



drs. Arjen Kok
Senior onderzoeker
roerend erfgoed RCE



Max Meijer
TiMe Amsterdam



drs. Ben de Vries
Senior beleidsmedewerker
internationaal RCE



SPOREN TUSSEN VERLEDEN EN TOEKOMST

De revitalisering van het spoorwegmuseum in Ambarawa

Centraal-Java is de bakermat van de spoorweggeschiedenis in Nederlands-Indië. De eerste spoorlijn werd geopend in 1867 en liep van de havenstad Semarang naar Tangoeng en werd een paar jaar later doorgetrokken via Solo naar Yogyakarta. Deze zogenaamde Vorstenlandenlijn kreeg een zijtak naar het garnizoensstadje Ambarawa, alwaar fort Willem I lag. Het station Ambarawa is dertig jaar geleden herbestemd tot spoorwegmuseum. Inmiddels heeft dit museum te kampen met een sleetse presentatie, een kwetsbare collectie en tegenvallende bezoekerscijfers.

De Indonesische spoorwegen vroegen de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) mee te denken over een nieuwe toekomst voor het museum. Tijdens een workshop in 2011 werkte de RCE als procesbegeleider en inhoudelijk consultant aan de gewenste kennisoverdracht en capaciteitsopbouw.

1 – Welkomstspandoek voor deelnemers aan de vierdaagse workshop over de toekomst van het spoorwegmuseum in Ambarawa. Op de achtergrond het gerestaureerde Lawang Sewu gebouw ofwel het voormalig hoofdkantoor van de NIS in Semarang.

FOTO MAX MEIJER, 2011

In maart 2011 reisden de auteurs op verzoek van de Indonesische spoorwegen af naar Centraal-Java voor het geven van een vierdaagse workshop met als inzet de revitalisering van het Ambarawa spoorwegmuseum en z'n omgeving. Dit artikel geeft een impressie van dit bezoek en bestaat uit drie onderdelen: een historische schets van de aanleg van de eerste spoorwegen – 150 jaar geleden – in toenmalig Nederlands-Indië (De Vries); de inzet van het erfgoedondernemingsmodel tijdens de workshop (Kok); en een beschrijving van de aanpak van de workshop (Meijer).

Missie en doel

De groeiende Indonesische middenklasse is zich steeds meer bewust van de bijzondere architectuur uit de Nederlandse koloniale tijd; inclusief de bijna zevenhonderd spoorwegstations en de

uitgebreide infrastructuur die uit die tijd zijn overgeleverd. Daarom vond in 2009 op verzoek van de erfgoeddivisie¹ van de Indonesische spoorwegen, een identificatiemissie vanuit de RCE plaats. Doel was te onderzoeken op welke wijze de RCE een bijdrage zou kunnen leveren aan de revitalisatie van het erfgoed van de spoorwegen. Centraal stond de vraag in hoeverre het stationsgebouw en -gebied op Java, als uiting van een gemeenschappelijk Indonesisch-Nederlands verleden, en veelal gebouwd door Nederlandse architecten, beter in stand kan worden gehouden, waardoor het een positieve uitstraling kan hebben op z'n stedelijke en sociale omgeving, en vice versa.

Een van de drie aanbevelingen² van de missie was: blaas het spoorwegmuseum van Ambarawa, gevestigd in het voormalige station Willem I (1907), nieuw leven in. Het museum wil meer bezoekers trekken, de collectie aantrekkelijker presenteren en de voorzieningen in de omgeving verbeteren. In de buitenlucht staan tweeëntwintig stoomlocomotieven opgesteld³, waarvan nog een aantal speciaal voor toeristen rijdt op het enige tandradtraject op Java.

1. Het spoor terug

Stoomtreinen symboliseren een tijdperk dat achter ons ligt. Soms herleven deze nostalgische tijden, bijvoorbeeld in het spoorwegmuseum van Ambarawa. Een ritje in een houten rytuig getrokken door een honderdjarige tandradloc is een unieke ervaring. De loc B 2503, afkomstig van de Duitse machinefabriek Esslingen, kreunt, piept en puft als ie langzaam in beweging komt. De aandrijfstangen zuchten, de lucht kleurt zwart van de rook. Acht kilometer klimmen op een steil bergtraject is geen sinecure.

Erfgoeddivisie van de Indonesische spoorwegen

De herinrichting van het spoorwegmuseum Ambarawa is slechts één van de vele projecten van de nieuwe erfgoeddivisie van het Indonesisch spoorbedrijf. Het lijkt een exponent van een nieuwe erfgoedbenadering in Indonesië.

