

*Afb. 1*  
Zilveren maquette  
van het huis van Wins,  
1931, vooraanzicht.  
Rijksmuseum  
Amsterdam  
(inv.nr. NG-2000-3).

# Een zilveren huis uit Malang

• HUIB AKIHARY •

**H**ulde aan Marinus Wins op zijn 50sten geboortedag, Malang – 18 juni 1931 staat op het etiket van een bijzondere zilveren maquette, die de afdeling Nederlandse Geschiedenis in 2000 bij het veilinghuis J.P. Glerum in Amsterdam heeft aangekocht. De maquette stelt een woonhuis voor, is 42 cm lang en 19 cm hoog en geplaatst op een los houten plateau met een lengte van 50 cm. Het huis is minutieus weergegeven. Ramen, deuren, dakpannen en ventilatieroosters zijn tot in detail uitgevoerd. Het centrale deel heeft schilddaken en telt aan de voorzijde twee verdiepingen met – als meest in het oog springend – een achthoekige uitbouw met een ronde koepel op de hoek en afdaken rondom. Achter dit centrale deel liggen aaneengesloten twee grote aanbouwen van één bouwlaag. Dit achterste gedeelte heeft zadeldaken met wolfseinden (afb. 1).

Na de losse daken van de maquette weg te hebben gehaald, wordt aan de binnenzijde een gegraveerde lijst zichtbaar met de namen van de huldebrenners: *J.J.S. Brandsma, J.A. Kattenbusch, J.L. van Laer, G.J. Lukeij, W.M. O'Hara, C.D. Punt, C.J. Quist, D.J.M.G. Baron van Slingelandt, Jhr. L.W. van Suchtelen, A. ter Kuhle, Dr. P.W. Toussieng, A.J.W. Vorster, Mr. H.H.A. van West, E.C.A. Winckel, Mr. G.A. Yssel de Schepper, G.J. Zuyder-*

---

Ter herinnering aan  
Bas Kist (2-12-1933/  
1-1-2003), conserva-  
tor Nederlandse  
Geschiedenis van  
1964 tot 1998.

---

*hoff*. Het moge duidelijk zijn, deze zestien heren schonken de kostbare maquette aan Marinus Wins toen hij vijftig jaar werd. Dat feest vond op 18 juni 1931 plaats in de stad Malang op Java, in het toenmalige Nederlands-Indië. Maar wie was die Marinus Wins? Wie waren deze huldebrenners? Wat stelt de maquette daadwerkelijk voor? En wat voor stad was Malang eigenlijk?

## Malang

Voor het Nederlandse koloniale bewind was Malang lang een onbetekende plaats in de oostelijke binnenlanden van Java. De nederzetting, gelegen in het dal van de Brantas tussen Goenoeng Kawi en het Tenggergebergte, was in 1767 door troepen van de VOC ingenomen, waarna een jaar later een fortje werd gebouwd. Pas na 1820 was van enige economische ontwikkeling sprake doordat hier in het kader van het in die jaren ingevoerde Cultuurstelsel met de teelt van koffie werd begonnen. Nadat Indië in 1870 voor het particuliere bedrijfsleven werd opengesteld, vestigden zich op Java talrijke handelshuizen, banken en ondernemingen. Vooral in de drie grote havensteden Batavia, Soerabaja en Semarang vestigden zich bedrijven, kantoren en de filialen van grote Nederlandse ondernemingen, in de

binnenlanden werden tegelijkertijd nieuwe plantages en cultuurondernemingen opgericht. Ook voor Malang ging veel veranderen, vooral nadat in 1879 een spoorlijn naar Soerabaja gereed was gekomen en de plantages in de omgeving hun producten sindsdien veel gemakkelijker konden transporteren en vervolgens exporteren.

Net als elders op Java kozen steeds meer Europeanen hun domicilie in Malang, waarbij de vestiging van een garnizoen in 1890 stimulerend werkte. Toch bleef hun aantal klein en ook in verhouding met de overige bevolking beperkt. Malang was zeker een aantrekkelijke woonplaats, want doordat het in de bergen ligt, kent het vergeleken met de kuststeden een aangenaam klimaat. In 1905 telde Malang inmiddels bijna 30.000 inwoners, onder wie 1353 Europeanen. In die jaren kreeg de plaats steeds meer het karakter van een stad en ontwikkelde zich tot het centrum van een omvangrijk gebied. Zo had de regionale Malang Stoomtrammaatschappij (MS) in 1897 haar eerste lijn geopend, die naar Boelegantang en Gondarlegi liep. Koffie, suiker en nieuwere producten als rubber konden hierdoor nog sneller en in grotere aantallen worden vervoerd. Elf jaar later had de MS deze lijn verlengd tot Dampit en Kepandjen, was een nieuwe lijn naar Toempang geopend en een zijlijn naar Toeren. Het net van de MS was toen 85 kilometer lang en ontsloot een belangrijk deel van de wijde omgeving van Malang.<sup>1</sup>

De komst van veel 'totoks' of nieuwelingen die niet alleen in Indië kwamen om er te werken, maar die er wilden blijven wonen, leidde in de jaren omstreeks 1900 tot een ongekende groei van allerlei steden, ook omdat niet-Europeanen – Indonesiërs vooral, maar bijvoorbeeld ook Chinezen – eveneens door de stad en de daar aanwezige mogelijkheden voor werk werden aangetrokken. De specifiek stedelijke vraagstukken die hierdoor ontstonden, vroegen om een nieuwe

aanpak en een andere wijze van bestuur. In het begin van de 20ste eeuw werd het bestuur van Indië hierom ingrijpend hervormd. Na 1905 werden de eerste en belangrijkste steden zelfstandige stadsgemeenten naar Nederlands model, met elk een eigen gemeenteraad en met gemeentelijke diensten. Stadsontwikkeling, stadsuitbreiding en het vraagstuk van de volkshuisvesting werden samen met andere onderwerpen door deze nieuwe gemeenten voortvarend ter hand genomen. In de jaren erna kregen ook andere plaatsen een dergelijke status, waaronder Malang, dat in 1914 een zelfstandige gemeente werd, zij het nog met een door het Gouvernement benoemde raad. De stad telde inmiddels 50.000 inwoners, van wie 2500 met een Europese afkomst. Vier jaar later koos een zeer select deel van de bevolking – 230 ingezetenen – zelf een raad van 15 leden: 9 Europeanen, 4 Javanen ('Inheemschen') en 2 Chinezen ('Vreemde Oosterlingen'). In 1919 kreeg Malang in de persoon van H.I. Bussemaker bovendien voor het eerst een eigen burgemeester.<sup>2</sup>

