

## Deli - Spoorweg – Maatschappij

*Uit V.V.O.F. Mededelingenblad Eerste jaargang No. 3, oktober en No. 4, december 1979.*

Gevestigd te Amsterdam. Oppericht 28-6-1883.

De snelle en belangrijke vooruitgang van de landbouwondernemingen in de jaren 1880, zoals die van de Deli-Maatschappij als van andere planters te Deli, Timbang Langkat en Serdang aan de Oostkust van Sumatra hebben een situatie geschapen dat de dringende behoefte aan een regelmatig vervoer over land zeer wenselijk werd. Om daarin te voorzien heeft de Deli-Maatschappij de concessie voor een spoorweg aangevraagd.

De genoemde concessie werd verleend op 12-1-1883 en werd tot 1912 herhaalde malen gewijzigd.

Aanvankelijk heeft men zich bepaald tot de aanleg van de spoorweg van de kustplaats Laboean gelegen aan de Belawan naar de hoofdplaats Medan en vandaar naar Deli-Toewa en Timbang Langkat.

Deze eerste lijn had een lengte van 55,5 km. De kosten van aanleg werden geraamd op *f* 45.000,— per km. met inbegrip van de aanschaf van het benodigde roll end materieel.

Het initiatief welke de Deli-Maatschappij heeft genomen lag buiten de doelstelling der Maatschappij en zodoende kon zij zich niet belasten met de aanleg en exploitatie van een spoorweg en wenste zij derhalve de in 1881 door haar verworven concessie over te dragen aan een daartoe op te richten Maatschappij. De overdracht zou geschieden zonder andere vergoedingen dan die welke de Deli-Maatschappij gedaan had voor de aanvraag van de concessie en de berekening van de begrotingen. Volgens de bepalingen van de concessie moest de spoorweg in exploitatie zijn gebracht binnen drie jaren na de dag waarop de concessie definitief is aanvaard.

De Maatschappij had echter al het voornemen verschillende secties van de weg, naarmate zij gereed zouden komen, reeds voor de algehele voltooiing van de spoorlijn in exploitatie te brengen.

De opbrengsten daarvan, gevoegd bij de interest van de te storten gelden zouden gebezigd worden om gedurende de constructie enig dividend aan de aandeelhouders uit te keren.

De Deli-Maatschappij heeft zich verbonden voor zover dit dividend gedurende de tijd der constructie, doch hoogstens gedurende drie jaren, minder dan 4 per jaar mocht uitmaken, het daaraan ontbrekende voor te schieten, om uit latere inkomsten bij annuïteiten te worden terugbetaald.

De eigenaren en erfpachters van de gronden waarover het spoor zou komen te lopen hebben zich bij contract verbonden die terreinen gedurende het bestaan van de Deli-Spoorweg-Maatschappij zonder vergoeding aan haar af te staan.

Het blijkt wel hoezeer men erop gebrand was een goede verbinding met het achterland te verkrijgen.

Bij acte dd. 23 juni 1883 werd de Deli-Spoorweg-Maatschappij opgericht met een maatschappelijk kapitaal van *f* 2.600.000,— verdeeld in 2600 aandelen aan toonder groot nominaal *f* 1.000,—.

Bij de oprichting van de Maatschappij was door verschillende belangstellenden deelgenomen voor *f* 1.600.000,— nominaal.

Voor het overige gedeelte stond de inschrijving open op 24 en 25 mei 1883 ten kantore van de Deli-Maatschappij te Amsterdam en Medan, evenals bij de Factorij der Nederlandsche Handelmaatschappij te Batavia. De uitgifte der aandelen geschiedde a pari. De eerste storting a 25 moest geschieden veertien dagen na dagtekening der acte van oprichting. Iedere verdere storting bedroeg eveneens 25 en moest geschieden drie maanden na de voorafgaande.

Bij de laatste storting werden de recepissen tegen de definitieve aandelen ingewisseld.

Het cijfer der geplaatste aandelen bedroeg na de inschrijving *f* 2.113.000,—. De resterende *f* 487.000,— bleven voorlopig in portefeuille. Op 12 april 1884 werd het eerste dividend à *f* 40,— betaald bij de inwisseling der recepissen tegen de aandelen.

Het baanvak Laboean-Medan werd op 25-7-1886 in exploitatie gebracht, de secties Medan-Soenggei en Medan-Kampong Baroe begin 1887.

In de verdere jaren van haar bestaan heeft de Maatschappij vele concessies aangevraagd en verkregen. Behalve de spoorlijnen had de Maatschappij ook de concessie voor de aanleg en exploitatie van een vijftal tramlijnen.

Op 1-10-1912 kwam de Maatschappij met de regering tot overeenstemming het havenemplacement te Belawan aan hen over te dragen tegen vergoeding van de waarde waarna de regering de Maatschappij het emplacement in exploitatie gaf. In juni 1916 werd machtiging verleend voor het exploiteren van vracht- en personenautomobielen.

