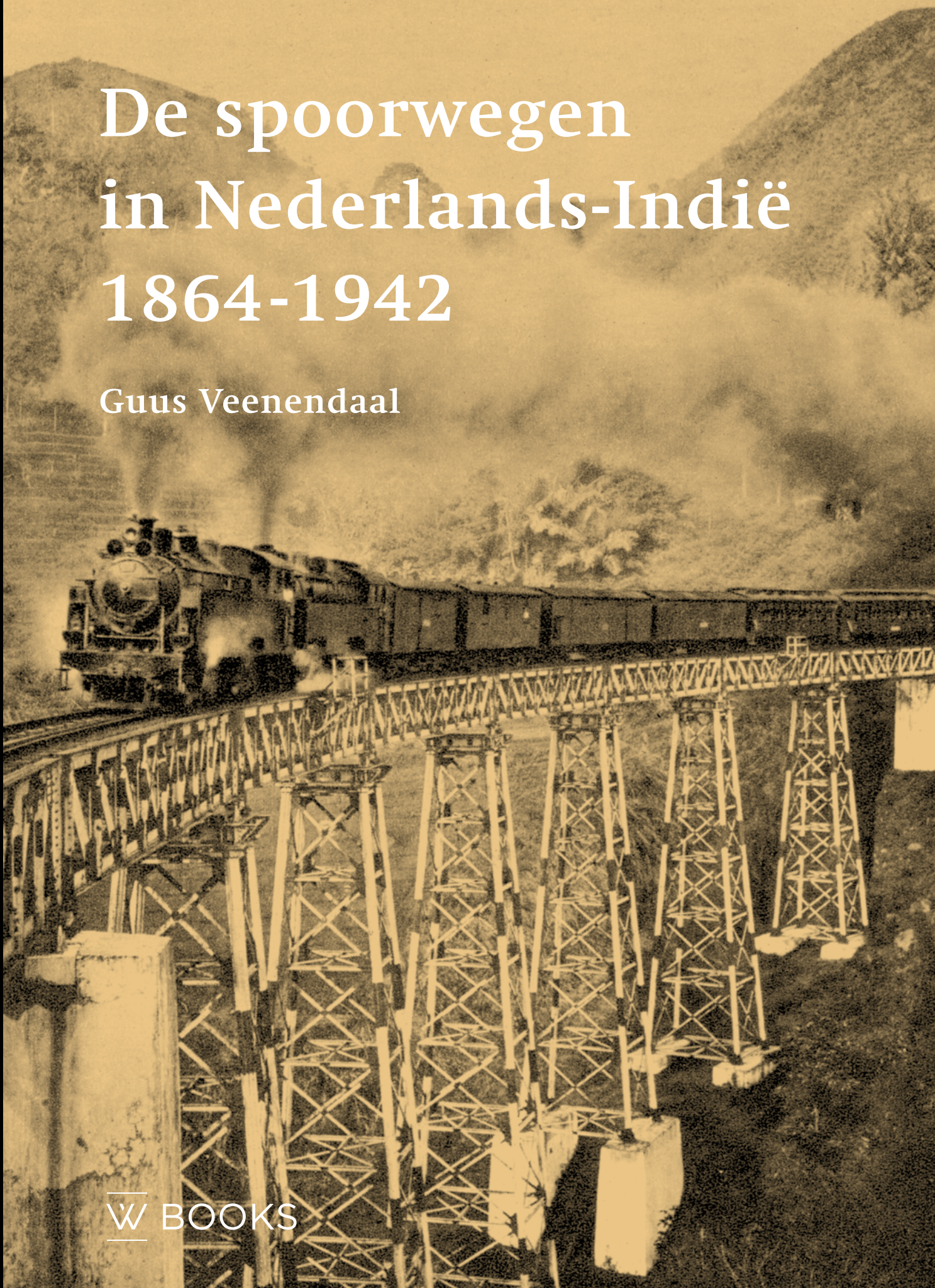


De spoorwegen in Nederlands-Indië 1864-1942

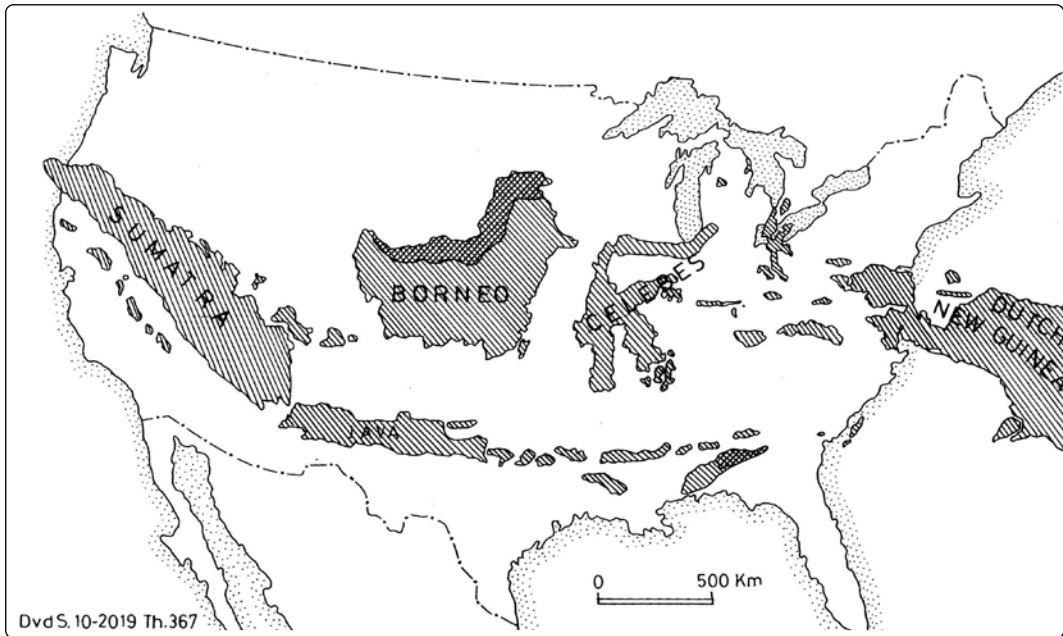
Guus Veenendaal

W BOOKS

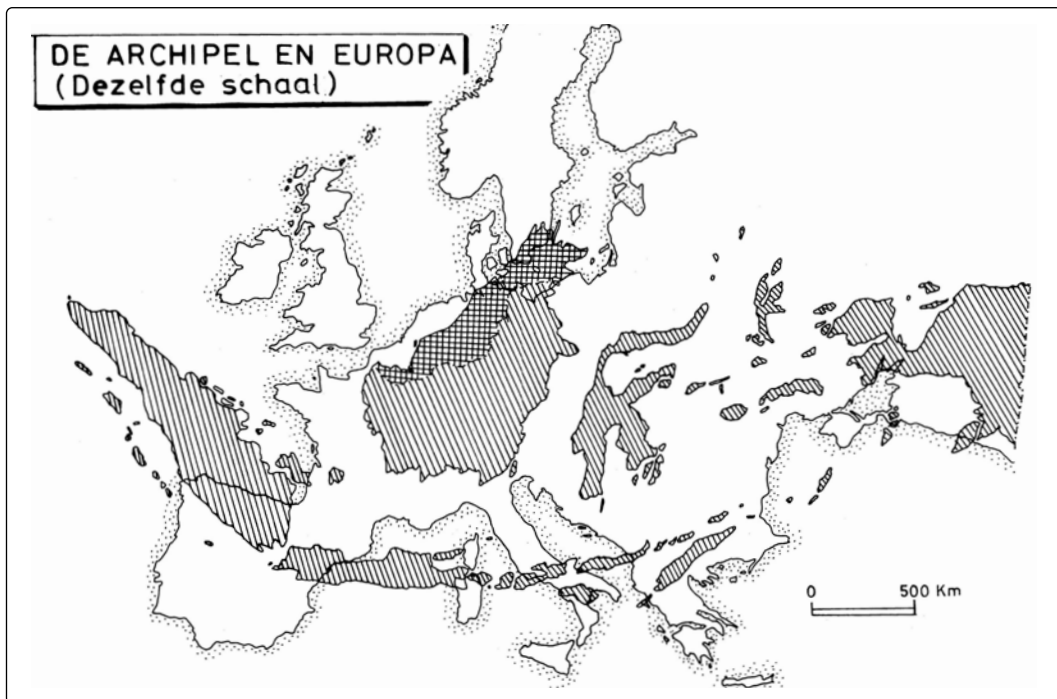


INHOUD

07		Voorwoord
12		01 - Nederlands-Indië, vroege geschiedenis en eerste spoorwegplannen
29		02 - De Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij
46		03 - De keuze van de spoorwijdte
53		04 - Wel of geen staatsaanleg?
63		05 - De Staat legt een spoorweg aan
74		06 - Vertraging en reorganisatie
86		07 - De eerste spoorwegen op Sumatra
104		08 - Twee andere spoorwegen op Sumatra
119		09 - De stoomtram
139		10 - Naar een nieuwe welvaart
160		11 - De particuliere spoorwegen tot 1914
173		12 - De eerste wereldoorlog en de gouden jaren daarna
191		13 - Reizen in de tropen
212		14 - De niet-openbare spoorwegen
228		15 - De wereldwijde crisis
251		Epiloog
256		Kaarten
266		Geografische namen toen en nu
268		Gebruikte afkortingen
269		Gebruikte literatuur
274		Algemene index



