

# DE BRUG MET DE KNIK

H. Hovinga

## Pakan Baroe-spoorweg op Sumatra een bijna vergeten oorlogsdrama

Op last van de Japanse bezetter bouwen krijgsgevangenen en geronselde Javaanse dwangarbeiders een spoorweg door het hete hart van Sumatra (Indonesië). Dat gebeurt in de oorlogsjaren 1943-1945. De 220 km lange Pakan Baroe-spoorweg kronkelt zich langs rotsige rivierdalen, over golvend oerbos en doorkruist zompige junglemoerassen. Meedogenloze slavenarbeid, honger en tropische ziekten vergen een dodentol van duizenden mensenlevens. Maar voor de Japanners tellen de doden niet. Als de baan maar op tijd klaar komt! En dat gebeurt. Vijftien augustus 1945 is de grote dag. De twee naar elkaar toe gebouwde baanstukken worden op elkaar aangesloten. Diezelfde dag capituleert Japan. Nooit meer zal deze dodenspoorweg worden gebruikt. Het bouwen van een spoorweg door het Sumatraanse oerwoud betekent ook het slaan van bruggen. Drie grote rivieren en honderden kleinere stromen en beekjes moeten worden overspannen. En, bij gebrek aan machines, bouwen de bijna naakte slaven hun houten bruggen met blote handen. Metalen haken in de vorm van enorme nietjes verbinden de houten delen. Soms tot hun navel staande in het moeraswater, kappen de gevangenen uit het bos de bomen waaruit de dwarsliggers worden gezaagd. Ze zeulen met de gloeiend hete railstaven op hun schouders over het primitieve dijklichaam. De pijlers waarop het brugdek komt te rusten worden de rivierbodem ingejaagd met een hoog opge-

hangen heiblok van 300 kilo. Dat blok wordt opgehesen door honderden handen aan strenge scherpe siltouwen. Op-hijsen met 'el-lebogenstoom', noemde een gevangene dat. Willoos zijn de gevangenen onder het juk van de Japanse heersers. Maar de natuur laat zich niet dwingen. Als de moessonregens komen krijgen de bruggen het zwaar te verduren.

### Banzai voor de eerste rit

De brug over de rivier de Kampar Kanan, zo'n vijftien kilometer bezuiden Pakan Baroe, is in fe-

bruari 1945 klaar. Eindelijk! Op het eerste gezicht ziet hij er stevig uit, maar de gevangenen weten wel beter. Het is doodstil als de eerste locomotief de brug nadert. Voor alle zekerheid zijn bij deze proefrit de aanhangwagens afgehaakt. Na de eerste meters beginnen de pijlers te sidderen. Het gevaarte kraakt in zijn voegen, een gerommel dat sterker wordt naarmate de locomotief vordert. Ongeveer op het midden aangekomen, maakt de brug een geluid als van een snel naderend onweer. De paar honderd gevangenen durven nauwelijks meer te kijken. Maar de loc rijdt door. Het gekraak vermindert. Dan is hij aan de overkant. De Japanners juichen: Banzai, Banzai! De machinist laat zijn stoomfluit loeien, alsof hij daarmee al zijn eigen opgekropte angst en spanning de lucht in blaast.