De snel groeiende gemeente Malang was ondertussen naarstig op zoek naar gebiedsuitbreiding. Verschillende bouw- en uitbreidingsplannen werden in deze periode ontwikkeld. Om speculatie tegen te gaan en zo de stadsontwikkeling in goede banen te kunnen leiden, kocht de gemeente tegelijkertijd zelf grond aan. In 1917 kwam de gemeente naar buiten met het ten noorden van de bestaande bebouwing geprojecteerde Bouwplan 1: een oppervlak van 13 hectare, verdeeld over 100 percelen voor woningbouw. Dit werd de latere Oranjebuurt. In 1920 al volgde Bouwplan II, een terrein van 17 hectare dat voornamelijk bestond uit sawahgronden, rijstvelden, en dat ten zuiden van Bouwplan I en ten noorden van de rivier de Brantas lag. Dit plan bestond uit een groot rond, centraal gelegen plein, het latere J.P. Coenplein, en een oost-west ver-



binding tussen het spoorwegstation en de belangrijke weg Kajoetangan-Tjelaket (afb. 2). Het werd ontworpen door de directeur van de Dienst Gemeentewerken, ir. J.H. Termeulen, samen met ir. M. Wins, lid van de gemeenteraad en voorzitter van de gemeentelijke Technische Commissie, én degene die 11 jaar later de zilveren maquette ten geschenke zou krijgen. In de raad was besloten om in dit tweede bouwplan vrij grote percelen van gemiddeld 2550 m<sup>2</sup> uit te geven en deze te bestemmen voor woningbouw en een aantal openbare gebouwen.<sup>3</sup> De architect en stedenbouwkundige ir. Thomas Karsten, stedenbouwkundig adviseur van veel Indische gemeenten en in 1933 tijdelijk als ontwerper werkzaam voor Malang, prees later Wins en Termeulen: *Malang kan eeuwig dankbaar zijn voor de goede kwaliteit van dit plan, vooral voor het sprekende tweede centrum, dat in het J.P. Coenplein werd geschapen, en de*

*kloeke O.-W.-as, waarmede dat met Kajoetangan werd verbonden; aan het O.-einde daarvan werd ook toen reeds de nieuwe en betere plaats voor het S.S.-station ontworpen, een station dat begin 1941 in gebruik werd genomen en ook nu nog het hoofdstation van Malang is.*<sup>4</sup>

In een fotoalbum dat gouverneur-generaal mr. D. Fock in september 1922 kreeg aangeboden bij zijn bezoek aan Malang, is een foto opgenomen van het J.P. Coenplein in aanleg (afb. 3). De afbeelding toont het plein met slechts één voltooid gebouw, van twee verdiepingen met een uitbouw en een koepel.<sup>5</sup> Het is het gebouw van de maquette die in 1931 aan Marinus Wins werd gegeven.

#### **Marinus Wins (1881-1967)**

De op 18 juni 1881 in Den Haag geboren Marinus Wins<sup>6</sup>, zoon van Hendrik Wins en Sophia Maria Meijboom, was na het voltooiën van een opleiding tot

Afb. 2  
Luchtfoto van het  
J.P. Coenplein. Foto:  
Museum Bronbeek,  
Arnhem.

militair ingenieur aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda, omstreeks 1905 als 1ste luitenant naar Nederlands-Indië vertrokken. Hier nam hij als genieofficier dienst in het KNIL, het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (afb. 4). Daarop aansluitend was hij op Midden-Java korte tijd werkzaam als ingenieur bij de Semarang-Joana Stoomtrammaatschappij (SJS) en de Serajoedal Stoomtrammaatschappij (SDS)<sup>7</sup>, totdat hij in 1915 in dienst trad bij de n.v. Malang Stoomtrammaatschappij als chef exploitatie. Hij zou 500 gulden per maand verdienen, exclusief een toelage van 30 gulden. Malang werd toen ook zijn woonplaats.<sup>8</sup>

De ontwikkeling van het spoorwernet op Java was snel gegaan, niet zozeer door het grote aanbod aan passagiers, maar door de stijgende noodzaak in het binnenland verbouwde of gewonnen producten zo snel mogelijk

naar zee en vandaar naar Europa te vervoeren (afb. 5). De hoofdlijnen waren in handen van de Staatsspoorwegen, de talrijke overige lijnen, vaak bereden door stoomtrams, werden geëxploiteerd door een aanzienlijk aantal particuliere maatschappijen. Al deze spoor- en tramwegmaatschappijen waren lid van en vertegenwoordigd in de Vereeniging van Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegmaatschappijen (VNIST).<sup>9</sup>

Zes van de kleinere stoomtrammaatschappijen, waaronder de Malang Stoomtrammaatschappij (MS), vormden in oostelijk Java samen de zogenaamde Oosthoektrams.<sup>10</sup> De n.v. Malang Stoomtrammaatschappij was in 1896 in Amsterdam opgericht. Zoals voor de meeste in Indië actieve bedrijven gold, was het hoofdkantoor in Nederland gevestigd. De in Amsterdam zetelende directie leidde ook de één jaar oudere n.v. Kediri Stoom-

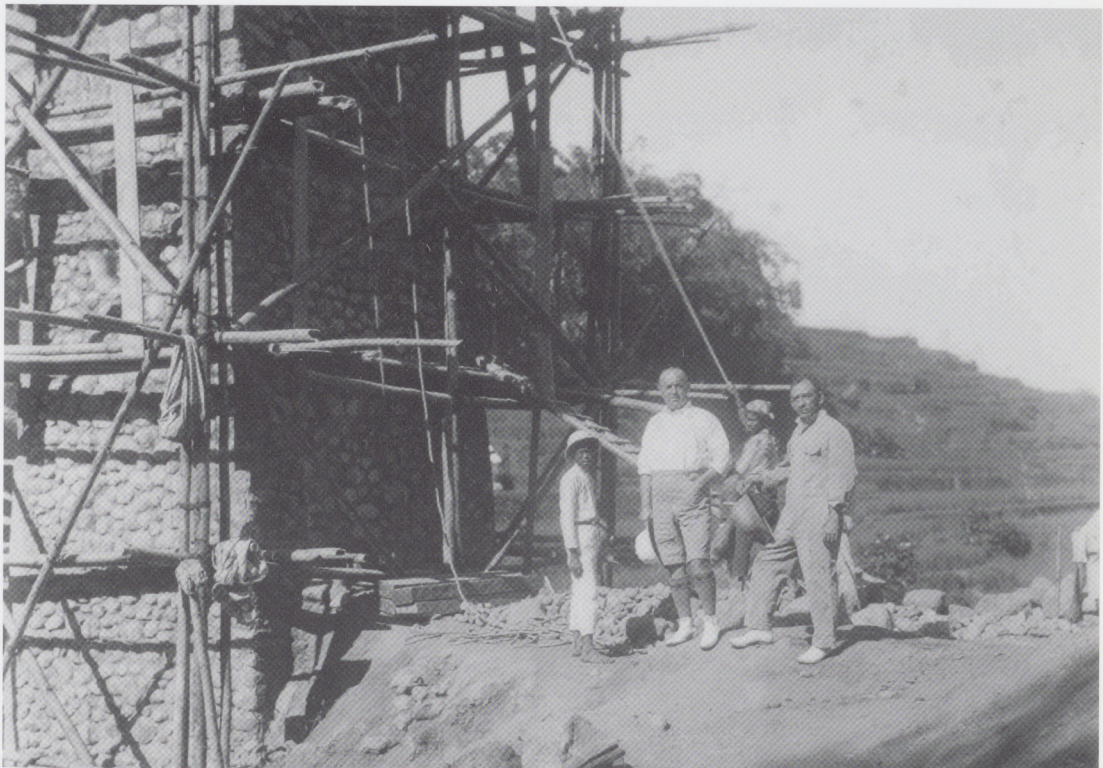
Afb. 3  
Het J.P. Coenplein  
in 1922, uit het album  
dat gouverneur-  
generaal D. Fock  
kreeg ter herinnering  
aan zijn bezoek van 11  
tot 13 september 1922  
aan Malang. Foto:  
Ong Kian Bie/Studio  
Malang; Koninklijk  
Instituut voor de  
Tropen, Amsterdam.





