



Groet uit Borneo

Spoorwegbouw bij Semblimbingan op P. Laeet

Het eiland Poeloe Laeet lag nooit in het centrum van de toeristenstromen. Toch was de aanleg van de spoorweg van de kolenmijn op dat eiland reden er een ansichtkaart aan te wijden. Sembelimbangan, 1903.
Foto: collectie Gerard de Graaf.

De mijnspoorwegen in Nederlands-Indië*

Net als in Nederland gingen in voormalig Nederlands-Indië mijnspoorwegen vooraf aan de komst van de publieke spoorwegen. Begon de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij in 1839 met personen- en goederenvervoer, reeds in 1820 werd er smalspoor gebruikt voor kolenvervoer bij de Domaniale Mijn in Kerkrade.

GERARD DE GRAAF

De eerste publieke spoorweg in Indië, tussen Semarang en Tanggoeng werd geopend in 1867, maar al in 1849 paste de kolenmijn 'Oranje Nassau' op Borneo railvervoer toe. Er is na de Indonesische Onafhankelijkheid in 1949 veel veranderd en verdwenen, maar één kolenmijn uit de koloniale tijd voert nog altijd per spoor af.

Steenkool in de Indische Archipel

Een tropisch land als het huidige Indonesië associeert men niet direct met de behoefte aan steenkool. Steenkool is er onder meer door vulkanische invloeden ruim voorradig, van oudsher waren er primitieve lokale 'kolengraverijen', en werd onder andere gebruikt bij het smeden. Na jaren absentie in de Gordel van Smaragd als gevolg van de Napoleontische tijd kreeg Nederland Indië toegewezen met het Verdrag van London op 13 augustus 1814. De Gouvernementsmarine ging stoombootjes gebruiken om piraterij in de Indische wateren te bestrijden, daarmee groeide de behoefte aan steenkool. Daarin werd op dat moment eenvoudig voorzien: Indië was een vooral exporterend land; Engelse en andere schepen brachten goedkope steenkool als verkoopbare ballast naar de archipel. Het Gouvernement onderkende dat de vriend van vandaag de vijand van morgen kan zijn en besloot in 1845 de win-

ning van steenkool zelf ter hand te nemen om zo minder afhankelijk te worden van derden. Men wist dat er goede en goed bereikbare steenkool was op Borneo. Men zocht contact met de Sultan van Martapoera in Zuidoost-Borneo en kreeg een groot concessiegebied toegewezen. Na wat tegenslagen te hebben overwonnen kon Gouverneur-Generaal J.J. Rochussen in maart 1849 de kolenmijn 'Oranje Nassau' in Pengaron openen. In 1857 begon het Gouvernement met de aanleg van een tweede kolenmijn in het gebied, die de naam 'Delft' kreeg. In 1858 legde een particuliere onderneming een derde mijn, de 'Julia Hermina', aan in hetzelfde gebied. Bij al deze mijnen werd smalsporig railvervoer toegepast. In 1859 ging het rommelen in de familie van de Sultan; er moest een opvolger komen. Er ontstond jaloezie en die vormde de basis voor de zogenaamde 'Bandjermasinsche Krijg' die tot 1863 duurde, maar nog jaren daarna voor onrust in de regio zorgde. In die strijd werden de mijnen Delft en Julia Hermina verwoest, de Oranje Nassau kwam enkele jaren goeddeels stil te liggen. Toen de rust weerkeerde en de eerste mijn ingenieurs uit Delft naar de archipel kwamen begon worden met de inventarisatie van de aanwezige bodemschatten, waaronder steenkool. Die laatste bleek ook op Midden- en Zuid-Sumatra aanwezig evenals op Zuid-Celebes. De steenkool op Java is van mindere kwaliteit, het zit dicht in

* Dit artikel beperkt zich tot de spoorwegen van de steenkolenmijnen in Indië.