Niet lang daarna begint de regentijd. Uit de steeds donkerder wordende luchten vallen tropische slagregens. De rivier stijgt met de dag, maar de primitieve dukdalven die als vuilgeleiders bij wijze van uitzondering wél voor deze brug zijn aangebracht, blijven het afval van de rivier de baas. Voorlopig althans. Niettemin wast het water zo snel, dat het ondenkbaar lijkt dat het gevaarte nog eens helemaal in de kolkende watermassa ten onder zal gaan. De Japanners versterken weliswaar de bewaking op de brug, maar ernstig ongerust maken ze zich nog niet. De aanval op de brug over de Kampar Kanan komt plotseling. Hoog in de bergen, waarvan de toppen voortdurend in nevels gehuld blijven, heeft het dagenlang geregend. De bodem kan de onvoorstelbare watermassa niet meer opnemen. Er vormen zich duizenden stroompjes die zich wild kronkelend naar beneden storten, op zoek naar het laagste punt, de rivier, de kali Bandjir! De overstroming is een feit. De barakken van het oude, laaggelegen Kamp 3, stromen opnieuw onder. De gevangenen vluchten naar het later gebouwde, hogere bruggenkamp. Doordat de bovenloop van de rivier een vernauwing vertoont, stijgt het water nog sneller, alles meesleurend wat het op zijn weg vindt: eerst losliggend vuil, daarna struiken en tenslotte complete ontwortelde bomen. De ruïnes van de oude oerwoudreuzen houden het lichtere riviervuil vast, zodat zich al snel drijvende eilanden vormen, compleet met kleinere dieren, zoals slangen en leguanen. Eiland na eiland wordt met onweerstaanbaar geweld tegen de vuilgeleiders gekwakt. Maar de boomstammen die



Een vrachtwagen op treinwielen voert rails voor de spoorbaan aan via een door krijgsgevangenen aangelegde houten brug.





*links: Na een overstroming (bandjir) vertoonde de brug over de Kampar Kanan een gevaarlijke knik.*

*rechtsboven: Gezien vanaf de veerpont bij Danau Bingoean, op de weg tussen Pakan Baroe en Bangkinang, stond de brug over de Kampar Kanan in januari 1949 nog steeds overeind.*

*rechtsonder: Het linker gedeelte van de brug over de Kampar Kanan die begin 1949 nog grotendeels in tact was stortte een paar maanden later in. Tegenwoordig resten nog slechts een paar stukken spoorstaven die uit de modderige oeverwal steken.*

er de kernen van vormen, zijn te lang en te massief om tegen de geleiders soepel de kwartdraai te maken die nodig is voor een veilige afvoer tussen de pijlers door. In plaats van vuilgeleiders worden de primitieve dukdalven vuilopvangsters, waarvoor zich een enorme barricade van oerwoudafval ophooft over een lengte van tachtig tot honderd meter en met een diepgang van een meter of twee. Slechts door enkele, steeds smaller wordende gaten kan het water ongehinderd afvloeien. Nog steeds houdt de brug stand, maar reeds bezwijken de eerste vuilgeleiders onder de toenemende druk en worden achterover tegen de brugpijlers gekwakt.

### **Drijfhout met slangen**

De Japanners raken in paniek. Ze trommelen een paar honderd romusha's (Javaanse dwangarbeiders) en krijgsgevangenen op, die in de stromende regen moeten proberen met stokken en palen het vuil onder de brug door te leiden. Onder hen is P.W.C. Hoefaker. In zijn memoires schrijft hij: 'De in elkaar gedreven boomstammen kruinden onrustbarend. Wij werden vanaf de brug de golvende houtvlakte opgedreven en moesten, zo dicht mogelijk bij het open water, met lange takken de aankomende bomen opvangen en naar de pijleropeningen nabij de rechteroever sturen. Het was opletten geblazen dat je niet met je blote voeten tussen de bomen beknelde raakte. Toch gingen we zover mogelijk als het drijfhout ons kon dragen. Ondertussen bleef het maar regenen en horden mieren en andere insecten belaagden ons. Ook hele kamponghutten kwa-

men de rivier afdrijven. Op het drijfhout zagen we ook slangen. Hoe vreemd het ook moge klinken, sommigen gingen zelfs in deze erbarmelijke omstandigheden op jacht naar ze en probeerden goederen uit afgedreven kamponghuizen te bemachtigen. Zo maakten een paar lotgenoten een houten tafel buit en een stel kalebasen om drinkwater in op te bergen. Ondertussen bleef het water stijgen. Het werd donker. Plotseling kraakte de brug achter ons. 'Wegwezen en zo vlug mogelijk', was mijn eerste gedachte. Als de brug het begeeft en je bekneld raakt tussen het golvende drijfhout op de kolkende schietstroom, kun je wel dag zeggen tegen het leven. Met een kleine groep krijgsgevangenen en enkele bewakers wist ik via een pijler op de ongeveer één meter hogere brug te klimmen en me op de linker-oever in veiligheid te brengen.'

