

Indonesië draagt koloniaal industrieel erfgoed voor bij UNESCO

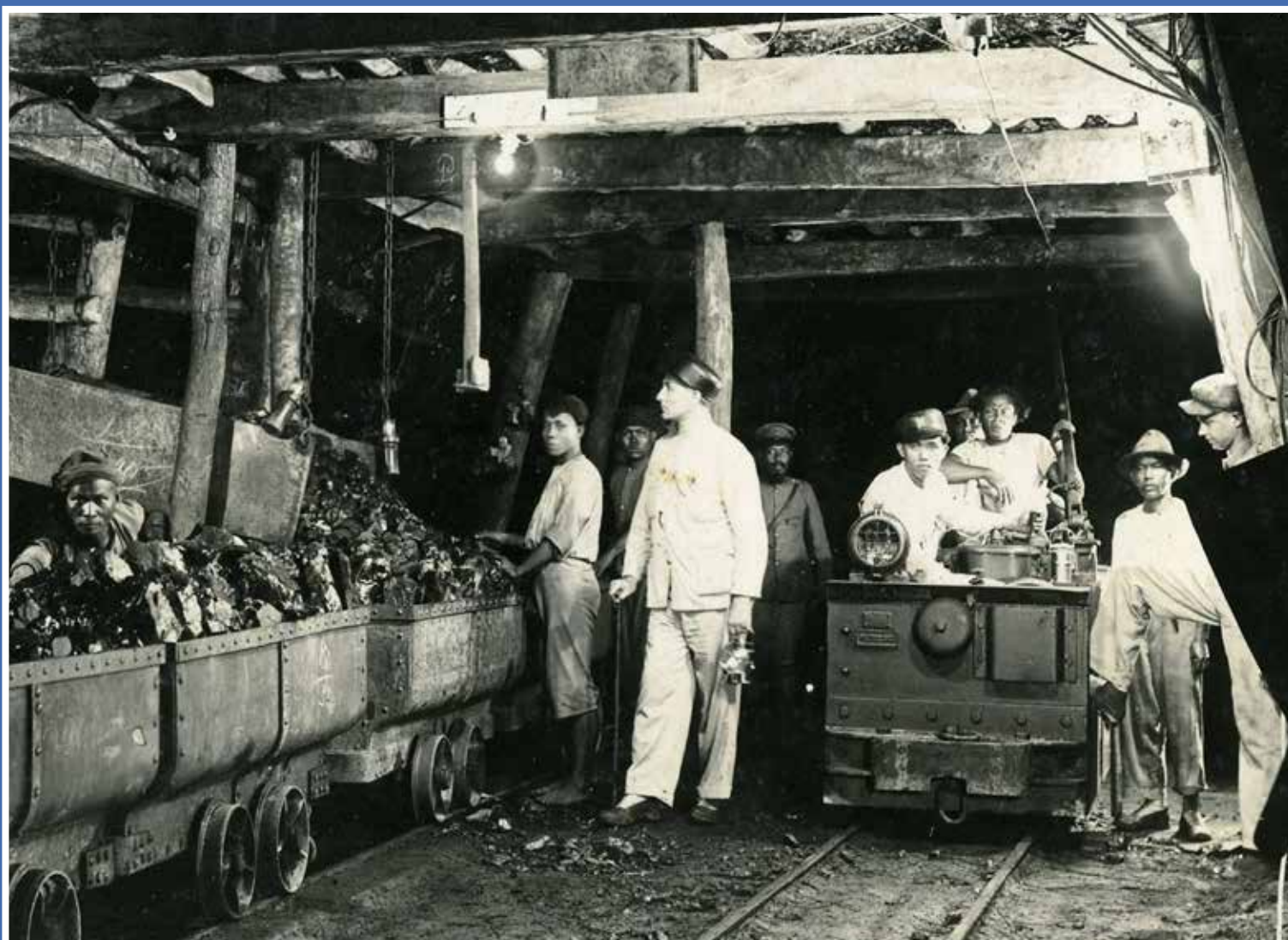


Erfgoed  
in den vreemde

# De kolenmijnen van Sawahlunto

Wie Nederlands mijnerfgoed wil zien, moet niet naar Zuid-Limburg, maar naar Sumatra. Daar, diep verscholen in de bergen boven Padang, wordt het industriële verleden gekoesterd. Indonesië heeft het koloniale mijnbouwsysteem zelfs genomineerd voor de werelderfgoedlijst van UNESCO.