De kwetsbaarheid van het vervoer bij Indische kolenmijnen in beeld, bandjirs en aardverschuivingen zorgden er regelmatig voor dat er geen kolen konden worden vervoerd, dat overkwam ook de Ombilinmijnen in 1901. Prentbriefkaart, collectie Gerard de Graaf.

de buurt van bruinkool. De mijn Oranje Nassau werd definitief stilgelegd in 1884, het Gouvernement zette in op de betere Ombilin-steenkool die bij Sawah Loento op midden-Sumatra gewonnen kon worden. Men wilde daarvoor particuliere exploitatie, maar particulieren keken wel uit: bij het opnemen van de winning van de Ombilin-steenkool hoorde de dure verplichting ook een spoorweg over het Barisan-gebergte aan te leggen naar de haven in Padang. Het Gouvernement ging de mijn daarom vanaf 1892 zelf exploiteren. In de periode 1884-1920 gingen veertien ondernemingen steenkolen winnen en daarbij mijnspoorwegen inzetten. Na de Japanse inval kwamen er nog vier nieuwe kolenmijnen met mijnspoorwegen bij. Daarnaast zijn er altijd inlandse mijntjes geweest, vrijwel altijd zo klein dat een spoorbedrijf niet nodig was.

Vergelijking met de situatie in Nederland

De steenkolenmijnen in Limburg zagen na 1896 de spoorwegen naar zich toe komen, al nam Henri Sarolea van de Oranje Nassaumijnen daarvoor het initiatief. Dat scheelde

flink in de toch al torenhoge aanlegkosten van de mijnonderneming. Men was echter ook met handen en voeten gebonden: de spoorweg Sittard – Heerlen was lang enkel-sporig en daarmee een flessenhals van formaat. Minstens zo erg was dat men afhankelijk was van de prijspolitiek van de vervoerder. Dat nam in later jaren zulke vormen aan dat Staatsmijnen (SM) van NS af wilde en ondanks heftige tegenstand van NS een eigen mijnspoorweg vanaf de SM Emma in Hoensbroek via de SM Hendrik (Brunssum) en SM Maurits (Lutterade) naar de haven in Stein aan het Julianakanaal aanlegde en vanaf midden jaren dertig de bulk van het vervoer naar de klant per schip uitvoerde.

De Indische situatie was anders, al lagen ook daar vrijwel alle mijnen diep landinwaarts. Soms was er een grote(-re) rivier in de buurt en kon vanaf daar worden overgeslagen in (zeewaardige) schepen. Maar de waterstanden konden stevig verschillen tussen het droge en het natte seizoen. Wat wel scheelde was dat veel Indische steenkool redelijk dicht aan de oppervlakte lag en men soms alleen horizontaal



- 1 Steenkoolmijn Parapatan
- 2 Samarinda, Europese en inlandse mijnen
- 3 Mijn Delft
- 4 Mijn Oranje Nassau
- 5 Mijn Julia Hermina
- 6 Steenkool Maatschappij Poeloe Laoet
- 7 Japanse exploitatie Sapoe en Karoe
- 8 Tjenako Steenkolen Maatschappij
- 9 Ombilin Mijnen
- 10 Boekit Asam Mijnen
- 11 Japanse exploitatie Bajah
- 12 Japanse exploitatie Tondonkoera



In het verre van vlakke Sumatra waren tandradstoomlocomotieven nodig om de Ombilinkolen naar de kust in Padang te brengen. De laatste werden in de jaren zestig gekocht. West-Sumatra, ca 1902. Foto: Rijksmuseum.



Ruim twintig jaar voordat Staatsmijnen in Limburg ze kocht (1933) gebruikten de Ombilin- en Boekit Asammijnen al Kübelwagens, een vroege vorm van containervervoer. Tandjoeng Enim, 1951. Foto: ir. F.J. Sanders.

een berg in hoefde te werken om steenkool te bereiken. De calorisch betere soorten lagen weliswaar dieper, maar anders dan in Limburg waar men veelal 200 tot 1000 meter diep moest, waren de schachten in Indië weinig dieper dan 90 tot 130 meter. Onder investeerders had de Indische mijnbouw (steenkool, tin, goud, olie) een slechte naam door het avontuurlijke karakter. En avontuur was er genoeg: aardbevingen, vulkaanuitbarstingen en zelfontbranding van steenkool konden een negatief effect op de rendementen hebben.

Mijnspoorwegen in de archipel

Zomaar een mijn beginnen was er na de invoering van de Mijnwet in 1845 niet meer bij. Plaatsen die heilig waren voor de inlandse bevolking mochten niet worden verstoord. Een particuliere onderneming moest een heel vergunningstraject afleggen. In de zelfsturende landschappen ging dat via de plaatselijke Sultan, alvorens men een gram steenkool kon winnen. Zomaar een eigen spoorlijn aanleggen ging niet, ook die was vergunningplichtig. De exploitant moest zich vanaf 1885 aan de voorwaarden onderwerpen