Afb. 4  
Marinus Wins als iste  
Lt. der Genie in 1908.  
Collectie H. Wins,  
Leidschendam.

Afb. 5  
Wins op inspectie bij  
de bouw van de pijler  
van een spoorbrug,  
circa 1930. Collectie  
H. Wins, Leidschen-  
dam.



trammaatschappij (ks). Het net van deze maatschappij had Kediri als kern, een plaats ten zuidwesten van Soerabaja; Malang ligt ten zuidoosten van deze havenstad en wordt van Kediri gescheiden door het Tenggergebergte. Terwijl het hoofdkantoor zorgde voor het noodzakelijke kapitaal, de financiële administratie, de inkoop en aanschaf van materiaal en het algemene beleid, was de dagelijkse leiding op Java zowel bij de ms als de ks in handen van een 'Chef van exploitatie'. Dit was een behoorlijk zelfstandige functie: Nederland was ver weg en de communicatie kostte betrekkelijk veel tijd. De chef was formeel *belast met het dagelijks bestuur en de leiding van den dienst der door de Maatschappij geëxploiteerde spoorwegen en autodiensten*.<sup>11</sup> Wel trad als gemachtigde van de directie in Indië voor beide maatschappijen één hoofdvertegenwoordiger op, maar aanvankelijk beperkte diens taak zich tot het geven van advies aan de chefs van exploitatie, de overdracht van kasgelden, de behandeling van juridische zaken en de verte-

Afb. 6  
Marinus Wins en echtgenote Miertje van Steyn van Hensbroek, circa 1920. Collectie H. Wins, Leidschendam.



genwoordiging bij de landsregering. Pas na 1925 werd zijn positie belangrijker en werden zijn taken verzaaid met het toezicht op het dagelijks beheer van beide maatschappijen.

*In 1915 voor het eerst fungeerde de Heer M. Wins als onze bedrijfsleider in Indië,*

zo valt in het jaarverslag van de ms over 1915 te lezen. *Bekwaam en ijverig heeft de nieuwe Administrateur aan onze Maatschappij reeds menigeen goeden dienst bewezen; aan practisch beleid gepaard, zal zijn toewijding aan de belangen onzer Maatschappij ons ongetwijfeld bij voortduring tot grote dankbaarheid stemmen.*<sup>12</sup> De verwachtingen over Wins waren bij zijn meerderen hoog gespannen.

In zijn persoonlijk leven vond Wins in Malang ook snel zijn draai. Zo'n twee jaar na zijn komst huwde hij, inmiddels 36 jaar oud, op 4 oktober 1917 met Casimir Adolphine Louise van Steyn van Hensbroek. Miertje, zoals haar roepnaam luidde, was geboren in Garoet op West-Java op 14 juli 1897, en dus ruim 16 jaar jonger dan Wins (afb. 6). Hun oudste zoon Henri Louis zag op 10 juli 1919 het levenslicht, volgens de familiegeschiedenis in het nieuwe huis dat Wins, wellicht met financiële steun van de bemiddelde familie Van Steyn van Hensbroek, in Malang had laten bouwen.

In de nog kleine Europese gemeenschap van Malang, in 1920 zo'n 3500 personen, had Wins zich ondertussen snel een positie verworven, waarbij zijn verantwoordelijke functie bij de Malang Stoomtrammaatschappij ongetwijfeld had geholpen. In 1918 was hij een van de gekozen negen nieuwe 'Europese' gemeenteraadsleden en van 1919 tot 12 oktober 1923 was hij zelfs de plaatsvervangend burgemeester van Malang. Wins bleef, met uitzondering van de jaren 1925 en 1926, tot 1930 zeer actief in de gemeentelijke politiek.<sup>13</sup> Zo was hij vanwege zijn ingenieursopleiding onder meer voorzitter van de Technische Commissie die zich met allerlei gemeentelijke vraagstukken op het gebied van de stadsplanning en stadsontwikkeling bezighield. Als zodanig had hij een grote greep op de ontwikkeling en uitvoering van het gemeentelijk Bouwplan II, de latere Gouverneurs-Generaalbuurt met het J.P. Coenplein

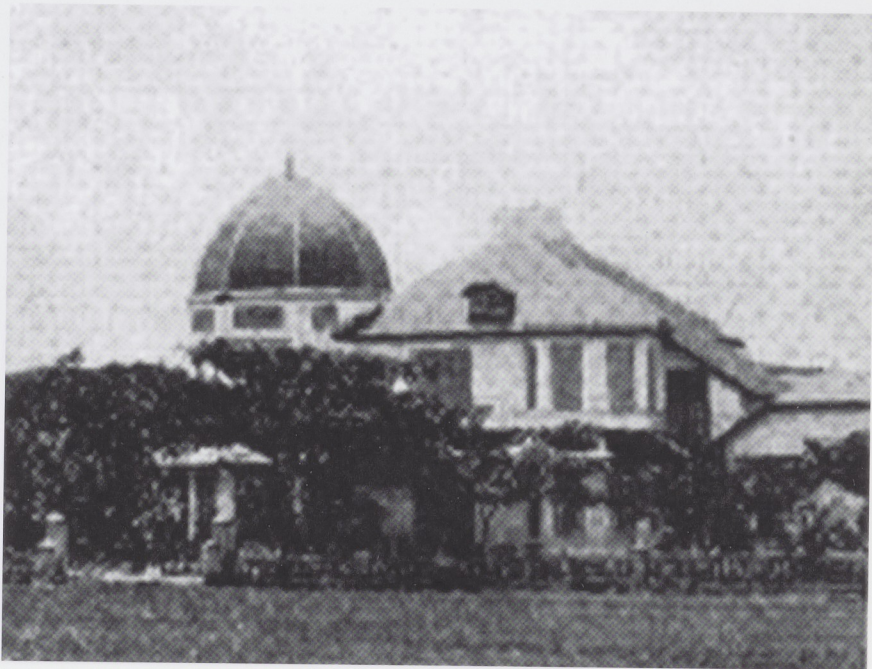
als karakteristiek centrum, het plein waaraan ook zijn woonhuis kwam te staan (afb. 7-8).