TEKST EN FOTO'S: **JEAN-PAUL CORTEN**



MIJNWERKERS AAN HET WERK IN EEN VAN DE SCHACHTEN.



DE INMIDDELS LEGE KO-  
LENSILO'S IN SAWAHLUNTO  
WORDEN NU GEBRUIKT ALS  
KLIMMUUR DOOR DE LOKA-  
LE ALPINISTENVERENIGING.

Eeuwenlang bepaalde rijstbouw het dagelijks leven aan de oevers van de rivier de Lunto, in de tropische bovenlanden van Padang, op Sumatra. In het kleine bergstadje Sawahlunto, waar de Lunto en de Sumpahan samenkomen, was het niet anders. Maar aan het einde van de 19e eeuw kwam hierin plotseling verandering. Een bedrijvige mijnindustrie streek neer in het gebied en Sawahlunto groeide in enkele decennia uit tot een typische company town, waarin alles in het teken stond van de kolenmijnen.

### Afgelegen en onherbergzaam

Halverwege de 19e eeuw groeiden de vermoedens dat de bovenlanden van Padang grote voorraden steenkool bevatten. Dat gaf aanleiding voor verkennende expedities in het onherbergzame gebied. In 1868 bewees ingenieur Willem Hendrik de Greve (1840-1872) overtuigend dat het zogeheten Ombilin-bekken bij Sawahlunto

een haast onuitputtelijke hoeveelheid steenkool bevatte van goede kwaliteit. De steenkoollagen waren maar liefst zeven tot twaalf meter dik en omdat zij zich dicht aan de oppervlak-

te bevonden, waren zij gemakkelijk te exploiteren. Toch zou het tot 1891 duren voordat in het Ombilin-bekken de eerste kolen werden gedolven. Dat had alles te maken met de gesteldheid van het terrein. Het Ombilin-bekken lag niet alleen ver verwijderd van Padang, de dichtstbijzijnde stad, het was ook omringd door hoge bergkammen die het transport ernstig bemoeilijkten.

### Het spoor komt

Onder leiding van de Delftse spoorwegingenieur Jacobus Leonardus Cluysenaer (1843-1932) braken ingenieurs hun hoofd over de mogelijke route van een spoorlijn tussen de onherbergzame hooglanden en een havenplaats aan de westkust van Sumatra. Van 1873 tot 1875 deden Cluysenaer en zijn team minutieuze terreinopnamen. De tropische hitte en het ontoegankelijke terrein maakten het werk zwaar en de Nederlanders en hun lokale werkkrachten leden talrijke ontberingen.

In 1875 presenteerde Cluysenaer een doorwrocht en realistisch plan, maar het was te duur voor particuliere uitvoering. Door de hoge uitgaven aan de Atjeh-oorlog had ook het Nederlands-Indisch gouvernement op dat moment geen geld. Pas in 1887 werd onder leiding van Jan Willem IJzerman, een van Cluysenaers eerdere teamleden, een begin gemaakt met de aanleg van de spoorlijn. In de tussentijd had Cluysenaer zijn plan evenwel herzien. Dankzij een nieuwe Zwitserse uitvinding, het tandradspoor, kon de route worden verlegd naar de voorheen onbegaanbare Aneikloof. Dat betekende een aanzienlijke verkorting van het spoortraject. Het was een



IR. J.L. CLUYSENAER, CIRCA  
1900 (BRON: HAAGS GE-  
MEENTEARCHIEF).



Erfgoed  
in den vreemde

huzarenstuk dat cruciaal bleek voor de exploitatie van de kolenmijnen.