zoals omschreven in het 'Reglement op den aanleg en het gebruik van tramwegen ten behoeve van de eigenaren van ondernemingen van landbouw en nijverheid', na 1939 was dat de 'Industriebaan-Ordonnantie'. Beide regelingen golden tot aan het mijnterrein, vanaf daar tot in de ondergrondse werken gold het Indische Mijnpolitierglement. Tot de bepalingen hoorde het verbod andere goederen te vervoeren dan die afkomstig van de onderneming. Vervoer over de industriespoorweg van personen die niet tot de onderneming behoorden was verboden, vervoer van eigen personeel was gepermitteerd. In gebieden waar openbare verkeersmiddelen ontbraken kon het bevoegd gezag vervoer van derden toestaan. In de Industriebaan-Ordonnantie van 1939 worden de Steenkolen Maatschappij Parapattan en de Mijn Maatschappij Simau (zie: 'De oerwoudtram van Napal Putih' in OdR 2011-2, blz. 44) als voorbeelden aangehaald waar de bepaling dat uitsluitend eigen personeel mag worden vervoerd niet altijd kan worden gehandhaafd. Langs het spoor lopen in plaats van in een trein meerijden was een ook in koloniale tijden onderkend gevaar. Daarom viel personeel van politie, arbeidsinspectie en veiligheid-



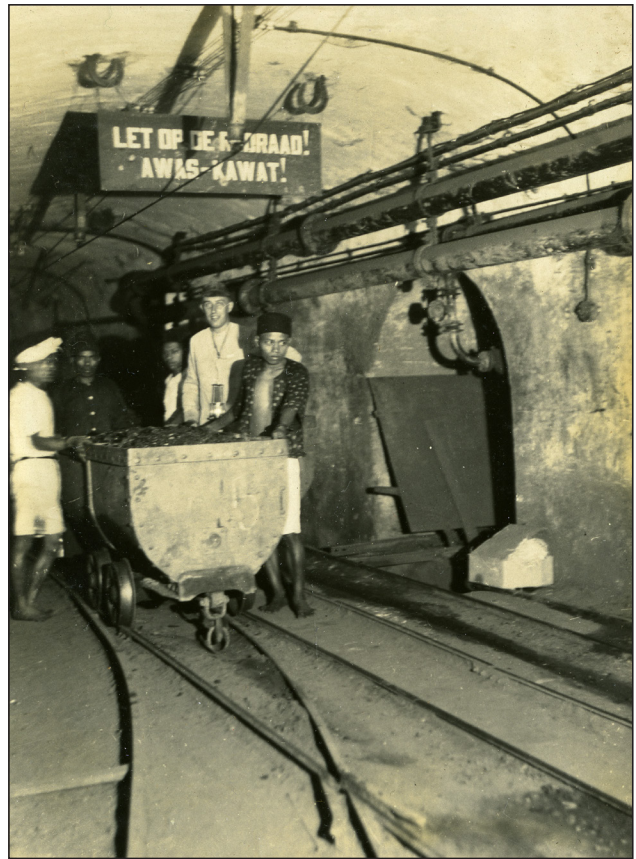
Om de hoogteverschillen in het mijnbedrijf te overwinnen werden op veel mijnbedrijven zogenaamde 'remhellingen' gebruikt, waarbij volle en lege wagens elkaar min of meer in evenwicht hielden. Op 4 september 1902 werd de remhelling naar de mijn Hoffnung op het eiland Poeloe Laoet geopend.

Foto: J. Lonsdorfer, collectie Nationaal Archief.

stoezicht enzovoorts onder een dispensatiebepaling en kon straffeloos per trein meerijden in plaats van langs het spoor te moeten lopen.

Het vervoer per spoor was voor een mijn van vitaal belang, maar zeer kwetsbaar. Een aardbeving kon het baanlichaam vernielen, hevige bandjirs (verwoestende watermassa's door zware regens) konden bruggen vernielen waardoor niet alleen het vervoer, maar ook de winning stil kwam te liggen. Blijven produceren hangende het herstel van de spoorweg kon niet, omdat opslaan van steenkool in de open lucht niet goed mogelijk was vanwege het gevaar van broei. De bodemgesteldheid kon een onderneming bij de aanleg van een spoorbaan ook in de weg zitten. De Sultan van Koetei op Borneo exploiteerde vanaf 1915 een inlandse ontginning in het stroomgebied van de rivier de Mahakam op Borneo. Dit is de enige inlandse ontginning waarvan met zekerheid gezegd kan worden dat er niet alleen railvervoer was maar dat er zelfs twee kleine stoomlocomotiefjes waren. Die hadden het moeilijk want de twee spoorlijnen (1,4 en 1,7 kilometer lang) tussen de mijnen en de rivier moesten door een moerasachtig gebied waarin moeilijk een stabiel baanlichaam opgebouwd kon worden. De locomotieven ontspoorde zo vaak dat op zeker moment de koelies toch weer met de hand kipwagens met steenkool moesten duwen.