Nederlands-Indië geplaatst op de VS in dezelfde schaal



De Archipel en Europa in dezelfde schaal

01 NEDERLANDS-INDIË

VROEGE GESCHIEDENIS EN EERSTE SPOORWEGPLANNEN

GEOGRAFIE VAN DE INDISCHE ARCHIPEL

Voordat die ruim 7800 kilometer spoorweg van Nederlands-Indië zoals in het voorwoord aangegeven ook uitgerold kan worden is het nodig iets te zeggen over dat Nederlands-Indië, nu de Republiek Indonesië, wat niet iedere lezer paraat zal hebben. De Indonesische archipel, die zich rond de evenaar slingert als een gordel van smaragd, zoals Multatuli het zo mooi heeft uitgedrukt, is de grootste archipel van de wereld, met minstens 17.508 eilanden groot en klein, bewoond of onbewoond, en waarvan niemand het precieze aantal lijkt te weten. Van dit totale aantal zijn er 13.466 eilanden officieel gelokaliseerd, vastgelegd en van een naam voorzien, maar veel zijn er nog onbekend en ongenoemd. De regering van de Republiek Indonesië voert op het ogenblik een programma uit waarbij elk eiland wordt bezocht en de locatie exact vastgelegd en van een naam en officiële status voorzien. Een groot probleem hierbij is echter dat als gevolg van vulkanische activiteit veel eilandjes plotseling verdwijnen en andere weer uit zee oprijzen, waardoor het aantal steeds wisselt. Het totale landoppervlak bedraagt ongeveer 2 miljoen vierkante kilometer.¹

Deze gigantische archipel strekt zich over de aardbol uit van 95° tot 141° oosterlengte en van 6° noorderbreedte tot 11° zuiderbreedte, en scheidt de Indische en Stille Oceanen van elkaar. Wanneer een kaart van de archipel gelegd wordt op een van Europa op dezelfde schaal, ligt de noordpunt van Sumatra in de Atlantische Oceaan ver ten westen van Ierland, terwijl het meest oostelijke deel van het voormalige Nederlands-Indië, Nieuw Guinea, dan ver ten oosten van de Zwarte Zee terecht komt. Alles bij elkaar ruim 5000 kilometer van west naar oost en 2000 kilometer van noord naar zuid. De twee belangrijkste eilanden, en ook de twee waar spoor- en tramwegen zijn aangelegd, Java en Sumatra, hebben ieder een bergachtige ruggengraat met vooral op Java veel vulkanen, waarvan er een stuk of 60 actief zijn met van tijd tot tijd dood en verderf zaaiende uitbarstingen. Het noordelijk deel van Java is over het algemeen een alluviale vlakte, net als het oostelijk en zuidelijk deel van Sumatra. Het klimaat is tropisch met een droge moesson uit het oosten van april tot oktober en een natte westelijke moesson voor de rest van het jaar. In die periode valt er dan tussen de 1500 en 4000 mm regen en in de bergen nog wel meer.²



Een grote spoorbrug over de Toentang Rivier in de buurt van Kedoeng Djati in de NIS-lijn Semarang-Vorstenlanden in aanbouw. De ijzeren liggers van de brug zullen straks over de steigers in de rivier getrokken worden, een hele operatie waar veel mankracht voor nodig was. Foto van 1868.

Misschien min of meer vanzelfsprekend koos De Bordes voor de spoorwijdte van 1435 mm, zoals door George Stephenson gebruikt en gepropageerd en zoals ook door de Staatsspoorwegen in Nederland, waar hij bij betrokken was geweest, werd toegepast. Ook vrijwel heel Europa en Noord-Amerika gebruikten die spoorwijdte. Pas later zou de vraag gesteld worden of dat spoor wel het meest geschikte was voor Java. Rails met een gewicht van ca. 25 kg/m kwamen uit België en Engeland en pas veel later werden zwaardere van 33 kg/m gebruikt. Houten dwarsliggers hadden een zeer kort leven in het vochtige tropische klimaat en termieten waren ook een eeuwig probleem. De Bordes had in Bombay dwarsliggers van teakhout in gebruik gezien en het Javaanse djati, ook een soort teak, bleek heel geschikt voor dwarsliggers. Ze gingen namelijk tussen de 16 en 20 jaar mee! Het seinstelsel was van grote eenvoud en bestond uit draaibare rood-witte schijven die alleen de stations beveiligden.

