

Nederlands advies draagt bij aan veelbelovende toekomst railerfgoed



Nieuwe koers voor Indonesisch spoorwegmuseum

De Indonesische Spoorwegen hebben de afgelopen acht jaar hun historische spoorlijnen en stations nieuw leven ingeblazen. Speerpunt van deze hernieuwde aandacht was het spoorwegmuseum in Ambarawa met zijn bijzondere collectie locomotieven, rijtuigen en treinstellen. Veel van dit 'railerfgoed' is van Hollandse makelij. Vanwege de historische connectie vroeg Indonesië de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) om kennis en advies.

TEKST EN FOTO'S: BEN DE VRIES



HET HOOFDKANTOOR VAN DE NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ IN SEMARANG, OOK WEL LAWANG SEWU (FOTO BADROE ZAMAN, 2014, VIA FLICKR).



GEZICHT OP HET TREINSTATION EN EMPLACEMENT TE SOERABAJA, JAVA (HERMAN SALZWEDEL, CA. 1880-1888, OBJECTNR. NG-1988-26-19, COLLECTIE RIJKSMUSEUM).

De tandradloc B 2503, afkomstig van de Duitse machinefabriek Esslingen, kreunt en piept als hij langzaam in beweging komt. De aandrijfstangen zuchten en de lucht is zwart van de rook. In het spoorwegmuseum van Ambarawa, Centraal Java, kunnen bezoekers vervolgen tijdens herleven. De leukste attractie is een ritje in een houten rijtuig, getrokken door een honderdjarige stoomlocomotief. Onderweg wordt gestopt voor een snack, selfie of souvenir bij de pittoreske stationnetjes van Bedono en Jambu. Deze stations, inclusief die van Ambarawa, liggen op een zijlijn van de hoofdspoorlijn van Solo naar Yogyakarta, de zogenoemde Vorstenlandenlijn.

De eerste Indonesische spoorlijnen werden aangelegd in de tweede helft van de 19e eeuw. Koning Willem III gaf in 1860 opdracht voor een onderzoek naar de aanleg van een spoortraject. Dit initiatief leidde tot de oprichting van de particuliere Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Die gaf het startsein voor de bouw van de eerste spoorlijn op Java.

Op 10 augustus 1867 opende het eerste spoortraject van havenstad Semarang naar Tanggung, 25 kilometer verderop. In 1873 legde de NIS een zijlijn naar het garnizoensstadje Ambarawa. Dit spoor was voornamelijk bedoeld voor vervoer van militairen naar fort Willem I in Ambarawa. Daarnaast waren de spoorlijnen van belang voor de ontsluiting van gebieden waar suikerriet, koffie, tabak en rijst werden verbouwd.

Deze producten konden over het spoor vlot vervoerd worden naar Semarang en vanaf daar verder naar Europa. Na het

economische succes van deze eerste particuliere spoorlijnen richtte de overheid in 1875 de Staatsspoorwegen op.

Van station naar museum

In 1976 eindigde in Indonesië het stoomtijdperk. Een aantal jaren later werd het station van Ambarawa ingericht als museum. Ondanks de aanwezigheid van tientallen stoomlocomotieven en een werkende tandradbaan kampte het museum met tegenvallende bezoekersaantallen. Dit vooral vanwege de ouderwetse presentatie en het rommelige buitenterrein. Sinds de opening van het museum eind jaren zeventig was er weinig in geïnvesteerd. Een speciale erfgoedafdeling van de Indonesische Spoorwegen (PT Kereta Api Indonesia) besloot hier, als eigenaar van het historisch rollend materieel, in 2009 verandering in te brengen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) werd gevraagd in samenwerking met Indonesische partners trainingen op te zetten. Belanghebbenden van musea, universiteiten, toeristische organisaties, overheden, erfgoedinstellingen, projectontwikkelaars én treinliefhebbers namen deel aan opeenvolgende workshops.

Met deze lokale en Nederlandse partners als Bureau Spoorbouwmeester, museumadviesbureau TiMe, Movares, Tropenmuseum, Reinwardt Academie en Stoomtrein Katwijk Leiden werd een stevige basis gelegd voor nieuw railerfgoedbeleid, beter collectiemanagement en de opbouw van de Collectie Indonesië: een nationaal museaal netwerk gericht op samenwerking met Indonesische musea met mobiele erfgoedcollecties.