De meeste kolenmijnen moesten zelf hun spoorweg aanleggen, maar waren dan anders dan in Nederland niet afhankelijk van de prijspolitiek van de spoorwegonderneming die het vervoer voor ze uitvoerde. Een eerste uitzondering op deze regel zijn de Ombilinmijnen die in 1892 van start gingen. Nadat het Gouvernement enkele jaren vruchteloos had gepoogd particuliere ondernemers te enthousiasmeren een spoorweg over het Barisan-gebergte van de kust in



Ruim negentigmeter onder de grond waren de waarschuwingen bij de Steenkolen Maatschappij Parapatan tegen het aanraken van de draden tweetalig. In het midden staat de toenmalige administrateur (directeur), ir. P.H. de Haart. Rantau Prapat, circa 1929.

Foto: collectie Gerard de Graaf.

Padang (0 meter) via Padang Pandjang (+ 779 meter) naar Sawah Loento (+ 152 meter) aan te leggen en het mijnveld te exploiteren, ging men het zelf doen. Op delen van de lijn waren de hellingen zo steil dat deze als tandradspoorweg moest worden uitgevoerd. De Ombilinmijnen en de Sumatra Staats Spoorweg (SSS) waren tot in de jaren twintig van de vorige eeuw één onderneming. De tweede uitzondering van een onderneming die niet zelf een spoorweg naar de kust moest aanleggen, wordt gevormd door het Gouvernementsbedrijf der Boekit Asam Steenkolenmijnen in Zuid-Sumatra. Die voerde sinds 1917 af naar de haven Kertapati bij Palembang over het net van de Zuid Sumatra Staatspoorweg (ZSS), maar deze Gouvernementsbedrijven zijn altijd gescheiden van elkaar geëxploiteerd.

Tractiemiddelen in de Oost

In de jaren tot 1897 was er geen mechanische tractie bij de kolenmijnen te vinden, menskracht verzorgde de hoofdmoot van het vervoer, paarden bleken minder geschikt. De Nederlands-Indische Industrie en Handelsmaatschappij ging vooral olie winnen op haar concessie Louise in Oost-Borneo, maar won conform de concessie ook enige steenkool. Of hun stoomlocomotief 'Louise' (Bagnall, 1897) een gram kolen heeft vervoerd waag ik echter te betwijfelen. Twee jaar later ging de Tjenako Steenkolen Maatschappij van start in de regio Indragiri in Oost-Sumatra en hun locomotief no 1 'Sultan of Indragiri' (Kerr Stewart 1899) heeft van 1899 tot het einde van de mijn in 1910 steenkool vervoerd. Maar liefst zestig stoomlocomotieven reden bovengronds bij de kolenmijnen in de koloniale tijd. Ze waren van tenminste vier nationaliteiten, waaronder de Nederlandse (Du Croo & Brauns en Machinefabriek Breda). Op de Gouvernementsondernemingen werd nogal eens onderling geschoven met stoomlocomotieven. Zo gingen



De Steenkolen Maatschappij Parapattan was een zeer efficiënt bedrijf, dat alleen aan het moederbedrijf, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, kolen leverde. Elektrische locomotieven van AEG vormden de tractie op de mijn.

Foto: collectie mevrouw H.P. Hogeweg-De Haart.

Een elektrische tandradspoorweg, de eerste industriële toepassing daarvan in Azië, moest de Ombilinmijnen vanaf 1907 helpen het kolenvervoer te vereenvoudigen. Tijdens het proefbedrijf op de terreinen van AEG in Berlijn leek alles in orde.

Foto: AEG, collectie W.D. Richter.