Wins' positie in Malang moet het hem mogelijk hebben gemaakt al vroeg een perceel te bemachtigen aan wat een voornaam plein, in zeker opzicht zelfs het voornaamste plein

van Malang zou worden. Op deze prominente plaats kon hij het huis voor zijn prille gezin laten bouwen, het huis van de maquette (afb. 9). Het zal Wins zelf zijn geweest die het uitgebreide, twee verdiepingen tellende, kostbare gebouw heeft ontworpen.<sup>14</sup> In het familiearchief is een eenvou-

Afb. 7

J.P. Coenplein. Foto uit: *Malang, de bergstad van Oost-Java*, Malang 1927, p. 26.



Afb. 8

Detail van afbeelding 7.





Afb. 9

Het woonhuis van de familie Wins aan het J.P. Coenplein, circa 1925. Collectie H. Wins, Leidschendam.

dige, niet-gedateerde tekening van het grondplan van het huis bewaard gebleven (afb. 10). Duidelijk zijn de ruimtes op de begane grond te onderscheiden in een hoofdgebouw en bijgebouwen, die door galerijen met elkaar worden verbonden. In het hoofdgebouw bevinden zich naast privé-vertrekken als slaap- en kleedkamers, ook de woonvertrekken, een voor- en achtergalerij en een kantoortje. De bijgebouwen zijn bestemd voor de toilet- en wasruimtes, de dapoer of keuken, de garage, goedangs (opslag) en de verblijven voor het personeel. De uiteindelijke uitvoering wijkt overigens aanzienlijk van de tekening af. Uit de maquette blijkt dat alleen het hoofdgebouw volgens tekening is uitgevoerd. De bijgebouwen, op de tekening nog als aparte vleugels aan de oostzijde gedacht, zijn in werkelijkheid gebouwd als twee gesloten bouwvolumes aan de zuidzijde, liggend tegen het hoofdgebouw aan. Bijzonder aan het woonhuis is de uitbouw met koepel. Op de begane grond is deze uitbouw als open voorgalerij ingericht (afb. 11).<sup>15</sup> Ook de ruimte op de eerste verdieping was aanvankelijk open, maar hier zijn, zoals de maquette toont, later in de openingen louverramen geplaatst. Om

ook op de begane grond verkoeling en enige schaduw te hebben is, als een rondom-buitengalerij, een doorlopend afdak geplaatst.<sup>16</sup>

Omstreeks 1900 waren daken met wolfseinden waarmee de bijgebouwen zijn bedekt, gemeengoed in de utiliteitsbouw in Nederlands-Indië. Een dergelijke bouwmethode werd meestal gebruikt door genieofficieren en bouwkundig geschoolde opzichters en aannemers. Geschoolde architecten waren toen nog nauwelijks in Indië te vinden. Men ontwierp aan de hand van modellenboeken, handboeken voor militaire of civiele bouwwerken of volgens het zogenaamde 'normaalontwerpen', standaardontwerpen die door de Indische Waterstaat waren vastgelegd en genormaliseerd. Wins' ontwerp voor zijn eigen huis verraadt zo zijn KMA-achtergrond en weerspiegelt een ontwerppraktijk en bouwwijze die kenmerkend zijn voor utiliteitswerken en herkenbaar als Indische Waterstaatsarchitectuur van omstreeks 1900.<sup>17</sup>

Op de bouwtekening is, ongetwijfeld later, een kamer aangemerkt als de geboortekamer van de oudste zoon van het echtpaar Wins, Henri Louis. Dit zou betekenen dat het huis voor

Afb. 10

Tekening grondplan ontwerp woonhuis M. Wins. Blaudruk 27,6 x 21,8 cm. Collectie H. Wins, Leidschendam.



Afb. 11

Thee-uurtje in de voorgalerij van het huis, circa 1920. Collectie H. Wins, Leidschendam.

*Afb. 12*  
De woning van de  
Kolonel der Infanterie  
P. Schaafsma aan het  
J.P. Coenplein, 1928.  
Foto KITLV, Leiden.



*Afb. 13*  
Panorama van het  
J.P. Coenplein in 1933,  
met links de HBS-AMS,  
rechts het raadhuis en  
in het midden achter  
het geboomte het  
huis van Wins. Foto:  
Ong Kian Bie/Studio  
Malang.



*Afb. 14*  
Detail van  
afbeelding 13.



10 juli 1919 gereed moet zijn geweest. De gemeenteraad van Malang zou echter pas op 26 april 1920 – ruim negen maanden later – formeel het verkavelingsplan vaststellen en de verkoopprijzen bepalen van de grote percelen van gemiddeld 2550 m<sup>2</sup>.<sup>18</sup> Hoe dan ook, in 1922, het jaar waarin de nieuwe wijk met een brug over de Brantas met de rest van de stad werd verbonden, stond het huis er zeker. Veel andere bebouwing was hier ook toen nog niet. Hoe bijzonder de plek was, blijkt wel uit de andere gebouwen die aan het zeer ruime plein verzezen. In 1924 kwam de zogeheten kolonelswoning gereed (afb. 12), in 1929 het raadhuis naar een ontwerp van H.F. Horn en in 1931 de gecombineerde HBS-AMS (Algemene Middelbare School) naar ontwerp van ir. W. Lemeijer (afb. 13-14). Het huis van Wins, aan