### Integraal plan

Het plan dat Cluysenaer in 1875 aan het Nederlands-Indisch gouvernement presenteerde, beperkte zich niet tot het spoortraject. Het was een integraal plan voor de exploitatie van het Ombilin-steenkolenbekken, waarin de geografische en logistieke verbindingen tussen de mijn, het spoor en de haven cruciaal waren. Het is dit 'mijnbouwsysteem' in al zijn facetten dat Indonesië voordraagt voor de werelderfgoedlijst.

Net als in het plan van Cluysenaer, staat in de Indonesische voordracht Sawahlunto centraal. Met zijn functionele planning heeft het stadje nog altijd het karakter van een company town. Het centrum, als een eiland ingeklemd tussen de Lunto en de Sumpahan en de westelijke berghelling, huisvest de stedelijke voorzieningen en de detailhandel. Bruggen verbinden het met de vier andere stadsdelen. Het noordelijke en grootste daarvan herbergt het bedrijfsgedeelte. Daar vinden we de kolen-breekgebouwen, de kolen-wasgebouwen, de opslagsilo's en de administratieve gebouwen. Dit stadsdeel is verbonden met de vele mijnschachten, waarvan sommige tot midden in de stad doorlopen. Sinds de sluiting van de mijn in 1998, is dit deel van Sawahlunto grotendeels verlaten.

### Vrijstaande mijnwerkershuizen

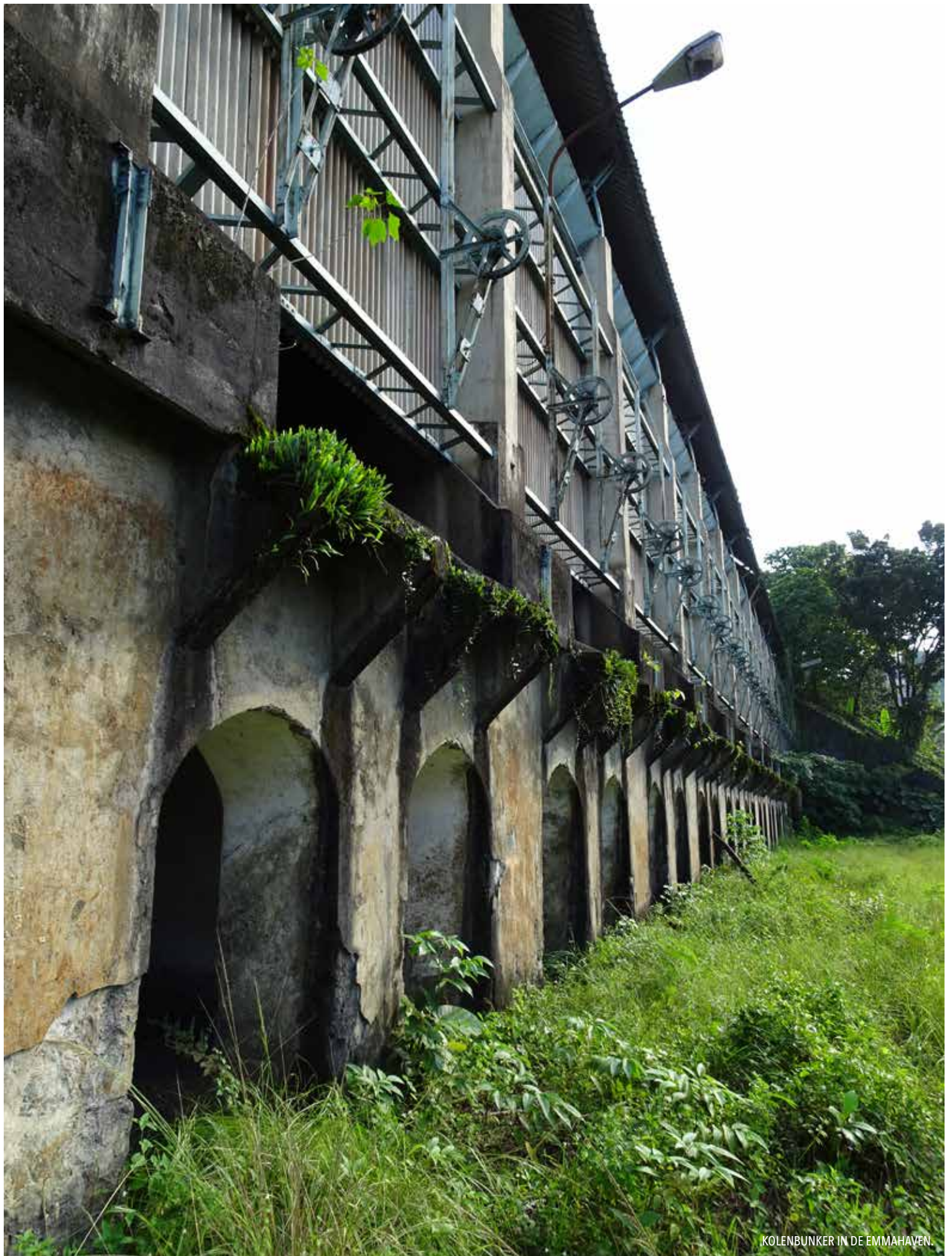
Ten westen van Sawahlunto's centrum liggen de drie andere