De erfgoeddivisie werd in 2009 opgericht als zelfstandige afdeling van de PT Kereta Api (NV Indonesische Spoorwegen), een bedrijf dat volledig in handen is van de Indonesische staat. Doel van deze nieuwe divisie binnen het enorme bedrijf is de duurzame instandhouding van alle historisch waardevolle eigendommen. Het gaat dan vooral om tastbare zaken als stationsgebouwen, rollend materieel en archieven. De ruim zeshonderd stations – voor het merendeel gebouwd tijdens het Nederlands bewind – zijn daarbij de grootste zorg voor Ella Ubaidi, Executive Vice-President van de erfgoeddivisie. De inzet van haar ambitieuze restauratieprogramma is de (her)gebruiksmogelijkheden van deze stations te optimaliseren om daarmee hun bestaansbasis te maximaliseren. Desgevraagd geeft zij ruitertlijk toe dat dit het aanzien van het logge bedrijf de broodnodige oppepper moet geven. Maar dat is niet het enige. 'De instandhouding van deze stations raakt ook een ruimer maatschappelijk be-

lang,' aldus mevrouw Ubaidi. 'Door zijn centrale plek in de stedelijke samenleving kan een gerestaureerd stationsgebouw een economische betekenis vervullen. En als daarmee de leefomgeving verbetert, is ook een sociaal belang gediend. Tegelijkertijd verrijkt zo'n restauratie het culturele leven, dat op zijn beurt weer een toeristische, recreatieve of zelfs educatieve rol kan spelen. Persoonlijk ben ik gefascineerd door de blik die deze stations op het verleden bieden; een verbintenis met het verre Nederland, dat tegelijkertijd soms zo dichtbij is.'

De Indonesische spoorwegen staan niet alleen in deze nieuwe erfgoedpolitiek. Er lijkt zelfs sprake van een trend, waarbij steeds meer bedrijven verantwoordelijkheid nemen voor het erfgoed dat zij beheren. Zo heeft ook de Bank Indonesia – de grootste bank in het land – recentelijk een studie verricht naar de restauratiebehoefte van de vele bankgebouwen in haar bezit; een aantal daarvan is ontworpen door de bekende Nederlandse architect Eduard Cuypers. Het Indonesische bedrijfsleven betreedt daarmee een domein dat wij in Europa aan onze overheden hebben toegekend. Welk het duurzaamst is, zal de toekomst moeten uitwijzen.

Tegenstanders spoorwegaanleg

Terwijl in Nederland de eerste spoorlijn tussen Haarlem en Amsterdam in 1839 werd geopend, reed de eerste stoomlocomotief in Nederlands-

Indië pas in 1867. Parlementaire ruzies tussen conservatieve en liberale politici en andere belanghebbenden waren een belangrijke reden voor de late introductie van stoomtractie in de



2 – De ruim vijftig Indonesische deelnemers aan de workshop zijn in de centrale hal van het Lawang Sewu-gebouw vereeuwigd. FOTO PT KERETA API 2011



3 – Deelnemers aan de workshop kregen na afloop een certificaat van de PT. Kereta Api.

archipel. Ondertussen werden onbezonnen plannen gelanceerd met geïmporteerde kamelen, Brabantse ezels, olifanten en lama's. De lobby tegen de aanleg van spoorwegen was sterk en vooral te vinden in kringen van oud-Indischgasten. Zij hadden angst en ontzag voor de natuur. Begrijpelijk, want aardbevingen, vulkanen en landverschuivingen hadden vrij spel en veroorzaakten regelmatig grote schade. Bij de railaanleg door grillige bergketens moesten bovendien technische problemen worden opgelost zonder dat men beschikte over gedetailleerde kaarten. Ook aarzelden men om geld te investeren in een project ten bate van een bevolking, waarvan men dacht dat die niet reislustig was. Al snel bleek dit een misrekening.