De brug lijkt niet meer te redden. De broodmagere slaven missen de kracht om het geweld te keren. Wat nu? De Japanse soldateneer gedooft niet dat de zo moeizaam gebouwde brug al in de eerste bandjir ten onder gaat. Brug-weg betekent eer-weg. En gezichtsverlies is het ergste dat een Japanner kan overkomen. De Japanse korporaal die belast is met de bewaking van de brug en die mét die brug ook zijn toekomst in het water dreigt te zien vallen, krijgt dan een eenvoudig, doch in zijn eigen ogen geniaal idee. Hij kent marineman-sergeant Jan Cornelis Sirag, de tengere Indischman met de grote mond die bij iedereen respect afdwingt door zijn onverschrokkenheid. En de Jap denkt: 'Alleen marinemen die met het water vertrouwd zijn, kunnen de catastrofe



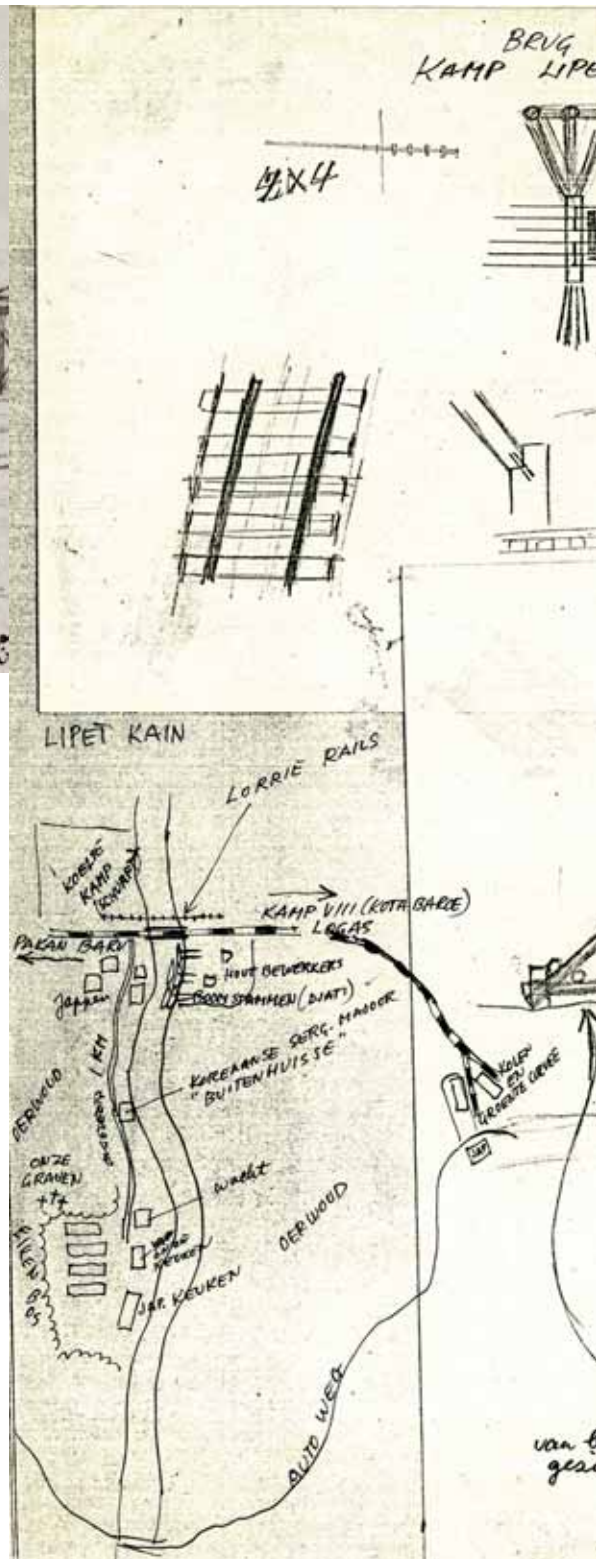
Nadat de brug over de Kampar Kiri bij Lipatkain op Goede Vrijdag 1945 bij een bandjir was weggespoeld, werd onmiddellijk begonnen met herbouw (rechts). Daarvoor moest eerst een noodbruggetje (links) worden geslagen.