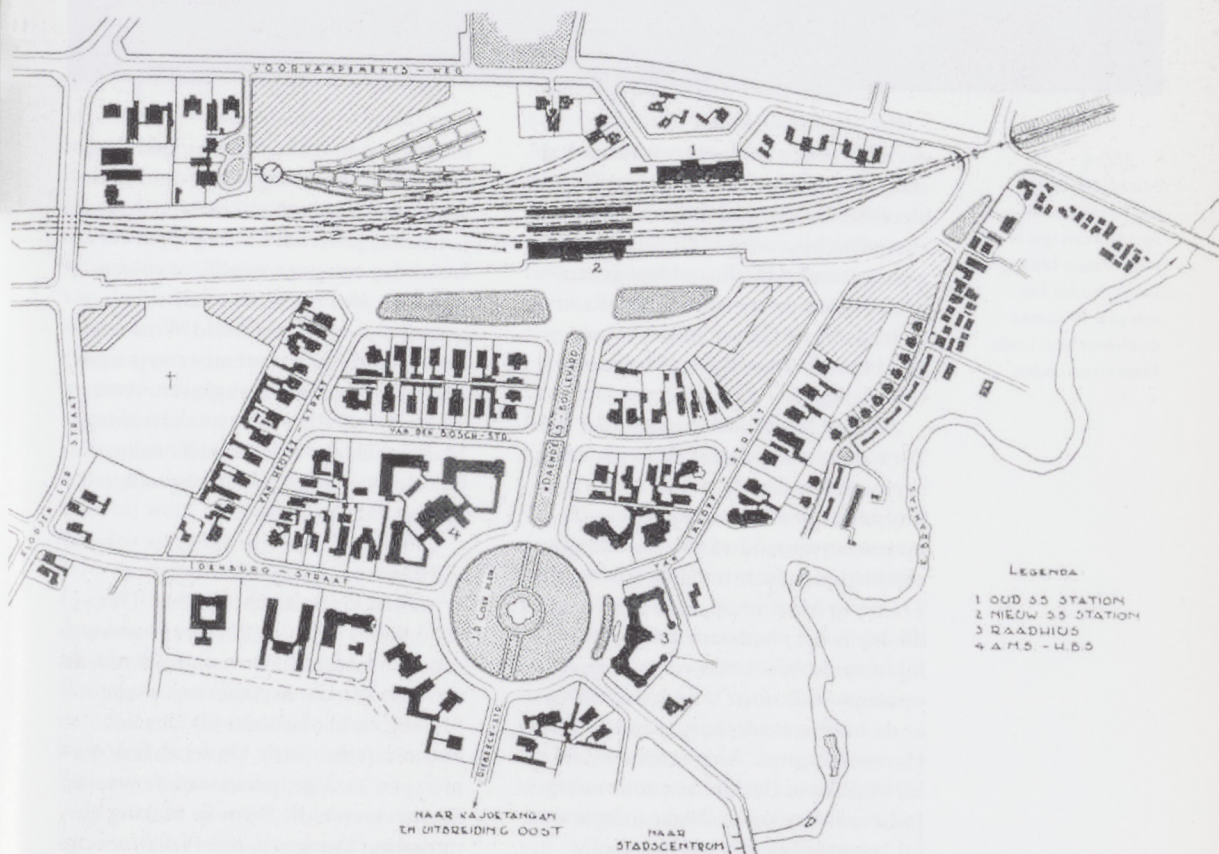
het plein gelegen tussen de Daendelsboulevard die naar het toekomstige station leidde en de Van Imhoffstraat, bevond zich precies tussen het raadhuis en de HBS-AMS in (afb. 15).<sup>19</sup>

### De maquette

In 1921, toen Wins zes onafgebroken jaren voor de MS had gewerkt, kon hij gedurende enkele maanden met verlof naar Nederland. De familie gaf voor vertrek op 7 februari 1921 nog een afscheidsreceptie in Hotel Palace in Malang – wederom een teken van zijn hoge status in de stad (afb. 16).<sup>20</sup> In oktober 1921 keerde Wins met vrouw en zoon Henri terug naar Malang, ongetwijfeld vol verwachtingen over de toekomst. Maar het noodlot sloeg toe: in maart 1923 stierf 'Miertje' Wins in het kraambed; ook de baby overleefde het niet. Zoon Henri werd op-

Afb. 15

Detailtekening van de omgeving van het J.P. Coenplein. Uit: W. de Haan, 'Het hoofdwegen-stelsel van de stadsgemeente Malang, in verband met de plaats van het nieuwe station', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift – Locale Techniek*, (1941) 2, p. 53.





Afb. 16  
Afscheidsreceptie  
van de familie Wins  
op 7 februari 1921 in  
Hotel Palace Malang.  
In het midden het  
echtpaar Wins met  
de kleine Henri Louis.  
Foto: KITLV, Leiden.

gevangen door een tante en vertrok al snel naar Nederland. Marinus Wins bleef alleen, met zijn bedienden, in zijn grote huis achter. Of hij zijn woning werkelijk alleen bleef gebruiken of delen ervan verhuurde of aan anderen beschikbaar stelde, is helaas niet bekend, maar ligt wel enigszins voor de hand.

Zelf zat Wins ondertussen niet stil. Tot 1 januari 1932 bleef Wins als chef exploitatie in dienst van de Malang Stoomtrammaatschappij en was hij tevens bestuurslid van de Vereeniging van Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramweg Maatschappijen, een functie die hij in 1927 had aanvaard.<sup>21</sup> Toen hij in 1928 tijdens een volgend verlof opnieuw in Europa was, leerde Wins er de in Sint-Petersburg geboren Ruth Hartwig kennen. Enige tijd verbleef hij bij haar in Berlijn, alvorens naar Indië terug te keren. Maar toen al wist hij zeker dat zij zijn tweede vrouw

moest worden. Hiervoor moesten beiden echter eerst nog wat geduld uitoefenen. Pas nadat Wins met ingang van januari 1932 eervol ontslag werd verleend, lag een gezamenlijk te volgen weg voor hen open. Dankzij zijn gespaarde verlofdagen had Wins overigens reeds op 1 september 1931 naar Nederland kunnen terugkeren, twee maanden na zijn vijftigste verjaardag. Malang telde toen inmiddels ruim 85.000 inwoners, onder wie zo'n 14.000 Europeanen.<sup>22</sup>

De viering van zijn vijftigste verjaardag was zo tegelijkertijd voor Wins een vroeg afscheidsfeest. Dat zal ook het kostbare karakter van het cadeau verklaren, dat natuurlijk tevens een hele directe herinnering is aan Malang en het huis dat hij hier liet bouwen (afb. 17-18). De schenkers vormen een aardige indruk van de waaier aan contacten die Wins in Malang en omgeving krachtens zijn functie en op

basis van zijn invloed had verkregen. Zijn huldebengers bestaan uit collega's uit het Indische spoor- en tramwezen, zakenrelaties van de n.v. Malang Stoomtrammaatschappij, collega's uit de gemeentelijke politiek en andere notabelen uit het Malangse. De heren J.A. Kattenbusch, ir. D.J.M.G. baron van Slingelandt, A.J.W. Vorster en A. ter Kuhle zijn allen werkzaam geweest in het spoor- en tramwezen. De drie laatstgenoemden bekleedden evenals Wins bestuurlijke functies in de Vereeniging van Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegmaatschappijen. Kattenbusch nam in 1930-1931 tijdelijk de exploitatie van de Oosterlijnen waar en was in die jaren tevens als hoofdingenieur werkzaam bij de Afdeling Weg en Werken, Opnamen, Aanleg en Constructie bij de Staatsspoor- en Tramwegen.<sup>23</sup> Van Slingelandt was bovendien van 1920 tot 1931 Wins' directe collega geweest bij de Kediri Stoomtrammaatschappij, het zusterbedrijf van de ms. Hij ook was degene die Wins in 1932 als chef exploitatie van de Malang Stoomtrammaatschappij zou opvolgen, een functie die hij tot 1934 bekleedde, waarna hij als directeur van beide stoomtrammaatschappijen in Nederland zou terugkeren.<sup>24</sup> Vorster was tot 1930 chef van de Nederlandsch-Indische Spoorwegen op het hoofdkantoor in Semarang en van 1931 tot 1934 de hoofdvertegenwoordiger in Nederlands-Indië voor de Malang Stoomtrammaatschappij en Kediri Stoomtrammaatschappij, dus kort Wins' directe chef. Ook hij werd uiteindelijk directeur van de twee bedrijven, zij het na de Tweede Wereldoorlog, van 1946 tot 1949.<sup>25</sup> Ter Kuhle ten slotte was in de periode 1930-1932 in Soerabaja als administrateur werkzaam bij de Oost-Java Stoomtrammaatschappij en bekleedde bestuurlijke functies bij zowel de vnist als de Madoera Stoomtrammaatschappij.<sup>26</sup>