Een tweede argument was het gevaar voor een buitenlandse, lees Britse, invasie en dat de legers dan snel via deze spoorlijnen zouden kunnen oprukken. Een derde argument om de komst van de trein te vertragen was de opvatting onder met name oud-Indischgasten dat spoorwegen onvernisbaar waren met de bestaande koloniale ver-

houdingen. De emancipatie van de Javaan moest volgens hen worden vertraagd of tegengehouden. 'Wacht u voor den eersten stap!', zo waarschuwde in 1863 oud-resident J.D. van Herwerden. In zijn ogen zouden spoorwegen Java voor 'den naijverigen vreemdeling openzetten en het moederland, met staatsschulden verarmd en van zijn kostbaarste juweel beroofd, in het vorige niet doen terugzinken (...)'.⁴

Vorstenlandenlijn

In een tijd waarin het Cultuurstelsel (1830-1870) door haar geforceerde opbrengsten tot een overbelasting van het primitieve vervoer per draagbuffel en ossenkar leidde, gingen steeds meer stemmen op voor de introductie van groot-scheepse spoorwegbouw. Alleen wie durfde het voortouw te nemen? 'Handelskoning' Willem III had in 1860 oud-artillerieofficier T.J. Stieltjes gevraagd een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van een spoorweg op Java.

Uiteindelijk werd in 1863 de particuliere Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS) opgericht en die plaatste, met een rentegarantie

van de staat achter de hand, een jaar later de eerste spade in de grond⁵. Na drie jaar zware arbeid onder leiding van oud-genisten werd op 10 augustus 1867 het traject van vijftig kilometer van de havenstad Semarang naar Tangoeng (Tanggung) feestelijk geopend. Later werd de lijn als 'Vorstenlandenlijn' doorgetrokken naar Solo en Yogyakarta. Ter hoogte van Kedoengdjati (Kedungjati) werd in 1873 een zijlijn naar het garnizoensstadje Ambarawa aangelegd, waar zich het militaire fort Willem I⁶ bevond.

Naast dit militaire motief, waren er twee andere redenen waarom juist deze lijn werd aangelegd. De politieke invloed van de sultanfamilies in Solo (Surakarta) en Yogyakarta was groot. Beide vorsten stonden gratis grond af in ruil voor een eigen station met een koninklijke wachtkamer. Het laatste argument was dat de lijn dwars door een dichtbevolkt gebied liep, waar men sterk afhankelijk was van de verbouw van suikerriet, koffie, tabak en rijst. Door de ontsluiting van deze gebieden konden de producten gemakkelijk afgevoerd worden naar noordelijke havenstad Semarang, en vandaar naar Europa. De tweede lijn die door de particuliere NIS in exploitatie werd gebracht was die tussen de bestuurscentra Batavia (Jakarta) en Buitenzorg (Bogor).

Staatsspoorwegen

Nadat de Nederlandse economie enigszins was aangetrokken, groeide het enthousiasme van de staat om zelf te bouwen en werd in 1875 de Staatsspoorwegen (SS) opgericht, met als doel het binnenland verder te ontsluiten, de bevolking betere vervoersmogelijkheden te bieden en de cultuurondernemingen versneld te ontwikkelen. Het eerste project dat de SS onder handen nam, was de aanleg van een spoorweg tussen de belangrijke haven en marinestad Surabaya en Malang. Door tegenstanders werd het als 'Rijksplezierbaan' (1878) gekwalificeerd. De tijd zou echter leren dat hier de basis werd gelegd voor één van de meest succesvolle lijnen uit de spoorweghistorie op Java: de zogenaamde Vlugge Vijf. Rond 1935 werd dit snelle openbaar vervoer onder de aandacht van het brede publiek gebracht met slogans als: '(...) *Bliksemschicht, krachtgedicht, fut in 't lijf, Vlugge Vijf. Of: Van Bandoeng naar Batavia voor zaken of plezier; geen betere gelegenheid dan met de Vlugge Vier*'. Of: '*Berg en dal, waterval, ravijn en rots, S.S. trots. (...)*'.⁷ Hoge bruggen, viaducten en rails van amper een meter breed werden bereden door de snelste trein van het zuidelijke halfron. Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog had het spoorweginet een totale lengte van 7.500 km; 5.500 km op het dichtbevolkte Java en Madura, de rest op Sumatra⁸. Sinds het uitroepen van de onafhankelijk-



4 – De loc B 2503 afkomstig van de Duitse machinefabriek Esslingen neemt water in tijdens een ritje over het bergtraject Ambarawa-Bedono.

heid van de republiek Indonesië in augustus 1945 zijn er geen of nauwelijks nieuwe lijnen aangelegd of stations gebouwd.