Bij het verlenen van de concessie aan de NIS had de minister van Koloniën geëist dat de maatschappij ook een zijlijn van Kedoeng Djati naar Willem I zou aanleggen. Willem I, bij Ambarawa, was een fort aangelegd na de Java-oorlog en men ondervond grote moeilijkheden om dat fort te bevoorraden omdat er geen geschikte wegen waren. Een spoorlijn moest uitkomst bieden, ook al was het militaire nut van de versterkingen niet meer zo groot. Het werd een lastige lijn met hellingen tot 28 promille, waar veel grondwerk voor nodig was. Ook moest een viaduct van 162 meter lang gebouwd



Een NIS trein staat in Semarang klaar voor vertrek naar Solo rond 1880-1890 met een Beyer Peacock B-1 locomotief aan het hoofd. Rechts staat een wagen geladen met nieuwe djati dwarsliggers. Semarang werd toen nog gespeld als Samarang, zoals het naambord van het station aangeeft.

worden om een moerassige streek te kruisen. De lijn werd uiteindelijk geopend in 1873, een jaar nadat de hoofdlijn Djokja had bereikt.¹¹

Met het voltooiën van de spoorlijn Semarang-Vorstenlanden in 1872 had De Bordes veel respect en waardering verdiend. De bouw van de eerste spoorweg met stoomtractie op Java, aangelegd in een tropische omgeving waar de nieuwe technologie nog volkomen onbekend was, ver van de industriële wereld in Europa, vormde inderdaad echt pionierswerk. Hij kon trots zijn op wat hij bereikt had.

LOCOMOTIEVEN VOOR DE NIS

Net als voor rails en ander ijzerwerk moest de NIS ook voor stoomlocomotieven naar Europa, vooral naar Engeland en Duitsland. Nederland had geen industrie meer die zulke machines bouwde nadat de twee Amsterdamse bedrijven die in de jaren veertig op dit gebied werkzaam waren geweest daarmee waren gestopt.¹² De Bordes wendde zich tot de fabriek van Borsig in Berlijn, op dat moment de grootste locomotiefbouwer van Europa. August Borsig had in 1837 in Berlijn een ijzergieterij en machinefabriek gesticht en vier jaar later construeerde hij al de eerste stoomlocomotief voor een Duitse spoorweg. Al gauw kwamen de orders voor meer machines binnenstromen en Borsig ontwikkelde zich tot een gigant op dit gebied.¹³



Zo kwam de eerste tramlijn van de rede van Olehleh de kraton van Kota Radja binnen. Het is het 1067 mm spoor met een primitieve handwissel, waar de wisselwachter in een soort hutje kon schuilen tegen zon en regen. Foto van 1877.

gebouwd door Fox Walker verzorgden de tractie. Ze hadden alleen een dak boven de standplaats van de machinist, verder was alles open. Twee jaar later kwam er nog een kleinere loc bij van Hohenzollern, maar daar is vrijwel niets over bekend.

Om de 'geconcentreerde linie' te beveiligen werd een terrein van 60 km² van alle vegetatie ontdaan om een vrij schootsveld te krijgen. De spoorlijn werd verlengd tot aan de buitengrens van dat vrijgemaakte terrein met zijtakken naar de verschillende bentengs, de versterkte posten, het hospitaal en de begraafplaats. Omdat deze nieuwe spoorweg vrijwel uitsluitend militair nut had werd besloten om de spoorwijdte te versmallen tot 750 mm, goedkoper in aanleg dan 1067 mm en ruim voldoende voor de behoeften.



Een typisch Nederlandse manier om in Atjeh te patrouilleren, met een voertuig samengesteld uit een aantal railfietsen. Voorop Marechaussee luitenant W.W. Drooglever, met een paar Nederlandse onderofficieren en Ambonese fuseliers, gewapend met karabijnen en de Javaanse klewang.