stadsdelen: de woonwijk voor de vrije mijnwerkers, het sportveld en het ziekenhuis. De woonwijk heeft een opmerkelijk gritpatroon van vrijstaande woningen, dat doet denken aan de mijnwerkershuizen die in de 19e eeuw in Frankrijk werden gebouwd en in de jaren 1920 in Zuid-Limburg.



Nader onderzoek is nodig om dit verband te kunnen bevestigen. Recentelijke renovatie van de wijk heeft de woonomstandigheden aanmerkelijk verbeterd. Daarbij is wel wat van het oorspronkelijke gritpatroon opgeofferd. Aan de wijk grenst de voormalige gaarkeuken, waar dagelijks in enorme

DE VOORMALIGE INKOOPCOPERATIE VAN DE MIJNWERKERS IN SAWAHLUNTO.



KOLENBUNKER IN DE EMMHAVEN.



VOORMALIGE DIRECTIEVILLA,  
NU GUEST HOUSE.

ketels voor alle werknemers een portie rijst werd bereid. Even buiten het eigenlijke stadje ligt de mijnbouwschool, een cruciaal onderdeel van de werelderfgoed-voordracht. Ook het gevangeniscomplex was daar. Gedetineerden deden het zware werk in de mijnen, hun 'vrije tijd' brachten ze door in de gevangenis.

### De haven en de spoorlijn

Het tweede element van de werelderfgoed-voordracht is de Emmahaven. Deze kolenhaven werd in 1892 ten zuiden van Padang aangelegd. Het bleek de beste locatie voor een haven met voldoende diepgang om zeeschepen te kunnen bedienen.

Hiervandaan werden de kolen verscheept naar Tanjung Priok, de haven bij Batavia (het huidige Jakarta) of direct naar Europa. Aan het begin van de 20e eeuw zijn op het haventerrein enorme betonnen kolenbunkers gebouwd, waar grote hoeveelheden steenkool konden worden opgeslagen. Destijds waren zij de modernste in Zuidoost-Azië. Op het ogenblik zijn de bunkers buiten bedrijf.

Sluitstuk van de voordracht is de Ombilin-spoorlijn, zonder welke de exploitatie van de mijnen niet mogelijk was geweest. Het traject van ruim 150 kilometer slingert door het bergachtige landschap van West-Sumatra. Het is een prachtig traject met grote toeristische potentie en de vele stationnetjes op de route hebben gezorgd voor ontsluiting van het hele gebied. Het traject omvat bijzondere bouwwerken, waaronder de bruggen in de Aneikloof en de vijftien

kilometer lange tandradbaan. Nu is het traject echter niet volledig operationeel.

