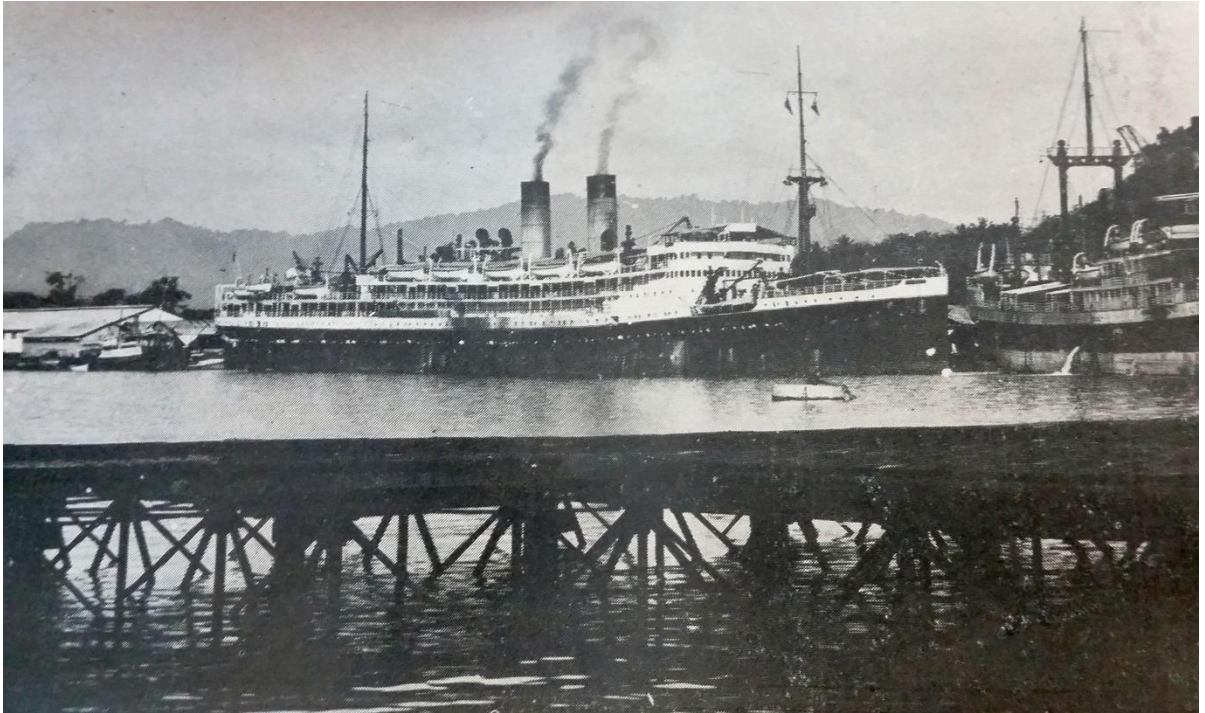
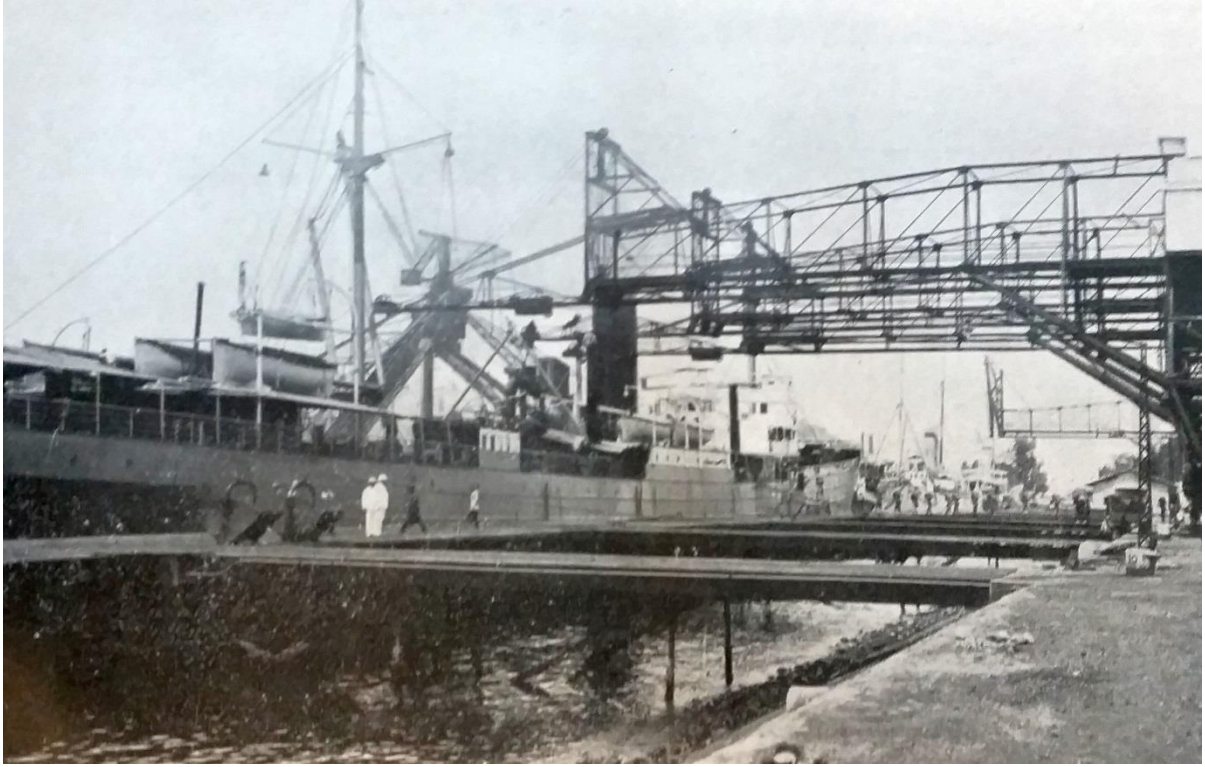






Foto van Sabang tijdens aanval in 1944