EEN NIEUW SOORT OORLOG

Ondanks deze maatregelen was de veiligheid van het personeel binnen de geconcentreerde linie niet verzekerd en daarom werd de Atjeh Tram (AT), zoals het spoor nu genoemd werd, overgedragen aan de militaire autoriteiten. De situatie van kat en muis spel met de Atjehers duurde totdat er een nieuwe gouverneur-generaal in Batavia, Van der Wijck, en een nieuwe commandant in Atjeh, Van Heutsz, aan het bewind kwamen.² Zij werden geadviseerd door de bekende oriëntalist dr. Snouck Hurgronje, die een tijdlang in Mekka had gewoond en de Islam in al zijn variaties had bestudeerd. Hij sprak zelfs de verschillende talen van Atjeh en wist precies wie er belangrijk waren onder de opstandelingen en wie niet.³ Van Heutsz organiseerde nu vliegende colonnes van marechaussee, onder bevel van een paar Europese officieren en onderofficieren en verder bestaande uit voornamelijk Ambonese en Menadonese – christelijke – soldaten, licht bewapend met moderne karabijnen en de dodelijke Javaanse klewang. In kleine colonnes volgden zij de opstandelingen tot diep in het oerwoud van de binnenlanden. Een smerige guerrillaoorlog ontwikkelde zich, beide partijen gaven geen kwartier en de fanatieke Atjehers vochten tot het bittere einde. Langzaam werd zo het Nederlandse gezag uitgebreid over heel Atjeh, maar de regio bleef nog jarenlang onrustig. Pas toen de laatste leider van het verzet in 1912 was gesneuveld kon het burgerlijke gezag in

Het gedeelte door de Anei kloof was niet alleen het meest spectaculaire traject maar ook het kwetsbaarste, met twee tunnels en acht bruggen over de rivier. Bandjirs veroorzaakten nogal eens schade; eenmaal in 1892 duurde het zelfs maanden voordat de lijn weer bruikbaar was. IJzerman en zijn mensen kregen veel lof voor hun werk. In de internationale ingenieurspers werd de spoorweg zeer lovend beschreven als een wonder van moderne techniek, bedacht en uitgevoerd door Nederlandse ingenieurs die van huis uit geen ervaring hadden met het tandradbedrijf, maar die er desondanks in geslaagd waren het enorme project in korte tijd te realiseren.

Een destijds veel gelezen schrijver, Justus van Maurik, die in 1896 Indië bezocht en ook een rit op de kolenspoorweg maakte, beschreef het wonderwerk aldus: 'De gehele spoorbaan van Padang tot Fort de Kock legt een schitterende getuigenis af van de bekwaamheid van onze ingenieurs, die, onder aanvoering van de grote Indische ingenieur IJzerman, een weg baanden door de rotsachtige bergwanden. Een tandradbaan, waarop men ongeveer vier en een half uur, met vrij grote snelheid voortspoedt, is inderdaad een reuzenwerk, een triomf voor ontwerpers en bouwmeesters.'¹⁷

Een recent bewijs van de waardering voor het werk van Cluysenaer en IJzerman en hun mensen, en ook voor de Indonesische staf die de mijnen en de spoorweg na het vertrek van de Nederlanders tot 1998 exploiteerde, is de opname in juli 2019 door UNESCO van het gehele complex van de Ombilin-kolenmijnen samen met de spoorweg naar de kust in de Werelderfgoedlijst.



De tandstaaf-sectie van de SSS door de kloof van de Anei rivier was spectaculair. De werkploeg met de mandoer - opzichter - in het wit wacht geduldig tot de fotograaf klaar is.

Aan de Brandewijnsbaai, snel herdoopt in Koninginnebaai, werd een kolenhaven gebouwd met de naam Emmahaven. De installatie bestond uit verschillende kaden, waar schepen mechanisch konden worden geladen, plus een grote kolenopslag, alles tegen stormen beschermd door een golfbreker van meer dan 700 meter lang. Kolen treinen waren samengesteld uit twee-assige ijzeren hopperwagens, die mechanisch werden ontladen na aankomst in Emmahaven. Elektriciteit werd opgewekt in een centrale bij de mijnen, die met afval en gruis gestookt werd. Een tweede krachtcentrale werd in 1917 bij Padang geopend. Een Nederlandse reiziger die in 1889 de Ombilinmijnen bezocht was lovend over de kwaliteit van de steenkool en verwachtte dat die kool met de brandstoffen afkomstig uit Wales, die in Singapore verhandeld werden, makkelijk zou kunnen concurreren. Hij schreef in zijn dagboek: 'De kolenlaag heeft hier een dikte van 8 meter en men heeft berekend dat men met de grootst mogelijke consumptie na 100 jaar pas op de helft van het eerste kolenveld gekomen zal zijn.'¹⁸

Omdat de Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust (sss), zoals de kolenlijn officieel heette, nogal een omweg maakte om van de mijnen naar de haven te komen, kwamen er zo nu en dan ideeën naar voren om een spoorweg naar Sumatra's Oostkust te bouwen, dwars door onbekend en ruig terrein. IJzerman zelf organiseerde een expeditie om te onderzoeken of zo'n lijn mogelijk was; in 1891 trok hij met een flinke ploeg het oerwoud in. Na maanden van ontberingen in de jungle kwam hij inderdaad uit in Siak Sri Indrapoera aan de Siak rivier die naar Straat Malakka leidde. Hij rapporteerde dat een spoorweg mogelijk zou zijn, maar exorbitant kostbaar om aan te leggen.