### Van Zuidelijk Afrika tot Zuid-Limburg

Een belangrijk argument voor de werelderfgoed-nominatie is de betekenis van Sawahlunto voor de internationale ontwikkeling en verspreiding van technische kennis. Onderzoek laat zien hoe theorie en praktijk van zowel mijn- als spoorwegbouw hun weg vonden van Sawahlunto naar Zuidelijk Afrika en naar Nederland.

Op 21 juni 1887 werd in Pretoria de Nederlandse Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM) opgericht. Cluysenaer was een van de twee directeuren. Onder zijn leiding nam de NZASM ook de kolenmijnen in Springs, bij Johannesburg in exploitatie. Daar paste Cluysenaer eenzelfde terreinverkenning toe als hij eerder op Sumatra had ontwikkeld. En opnieuw vormde de geografische en logistieke afstemming de kern van het exploitatieplan voor kolenmijn en spoorweg. Voor de uitvoer-

## Brandstof voor de opkomende industrie

*De Ombilinmijnen waren niet de eerste en ook niet de enige kolenmijnen in Indonesië. Maar ze waren wel de grootste en lange tijd ook de meest productieve mijnen in het onmetelijke land. Omdat de kolen uit het Ombilin-bekken een relatief hoog gasgehalte hadden, waren ze niet geschikt voor direct gebruik in stoomlocomotieven of stoomschepen.*

*Maar tot brikketen verwerkt, waren zij zeer bruikbaar voor de stoommachines met groot vermogen, die gebruikt werden in de opkomende textiel- en metaalindustrie. Ook waren ze uitstekend om te mengen met cement.*



Erfgoed  
in den vreemde

**SPOORBRUG MET TANDRAD-  
BAAN IN DE ANEIKLOOF.**

ring van zijn plannen rekruteerde hij spoorweginieurs die op Sumatra hadden gewerkt. Zo legde de Sumatraanse kolenmijnbouw een belangrijk fundament onder de spoor- en mijnbouwontwikkeling in de toenmalige Zuid-Afrikaanse Republiek.



**WOONWIJK VOOR DE VRIJE  
MIJNWERKERS, VÓÓR  
RENOVATIE.**

Toen mijnbouwkunde als vakgebied aan de Polytechnische Hogeschool (nu de Technische Universiteit Delft - JPC) werd geïntroduceerd, kwam de nodige kennis van Sumatra. De mijnbouwschool in Sawahlunto herinnert aan die traditie.

**Behoud en ontwikkeling**

De afgelopen tien jaar is in Sawahlunto veel ten goede veranderd. Het verval dat na sluiting van de mijnen intrad, is voor een belangrijk deel gekeerd. De straten zijn schoon, de openbare ruimte is onderhouden, veel panden zijn opgeknapt en de woonomstandigheden zijn verbeterd. De inspanning

**Samenwerking  
met Indonesië**

*Op verzoek van Indonesië helpt Nederland sinds 2004 op onderdelen bij de ontwikkelingen in Sawahlunto. Zo is hulp geboden bij een analyse van de mogelijkheden die de historische karakteristieken aan Sawahlunto bieden.*

*Ook is meegedacht bij het opstellen van het nominatiedossier voor UNESCO. In opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft historica Margaret Leidelmeijer onlangs bovendien onderzoek gedaan naar de fascinerende relatie tussen Zuidelijk Afrika en Sawahlunto.*

gen van de inmiddels overleden burgemeester Amran Nur hebben daar voor een belangrijk deel aan bijgedragen. De werelderfgoed-nominatie van Sawahlunto biedt kansen om de verbeteringen te bestendigen, maar vraagt ook om een heldere visie op de toekomst van de stad. Hoe wordt Sawahlunto weer aantrekkelijk om in te wonen, te werken en te recreëren? De huidige inzet op toeristische ontwikkeling lijkt dan wat eenzijdig en er is een verbreding van de bestaansbasis nodig. Zowel de mijnbouwschool als het hospitaal, beide stevig geworteld in het mijnbouwverleden van de stad, bieden daarbij goede ontwikkelingskansen. Zo komt een vitaal toekomstperspectief voor de werelderfgoedstad dichterbij.