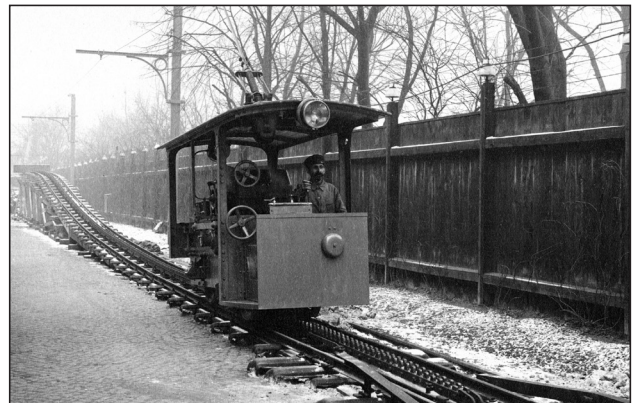
stoomlocs van de Solo Valleiwerken, een min of meer mislukt irrigatieproject op Java, naar de Gouvernementeel Dienst der Banka Tinwinning en mochten na de opheffing van het smalspoor op Banka naar de Boekit Asam mijnen voor hun laatste jaren.

De immer zieltogende Oost-Borneo Maatschappij kocht pas stoomlocomotieven in 1922, maar was wel de eerste die motorlorries van Kromhout en Du Croo & Brauns gebruikte op de galerijenwinningen op haar mijnlocaties langs de Mahakamrivier. Daarmee liep men in de kijker bij het Mijntoezicht omdat de kettingen van de aandrijving onvoldoende afgeschermd waren en er in de mijngangen te hard mee gereden werd. Er zijn 29 verbrandingsmotorlocomotieven ingezet bij kolenmijnen in koloniale tijden, van minimaal vijf verschillende nationaliteiten.

Het gasgehalte in de Indische mijnen lag beduidend lager dan in Nederland, waar persluchtlocomotieven vanaf 1913 de hoofdmoot van het ondergronds vervoer verzorgden. De Boekit Asammijnen hadden zes persluchtlocomotieven in hun ondergrondse bedrijf vanaf 1925, een paar jaar later gevolgd door nog drie stuks. Ze waren alle gebouwd door Schwartzkopff in Berlijn.

Zeker de grotere mijnondernemingen bouwden elektrische centrales om in de energiebehoefte te voorzien. Doorgaans werd de slechtverkoopbare gruischool hier verstoofd. De Ombilinmijn op Sumatra was in 1902 de eerste kolenmijn die elektrische locomotieven ging gebruiken, gevolgd door de Boekit Asammijnen en de Steenkolen Maatschappij Parapattan. Als noodmaatregel, om de kosten te drukken, ging ook het Gouvernementsbedrijf der Poeloe Laoet Steenkolenmijnen vanaf 1929 elektrische locomotieven gebruiken, maar dat eindigde met de mijnsluiting in 1931. Onder de Republiek Indonesia werden er ook nog elektrische mijnlocomotieven aangeschaft voor de Ombilin- en Boekit Asammijnen en zo zijn er, voor en na de Indonesische Onafhankelijkheid, 130 elektrische mijnlocomotieven van tenminste drie nationaliteiten in de steenkolenmijnbouw actief geweest.

Net als in Nederland moest men voor het ondergronds gebruik van locomotieven vergunning aanvragen bij de



toezichthoudende Dienst van het Mijnwezen. Dat ging per type en per locatie. Helaas is er van die vergunningsaanvragen weinig bewaard gebleven in het archief van de Dienst van het Mijnwezen in Nederlandsch-Indië, dat veilig in het Nationaal Archief in Jakarta ligt.

Stoomketels moesten net als in Nederland jaarlijks worden gekeurd. Hans de Herder beschrijft in zijn boek over smalsporige Nederlandse industriestoomlocomotieven wat het kon betekenen als een inspecteur in Nederland naar een verafgelegen steenfabriek moest, die was soms een dag onderweg. Inspecteurs van het 3e District op Java hadden de directe omgeving van Soerabaja en verder het grootste deel van Borneo en alles oostwaarts van Borneo onder hun hoede. Ze konden makkelijk weken onderweg zijn!

De kolenwagentjes

De eerste exemplaren in 1849 waren waarschijnlijk van Engelse makelij en voorzien van een opbouw van hout. Later kwamen er ijzeren mijnwagenbakken, die aanvankelijk vooral van Duitse makelij waren. Het was usance de Nederlandse industrie zoveel mogelijk in te zetten en zo werden er in Nederland mijnwagenbakken gebouwd in Winschoten (Noord-Nederlandsche Machinefabriek), Den Haag (fa. J.B. van Heijst), Rotterdam (Allan) en Amsterdam



In de Limburgse steenkolenmijnen reden honderden persluchtlocomotieven, bij het Gouvernements-bedrijf der Boekit Asam Steenkolenmijnen op Zuid-Sumatra reden negen door Schwartzkopff gebouwde lichtlocomotieven. Op de foto locomotief 5 met mijnwagens te Tandoeng Enim, 1948.