Op 6 juni 1922 werd de directie gemachtigd tot het exploiteren van een eigen bosbedrijf om te kunnen voorzien in de hout behoefte voor het stoken van de locomotieven.

Tot het begin van de oorlog exploiteerde de Maatschappij 553 km. spoorlijnen aan de Oostkust van

Sumatra en bezat een telefoonnet met tegen de 3000 aansluitingen.  
Het aandelen kapitaal is in de loop der jaren als volgt gegroeid:

1884/89	maatschappelijk kapitaal	f	2.600.000	geplaatst	f	2.600.000
1900/04		f	4.000.000		f	4.000.000
1913		f	6.000.000		f	6.000.000
1914		f	8.000.000		f	8.000.000
19174		f	10.000.000		f	10.000.000
1919		f	20.000.000		f	12.500.000
1929		f	30.000.000		f	12.500.000
1937		f	30.000.000		f	18.750.000

De Maatschappij heeft vanaf het begin van haar bestaan tot 10-6-1931 onafgebroken dividend betaald. De dividend betaling werd in 1936 hervat met 2½ % en 1937, 4 %, 1938 3½ % en 1939 4½ %. Over het jaar 1940 werd geen dividend betaald in verband met de onzekere situatie in bezet Nederland.

Vanaf 1941 heeft de maatschappij met verlies gedraaid en heeft de couponbetaling van haar obligaties opgeschort.

Na het beëindigen van de tweede wereldoorlog begon voor de Deli-Spoorweg Maatschappij een nieuwe tijd van opbloei.

Het door oorlog zwaar gehavende Indië werd snel opgebouwd. De tabaksondernemingen rezen weer als paddestoelen uit de grond, de fabrieken voor rubber, vezel en palmolie, die in 1947 nog geheel of gedeeltelijk in puin lagen, waren merendeels hersteld en in productie genomen.

De financiële resultaten bleven dan ook niet achter, daar in november 1948 werd aangekondigd dat de rente betaling op de obligaties weer zou worden hervat overigens bleven de coupons van voor 1-8-1946 wel achterstallig.

In december 1948 werden te Bandoeng besprekingen gevoerd tussen de vertegenwoordigers van de verschillende in Ned. Indië opererende spoorwegmaatschappijen over een naasting door het Indische Gouvernement.

De opzet was om alle door het gouvernement in beheer zijnde maatschappijen in staatshanden te brengen, maar in eerste instantie zou deze regeling alleen voor de op Java en Madoera opererende spoor- en tramlijnen gelden, zodat als enige nog geheel zelfstandige opererende vervoersonderneming de Deli-Spoor overbleef.

Deze uitzonderingspositie werd in het geheel van de besprekingen hoog opgenomen en er werd toch onder oog gezien de maatschappij alsnog te naasten. Daardoor zouden dan alle vervoersondernemingen in Indië in gouvernementshanden overgaan.

De naastingsprocedure ten aanzien van de Deli-Spoorweg zou niet eenvoudig zijn. De concessievoorwaarden gaven nauwkeurig aan voor welk bedrag het gouvernement te allen tijde tot naasting kon overgaan, doch de formulering daarvan is zo ingewikkeld, dat dit teveel tijd zou gaan vergen, voorts dat vele daarin opgenomen mogelijkheden waarschijnlijk nooit zullen voorkomen.

Het voornaamste element in de vergoeding vormt de "commerciële waarde", waaronder verstaan wordt het 25-voud van de gemiddelde netto-opbrengst per jaar gedurende de voordeligste drie jaren van de onmiddellijk aan de naasting voorafgaande 5 boekjaren.

Het probleem, dat zich toen liet gelden, was het feit, dat de Deli-Spoor de afgelopen 5 jaren gerekend vanaf 1948 niet ononderbroken in bedrijf was geweest, van de drie voordeligste jaren kon dus al geen sprake meer zijn. Men kon aan deze voorwaarden ontkomen, daar aan het einde van art. 28 der concessievoorwaarden de volgende clause voorkomt: "De vergoeding zal evenwel nimmer minder bedragen dan het bedrag der constructie-rekening op het tijdstip der naasting.

Art. 32 geeft aan wat onder constructie-rekening wordt verstaan.

Samengevoegd komt die neer op het bedrag, dat voor aanleg en uitbreiding betaald is, zowel van lijnen als van materieel en de voorraad magazijngoederen; dit alles onder aftrek van 1½ % afschrijving per jaar. Volgens de balansopstelling van 1940 zou dit een bedrag van f 46 miljoen uitmaken. Op een geplaatst aandelenkapitaal van f 18.750.000,— is dit 248,4 %.