Beheren en presenteren

Een eerste inventarisatie van het Indonesische railerfgoed in 2009 leidde meteen tot een mooi resultaat: een Indonesische publicatie over twintig van de mooiste stationsgebouwen. Bij deze selectie hoorde ook het station van Ambarawa,

met een originele stationskap vervaardigd door de machiniefabriek Werkspoor met een overspanning van 22 meter. Het waren Nederlandse architecten die in Nederlands-Indië in totaal ruim 700 stations bouwden. Circa 450 daarvan functioneren nog steeds. De meest bijzondere kregen monumentenstatus en werden ingrijpend opgeknapt. Behalve het basale schilder- en onderhoudswerk werden storende reclames en airconditioningkasten verwijderd, waardoor de architectuur van het gebouw nu beter tot haar recht komt.

DE VIADUCT- OF SPOORWEGBRUG BIJ GROOT BAKALLAN (HERMAN SALZWEDEL, CA. 1880-1888, OBJECTNR. NG-1988-26-23, COLLECTIE RIJKSMUSEUM).

Database

In 1938 telde Nederlands-Indië nog circa 1.300 stoomlocomotieven, 3.300 rijtuigen en 28.000 goederenwagons in bedrijf. Tijdens WOII ging meer dan 15 procent van dit rollend materieel verloren. Wat is er nu nog van over?

De uitgebreide database op www.heritage.kereta-api.co.id beschrijft 54 stoomlocomotieven, 12 dieseltreinen, een elektrische trein, 10 rijtuigen, 10 goederenwagons en 5 kranen. Verder staan er 8 historische spoorlijnen, 414 stations, 42 spoorweggebouwen, 12 bruggen, 8 tunnels, 4 viaducten op de (incomplete) inventarislijst.

Op diverse plekken in Indonesië rijden overigens nog stoomtreinen. Behalve in Ambarawa en Solo op zo'n 12 suikerrietplantages en een teakplantage op Java en in het mijnspoormuseum in Sawah Lunto op Sumatra. Bovendien zijn 24 stoomlocomotieven te bewonderen in het Transport Museum in Taman Mini Indonesia Indah in Jakarta.

In 2011 organiseerde de RCE op verzoek van de Indonesische Spoorwegen een workshop gericht op het ontwikkelen van draagvlak en *storytelling* rond erfgoed. Toeristische organisaties, projectontwikkelaars en overheden discussieerden over de vraag wat de waarde van rollend erfgoed in Indonesië is en waarom.

Erfgoed ontleent zijn betekenis vooral aan de waarden die er vandaag de dag aan worden toegekend. De workshop droeg bij aan het vergroten van betrokkenheid van de lokale gemeenschap bij het museum.

Een verkennende missie in 2014 van de RCE en het Smal-spoormuseum Leiden bracht aan het licht dat er nog allerlei rollend materieel her en der op Java staat weg te roesten, ongeregistreerd en ongewaardeerd. Zo werden in depots, werkplaatsen en op plantages unieke objecten gevonden.

Een jaar later gaven museumadviesbureau TiMe Amsterdam en de RCE in samenwerking met de erfgoedafdeling van de Indonesische Spoorwegen een intensieve training over col-



DE B 2503, OP STOOM GEBRACHT
VOOR EEN RIT VAN AMBARAWA NAAR
BEDONO OVER DE TANDRADBAAN.



lectiemanagement van historisch rollend materieel. De cursisten leerden over de laatste stand van zaken rond behoud, beheer en ontwikkeling van de verzameling. Zij werkten praktijkopdrachten uit in het spoorwegmuseum en legden de basis voor een praktisch collectieplan en een database.

Een aantal workshops vond plaats in het voormalige hoofdkantoor van de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij in Semarang, plaatselijk Lawang Sewu genoemd: Duizend Deuren. Het indrukwekkende pand, begin vorige eeuw ontworpen door de architecten Jaap Klinkhamer en Bert Ouëndag, is onlangs door de Indonesische Spoorwegen gerestaureerd en trekt nu tienduizenden architectuurliefhebbers, toeristen en nieuwsgierige jongeren, die selfies maken met op de achtergrond de gloedvolle glas-in-loodramen. Ook premier Rutte bezocht het monumentale gebouw tijdens zijn handelsmissie in november 2016.