Maar niet alleen collega's uit zijn spoorwegnetwerk droegen bij aan de

maquette. G.J. Lukeij en G.J. Zuyderhoff bijvoorbeeld waren net als Wins actief in de Malangse gemeentepolitiek. Vooral de in 1869 in Amsterdam geboren Zuyderhoff was in Malang een belangrijke figuur. Hij was in 1892 naar Indië gekomen om zijn geluk als koffieplanter te beproeven en was tot zijn pensioen werkzaam als administrateur van de koffieonderneming Soember Duren bij Dampit, ten zuiden van Malang. Na zijn pensionering omstreeks 1919 bekleedde Zuyderhoff talrijke bestuurlijke functies en maakte hij zich in Malang verdienstelijk als gemeenteraadslid en wethouder, een functie die hier pas in 1930 werd ingevoerd, en als voorzitter of bestuurslid van verschillende plaatselijke instellingen. Zo was hij jarenlang bestuurslid van de Malangsche Landbouwvereniging en voorzitter Land- en Bosbouwonderwijs van de Cultuurschool Malang. Ook was hij lid van de Provinciale Raad van Oost-Java en zelfs van de Volksraad, het in Batavia zetelende parlement (met beperkte bevoegdheden) van Nederlands-Indië. Als lid van deze Volksraad heeft Zuyderhoff jarenlang de oprichting bepleit van een HBS in Malang, uiteindelijk met succes. In 1927 kwam de definitieve toezegging van het gouvernement voor de bouw van een AMS en HBS, de school die aan het J.P. Coenplein, vanuit het huis van Wins gezien aan de overkant van de Daendelsboulevard, kwam te staan en die in 1931 haar deuren opende. De eerste voorzitter van het schoolbestuur was: G.J. Zuyderhoff. Zuyderhoff stierf in de functie van wethouder en plaatsvervangend burgemeester op 7 september 1933, twee jaar na Wins' vertrek uit Malang.<sup>27</sup> Vooraanstaande leden van de Malangse samenleving waren voorts de geneesheer dr. P.W. Toussieng en de advocaat mr. H.H.A. van West. E.C.A. Winckel leidde het gelijknamige kantoor in Malang en vertegenwoordigde zo het lokale bedrijfsleven.<sup>28</sup> Onder de overige gulle gevers

zijn voorts enkele zakelijke relaties te vinden bij cultuurondernemingen uit Dampit, waarvoor de Malang Stoomtrammaatschappij een belangrijke schakel was, zoals de administrateur van de onderneming Loengoer Dowo, W.M. O'Hara, en diens collega bij de onderneming Soember Soeko Tangkep, C.D. Punt. Ook vertegenwoordigers van in de havenstad Soerabaja gevestigde exportfirma's hoorden bij degenen die Wins de zilveren maquette aanboden: C.J. Quist was directeur van de Tabak Export Compagnie, J.L. van Laer chef bij de bekende firma Sluyters & Co. In Lawang, gelegen aan de weg van Malang naar Soerabaja, voerde mr. G.A. Yssel de Schepper de directie van de plaatselijke Nederlandsch-Indische Spaarbank.<sup>29</sup> J.J.S. Brandsma was van 1930 tot en met 1932 waarnemend directeur van de Koningin Emma-school in Soerabaja en jhr. L.W. van Suchtelen was in het verre Bandoeng (West-Java) directeur van de Nederlandsch-Indisch Hotel Vereeniging.

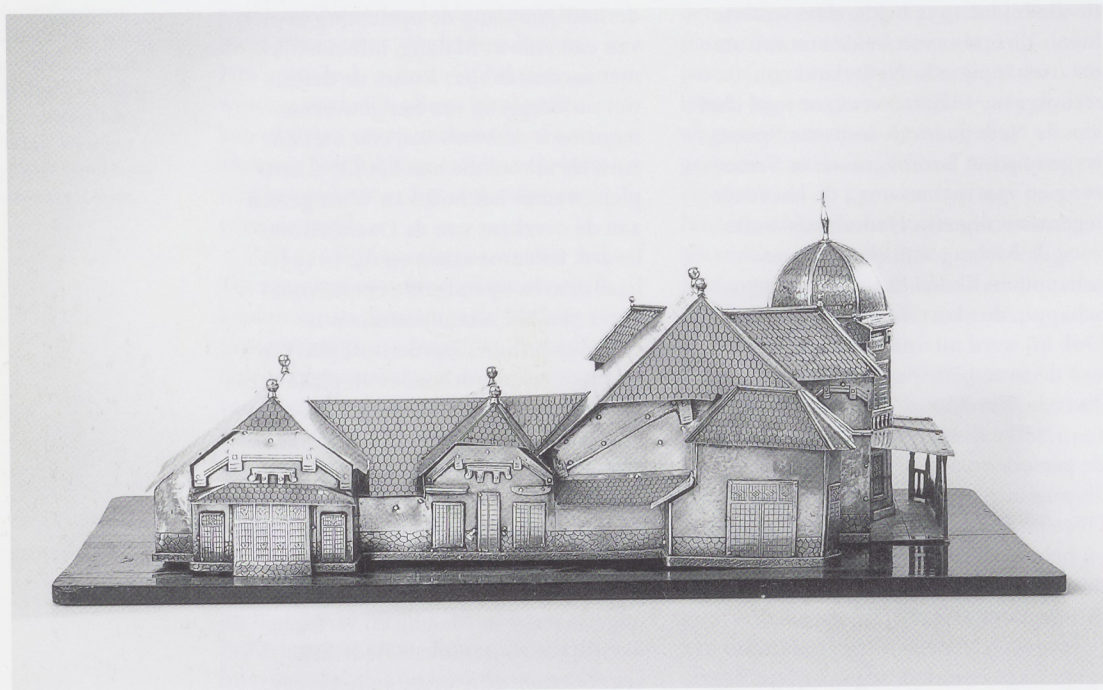
Misschien dat de opkomst in de jaren '20 van Malang als toeristisch centrum zijn deelname aan het cadeau verklaart.<sup>30</sup>

#### Na Wins' vertrek

Kort na zijn aankomst in Nederland trad Wins in het huwelijk met zijn geliefde Ruth Hartwig. Met haar ging hij in Wassenaar wonen.<sup>31</sup> Bij het Departement van Financiën vond hij als referendaris werk; hij bleef hier tot 1949 in dienst. Tijdens de mobilisatie in 1939 en 1940 was hij als kapitein der Genie bij de Generale Staf geplaatst. Marinus Wins overleed op 18 februari 1967 in Den Haag.

