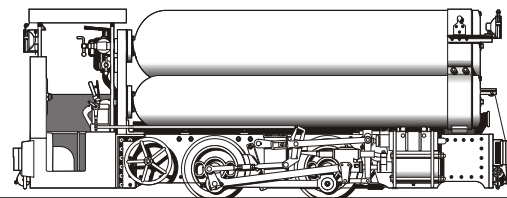


Gerard W. de Graaf
B. Spiegelarf 21
3813NL Amersfoort, Nederland
gwdegraaf@hotmail.com



Amersfoort, oktober 2012

Geachte mevrouw, mijnheer,

Goede voornemens ten spijt heb ik in 2011 nagelaten U op de hoogte te brengen van de vorderingen betreffende de voorbereidingen voor mijn boek 'De Nederlandse Mijnspoorwegen'. Mijn welgemeende excuses daarvoor!

Archiefonderzoek

Regelmatig werden de vrije dagen doorgebracht in het Nationaal Archief in Den Haag en in het Sociaal Historisch Centrum Limburg. In de laatste ben ik doende het archief van de mijn Willem Sophia in Spekholzerheide door te nemen. Dat is wat chaotisch, maar biedt vele verrassingen! Het bedrijfsarchief van de bruinkoolmijn Carisborg is intussen ook doorgenomen, Nederlands langst bestaande bruinkoolonderneming heeft verrassend weinig archiefmateriaal nagelaten. Wanneer het archief van de Willem Sophia doorgenomen is volgen als laatste nog de bedrijfsarchieven van de mijnen Laura & Vereeniging en Bergerode.

In februari 2010 werd TNO Bouw en Ondergrond in Utrecht bezocht. Dankzij de heer R.J.M. Mutsaers kreeg ik toegang tot de glasnegatieven van de vroegere Rijksgeologische Dienst. De negatieven zijn sindsdien gescand in het Natuur Historisch Museum in Maastricht onder leiding van de heer P. Kisters, scans hebben me intussen bereikt. Beide heren ben ik veel dank verschuldigd!

In Bandung is het Museum Geologi in het oude Mijnwezengebouw bezocht in april 2011. Het fotoarchief bevat weinig opnamen van de steenkolenmijnen in Indonesie, wel bevat het enkele fraaie opnamen van de goudmijnen in de regio Benkulu op Sumatra. Mevrouw A. Kusumayati stond me terzijde bij het doornemen van het archief en was behulpzaam met kopieën.

In april 2011 en in juni 2012 is het ANRI in Jakarta wederom bezocht. Het einde is in zicht waar het gaat om het doorploeteren van het Arsip Mijnwezen. In 2010 melde ik al dat er hard wordt gewerkt door ANRI-medewerkers aan het toegankelijk maken van het archief van de dienst Burgerlijke Openbare Werken en dat van de Dienst Gouvernementsbedrijven. Onder deze dienst ressorteerden de drie door het gouvernement geëxploiteerde steenkolenmijnen, te weten de Ombilinmijnen, de Boekit Assammijnen en de mijn op het eiland Poeloe Laoet. Er zijn intussen inventarissen, maar nog niet alles is beschikbaar voor onderzoek.

Van de al weer lang geleden gesloten constructiefirma Van Riet in Geleen bestaat geen bedrijfsarchief meer. Van Riet bouwde volgens een advertentie in 'Geologie en Mijnbouw' begin jaren '60 ondergrondse personenwagens, zonder in de advertentie iets prijs te geven over afnemers daarvan. Een oproep in een weekkrant in Geleen in 2012 bracht me in contact met de weduwe van de zoon van de oprichter, mevrouw H.M.H. van Riet-Janssen, en de heren J.G.T. Hurenkamp en C.C.M. Grolleman. Met inlichtingen en oude foto's hebben zij mij erg geholpen! Van Riet blijkt

wagens te hebben geleverd aan de Staatsmijn Maurits en het leeuwedeel (100 á 200 stuks) aan de Oranje Nassaumijnen.

In december 2011 is het Bergbaumuseum in Bochum (D) opnieuw bezocht in de hoop in het archief van de Pannesheider Bergbau Verein meer te vinden over het smalspoor tussen haar mijn Neuprick in Kerkrade en de tot op Duits grondgebied gelegen zustermijn Laurweg. De hoop bleek ijdel.