In 1949 zat de D.S.M. weer op zijn oude vooroorlogse vervoerscijfer wat het goederenvervoer betreft. Van de 61 locomotieven die men voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog bezat, waren er 51 teruggevonden en 41 weer ingezet op de verschillende baanvakken. Ook het telefoonbedrijf, dat voor de oorlog in belangrijke mate bijdroeg tot de inkomsten herstelde zich krachtig. zodat het aantal abonné's groter was dan voor de oorlog.

In maart 1950 kreeg de D.S.M. een zware klap te verwerken, de algemene havenstaking te Belawan was nauwelijks opgelost toen het drieduizend man tellende Indonesische personeel van de D.S.M. het

werk neerlegde. Hierdoor was het telefoon- en spoorwegverkeer op Oost-Sumatra in een keer lamgelegd.

Wat dit betekende; negentig procent van de gehele afvoer der exportproductie, benevens het vervoer van levensmiddelen en andere vitale producten en importgoederen werden door de D.S.M. vervoerd.

De schepen van de K.P.M. zouden hierdoor de havenstad Belawan gaan mijden. Een maand later was de staking opgeheven.

De grootste verandering in het geheel was dat de stakers er een loonsverhoging uitsleepten van 150 %. Zelfs een bedrijf dat zulke hoge winsten maakte als de D.S.M., kon deze plotselinge loonsverhogingen moeilijk verwerken. Een gevolg hiervan was, dat men een tariefsverhoging moest doorzetten.

In 1951 werden de achterstallige renten van de obligatielening van 1937 voldaan en de Maatschappij maakte tevens bekend, dat men voor een bedrag van f 1,3 miljoen obligaties zou gaan aflossen.

Bij de jaarvergadering in 1952 over het boekjaar 1950 was er een voorstel van het bestuur om de lijn van Rantau naar Prapat te verlengen tot Wingfoot. De vergadering verleende hieraan haar goedkeuring. Deze uitbreiding was noodzakelijk daar men met de 13 km. spoorverlenging de rubberonderneming van Goodyear zou kunnen bereiken.

Nadat in 1952 het goederenverkeer tot een dusdanige omvang kwam en men het vervoer haast niet meer aankon, begonnen langzamerhand de bekende donkere wolken zich ook boven de D.S.M. samen te pakken.

Na een dividend van 3 % uitgekeerd te hebben over 1952, in de twee daaropvolgende jaren niets behalve een 2 % stock over 1954, begonnen geruchten de ronde te doen dat de Indonesische Regering verregaande plannen had om het Nederlands bezit van de D.S.M. te nationaliseren.

De nationalisatie der maatschappij werd in 1956 aangekondigd door de toenmalige minister van voorlichting Soeglar Tedjasoekmana tijdens een rede te Padang. Over de wijze waarop en wanneer wist deze toen nog niets te zeggen.

De koersen van de aandelen en obligaties stegen na dit bericht.

In afwachting daarvan werd een raad van toezicht aan het hoofd van de Maatschappij gesteld.

Het Noord-Sumatraanse bedrijf der Deli-Spoor omvatte toen: een spoorwegnet van 544 km., het bosbedrijf Perlanaan en het telefoonbedrijf met 5451 hoofdaansluitingen. In 1958 moest de directie bekend maken dat de aflossing der obligaties uitgesteld moest worden. Er werd ontslag verleend aan het gehele Nederlandsche personeel in Indonesië.

Van het aanwezige kasgeld werden de obligatiehouders verblijd met een terugbetaling op de hoofdsom van f 200,—.

De schade claims die men bij de Indonesische regering had ingediend waren op nagenoeg niets uitgelopen. Men wilde in 1967 wel maar kon nog niet liquideren daar toen ook nog niet vast stond hoe groot het bedrag zou worden dat de Indonesische Regering zou gaan betalen.

Dat de Deli-Spoor werd genationaliseerd en niet genaast, betekende dat de aandeelhouders niet mochten rekenen op een uitkering op grond van het bij de soevereiniteitsoverdracht getekende contract. Het bureau schadeclaims houdt zich dan ook alleen bezig met de nazorg van de obligaties.

In het negen en zeventigste jaarverslag, dat van 1969, werd door de commissarissen opgemerkt dat het geen zin meer zou hebben de maatschappij in stand te houden.

Het verlies saldo der maatschappij was inmiddels opgelopen tot een bedrag van f 20.450.935,—. De schadeclaim uit Indonesië te ontvangen in gedeelte met ongelijke terugbetalingen tot 1978 en evenredige schade-uitkeringen tot het jaar 2002 f 11.900.000,— werd berekend voor de contante waarde op basis van 3½%. Op de jaarvergadering van 19-8-1970 werd door de voorzitter der Raad van Commissarissen, de heer H. L. F. Ricker medegedeeld dat men met de liquidatie zou wachten tot de eerste uitkering door Indonesië zou zijn ontvangen. Deze eerste uitkering groot f 15.000,— zou medio 1970 zijn te verwachten. Op de buitengewone vergadering van 26-11-1970 is het doek gevallen over de Deli-Spoorweg-Maatschappij.