Stationsgebouw als gemeenschappelijk erfgoed

Stationsgebouwen waren zonder twijfel sluitpost op de begroting. De NIS bouwde uit zuinigheid veelal kleine stations, meestal gemaakt van hout en bamboe. De grotere stations waren van steen en hadden soms een galerij. De SS zat iets ruimer bij kas en beschouwde het station vaker als z'n visitekaartje. Er kwamen zelfs luxe 1e en 2e klas wachtkamers. Tussen 1910 en 1930 verrezen stations⁹ die er soms uitzagen als Hollandse villa's in chaletstijl met Indische elementen, zoals een ruim dakoverschot, luifels aan de voorkant en zadeldaken rustend op gietijzeren kolommen met Belgische spanten.

Voor het indrukwekkende hoofdkantoor van de NIS in Semarang, lokaal Lawang Sewu genoemd, Duizend Deuren, waren de architecten Jaap Klinkhamer en Bert Ouëndag verantwoordelijk. Dit gebouw uit 1902 wordt wel gezien als het begin van de moderne bouwkunst in Nederlands-Indië. Het gebouw leent zich uitstekend voor het tropisch klimaat en is omgeven met galerijen op alle verdiepingen en voorzien van hoge plafonds en uitgebreide natuurlijke ventilatiesystemen. Na een ingrijpende renovatie en herbestemming tot 'groothandelsgebouw' heeft de first lady mw. Ani Yudhoyono het gebouw juli 2011 heropend. Sindsdien loopt het storm met lokale en buitenlandse bezoekers, waaronder veel architectuurliefhebbers. En in maart 2011 vormde het statige gebouw de toepasselijke locatie voor de workshop over de toekomst van het spoorwegmuseum Ambarawa.

2. Erfgoedondernemingsmodel

Het spoorwegmuseum in Ambarawa verkeert in een ontwikkelingsfase. Het bezoekersaantal kan omhoog en de belangrijkste onderdelen van het museum, zoals de (werkende) stoomlocomotieven en het unieke spoortraject met tandradbaan zijn aan renovatie toe. De vaste opstelling en behuizing van de collectie, zowel de statische locomotieven als de kniptangen en morsetoestellen zijn sterk gedateerd. Bovendien heeft de eigenaar, de Indonesische spoorwegen, behoefte aan een geïntegreerde aanpak waardoor niet alleen het museum zelf een nieuwe impuls krijgt, maar ook het spoorwegnet waar het museum op aansluit, kan worden gerevitaliseerd.

Businessmodel

Deze vraag om behoud door ontwikkeling sluit uitstekend aan op het RCE-project 'Erfgoed dat weer beweegt', waarin een 'erfgoedonderne-



5 – Deelnemers van de workshop namen veelvuldig het woord.

mingsmodel' wordt ontwikkeld. In dit project, dat een vervolg is op een project over de culturele waarde van mobiel erfgoed, wordt de behoudsvraag onder meer benaderd vanuit aan businessmodellen ontleende elementen. 'Een businessmodel beschrijft de onderliggende structuur waarmee een organisatie waarde creëert, levert en verdiensten genereert.' Zo formuleerde Alexander Osterwalder het in zijn Businessmodel Generation uit 2009. Erfgoedinstellingen zijn precies daarmee bezig. Ze creëren en leveren culturele waarde en genereren daarmee verdiensten, financieel, maar ook maatschappelijk.