In de loop van 2011 bleek dat enkele mijnondernemingen aan de aandacht dreigden te ontsnappen omdat ze zo klein waren en meestal maar kort hadden bestaan dat ze in bijvoorbeeld de jaarverslagen van de Dienst van het Mijnwezen in Indië niet voorkwamen. In Limburg gaat het om de Handelonderneming tot Ontginning van Bruinkool en Aanneming van Werken die de bruinkoolgroeve Herman vanaf 1945 enkele jaren exploiteerde en daarbij een spoorbedrijfje gebruikte. In Indonesië ging het om de Tjenako Steenkolen Maatschappij (op midden Sumatra) en de Poeloe Nangka Steenkolen Maatschappij (voor de kust van zuidoost Borneo). Tevens bleek dat de vanaf 1849 opgezette gouvernementmijnen Oranje Nassau en Delft een spoorbedrijfje hebben gehad, net als de in dezelfde periode actieve particuliere mijn Julia Hermina. Dit drietal was gelegen in wat toen de 'Residentie Zuider en Ooster afdeeling van Borneo' heette. Ook bleek met een lijn op Celebes de hoeveelheid tijdens de Tweede Wereldoorlog onder Japanse regie aangelegde kolenspoorlijnen groter dan gedacht.

Veldwerk

Sinds de vorige keer is er in Limburg geen veldwerk verricht. Wel ben ik als 'getuige-deskundige' in september 2011 met een groep van 60 personen, bestaande uit leden van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen, op excursie geweest in de vroegere mijnstreek. Per bus werden achtereenvolgens bezoeken gebracht aan de vroegere bruinkoolgroeves Graetheide, de Staatsmijn Maurits, het Steenkolenmuseum Valkenburg, de schacht Nulland van de Domaniale Mijn en de locatie van de vroegere mijn Neuprick in Kerkrade. Vervolgens werd doorgereden naar Eijgelshoven, waar de locloods van de mijn Julia nog in tact is en langs de vroegere bruinkoolonderneming Herman. Een wandeling op een deel van het tracé van de vroeger dubbelsporige lijn van Staatsmijnen vanaf de Emma besloot de dag.

In Indonesië werd in april 2011 en in juni 2012 het veldwerk voortgezet. Uit deze en vorige voortgangsrapportages zou de lezer gemakkelijk de conclusie kunnen trekken dat de Indische steenkolenmijnen in het boek meer aandacht gaan krijgen dan de Limburgse. Dat is nadrukkelijk niet het geval! Wel is het zo dat alle Limburgse mijnlocaties gemakkelijk binnen 1-2 dagen alle bezocht kunnen worden. In Indonesië liggen de mijnlocaties verspreid over Java, Sumatra, Borneo en Celebes, en nemen heen en terugreis naar een locatie vaak 4-6 dagen in beslag. In april 2011 ben ik naar Rengat (Sumatra) gegaan, een reis van twee dagen vanuit Jakarta. Eerst vliegen naar Pekanbaru, daarna een dag over hobbelige wegen naar Rengat. Daar moest eigen vervoer geregeld worden dat me naar de locatie van de vroegere Tjenako Steenkolen Maatschappij bracht, waarmee opnieuw een dag gemoeid was. De terugreis enkele dagen later was even moeizaam. Het mijnterrein van de TSM is erg veranderd doordat het nu gebruikt wordt als oliepalmplantage. De locatie waar de overslag van trein in schip plaatsvond kon echter worden teruggevonden.

In 1849 opende gouverneur J.J. Rochussen de mijn Oranje Nassau in de heuvels ten zuiden van Pengaron, op zuid Borneo. Hier was al direct sprake van railvervoer, waarmee het de oudste niet-publieke spoorweg van Indonesië was. In 1872 werd van horizontale winning via galerijen

afgestapt en werd via een 75 m diepe schacht diepere lagen steenkool aangeboord. Er was een in- en een uittrekkende schacht, een stoommachine dreef de ventilator aan. De winning werd in 1884 beëindigd, pogingen van het gouvernement de winning aan particulieren over te doen slaagden niet. Dankzij mevrouw Maddie Baten had ik in het Nationaal Archief in Den Haag kaartmateriaal gevonden waardoor de locatie kon worden gevonden. Met een auto met chauffeur was Pengaron vanuit Bandjermasin in 4 uur (over ca 80 km) te bereiken. Van de heuvelontginning was overeenkomstig de verwachting niets meer te vinden, aardbevingen en bandjirs hebben alle sporen doen verdwijnen. Ook van de smalspoorbaan naar de rivier was niets meer te vinden, wel werd nu duidelijk dat die lijn ongeveer 1,5 km lang is geweest. Grote verrassing was de ontdekking van de nog altijd bestaande stenen luchtschacht die sinds 1884 geen dienst meer doet. Ook de 75 m diepe gemetselde schacht zelf was, zo ver te zien in juni 2012, nog in tact.



