



De wagon van Medan naar Binjai

Het spoorwegennet op Java is sterk verouderd, kent nauwelijks renovatie laat staan uitbreiding, en wat Sumatra betreft is de situatie nog hopeloziger. Een en ander wordt al duidelijk bij het station van Medan, de hoofdstad van Sumatra en de op 2 na grootste stad van Indonesië, het heeft 2.5 miljoen inwoners. Ofschoon strategisch gelegen midden in het centrum ziet het station er niet direct herkenbaar uit als station en bij binnenkomst in de hal blijken van de 5 loketten er 4 gesloten. Het geopende loket bestaat uit een handgroot gat in een geblindeerd raam, door dit gat zullen alle tickettransacties in Medan moeten verlopen.

Ik bestel een kaartje naar Binjai en uit het donkere gat komt zonder boe of bah een geschreven kaartje waarop in ieder geval Binjai vermeld staat en het te betalen bedrag, 5000 rp, zegmaar 40 eurocent. Het traject Medan –Binjai werd voor het eerst gereden in 1887 en de eigenaar was toen De Deli Spoorweg Maatschappij. Van de perronwachter krijg ik, zeer attent, precies te horen op welk perron de trein stopt en dat de trein altijd te laat is, op zich opmerkelijk omdat er slechts 11 treinen per dag vertrekken vanuit dit station.

Op het ruime perron staan eenzaam en verlaten zeker 20 kiosken die snacks en dagbladen verkopen. Een van de verkopers legt uit dat het pachten van zo'n kiosk op het perron een soort van secundaire arbeidsvoorwaarde is voor medewerkers bij het Spoor. Familieleden runnen dan het zaakje en zo verkrijgt men extra inkomsten. Veel klandizie is er echter niet, er zijn nauwelijks wachtenden in dit grote station. Dat lijkt te veranderen als de trein naar Binjai binnenkomt. Van de binnenkomende trein wordt alles afgekoppeld behalve de eerste wagon en ik word door de perronwachter, die speciaal naar mij toe komt, hier naar toe geleid. Dus met 1 wagon, overvol, dendert de zware diesellocomotief (BB 30601) het station uit richting Binjai, zonder te stoppen en in ruim drie kwartier.

106 penumpang (passagiers) staat er boven de wagon geschreven, maar ik tel er zeker 200 weliswaar inclusief baby's en peuters. De conducteur heeft dan ook enige moeite om zich een weg te banen. Als ik zijn bezigheden observeer zie ik tot mijn verbazing dat hij een eenvoudige oranje huishoudschaar hanteert om de kaartjes te knippen. Ik geef het toe, het gaat er prima mee, maar ik zie het toch als decorumverlies, een conducteur zonder tang. Als een triest symbool van hoe het met de Indonesische Spoorwegen is gesteld.



Station Medan



Trein Medan-Binjai

De eerste kilometers is er weinig te zien, het spoor is ommuurd bijna door de gehele stad. Veilig maar saai, hoewel het gewriemel in de wagon voor voldoende afleiding zorgt. Pas buiten de stad wordt het landschap interessanter maar nooit zo fascinerend als op Java. Vrij vlak, her en der een fabriekje en een armoedig dorpje. Daar waar bebouwing is rijdt de trein even hard, maar luid claxonnerend, omdat er vele onbewaakte overgangen zijn.

Binjai heeft een prachtig stationnetje overigens, gebouwd eind negentiende eeuw. Geheel in overeenstemming met met het spoorwegennet ook snakkend naar een flinke opknabbeurt.



Binjai Station



Overige informatie:

Er vertrekken vanuit Medan dagelijks ook treinen naar Rantau Prapat (3 x per dag), Siantar (1 x per dag), Tebing Tinggi (1 x per dag) en Tanjung Bulai (3 x per dag)
Vanuit Binjai kan men vervoer regelen naar Bukit Lawang (orang-oetans)

Peter Moerbeek/ juli 2008



ANTARIN

Voor al uw wensen in Indonesië.

antaran@chello.nl
www.antaran.net