Een volle kolen trein achter een B-1 tandradmachine op een van de imposante viaducten over de Anei Rivier. Foto rond 1920.

CIJFERS VAN DE STAATSSPOORWEGEN OP JAVA JSS⁸

PERSONEEL, EUROPEES EN INDONESISCH

1890	2.000
1900	5.600
1910	17.000
1914	23.000

REIZIGERS IN ALLE VIER KLASSEN

1890	6.000.000	
1900	12.000.000	
1910	26.500.000	
1914	40.000.000	waarvan circa 35.000.000 in 4e klasse

GOEDERENVERVOER IN TON/KILOMETER

1890	65.000.000
1900	160.000.000
1910	245.000.000
1914	370.000.000

TOTALE ONTVANGSTEN EN NETTO OVERSCHOT na aftrek van alle kosten in guldens

1890	6.000.000	overschot	1.000.000
1900	15.000.000	overschot	5.000.000
1910	26.500.000	overschot	11.000.000
1914	38.000.000	overschot	16.000.000

KILOMETERS IN EXPLOITATIE OP JAVA, ALLEEN 1067 MM

1890	890
1900	1.590
1910	1.980
1914	2.100

LOCOMOTIEVEN EN ROLLEND MATERIEEL IN 1914

Stoomlocomotieven	450
Personenrijtuigen	1.320
Goederenwagens	ca. 8.000

WERKPLAATSEN EN DEPOTS

Voor het onderhoud van de stoomlocomotieven waren er twee werkplaatsen, een voor de Oosterlijnen in Madioen en een voor de Westerlijnen in Bandoeng. Madioen begon klein maar werd vanaf 1910 geleidelijk aan uitgebreid en gemoderniseerd. Het hele complex werd zelfs geëlektrificeerd met gebruikmaking van stroom opgewekt in een waterkrachtcentrale in de Tjatoer rivier vlakbij. Voor de Westerlijnen was Bandoeng uitgekozen als locatie voor de werkplaats, naderhand ook gemoderniseerd maar uiteindelijk min of meer vervangen door een groot, nieuw complex in Manggarai, vlakbij Meester Cornelis, een van de voorsteden van Batavia. Die moderne werkplaats, begonnen in 1915 maar pas afgebouwd in 1920 vanwege de oorlog, was ontworpen door W.F. Staargaard, de toenmalige Chef van Tractie en Werkplaatsen, na zijn terugkeer van een uitgebreide rondreis langs Europese spoorwegwerkplaatsen.⁹ De Werkplaats Manggarai werd het paradepaard van de Staatsspoorwegen, omdat daar alles op een uitermate moderne leest geschoeid was met de meest geavanceerde uitrusting en werktuigen. De totale personeelsomvang daar was rond de 2000, zowel Europees als Indonesisch. Soerabaja-Kotta, al ouder dan Madioen, was vervangen door Soerabaja-Goebeng, een werkplaats die vooral verantwoordelijk was voor het onderhoud van het goederenmaterieel. Een nog kleinere werkplaats was opgericht in Djember, Oost-Java, maar alleen voor klein onderhoud.



Twee van de populaire 1-C+C Mallet tenderlocs worden voor de dienst gereed gemaakt bij de locloods van Bangil, ten zuiden van Soerabaja. Foto rond 1920.