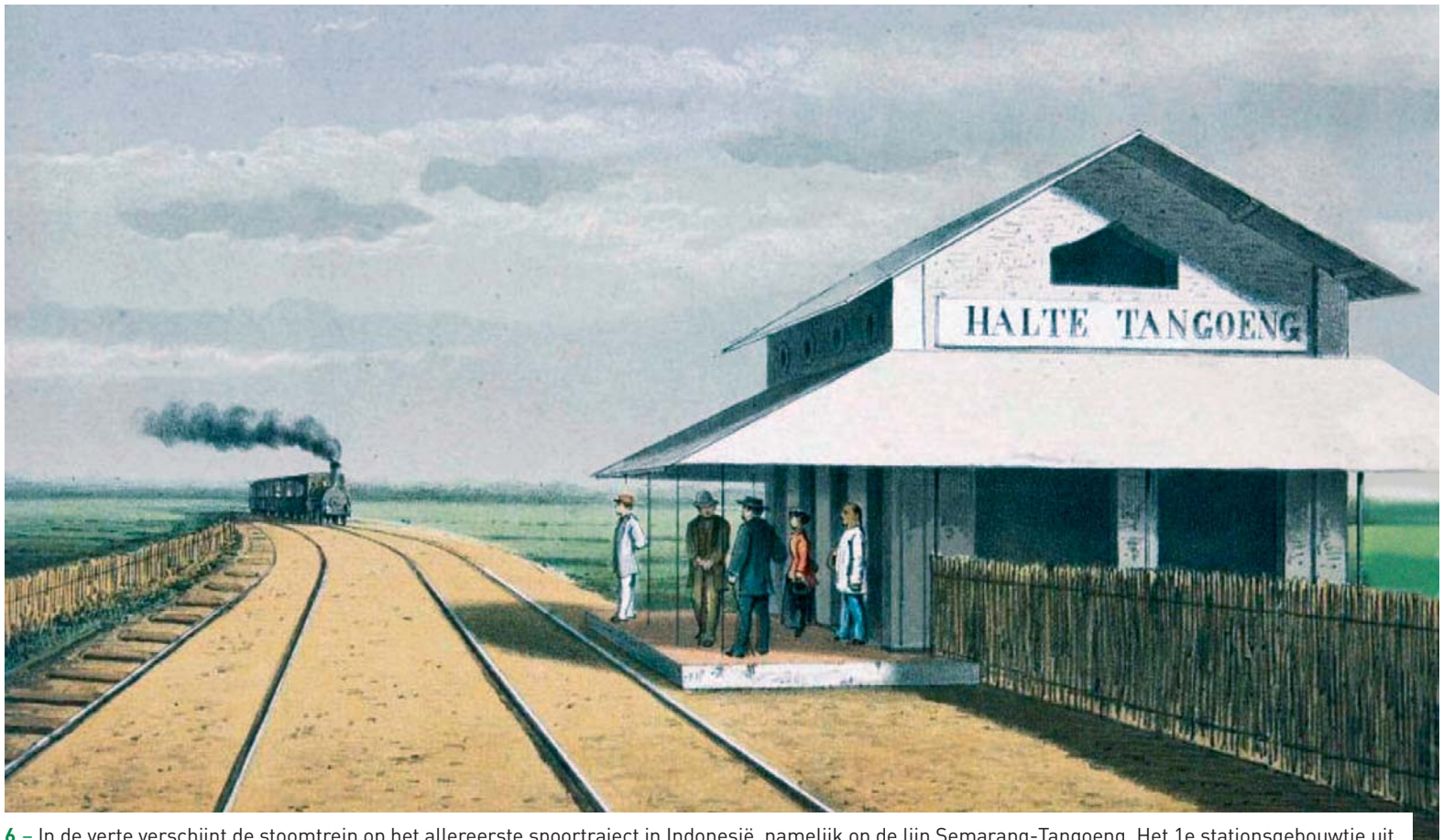
In de erfgoedtheorie is sinds de jaren '80 van de vorige eeuw het inzicht gegroeid dat erfgoed niet zozeer deel uitmaakt van het verleden, maar primair relevantie ontleent aan het heden. Baanbrekend hiervoor was het werk van David Lowenthal, die stelde dat 'erfgoed geen geschiedenis is.' Erfgoed ontleent z'n betekenis aan de waarden die we er vandaag de dag aan toekennen. En die processen van waardetoekenning, van waardering, kunnen en moeten we sturen, als we erfgoed tenminste deel willen laten uitmaken van onze samenleving. Die ontwikkeling van waarden van erfgoed hangt direct samen met de (publieke) functie van erfgoed.

Naast inzichten en theorieën op het gebied van businessmodellen worden in het erfgoedondernemingsmodel ook andere organisatiehulpmiddelen gebruikt en geïntegreerd, zoals de PEST (politieke, economische, sociale en technologische factoren), SWOT ('sterkte-zwakte'-) en

krachtveldanalyse. Zo krijgt men een beeld van de partners voor wie de ontwikkeling en productie van culturele waarde van belang is. Dit levert een krachtveld op waarin het publieke en private domein worden aangevuld met de (lokale) gemeenschap en de culturele consument. Belangrijke hypothese bij dit model is dat de ontwikkeling en productie van culturele waarde gericht moet zijn op het creëren van eigenaarschap. In alle vier de domeinen is dat eigenaarschap mogelijk en gewenst om zodoende cultureel erfgoed een gezond draagvlak te geven.