Foto:
Rijksvoorlichtingsdienst,
collectie Arsip Nasional.

(Du Croo & Brauns). In Soerabaja werd in de werkplaatsen van bedrijven als Oving, O&K en anderen soms geassembleerd wat in Europa voorbereid was, maar er werd verder in Indië weinig constructiewerk op spoorgebied gedaan. Du Croo & Brauns aan de Kali Mas in Soerabaja bouwde onder andere lorries voor vervoer van mijnhout voor de mijn op Poeloe Laoet. De enig bekende mijnwagenproducent in de archipel was Technisch Bureau Unicum, gevestigd in Soekaboemi, dit had een erg bescheiden productie.

Ander vervoer

Al eerder werd gesteld dat personenvervoer voor eigen personeel was toegestaan. Vaak ging dat gewoon in mijnwagenbakken, maar de Steenkolen Maatschappij Parapattan op Borneo deed dat vervoer over de 4,5 kilometer lange lijn tussen het dorp en de mijn met keurige personenrijtuigen. Aanvankelijk vervoerde men de mijnwerkers met railauto's van Simplex (Amsterdam), toen dit vervoer groeide kwamen er tweeassige personenrijtuigen die Braat in Soerabaja bouwde, later aangevuld met tweeassers van O&K. De Oost-Borneo Maatschappij kende ook een, redelijk primitief, personenvervoer. Op Poeloe Laoet voor de kust van Zuidoost-Borneo was in iedere kolentrein tussen de mijn in Sembelimbangan en de haven Stagen een treingleiderswagen opgenomen waarin ook niet-personeel vervoerd kon worden. Een ander dagelijks vervoer hier was vervoer van zoet water voor bunkerende schepen.

Na 1940

De crisis van 1929 leidde tot een kaalslag onder de Indische steenkolenmijnen. De meeste overgebleven mijnen hebben de oorlog redelijk doorstaan, al waren er vele doden onder het inlandse en Europese personeel te betreuren. De mijn op Poeloe Laoet werd door de Japanners heropend, of daar railvervoer aan te pas kwam weten we niet. De Japanners

openden vier nieuwe kolenmijnen met mijnspoorwegen, waarvoor men rails en rollend materieel roofde bij Javaanse suikerfabrieken en bij de spoor- en trambedrijven op Java en Sumatra. Die vier nieuwe mijnen waren gelegen op West-Java (Bajah), midden-Sumatra (mijnen Sapoe en Karoe aan de zijlijn van de beruchte Pekan Baroespoorweg) en op Zuid-Celebes (Tondongkoera). Van de laatste mijn en lijn is het minst te achterhalen, de dodentallen zijn bij alle vier echter indrukwekkend. Door het haastige karakter waarmee die laatste vier mijnen waren opgezet hebben ze maar kort bestaan. De mijnen Sapoe en Karoe gingen onmiddellijk na de Japanse capitulatie dicht. Op excuses door de Japanners voor het door hen veroorzaakte onnoemelijke leed wordt nog altijd node gewacht.

De Ombilin- en Boekit Asammijnen werden in 1945 door de nieuwe machthebbers genationaliseerd en gingen in 1949 definitief over in handen van de Republiek Indonesia. De Parapattanmijn wist het tot 1955 vol te houden, zij werd gesloten en ontmanteld. De sinds haar begin in 1888 zieltogende Oost-Borneo Maatschappij was een merkwaardige overlever: zij wist tot in 1958 te blijven produceren! De Ombilinmijnen zijn sinds 2003 dicht, de spoorweg naar Padang is gesloten. De Bukit Asammijnen produceren niet alleen nog altijd, maar voeren ook nog altijd per spoor af naar de haven Kertapati bij Palembang. Het is daarmee de langst bestaande kolenmijn met railvervoer in het voormalig Nederlands-Indië. Op het mijnterrein zelf verdween het mijnspoor eind jaren tachtig echter ten gunste van de transportband. □

Meer over dit thema in het boek 'De Indische Mijnspoorwegen' dat als onderdeel van de NVBS-Boekenreeks bij Uitgeverij De Alk naar verwachting in 2020 zal verschijnen. Wat later zullen ook de Limburgse mijnspoorwegen in boekvorm worden beschreven.