nog afwenden'.

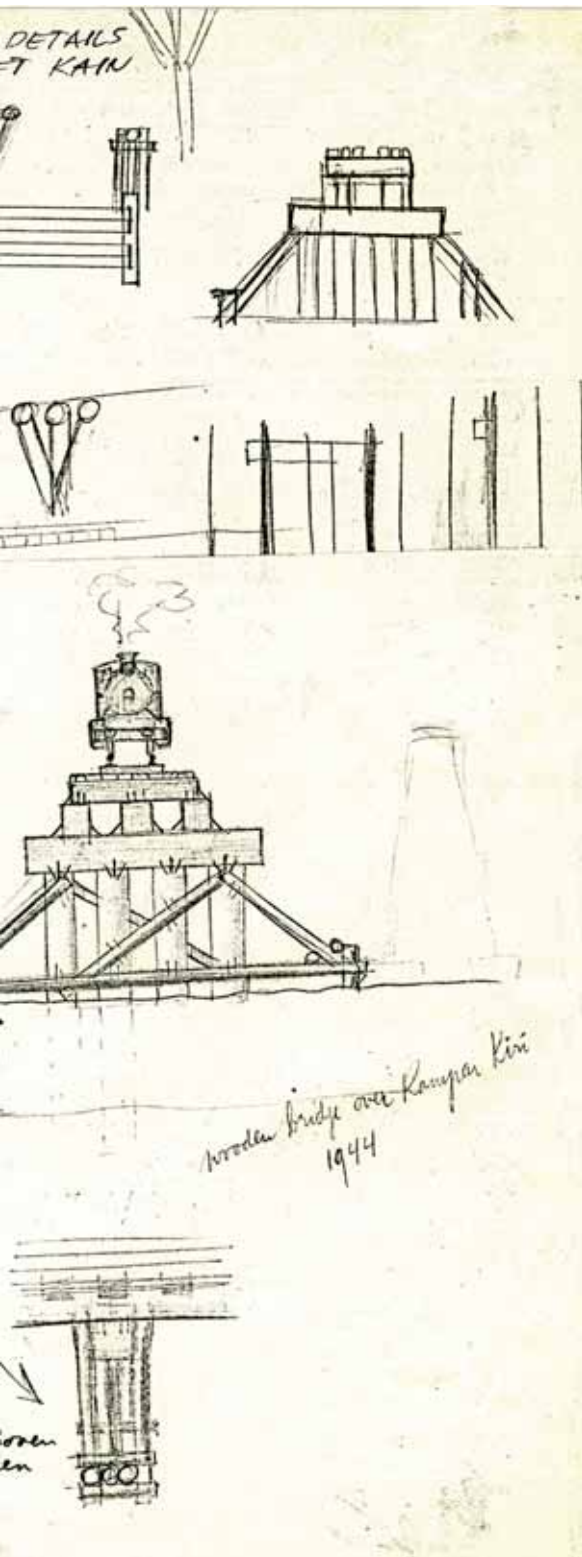
Het is zes uur 's ochtends als de kampbevolking, wachtend op het ochtend-appel, door ongebruikelijke orders wordt opgeschrikt. Jan Sirag krijgt de opdracht een ploeg van veertig marinemannen samen te stellen die allen kunnen zwemmen. Zijn tegenvoorstel om het met twintig man te proberen, stuit op bars verzet. Sirag rekruteert daarop de mensen van zijn eigen ploeg, vindt een aantal zwemmeesters van het KNIL, onder wie de sergeanten Maud en Van der Ploeg, en kiest met hun hulp nog een aantal KNIL-zwimmers uit. Een stel Engelse matrozen, die de torpedering van de Junyo Maru heeft overleefd, versterkt de ploeg. Maar er zijn nog enkele vrijwilligers niet-zwimmers nodig om het vereiste aantal van veertig compleet te maken. Aantreden en nummeren dus!

