

Von Dampfstrassenbahnen und Zuckerfabriken



So wie hier um 1920 rumpelten die Dampfspeicherloks von Hohenzollern der NITM vier Jahrzehnte durch die Strassen Batavias (Sammlung : Christopher Walker)

Dampftraktion und Typenvielfalt sind seit Anfang der achtziger Jahre auf Indonesien Staatseisenbahnen Vergangenheit. Ganz im Gegensatz zu den Verkehren der Zuckerfabriken, wo die Rationalisierung bedeutend langsamer vonstatten geht

Land und Leute

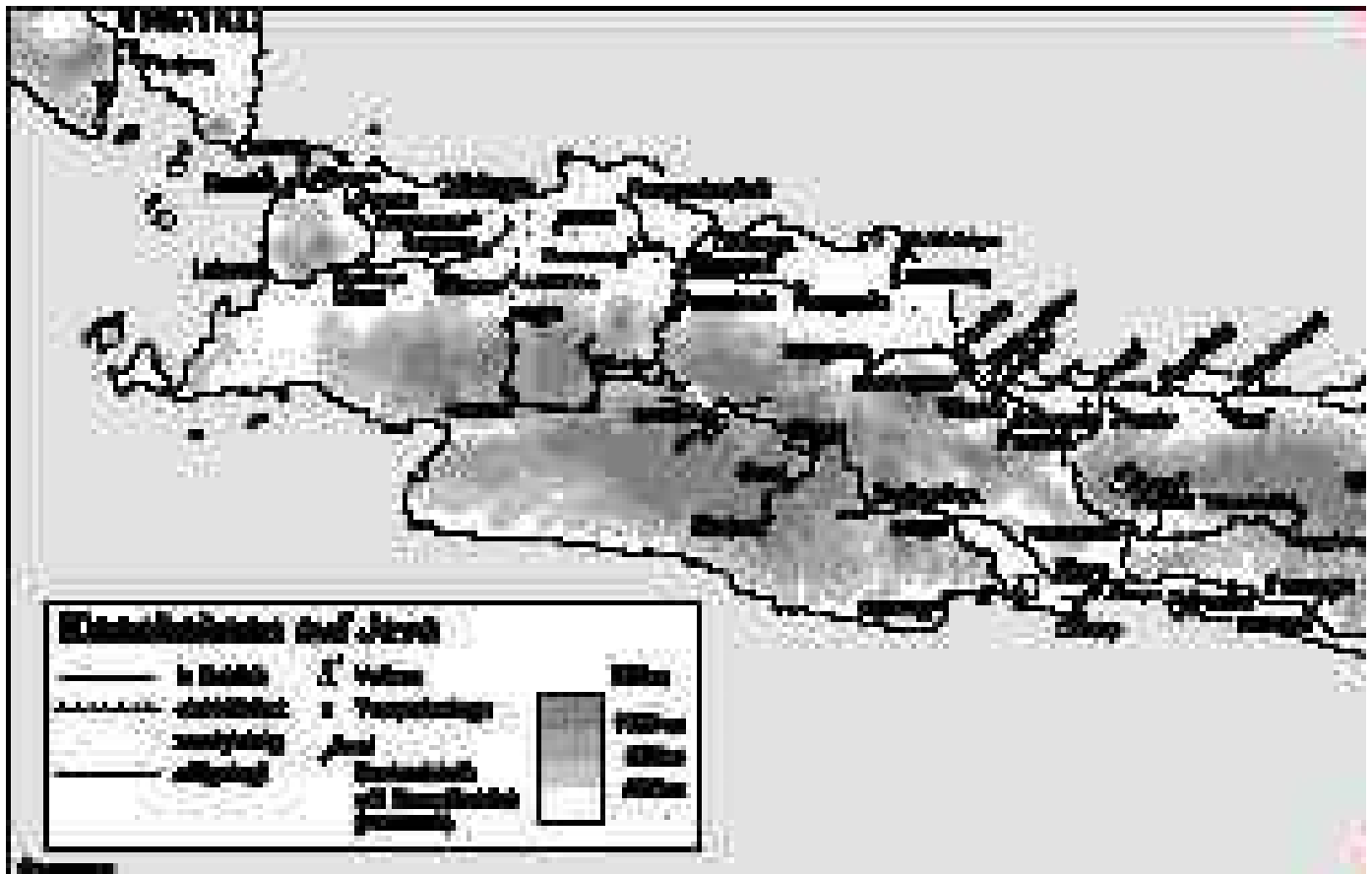
Weit vor unserer Zeitrechnung waren die später hinduistischen und buddhistischen Königreiche der indonesischen Inselgruppen einflussreiche Seehandelszentren und blühende Landwirtschaften, die Reis und Gewürze im Überfluss produzierten. In blutigen Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft wanderten die Regierungssitze über das Archipel, derer der Majapahit im 14. Jahrhundert unweit Jombang (Jatim) hatte bereits einen Einflussbereich in der Ausdehnung des heutigen Indonesiens. Auf jene Zeit gehen die Farben der Nationalflagge zurück. Gleichzeitig begann der Einfluss moslemischer Handelsleute zunächst Nord-Sumatra, die malaiische Halbinsel und während der nächsten 200 Jahre alle Küstenregionen und letztendlich fast ganz Indonesien mit seinen damals 5 Mio. Einwohnern zu ergreifen. Heute ist Indonesien der größte moslemische Staat der Welt : 87% sind islamisch, den Rest teilen sich christliche Konfessionen, Hindus und Buddhisten.