Waarde

Deze inzichten over het creëren van waarde, het eigenaarschap van diverse partijen en het ontwikkelen van de collectie en objecten, vormen belangrijke onderdelen van het erfgoedondernemingsmodel, en daarmee het uitgangspunt voor de workshops in Semarang. Ter plaatse bleek het model zich prima te lenen voor het ontwikkelen en uitwerken van verschillende scenario's of ondernemingsplannen. Het vergt enig abstractievermogen om te begrijpen dat de beslissingen over de restauratie en conservering niet in het object of de collectie zelf besloten liggen. Het zijn altijd keuzes die de erfgoedbeheerder maakt. Expliciet of impliciet. En niets doen is ook een keuze. Het erfgoedondernemingsmodel geeft inzicht in de bepalende factoren voor een goed onderbouwde keuze. Welke culturele waarde wil je ontwikkelen in relatie met welke functie en hoe is deze gerelateerd aan een succesvolle borging bij de betrokken partijen?



6 – In de verte verschijnt de stoomtrein op het allereerste spoortraject in Indonesië, namelijk op de lijn Semarang-Tangoeng. Het 1e stationsgebouwtje uit 1867 had 'bamboezen' wanden, later vervangen door stenen muren. Kleurenlitho (naar een oorspronkelijk werk) van J.S. Rappard, 1883-1889. BRON: KIT

Bij het gemeenschappelijk erfgoed in Ambarawa is dit de belangrijkste vraag. De verantwoordelijkheid voor het beheer ligt in handen van de Indonesiërs, met name de Indonesische spoorwegen. Hun keuze is beslissend. Uit de workshop bleek duidelijk dat het concept van erfgoed als een onderneming de betrokkenen sterk aansprak.

3. Workshop Ambarawa-museum

De uitgangspunten voor deze tweede RCE-missie waren helder: het bijdragen aan lokale capaciteitsopbouw via het delen van kennis en inzichten conform het gemeenschappelijk erfgoedprogramma. Vanaf de eerste besprekingen over de rol en samenstelling van het RCE-team was duidelijk dat duurzame herontwikkeling van het Ambarawa-museum niet gebaat zou zijn bij een kort en eenmalig adviestraject. Vraagsturing en een interactief proces vormden het uitgangspunt.

Publiek-private benadering

De missie richtte zich niet primair op advisering over de intrinsieke kwaliteit of het behoud en beheer van het erfgoed in en rond het museum, maar vooral op de ontwikkeling van lokaal draagvlak en eigenaarschap vanuit de samenleving.

Dat vroeg om een open houding bij Indonesische partijen en betrokkenen via het principe van halen-en-brengen. Met andere woorden: de premisse dat een lokale samenleving een museum (of ander erfgoed) alleen omarmt en instandhoudt, als er sprake is van voordelen voor die gemeenschap.

Dit inzicht leidde tot een ontwikkeltraject dat breed en integraal zou moeten worden opgezet: zowel inhoudelijk als procesmatig. De revitalisering van het Ambarawa-museum en zijn omgeving zou de grootste kans van slagen hebben als het project onderdeel zou uitmaken van een brede planmatige ambitie: de ontwikkeling van een cultuurtoeristische aanbodketen. Daarmee kreeg de revitalisering van het museum de dimensie van een breed gedragen ontwikkelingsproces, waarin publiek-private partijen en de lokale gemeenschap samenwerken. Toon en doel van de workshops waren daarmee gezet. Zo diende de identificatiemissie uit 2009 als aanleiding, het RCE-erfgoedondernemingsmodel als middel en de revitalisering van collectie, gebouwen en omgeving van het Ambarawa-museum als doel.

Programma

Zowel voorafgaand aan als na afloop van de workshops, stelde het RCE-team syllabi samen. De eerste bevatte naast praktische gegevens ook informatie over de context van de workshops, de eerder uitgevoerde identificatiemissie en de theoretische en praktische onderbouwing door middel van het erfgoedondernemingsmodel. Bovendien waren zeven beschrijvingen opgenomen van voorbeelden die relevant leken voor de situatie in Ambarawa. Deze cases zijn ook tijdens de workshops als collectief referentiemateriaal ten behoeve van het te voeren gesprek gebruikt.¹⁰ Het workshopprogramma in Semarang besloeg vier dagen en werd vooraf gegaan door een bezoek aan het museum in Ambarawa, excursies over de beide museumspoorlijnen¹¹ en een bliksembezoek aan fort Willem I. De eerste workshopdag verschafte de ruim vijftig deelnemers een grondig inzicht in de huidige situatie in en rond Ambarawa vanuit Indonesisch perspectief. Met bijdragen vanuit de PT Kereta Api, verschillende overheidslagen en universiteiten ontrolden zich tal van beleidsmatige en planologische kansen. Daarbij viel op dat de revitalisering van het museum en het omliggend gebied vooral als een

planologisch vraagstuk werd behandeld. Veel visies en schetsen over mogelijke gebiedsinrichting, maar weinig andere invalshoeken, zoals museologische concepten of doelgroepstrategieën. Na de brede probleemverkenning werden de best-practices van het RCE-team gepresenteerd, zoals het Spoorwegmuseum in Utrecht, de Schoener Oosterschelde en het *Air Berlin's Rosinenbomber*.¹²