### Water onder de rails

'Toevallig waren wij een dag of twee niet naar de brug geweest', zegt Sirag. 'En het was onvoorstelbaar wat er in die korte tijd was veranderd. Lopend langs de baan, zagen we hoe de eerst droge afvoergoten complete riviertjes waren geworden. Op enkele plaatsen was het dijklichaam ondergraven, op andere plekken helemaal weggeslagen, zodat wij van dwarsligger op dwarsligger moesten springen. Daar hingen de rails in de lucht en het water kolkte onder ons door. Na een paar kilometer bereikten wij de rivier. We konden onze ogen niet geloven. Wat een ravage! De brug was gedeeltelijk achteruit gedrukt en het spoor vertoonde een sierlijke maar zeer gevaarlijke knik. Voor de brug was het vuil tot een massief brok samengeperst. Enkele van de beschermpalen waren geheel verdwenen, andere stonden te trillen en te schudden onder de gigantische druk van de dam van oerwoudvuil. De troosteloosheid werd geaccentueerd door een dreigende, grauwe hemel met voortjagende wolken. En de regen bleef maar doorstromen, het vuil zich ophopen. Het water was zo sterk gestegen dat je, zittend op de brug, met je voeten in het water bungelde. De korporaal keek me aan en vroeg me of we het karwei zouden kunnen klaren. Ik knikte bevestigend. Wat kon ik anders? Maar ik zei wel dat het werk tijd zou kosten. We hadden immers alleen onze hersens en onze blote handen. En daarbij een lege maag. Daarom vroeg ik de Jap of we thee en wat te eten zouden kunnen krijgen. Een ongelooflijke brutaliteit. Hoe ik het lef had om het ontbijt, dat in naam van zijn keizer aan ons was verstrekt, onvoldoende te vinden! Toevallig had ik die ochtendmaaltijd nog in m'n eetketeltje bij me: een paars-zwarte ratjetoe van



ketellabladeren en djantoeng pisang (bananenstronk). Toen ik het deksel voor hem oplichtte en hem de smurrie liet zien, begreep hij eindelijk dat we op dat rantsoen niet uren in het koude rivierwater zouden kunnen werken. Want hoe vreemd het moge klinken, koud was het. Het regende maar door en in onze lendendoekjes waren we verkleumd tot op het bot. De korporaal zwoegte grommend en zegde toe twee man te zullen sturen met extra voedsel.



links: Tekenaar Harre Menne maakte een paar technische schetsen van de bouw van de nieuwe brug bij Lipatkain.

boven: Restanten van een bruggetje over een van de talloze zijstroompjes van de zuidelijke Kwantanrivier.

we verdeelden ons in twee groepen: zwemmers en niet-zwemmers. Van de laatsten kregen twee handige jongens de opdracht hout te verzamelen, een flink vuur aan te leggen en in een petroleumblik van achttien liter hete thee te zetten. Daarna moesten deze noodkoks de toegezegde extra hap gaan klaarmaken. De resterende niet-zwemmers werden over de verschillende beschermpijlers verdeeld, vanwaar ze moesten proberen het kleine vuil met stokken los te wrikken en af te voeren. Voorzichtigheid was daarbij geboden. Als ze in het water zouden vallen, zouden ze reddeloos verloren zijn. De 'waterratten' werden in twee groepen verdeeld die elk vanaf één oever zouden opereren. De ene stond onder aanvoering van Maud, de andere ploeg onder leiding van Van der Ploeg. Ikzelf hield de supervisie en kon daardoor overal zijn waar dat nodig was. Iedereen was vrij om, als hij verkleumd was, naar de theeboeren te gaan en zijn koude botten bij het vuur te roosteren. Later bleek dat er niet één lijntrekker bij was die misbruik maakte van dit ongewone voorrecht!