Keine zwei Jahrhunderte und mit gemischtem Erfolg währte die versuchte Kolonialisierung durch Portugal. Danach begann im 17. Jahrhundert mit einer Mischung aus Paktiererei und blutiger Unterwerfung die über 300 Jahre andauernde holländische Herrschaft, nur noch von einem kurzen englischen Interregnum unterbrochen. Die

Kapitulation an die Briten unter Thomas Stamford Raffles wurde 1811 in Ambarawa beurkundet. Schwerpunkt der Besetzung und Ausbeutung waren neben der Kontrolle über den Gewürzhandel im Osten (Molukken) und über Nordost-Sumatra die Insel Java, bald eine einzige zwangsbearbeitete holländische Plantage für Zucker, Kaffee und Tee. Zuckerrohr hat sogar seinen Ursprung in der Region, Tee gab es schon vor Tausenden von Jahren in ganz Asien und Kaffee gelangte um 1690 durch niederländische Seefahrer aus Arabien dorthin. Die Bauern wurden gezwungen von Reis auf Zucker und Kaffee umzustellen. Sumatra war als Kolonialbesitz bald nicht weniger interessant, aber nicht so leicht zu beherrschen. Nachdem 1872 das Sultanat Deli in Medan niedergeschlagen war, entstanden dort Tabak- und Kaffeeplantagen sowie Kautschuk- und Palmölplantagen, die bis in unsere Tage der Eisenbahn in dieser Gegend ein Auskommen im Güterverkehr sichern. Im 19. Jh. einigten sich die Kolonialpolitiker abschließend über die Farbe der Sklaven und die Einsicht setzte sich durch, "dass man es in der Verbreitung der sogenannten europäischen Marktprodukte fortan nicht weiter treiben dürfe als bis zur Hungersnot". Aus der Zwangsarbeit wurde (unbezahlte) Lohnarbeit. Immerhin wurde ein Teil der Steuereinnahmen vor Ort in die Verkehrswege investiert, was unter ande-

rem zur Folge hatte, dass bis in die 30er des vorigen Jahrhunderts das Schienennetz im Land der 70 aktiven Vulkane unter allen europäischen Kolonien eine Spitzenstellung inne hatte.

Am 17. August 1945 rief der spätere Präsident Sukarno, jahrelang führende Kraft der heftig bekämpften Nationalbewegung, die Unabhängigkeit aus. Drei Jahre zuvor hatten noch die Japaner im Weltkrieg die Holländer vertrieben, die zuhause schon lange im Exil waren. Während der neuerlichen Okkupation war man vom Regen in die Traufe gekommen und während des Weltkrieges heftig umkämpft. Alle größeren Städte Indonesiens wurden von "Freund" und Feind aus aller Welt bombardiert. In den "Außenbezirken" des riesigen Archipels waren - wie heute noch - immer wieder bürgerkriegsähnliche Unruhen zu befrieden, im Inneren galt und gilt es den Einfluss von Religion und Militär im Banne zu halten. Zunehmend manifestierte sich der antiwestliche Kurs, bis es schließlich Anfang der 60er ob verweigerter (Militär-) Finanzhilfe und dem Status Malaysias und Bruneis vollends zum Zerwürfnis und der Orientierung hin zu Sowjetunion und China kam. Es folgen Jahre der Isolation und Stagnation, die 1968 durch eine gnadenlose Hatz auf alles Kommunistische im Lande und den zweiten Präsidenten Suharto, der seine Macht abermals auf die Armee stützen musste, beendet werden. Der allmählichen politischen Öffnung schlossen sich nach Jahren rasanten Wachstums ihre schwerer Wirtschaftskrisen in den 90ern an, die größte im Jahre 1998, die dazu führte, dass ein Drittel der Bevölkerung wieder hungern



Eisenbahnen auf Java um 1930 und heute

musste, fällt zusammen mit dem Ende Suhartos 30jähriger Regentschaft, der sich zum Schluss mehr der Vetternwirtschaft gewidmet hatte. Nach zwei schnellen Wechseln wurde am 23.7.2001 Megawati Sukarnoputri, Tochter des ersten Präsidenten und bisherige Vizepräsidentin, als neue und erste Präsidentin des Vielvölkerstaates vereidigt.