STOPPLAATS
EDJAKSAAN





OVERZICHT VAN ALLE OOST-INDISCHE STOOMLOCOMOTIEVEN

Tot het jaar 1942 zijn in totaal 1504 stoomlocomotieven, groot en klein, geleverd aan de openbare spoor- en tramwegen van Nederlands-Indië. Hartmann had hierbij het grootste aandeel: het bedrijf uit Chemnitz leverde niet minder dan 458 machines, 30,4 procent van het totaal. Werkspoor-Amsterdam kwam op de tweede plaats met 240 eenheden, 15,9 procent, geen slechte score omdat het bedrijf pas in 1899 met leveranties aan Indië begonnen was. De twee andere Nederlandse fabrieken, Backer & Rueb en Du Croo & Brauns waren respectievelijk goed voor 34 en 6 locomotieven, maar Du Croo & Brauns zal een grote rol spelen in het hoofdstuk over plantagespoorwegen. Beyer Peacock uit Manchester was derde met 181 locomotieven en 12 procent, op de voet gevolgd door Hanomag-Hannover met 175 en 11,6 procent. Hohenzollern-Düsseldorf bracht het tot 107 machines, 7,1 procent en Esslingen kwam daarna met 101 locs – meest tandradmachines – en 6,7 procent. Het is opvallend dat van de talrijke Duitse fabrieken alleen Hartmann, Hanomag en Hohenzollern flinke aantallen machines aan Indië leverden, terwijl Maffei-München helemaal verstek liet gaan en Henschel en Schwartzkopff ieder maar een klein aandeel hadden. Verrassend is ook dat van de vele Belgische fabrieken alleen Cockerill een aantal kleine machines leverde voor de Solo Vallei Werken en verder niets. Franse fabrieken zijn helemaal afwezig in de lijsten. En van Engeland valt het op dat, afgezien van een paar vroege leveranties door Fox Walker, alleen Beyer Peacock en Sharp Stewart, beide uit Manchester, flinke aantallen locomotieven leverden. Andere grote Engelse en Schotse bedrijven als Robert Stephenson & Co. uit Newcastle en Neilson en Dubs beide uit Glasgow, schitteren door afwezigheid. Het lijkt erop dat de Staatsspoorwegen op Java en het Technisch Bureau van het ministerie van Koloniën, wanneer men eenmaal tevreden was met een bepaalde leverancier, aarzelden om over te stappen naar een andere, onbekende fabriek. Pas in de 20e eeuw verandert dat en gaan overwegingen van prijs en levertijd een grotere rol spelen bij de keuze van fabriek; ook worden de orders dan ook vaker gesplitst over verschillende fabrieken.¹³

DE STAATSSPOORWEGEN IN CIJFERS

De groei van het netwerk en de vele nieuwe diensten veroorzaakten natuurlijk ook een toename van de omvang van het personeel. In 1914 bedroeg dat, Europees en Indonesisch, voor Java en Sumatra samen, rond de 22.000 man en een paar vrouwen. Tijdens de oorlogsjaren groeide dit aantal flink zodat in 1919 al 31.000 mensen in dienst waren, ook weer zowel Java als Sumatra, en twee jaar later zelfs 45.000. De crisis van de vroege jaren twintig zorgde voor een reductie van de totale staf tot 38.000, maar in 1928 hadden de Staatsspoorwegen weer rond de 40.000 mensen in dienst, waarmee ze een van de grootste werkgevers in Indië waren. En dit zijn dan alleen de cijfers voor de Staatsspoorwegen; daar bovenop komen dan nog de duizenden werknemers van de particuliere maatschappijen.



Het uitgebreide goederenemplacement Sidotopo, bij Soerabaja in de jaren twintig. Een trein van lege ballastwagens staat op de voorgrond, achter een oude Sharp Stewart 1-B loc.

Sinds 1912 waren de lagere rangen georganiseerd in groepen ingedeeld naar het soort werk, zoals tractie en onderhoud of administratie, en vertegenwoordigers van die groepen waren de verbindingsmensen met de directie. In de latere jaren twintig, in overeenstemming met de beweging onder het Indonesische personeel naar meer invloed en grotere verantwoordelijkheid, werden er onafhankelijke vakbonden opgericht die de taken van de eerdere groepsvertegenwoordigers overnamen. Een echte vakvereniging was de Spoorbond voor de middelbare rangen van het personeel, terwijl de hogere rangen, meest Europeanen, nog vertegenwoordigd waren in groepen die weer verband hielden met de aard van het werk, zoals tractie, weg en werken, bruggen, administratie en dergelijke. De echte vakvereniging, zoals in Europa inmiddels algemeen, werd in Indië dus bij de spoorwegen voor het eerst opgericht in de jaren twintig, en later in andere sectoren nagevolgd.¹⁴

Het hoofdkwartier van de JSS was sinds 1924 gevestigd in Bandoeng in een nooit afgebouwd hotel met vele toevoegingen en aanbouwsels, voor de toevallige bezoeker een complete doolhof. Het bedrijf bouwde ook huizen voor het personeel in steden en dorpen waar niets beschikbaar was en vaak was er woonruimte voor de chef en zijn gezin in de nieuwere stationsgebouwen op het platteland. In de grotere steden en bij

in de gouden jaren twintig.²⁰ Medan werd opgestoten in de vaart der volkeren met moderne hotels, fraaie kantoren van grote bedrijven; daar paste het opgelapte station niet meer bij. In 1938, toen de economie van Deli weer beter draaide, volgde er daarom nog een verbouwing, nu nog drastischer, waardoor het station een modern strak uiterlijk kreeg in witte baksteen en beton, compleet met een klokkentoren, alles heel passend bij een moderne stad als Medan.²¹ De andere spoorwegbedrijven op Sumatra begonnen op dezelfde manier met uiterst eenvoudige gebouwtjes, die soms werden vergroot en opgewaardeerd als het verkeer dat nodig maakte, maar veel van de oorspronkelijke stations deden nog altijd dienst bij het einde van het Nederlandse bewind in 1942.