### Zuigend afval

Het is levensgevaarlijk om vlak voor de dam van vuil in de snel stromende rivier te springen vanwege het risico om onder het afval te worden gezogen. Daarom gaan de mannen van Sirag een eind stroomopwaarts te water, zwemmen naar het midden van de rivier en laten zich dan met de stroom meesleuren. Vlak voordat ze tegen de dam worden gekwakt spreiden ze de armen, zoeken steunpunten met de handen en klauteren op het vuil. Een enkeling slaakt daarbij een rauwe kreet als een geschrokken slang of schorpioen voor de klauwende vingers wegglipt. Eénmaal staande op de dam beginnen ze met het verbreden van de stroomgaten door het kleine vuil met de blote handen los te trekken. De attente wachters op de brugpijlers zorgen voor verdere expeditie. Langzaam maar zeker worden de resultaten zichtbaar: steeds breder worden de geulen, een ononderbroken stroom van rommel die onder de brug doordrijft, en - wat het belangrijkste is - het water zakt geleidelijk.

De moeilijkste klus komt echter nog: het verwijderen van de 'zwarte jongens', de bomen die deels onder water klem zitten. Maud en Van der Ploeg duiken enkele malen in het grauwe, kolkende water en vormen zich tastend een idee van lengte en ligging van de obstakels. Daarna komen de zeelui aan bod. Op de door de zwemmeesters aangegeven plaats knopen ze onder water een tros van manillatouw om de eerste boomstam die met een eenvoudige takel en een ijzeren

De eerste slag was dus voor ons. Maar we realiseerden ons heel goed dat we een bijna onmenselijke tegenprestatie zouden moeten leveren. Want anders... Gelukkig gaf de korporaal te kennen dat hij niet begerig was om ons te zien zwoegen en dat hij liever terugging naar zijn kamp. Om te slapen. Een prima idee. Eindelijk hadden we de handen vrij en konden het werk indelen op onze eigen manier. Hij had z'n hielen nog niet gelicht om horizontaal te gaan of

katrol naar de kant moet worden getrokken. Het lijkt een meesterplan, maar de rivier geeft zich niet snel gewonnen. Vier mannen grijpen de twee slingers van de tros, planten hun blote voeten in de modderige oever en krommen hun ruggen. De tros begint te trillen en te zingen. Centimeter na centimeter wijkt de boom in het water. Maar de tegendruk wordt sterker. Nog enkele seconden en er is geen beweging meer in het gevaarte te krijgen. Wat nu? Loslaten? Het geweld van krachten beslist voor de mens. Met een knal springt de ijzeren katrol uit elkaar. Stalen scherven vliegen de bijna naakte mannen om de oren, maar niemand wordt geraakt. Er moet een nieuwe strategie worden bedacht, want met een kapotte takel krijgen ze de dwarse bomen niet weg. Het nieuwe plan bestaat uit het onder water afzagen van de takken van de bomen. Een hels karwei, maar het lukt. Ontdaan van de bladerkroon bieden de kale stammen veel minder weerstand bij het draaien in de lengterichting van de rivier. Eén voor één geven ze zich tenslotte gewonnen en glijden ze, vergezeld van vele goede wensen, onder de brugpijlers door in de richting van de zee.