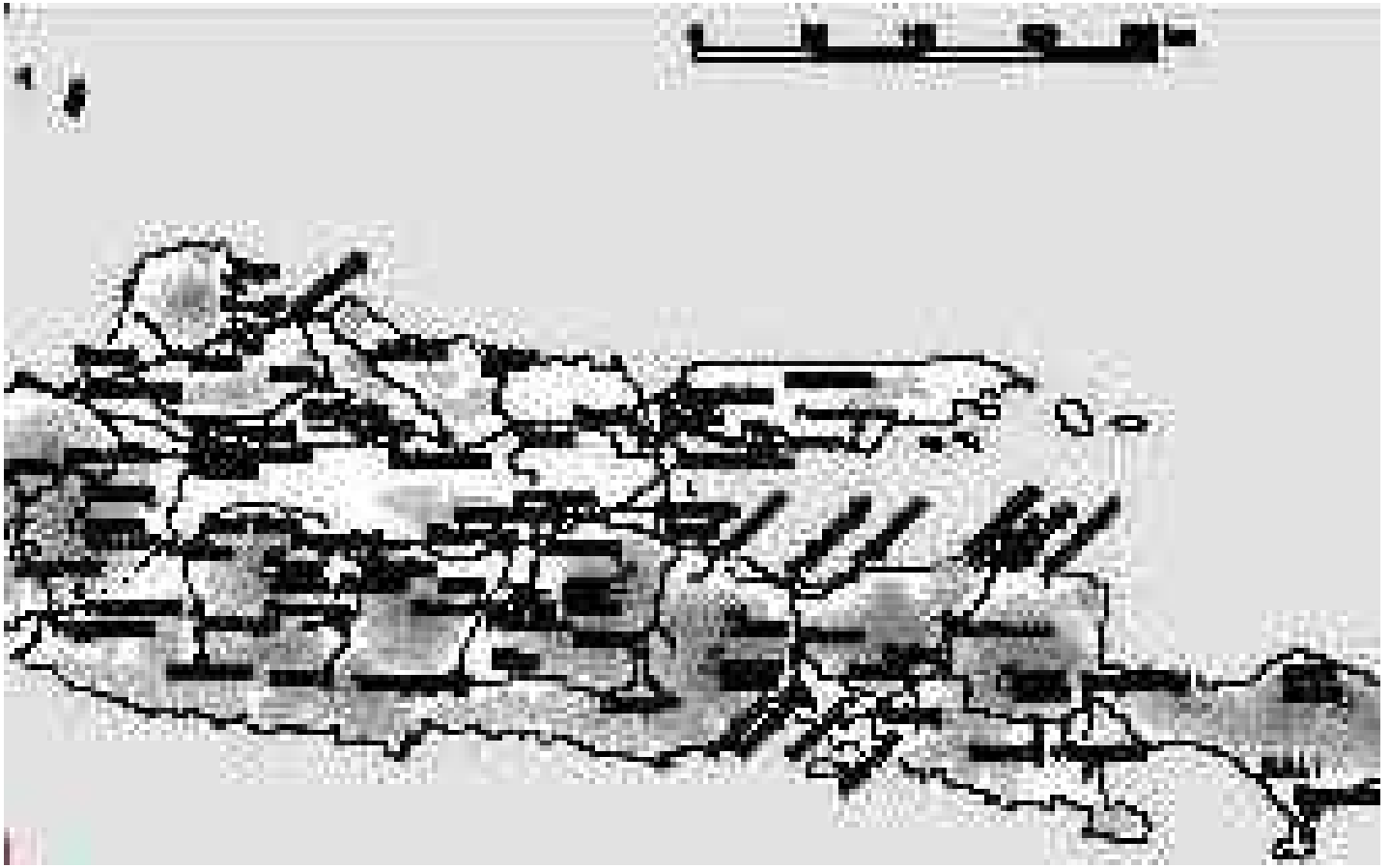
Heute ist man die viertbevölkerungsreichste Nation der Erde, gegliedert in 30 Provinzen. Zählte man im Jahre 1800 noch 9,5 Mio und im Jahre 1900 noch 45 Mio Einwohner, bevölkern nun 217 Mio Einwohner etwa 6000 der 13000 Inseln und jedes Jahr kommen drei Mio hinzu. Da über die Hälfte davon das kleine Java bewohnen, erreicht man dort eine Bevölkerungsdichte, die viermal so groß ist wie in Deutschland. Ansonsten ist sie - außer auf Bali - nicht einmal halb so groß, auf Kalimantan (Indonesiens Borneo) beispielsweise 1/20tel der unsrigen. Daran haben auch die in den 50ern gestarteten Transmigrationsprojekte aus Java und Bali in weniger besiedelte Regionen wenig ändern können. Zu den Gründen für die Bevölkerungsexplosion gehören die arbeitsintensiven Methoden im Agrarsektor seit der Kolonialisierung, eine um 20 Jahre höhere Lebenserwartung und die Halbierung der Säuglingssterblichkeit innerhalb der letzten 30 Jahre.