Zijn huis aan het Malangse Coenplein had hij na zijn vertrek in eigendom gehouden. In de jaren '30 herbergde het gebouw het Instituut Van Ree, een christelijk internaat voor leerlingen van de middelbare school.<sup>32</sup> Tot 1949 of wellicht later heeft Wins reuven gekregen uit de verhuur van zijn pand, tot het na de onafhankelijkheid van Indonesië door de nieuwe

Afb. 17  
Zilveren maquette  
van het huis van Wins,  
1931, achteraanzicht.  
Rijksmuseum  
Amsterdam  
(inv.nr. NG-2000-3).



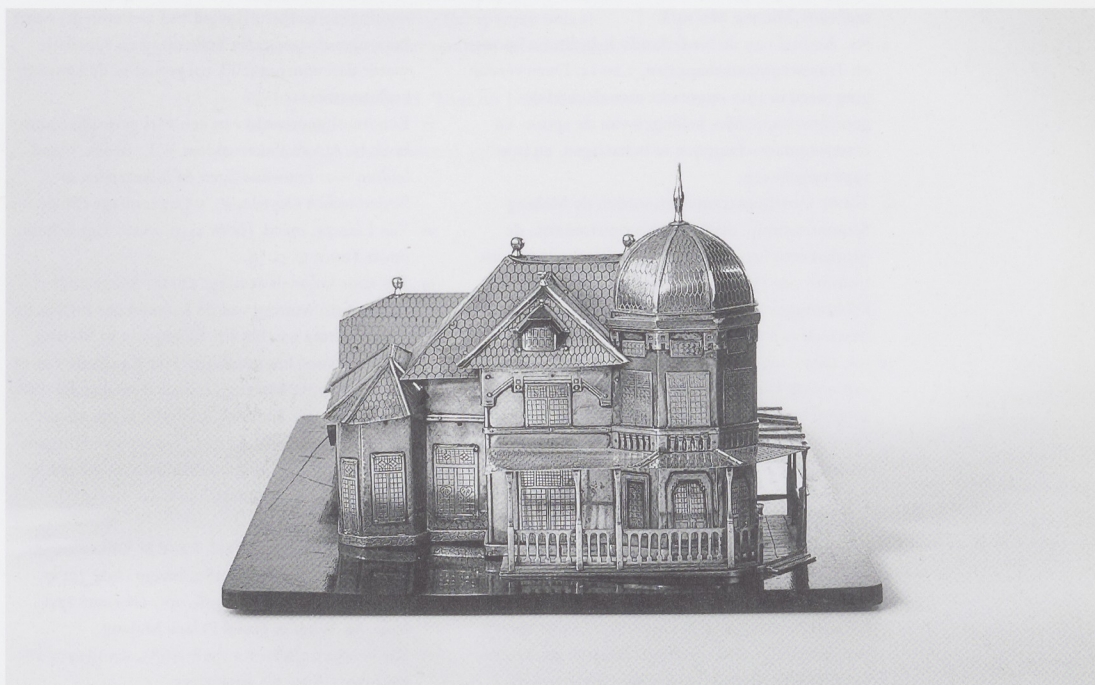
staat werd opgeëist, al heeft Wins hiervoor wel enige compensatie ontvangen.<sup>33</sup> Het gebouw was ontsnapt aan de grootschalige vernieling die Malang eind juli 1947 teisterde, toen tijdens de Politionele Actie Indonesische troepen de stad moesten verlaten en zij hierbij de meeste openbare gebouwen in brand staken, waaronder het raadhuis en de HBS-AMS, waartussen Wins' huis lag.<sup>34</sup>

De ontwikkeling van Malang hield uiteraard niet bij het vertrek van Wins of het koloniale bewind op. De stad bleef in de jaren '30 doorgroeien. In 1939 liep het inwonertal al tegen de 100.000 en was het inmiddels de vijfde stad van Java, terwijl Malang in 1920 nog op de negende plaats stond. In 1928 al was Malang hoofdplaats van de gelijknamige residentie geworden; voordien viel Malang onder de toen opgeheven residentie Pasoeroean – opnieuw een voorbeeld van de snelle ontwikkeling van de stad. Na de Indonesische onafhankelijkheid bleef Malang een belangrijke stad, die

momenteel zo'n 700.000 inwoners telt en geldt als een belangrijk onderwijscentrum; zo kent Malang een eigen universiteit. Veel van de in 1947 aangerichte vernielingen werden nadien hersteld. Aan het Coenplein is nog steeds het raadhuis te vinden in hetzelfde gebouw als onder het koloniale bewind, maar het plein heet inmiddels Tuguplein, naar het monument ('tugu') voor de Indonesische onafhankelijkheid dat in het midden ervan is geplaatst. Maar Wins' huis lijkt er niet meer te staan. Op die plaats staat nu een modern kantoorgebouw.

Afb. 18

Zilveren maquette van het huis van Wins, 1931, zij aanzicht. Rijksmuseum Amsterdam (inv.nr. NG-2000-3).