Op de tweede dag gaf het RCE-team de eigen observaties na aanleiding van de eerste dag 'terug' aan de deelnemers, waarna in drie werkgroepen sterkte- en zwakteanalyses aangaande het gebouw, de collectie en de omgeving werden opgesteld. De Indonesische deelnemers toonden zich in dit proces uiterst betrokken, creatief en kritisch. De middag werd besteed aan de introductie van het RCE-erfgoedondernemingsmodel.

Food for thought

Op basis van de positieve ervaringen met aansprekende voorbeelden die de interactie op de eerste dag krachtig stimuleerden, presenteerde het RCE-team de derde dag zeven aansprekende basisconcepten voor de toekomst van het Ambarawa-museum. Deze waren de avond tevoren gecomponeerd en van referentiebeelden voorzien. Zo werden scenario's voor het museum gepresenteerd: Museum of Industrial Technology, Museum of Colonial Everyday Life, Steamfun theme park, 'Slow' museum, Consolidation-optie, 'Ambarawa-connection' en 'Upmarket heritage centre'. Dit leidde tot een levendige discussie en dat leverde als achtste optie nog een solide Indonesian National Railway Museum-concept op. Doel van de exercitie was naast het stimuleren van het debat, het bevorderen van het ketendenken vanuit open en brede concepten en het nadenken over verschillende doelgroepenbenederingen.

De laatste dag werd afgesloten met een concrete werksessie waar vooral de Indonesische deelnemers aan zet waren: de inventarisatie van de belangrijkste partijen en hun mogelijke stimulerende (of beperkende) rol in het toekomstige revitaliseringsproces. Het leverde lange lijsten op van uiteenlopende betrokkenen uit de publieke en private sector en de lokale gemeenschap, die het beoogde breed gedragen ontwikkelingsproces nog eens overtuigend bewezen.

Aanbevelingen

De conclusies van de workshops zijn zowel in aanbevelingen op papier als mondeling op de slotdag gecommuniceerd. Allereerst de onderkenning van de grote potentie van het Ambarawa-museum en zijn omgeving in regionaal,

nationaal en internationaal perspectief, en vanuit verschillende waardestellende kaders (cultuurhistorisch, toeristisch, maatschappelijk, economisch). Daarnaast zijn enkele aanbevelingen opgesteld. Ten eerste de suggestie de ontwikkeling integraal vanuit één masterplan aan te pakken, waarbij zowel de collectie, het onroerend erfgoed als de omgeving ingezet worden als elementen in de cultuurtoeristische aanbodketen. Zo'n masterplan verdient een multidisciplinaire aanpak. De input vanuit bestaande, vaak autonoom opererende disciplines waarbij (cultuur- en architectuur)historici, sociologen, antropologen, museologen, planologen, architecten en economen elkaar versterken. Tot slot kan er op die manier gewerkt worden aan verdere capaciteitsopbouw, waarbij jong talent uit Indonesië in Nederland na- en bijscholing krijgt in nieuwe kennisdomeinen, zoals museologie, verder onderzoek doet, eigen netwerken ontwikkelt en nader kennis neemt van aansprekende best practices. Om de opgedane ervaringen en aanbevelingen ook in de praktijk op een succesvolle manier toe te passen, zou een verdiepingstraject als vervolg heel zinvol zijn.

Noten

1 Zie: www.indonesianheritagerailway.com.

2 Revitalization of Indonesia's railway stations and surroundings. Report of a Dutch identification mission, 2009, door Homme Heringa (adviseur Spoorbouwmeester) en Ben de Vries. De andere twee aanbevelingen zijn: maak een inventarisatie, een waardestelling en uiteindelijk een selectie van de meest bijzondere stationsgebouwen. Dit heeft in 2010 geleid tot een boek met een overzicht van ruim twintig waardevolle stations op Java. En de derde aanbeveling was: kies een stationsgebouw en -gebied en analyseer hoe die elkaar kunnen versterken. Dit onderzoek vond oktober 2011 in en rond het oude, vervallen station Surabaya Kota (1870/1899) plaats.