SPOORBRUGGEN

Een van de aspecten van een rit per trein die altijd door reizigers werd genoemd was het grote aantal spectaculaire bruggen vooral in de bergachtige delen van Java. Nu waren Nederlandse ingenieurs bekend om de vele rivierovergangen in het moederland en bruggen zoals die over de Lek bij Culemborg die met zijn 155 meter jarenlang de grootste overspanning in de hele wereld was werden beschouwd als wereldwonderen. Maar in Indië waren de condities heel anders. Daar geen traag stromende rivieren



De spoorlijn door de Preanger Hooglanden stond bekend om de prachtige bruggen en viaducten, wonderen van techniek. Een vroege luchtfoto uit de jaren dertig van het hoge viaduct over de rivier de Tjipoda.



Niet alleen op West-Java waren er spectaculaire bruggen te vinden. Hier de brug over de Kali Rampe in de lijn Kalisat-Banjoewangi in Oost-Java, geopend in 1903.

COLOFON

Uitgave

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst

Guus Veenendaal

Vormgeving

DeLeeuwOntwerper(s), Victor de Leeuw, Den Haag

© 2020 WBOOKS Zwolle / Guus Veenendaal

This Dutch edition is licensed from the original English-language publisher,
Indiana University Press

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

© c/o Pictoright Amsterdam 2020

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.



Dit boek kwam mede tot stand dankzij ondersteuning van het Christiaan G. van Anrooijfonds, Fonds op naam binnen het Prins Bernhard Cultuurfonds, en het Hendrik Muller Fonds.

ISBN 978 94 625 8409 9

NUR 646

NVBS-deel 56

Dit boek is nummer 56 in de boekenreeks van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS).



De NVBS is in 1931 opgericht, heeft circa 4500 leden en heeft onder meer als doel het bevorderen van publicaties over de spoor- en tramgeschiedenis. Wilt u meer weten over de NVBS of over haar maandblad 'Op de rails' dan kunt u op het volgende adres terecht: NVBS, Stationsplein 47, 3818 LE Amersfoort, tevens bereikbaar via info@nvbs.com. Informatie van en over de NVBS is te vinden op www.nvbs.com

De spoorwegen in Nederlands-Indië 1864-1942

Guus Veenendaal

Terwijl over de spoorwegen in Nederland tientallen studies zijn geschreven, die vrijwel elk aspect van de spoorwegwereld bestrijken, bestaat iets dergelijks over de spoor- en tramwegen in het voormalige Nederlands-Indië niet. Er zijn een paar serieuze studies waarin bepaalde delen, zoals de stations of de stoomlocomotieven, van de spoorwegen in de 'gordel van smaragd' zijn beschreven en gedocumenteerd.

Dit is het eerste algemene overzicht van het ontstaan en de wijze van exploitatie van die spoorwegen, gerelateerd aan de politieke en economische omstandigheden van Insulinde. Waarom kwamen de spoorwegen daar zo laat, waarom niet eerder? En waarom een lijn van A naar B, en niet van C naar D? En waarom aanleg en exploitatie door de Staat, en niet door particuliere ondernemers? Dit boek geeft antwoorden op deze vragen. De prachtige spoorwegnetten op Java en Sumatra in de 'koloniale' tijd door Nederlandse ingenieurs en Indonesische werkers gebouwd, verdienen die aandacht.

OVER DE AUTEUR

Dr. Augustus (Guus) J. Veenendaal (1940), studeerde geschiedenis aan de Universiteit Utrecht en promoveerde in 1976 aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Hij was werkzaam aan het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis in Den Haag – nu onderdeel van het Huygens Instituut in Amsterdam – waar hij de briefwisseling (1702-1720) van Raadpensionaris Anthonie Heinsius uitgaf in 19 delen. De laatste jaren voor zijn pensionering in 2005 was hij bedrijfshistoricus van de NV Nederlandse Spoorwegen. Daarnaast publiceert hij veel op het gebied van de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland, de Verenigde Staten en de Baltische landen.

WWW.WBOOKS.COM