## NOTEN

- 1 A. van Schaik, *Malang, beeld van een stad*, Purmerend 1996, pp. 12-24.
- 2 F.J.M. van Liempt, *Stadsgemeente Malang 1914-1939*, Malang 1940, pp. xxi-xxii, xxxiv.
- 3 Van Liempt, *op.cit.* (noot 2), p. xxxv. Het ontwerp van de verkaveling is behandeld in de raadsvergadering van 26 april 1920.
- 4 Thomas Karsten, 'Het ontwikkelingsplan der gemeente Malang', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift - Locale Techniek*, (1936) 3, p. 65.
- 5 Fotoarchief Koninklijk Instituut voor de Tropen Amsterdam, doos 80, *Fotoalbum ter herinnering aan het bezoek van Gouverneur Generaal Mr. D. Fock aan Malang op 11-13 sept. 1922, Zijner Excellentie eerbiedig aangeboden door den gemeenteraad van Malang*, foto nr. 35/17. Voor latere opnamen van hetzelfde pand zie: *Malang, de bergstad van Oost-Java*, Malang 1927, p. 26, en A. van Schaik, *op.cit.* (noot 1), p. 121.
- 6 Veel dank ben ik verschuldigd aan de schoondochter, mevrouw E.J. Wins-van de Oord uit Wassenaar voor het geven van biografische gegevens van Marinus Wins en aan de kleinzoon H. Wins uit Leidschendam voor het afstaan van foto's.
- 7 Nationaal Archief (NA), Archief van de Kediri-Stoomtrammaatschappij en de Malang-Stoomtrammaatschappij, 1895-1970, 2.20.12 [hierna te noemen: ARA, KSMS], inv.nr. 188, Wins aan baron van Styrum, directeur KS en MS te Amsterdam, 28 april 1950.
- 8 NA, KSMS, inv.nr. 185, *Staat der Mutatiën van het Europeesch personeel in vasten dienst over te kwartaal 1918, Malang Mei 1918*.
- 9 NA, Archief van de Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegmaatschappijen, 2.20.14. Deze vereniging werd in 1917 opgericht met als doel de gemeenschappelijke belangen van de spoor- en tramwegmaatschappijen te behartigen, en is in 1950 opgeheven.
- 10 Tot de Oosthoektrams behoorden de Malang Stoomtrammij., de Kediri Stoomtrammij., de Modjokerto Stoomtrammij., de Madoera Stoomtrammij., de Pasoeroean Stoomtrammij. en de Probolinggo Stoomtrammij. Elke maatschappij bestreek een eigen lokaal net.
- 11 NA, KSMS, inv.nr. 186, *Arbeidsovereenkomst Chef exploitatie Van Slingelandt 29 Mei 1933, Malang | 29 april 1933 Amsterdam*. Van Slingelandt verdiende 1200 gulden per maand en een percentage in de winstdeling met een minimum van 10.000 gulden per jaar. Wins zal in zijn laatste jaren ongeveer eenzelfde beloning hebben mogen ontvangen; zie ook *Arbeidsovereenkomst Jan Madarasz, Malang 28 Nov. 1935* (NA, KSMS, inv.nr. 86).
- 12 NA, KSMS, inv.nr. 135, *Malang Stoomtrammaatschappij, Verslag over het jaar 1915*, J.H. de Bussy, Amsterdam, p. 6; *Regeerings-almanak van Nederlandsch-Indië* [hierna: RA] 1916-2/643, waarin Wins' functie wordt omschreven als 'Chef van aanleg & exploitatie MS, tevens chef 2e afd. en 4e afd.' Wins volgde E. van IJsseldijk op, van 1907 tot 1915 de eerste Chef exploitatie van de MS: H.B.N.B. Adam, *Inventaris van de archieven van de Kediri-Stoomtrammaatschappij en de Malang Stoomtrammaatschappij, 1895-1970*, 's-Gravenhage 1976, bijlage II, p. xi.
- 13 Van Liempt, *op.cit.* (noot 2), p. xxxiii; *Stadsgemeente Malang 1914-1934*, Malang 1934, p. 23. RA 1918-2 tot RA 1930-2/74. Geen vermelding als gemeenteraadslid in de Regeerings-Almanakken van 1925 en 1926. In RA 1930-2/745 wordt Wins vermeld als gemeenteraadslid, ir. E.A. Voorne-man als burgemeester en G.J. Zuyderhoff als loco-burgemeester. Voorneman zou in 1933 burgermeester worden van Batavia.
- 14 Mededeling mev. E.J. Wins-van de Oord (schoondochter M. Wins) te Wassenaar aan auteur.
- 15 De voorgalerij die vanwege het tropische klimaat altijd open was, werd meestal gebruikt voor ontvangst van gasten. De open achtergalerij had daarentegen een meer privé karakter.
- 16 In de periode 1900 tot 1920 worden in de Indische woonhuisarchitectuur meestal alleen ramen en deuren tegen direct zonlicht beschermd door middel van louveres of luifels. In de jaren '20 en '30 worden ook de buitenmuren zoveel mogelijk beschermd tegen direct zonlicht en verhitting, door daken verder door te laten lopen in overstek. Zadeldaken (twee dakschilden) en schilddaken (vier dakschilden) worden veel toegepast in de woningbouw. Het principe van een tweede, open buitengevel voor extra verkoeling en ventilatie wordt dan voornamelijk toegepast in de kantoor-architectuur.
- 17 Een mooi voorbeeld van een veel gebruikt handboek is: A. van Lakerveld en W.L. Brocx, *Handleiding voor bouwkundigen en industrielen in Nederlandsch Oost-Indië*, 's-Gravenhage 1864.
- 18 Van Liempt, *op.cit.* (noot 2), p. xxxv; Van Schaik, *op.cit.* (noot 1), p. 32.
- 19 Zie voor kolonelswoning: KITLV, image code 31004, foto woning van de Kolonel der infanterie P. Schaafsma aan het J.P. Coenplein te Malang, 1928; zie voor het raadhuis: 'Het Raadhuis van de stadsgemeente Malang', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift - Locale Techniek*, 5 (1936), 3, pp. 56-58; zie voor de HBS: W. Lemei, 'De nieuwe Hoogere Burgerschool-Algemeene Middelbare school te Malang', *De Waterstaats-Ingénieur*, 19 (1931), p. 393.
- 20 Koninklijk Instituut Taal, Land & Volkenkunde Leiden (KITLV), album 289, image code 35277, z/w foto Afscheidsreceptie op 7 februari 1921 Fam. M. Wins in Hotel Palace Malang.
- 21 Zie RA 1927-2/682, RA 1928-2/685, RA 1929-2/666, RA 1930-2/690, RA 1931-2/715.

- 22 NA, KSMS, inv.nr. 138, Malang Stoomtrammaatschappij, *Verslag over het jaar 1932*, J.H. de Bussy, Amsterdam, p. 6; in RA 1931-2/718 staat de laatste vermelding van Wins als chef exploitatie van de ms. Van Schaik, *op.cit.* (noot 1), p. 29.
- 23 RA 1930-2/669, 685, RA 1931-2/694, 711, RA 1932-2/699.
- 24 RA 1930-2/693, RA 1931-2/715, RA 1932-2/709, RA 1934-2/668, 671. Adam, *op.cit.* (noot 12), bijlage II, pp. xii-xiii.
- 25 *Nieuw Adresboek voor geheel Nederlandsch-Indië*, — Batavia 1930; Adam, *op.cit.* (noot 12), bijlage II, p. xiii.
- 26 RA 1930-2/690, 692, 694, RA 1931-2/715, 717, RA 1932-2/78, 715, 717, 772.
- 27 Van Schaik, *op.cit.* (noot 1), p. 35. RA 1930-2/60, 218, 464, 568, 743, 745, RA 1931-2/60, 225, 479, 591, 773, 775, RA 1932-2/485, 595, 766, 768. Zie ook: NA, Familie Archief J.W. Meyer Ranneft; Ranneft was in 1929 president van de Raad van Indië, lid van de Hollandsch-Inlandsche Onderwijs Cie (1928-1931) en vanaf 15 mei 1929 voorzitter van de Malangsche Landbouwvereniging als opvolger van Zuyderhoff.
- 28 *Nieuw Adresboek* 1934 (noot 25).
- 29 *Nieuw Adresboek* 1930 (noot 25).
- 30 RA 1930-2/466, RA 1931-2/481 en RA 1932-2/488; *Nieuw Adresboek* 1932 (noot 25).
- 31 Buurtweg III.
- 32 Zie ook G 6-5 op de Officiële Plattegrond der Gemeente Malang 1936-1937, een uitgave van G. Kolff & Co., Malang; ook: Fotoarchief Koninklijk Instituut van de Tropen Amsterdam (KIT), fotonr. 373.53 N5: Europeesch huis te Malang 1937. Instituut van Ree. Internaat met M.O.
- 33 Zo heeft kleinzoon H. Wins uit Leidschendam mij verteld.
- 34 Van Schaik, *op.cit.* (noot 1), pp. 73-74.