### Onmogelijk bestaat niet

Na enkele dagen van keihard werken meldt Sirag de Japanse korporaal dat het gevaar is bezworen. Het waterpeil is behoorlijk gezakt en er komt weinig nieuw vuil. De Jap glimt van tevredenheid. Ondertussen verkeert de brug nog steeds in deplorabele toestand. Bij iedere volgende bandjir kan hij verder worden ondermijnd. De langgerekte knik in de rails verdraagt eigenlijk geen spoorwegverkeer, maar aan herstel valt niet te denken zolang de natte moesson aanhoudt. Toch nemen de Japanners het risico om treinstellen over de brug met de knik te laten rijden. Gevangene Van Velthoven is doodsbang als hij wordt aangewezen als een van de onvrijwillige passagiers voor de eerste rit over de brug na de moesson: 'Wij konden niet geloven dat er ooit nog een locomotief over dat krakkemikkige bouwsel zou kunnen rijden. Maar "onmogelijk of "te gevaarlijk" bestaat niet voor de Jap. We moesten! En wonder boven wonder haalden we heel langzaam en met veel gepiep en geknars de overkant. Maar je moet je voorstellen wat er met ons zou zijn gebeurd als de locomotief was gekanteld en met al die wagens in de rivier was gestort...'



*Links: Foto uit een Japanse propagandafilm van een heistelling zoals die werd gebruikt bij de bouw van de bruggen over de grote rivieren. Deze bruggen werden zonder mechanische hulpmiddelen gebouwd met hout en bamboe dat de krijgsgevangenen uit het bos moesten kappen. Alleen voor de verbinding van de houten delen werden grote ijzeren krammen gebruikt.*

*Midden en rechts: Bij de bruggenbouw werden zelfs de heiblokken aan ruwe kabels handmatig opgehesen. 'Met ellebo-genstoom', zoals krijgsgevangene Willem Punt het uitdrukte. Op commando van een Japanner moesten de werkers dan het blok als één man tegelijk laten vallen.*

### Op Dood Spoor

Na een toevallige ontmoeting op Java met 'Oom' Karel Cornelis, de man die in Kamp 2 de stervenden in hun laatste uren begeleidde, schreef ik in 1976 mijn eerste boek over het Pakan Baroe-drama. Na de eerste twee drukken meldde zich een steeds groeiende reeks getuigen met nooit eerder gepubliceerde ervaringen uit hun Pakan Baroe-tijd. Met deze verhalen en na minutieus archiefonderzoek dacht ik in 1982 met weer een nieuwe druk dat het laatste woord over Pakan Baroe wel was gezegd. Maar niets bleek minder waar. De brieven, telefoontjes en e-mails bleven toestromen. Ik reisde een paar keer naar Sumatra en vergaarde een stortvloed van vergeelde documenten, foto's, prachtige kamptekeningen en nieuwe interviews, met westerlingen én romusha's. Zo kwam er een vierde druk. En... in september 2009 een allerlaatste, opnieuw drastisch herziene en uitgebreide vijfde druk met de nieuwe titel 'Op Dood Spoor'. Het is het mooiste en beste boek geworden van de hele reeks: luxueus in kleur uitgevoerd op groot formaat met zo'n 180 illustraties en een DVD met de zeventig minuten durende Pakan Baroe-film die ik voor de Nederlandse televisie maakte. Ik denk niet dat er ooit nog een nieuwe druk komt. Na 34 jaar is nu eindelijk alles vastgelegd en heeft het Pakan Baroe-drama in de geschiedenis een volwaardige plaats gekregen naast die van de beruchte Burma-spoorweg. Mijn levenswerk is voltooid nu dit jaar het boek ook in Engelse vertaling is verschenen. Titel: 'The Sumatra Railroad - Final Destination Pakan Baroe, 1943-1945'. Wie geïnteresseerd is in een door mij gesignd exemplaar van het Nederlandse of het Engelse boek, kan een mailtje sturen naar >henk.hovinga@tiscali.nl< Henk Hovinga