Erfgoed in de omgeving

Museale verbeteringen gaven niet alleen het verhaal op en rond de historische spoorwegen meer diepgang, maar stimuleerden ook het draagvlak bij en de betrokkenheid van de lokale bevolking. De plaatselijke gemeenschap zal een museum (of ander erfgoed) louter omarmen als ook sprake is van voordelen voor de inwoners.

Door samenwerkingen tussen publieke en private partijen kan de cultuurtoeristische aantrekkingskracht van het gebied groeien. Ambarawa heeft namelijk meer te bieden dan het spoorwegmuseum alleen. In en rond het stadje

zijn tastbare sporen van een rijk verleden te genieten: van de hindoe-boeddhistische tempels van Gedung Songo tot monumenten die herinneren aan de onafhankelijkheidsstrijd, en van plantagewoningen en *hill stations* tot verdedigingswerken, bruggen en tunnels. In Ambarawa kunnen liefheb-

DE TANDRADLOCOMOTIEF B 5112 (ESSLINGEN, 1902) MET HOUTEN 3E KLAS RIJTUIGEN (GEBOUWD ROND 1907) VERTREKT VOOR EEN RITJE.



bers ook de Hollandse begraafplaats, kerk en bijbehorende zusterhuis en school bekijken. Tijdens de Japanse bezetting werden hier tienduizenden Nederlandse burgers, vooral vrouwen en kinderen, geïnterneerd, net als in het nabijgele-

DEELNEMERS AAN DE WORKSHOP KRIJGEN EEN UITGEBREID INDONESISCH BUFFET.



DE B 1239 STOOMTRAM (OOST JAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ) IS GEBOUWD IN 1902 EN STAAT OPGESTELD VOOR HET STATION SURABAYA PASAR .

gen fort Willem I en het stadje Banjoebiroe. Het erfgoed ligt er voor het oprapen. Daarom is het maken van erfgoedroutes voor toeristen, bijvoorbeeld in samenwerking met lokale plantage-eigenaren, een aantrekkelijk toekomstbeeld voor de directie van het spoorwegmuseum. Dat zal de verblijfs-

Indonesische Bond van Architecten. Het spoorwegmuseum heeft een geslaagde *make-over* gekregen. Er is een nieuw entrepaviljoen gebouwd en een betere routing ontwikkeld. In een halfopen galerij is een story wall gemaakt, in de traditie van Indonesische muurreliefs. Deze muur illustreert met veel afbeeldingen en in twee talen het verhaal van de 150-jarige geschiedenis van de Indonesische spoorwegen. Verder is de presentatie in de openlucht van de tientallen oude stoomlocomotieven verbeterd.



DE NIEUWE STORY WALL VAN HET SPOORWEGMUSEUM VERTELT HET VERHAAL VAN DE 150-JARIGE SPOORWEGGESCHIEDENIS VAN INDONESIA.

duur van toeristen aanmerkelijk verlengen. Het rollend erfgoedproject in Indonesië is nu afgerond en ontving hiervoor een prijs voor het beste project op het gebied van 'conservatie en revitalisering van erfgoed' van de

Deze locs van Esslingen, Beyer Peacock, Hanomag, Hartmann en Werkspoor uit de periode 1890-1930 staan nu eindelijk onder een overkapping, want het tropische klimaat is ongunstig.

Onlangs is de museumcollectie uitgebreid met een rijkdom van de sultan van het eiland Madura en twee diesellocomotieven. Ook werd een extra stoomlocomotief, de Hartmann B 51, rijklaar gemaakt. Diverse historische spoorlijnen zijn weer in bedrijf genomen, zoals die van Solo naar Purwosari en naar Tuntang, Kedungjati en binnenkort Secang, waardoor een dagtocht naar de beroemde Borobudur-tempel mogelijk is.

Het zijn goede impulsen voor het regionaal treintoerisme. Het wachten is op slimme marketingacties, goed educatief materiaal, een museumwinkel, een speeltuin en horecavoorzieningen. Helemaal klaar is het museum dus nog niet. Maar de toekomst ziet er veelbelovend uit.