3 Voor beschrijving van deze bonte, kwetsbare collectie mobiel erfgoed, zie S. Ferrée, p. 6-10 en www.indonesianheritagerailway.com.

4 M. van Ballegoijen de Jong, p. 14.

5 A.J. Veenendaal jr., p. 64-78.

6 Tijdens de Japanse bezetting (1942-1945) bevonden zich in en rond dit fort enkele beruchte gevangenkampen. Hier werden onder erbarmelijke omstandigheden vrouwen en kinderen gevangen gehouden en stierven duizenden.

7 J.J.G. Oegema, p. 199.

8 Op Sumatra werden vier spoorwegmaatschappijen opgericht die vooral werden ingezet voor het vervoer van tabak, steenkolen, olie en militairen. Op Zuid-Sulawesi (Celebes) werd een lijn van zo'n vijftig kilometer tussen Makassar en Takalar aangelegd, slechts bereden tussen 1922-1930. Op de Billiton lag een tinlijn en op Borneo een kolenlijntje. Op andere eilanden was spooraanleg nauwelijks mogelijk vanwege de bergachtigheid van het gebied of een twijfelachtig economisch nut. Ter vergelijking:

Nederland had in 1940 circa 3.300 km spoor.

9 Karakteristiek is het kopstation Tanjung Priuk (1925), dat door Nederlandse architect C.W. Koch in de passagiershaven van Jakarta is gebouwd. Het witgepleisterde art deco-gebouw is voorzien van een enorme perronoverkapping (40x190 m) en van vakwerkbogen. Het station staat momenteel leeg, krijgt een nieuwe bestemming of wordt weer in bedrijf genomen. Andere staaltjes van stationsarchitectuur zijn: Jakarta Kota (1929, door G.J.L. Ghijsels, H.A. Hes en F.B.H. Asselbergs), Bandung (1928, Eh. de Roo), Yogyakarta Tugu (1927, H. Cousin), Cirebon (1912, P.J.A. Moojen), Semarang Poncol (1914, H. Maclaine Pont) en Solo Balapan (1927, H. Th. Karsten).

10 Reader Workshop Ambarawa Railway Station and Surroundings, Februari 2011, Amersfoort 75 p., en Observations and Recommendations by RCE-team, Workshop Ambarawa Railway Museum, Amersfoort, June 2011, 62 p.

11 Spectaculair tandradtraject Ambarawa-Bedono (9 km) met stoomtractie. Sinds begin 2011 is ook de toeristische lijn Tuntang-Ambarawa (10 km) weer in gebruik. De route voert langs het idyllische Rawa Pening-meer. De rijtuigen worden getrokken door een Krupp-dieseltrein uit 1956.

12 Overige gepresenteerde cases: Eastern & Oriental Express (Thailand/Maleisië/Singapore); Birma-Siam dodenspoorlijn; Hoorn-Medemblik Museum Steam Tram, Medemblik; Netherlands Open Air Museum, Arnhem; en Museum in Flanders Fields, Ieper, België.

Literatuur

– M. van Ballegoijen de Jong, *Spoorwegstations op Java*, Amsterdam 1993.

– H. Heringa en B. de Vries, *Revitalization of Indonesia's railway stations and surroundings. Report of a Dutch identification mission 12-21 September 2009*.

– PT. Kereta Api Heritage Department, *Stasiun kereta api di pulau Jawa - Indonesia; Railway stations in Java - Indonesia*, Jakarta 2010.

– J.J.G. Oegema, *De stoomtractie op Java en Sumatra*, Deventer 1982.

– S. Ferrée, *Terug naar Insulinde, tandradlijn Ambarawa weerspiegelt Indisch spoorwegverleden*, in: Railhobby, november, 2009.

– A. J. Veenendaal jr., *Aanleg van het net van spoor- en tramwegen*, in: *Bouwen in de archipel, Burgerlijke openbare werken in Nederlands-Indië en Indonesië 1800-2000* (red. W. Ravesteijn en J. Kop), Zutphen 2004.

– *Reader Workshop Ambarawa Railway Station and Surroundings*, door A. Kok, M. Meijer en B. de Vries, Amersfoort, Februari 2011.

– *Observations and Recommendations by RCE-team*, Workshop Ambarawa Railway Museum, Amersfoort, juni 2011. ■