De luchtschacht van de mijn 'Oranje Nassau' te Pengaron op Borneo, juni 2012



Gemetselde stenen brug in de smalspoorlijn naar het Bajah-kolenveld op West Java, juni 2012

Op west Java lieten de Japanners in 1943 een kolenspoorweg aanleggen door romoesha's naar de kolenvelden bij Bajah en Goenoengmadoer aan wat toen de Wijnkoopsbaai was. De concessie voor een deel van het Banten-kolenveld was lang in handen van A.W.R. Kerkhoven, telg uit de familie Kerkhoven, door Hella Haase beschreven in 'Heren van de thee'. Kerkhoven heeft nooit het kapitaal gevonden om de concessie in exploitatie te brengen, er zou onder andere een vanwege de hoogteverschillen naar de kust erg dure spoorlijn nodig zijn geweest. Tussen Saketi en Goenoengmadoer was de oorlogslijn uitgevoerd in 1067 mm spoorwijdte, de steenkool werd vanaf de mijnen naar Bajah en Goenoengmadoer met smalspoor in 600 of 700 mm spoorwijdte vervoerd. In 2012 bleken er nog veel resten van zowel het Kaapspoor als van het smalspoor te vinden te zijn in de vorm van resten van het baanlichaam en brugrestanten. Waar op de meeste bruggen in oorlogslijnen onder Japanse regie aangelegd gebruik werd gemaakt van lokaal hout en/of bamboe, bleken de hier aangetroffen brugresten alle van steen te zijn. In Bajah staat een eenvoudig monument voor de vele inheemse slachtoffers van de aanleg. Een stukje spoordijk nabij het vroegere stationemplacement vindt tegenwoordig emploti als tribune voor voetbalsupporters.

Sinds een tijdje wist ik dankzij Henk Hovinga, die veelvuldig publiceerde over de gruwelen van de Pekan Baru-spoorweg (aangelegd voor kolenvervoer op Sumatra), dat er ook op zuid Celebes een kolenspoorlijn was geweest gedurende de Japanse bezetting. Die liep van Makassar via Pankadjene naar Tondong Koerah (letterlijk: Schildpadberg). Tondong Koerah ligt in de uitlopers van de Piek van Maros. Steenkool was daar in de jaren voor de oorlog wel bekend, maar de enorme hoogteverschillen die per spoor niet in adhaesiebedrijf te overwinnen waren om aan de kust te geraken zullen wel de oorzaak zijn geweest dat niemand, zover te achterhalen, voor 1942 pogingen deed daar steenkolen te winnen. Het lijngedeelte Makassar-Pangkadjene is vrijwel vlak, wel waren er enkele grote rivieren te overbruggen. De kolenmijn was eigenlijk niet in Tondong Koerah gelegen, maar meer nauwkeurig in de dessa Bontobirau. Met hulp van een tolk en twee

inwoners van Tondong Koerah is de oude mijnlocatie gevonden. De daar nog altijd woonachtige en intussen 72-jarige zoon van de vroegere mijnopzichter nam me mee langs alle plekken van belang. Afgaande op zijn woorden zijn er bij de mijn op het horizontale gedeelte



Op deze plek bevond zich één van de vijf horizontale ingangen van de kolenmijn Tondonkura. Lorrie's op smalspoor werden gebruikt voor steenkooltransport. Juni 2012

veldspoor stoomlocjes ingezet, naast stoomaangedreven lieren die de lorries langs de steile hellingen lieten zakken of weer optrokken. Aangezien er nergens op Java of Sumatra tandradspoor opgebroken is geweest, is dit type vervoer waarschijnlijk over grote afstanden toegepast totdat het meer vlakke gedeelte ten oosten van Pankadjene werd bereikt. De kolenlijnen van Bajah en Tondong Koerah werden in juni 2012 bezocht. Waarom de Japanners de mijn Oranje Nassau op zuid Borneo niet heropend hebben, waar het landschap veel vlakker was en de kwaliteit steenkool goed, in plaats van het veel moeizamer Tondong Koerah zullen we wel nooit meer weten.

Dank

Als altijd is veel dank is verschuldigd aan allen die op een of andere wijze hebben bijgedragen aan het project in de afgelopen twee jaar!

Met vriendelijke groet,

Gerard de Graaf