Ein paar Tips zur Reise

Wer ein bis zwei Stopps mehr und zwei bis drei Alkoholika weniger in Kauf nimmt, fährt zu jeder Jahreszeit - außer an den europäischen Weihnachtsfeiertagen - ab 550 Euro mit den arabischen von den 20 Fluggesellschaften, die Jakarta bedienen, am günstigsten. Die südostasiatischen Airlines liegen preislich ein Drittel darüber. Indonesiens Garuda bietet im Augenblick darüber hinaus noch die Möglichkeit, Inlandsflüge als Zwischenstops gegen einen niedrigen Aufpreis in die Route zu integrieren und zusammen mit ein paar kleineren Gesellschaften auf und zwischen den Inseln ohnehin attraktive Verbindungen für 10 Euro/100km an. Erwirbt man diese Tickets beim hiesigen Reisebüro, zahlt man allerdings mehr als das Doppelte. Obwohl Indonesien den weltweit zweitgrößten Bestand an tropischen Regenwäldern haben soll, ahnt man vielleicht, dass man sich vor Ort in Sachen Eisenbahn mehr durch Grosstadtdschungel denn durch Urwald quälen wird. Letzterer wird sich - zuverlässigen Berechnungen zufolge - in zehn Jahren ohnehin in europäischen Zellstoffprodukten, Parkett und Fensterrahmen aufgelöst haben. Was die Strassen besser geworden sind, hat der Verkehr zugenommen, so dass sich an der Reisegeschwindigkeit die letzten Jahrzehnte nichts geändert hat. Bewegt man sich nicht im eigenen Mietwagen, den man - soweit verfügbar - in Hotels

ab 30 Euro/Tag oder bei den bekannten Vermietern beispielsweise am Flughafen ab 40 Euro/Tag ergattern kann, wird man auf Sumatra und Java mindestens abschnittsweise auf die ebenso günstigen wie schnellen Überlandbusse zurückgreifen müssen. Sie fahren die am Stadtrand oder außerhalb gelegenen Busbahnhöfe (terminal) an, verkehren häufig und kosten ab 2 Euro/100km. Auf manchen dieser Relationen kommen als Alternativen die Erste-Klasse-Züge (eksekutif) mit Bezeichnungen wie Argo und Bima oder Nacht-Express-Busse in Frage. Beide kosten etwas weniger als die Hälfte des Flugtickets.

Das Eisenbahnnetz ist leider sehr übersichtlich geworden und der Fahrplan dank der über große Entfernungen eingleisigen Strecken recht dünn. Für die Städteverbindungen mit den Ekspres-Zügen, der langsamsten aber häufigsten Zuggattung, wird am Tage außer im Großraum Jakarta mehr als ein 3-Stunden-Takt nicht angeboten, eher weniger. Dafür liegen sie preislich sogar noch unter den Bustarifen. Zwischen Argo und Ekspres gibt es einige wenige Fernverkehrszüge wie Fajar (morgens am Abfahrtsort) und Senja (abends). Sie führen die zweite Klasse (bisnis), benötigen beispielsweise für die 500 km von Jakarta nach Yogya (über Cirebon) unter 8 Stunden und kosten 50.000 Rupiah. Vom (Bus-)Bahnhof geht es per überfülltem Kleinbus



Eisenbahnen auf Java um 1930 und heute

(microlet, colt, angkutan oder bus kota) in die Stadt oder durch die Landschaft, gelegentlich aber nur bis zum frühen Abend. Stadtverkehre haben wie bei uns feste, von der Entfernung unabhängige Preise. Die staatlich verordneten für uns erschwinglichen Preise liegen unter 20 Cent, für die Einheimischen immerhin eine Verdopplung während der letzten 5 Jahre. In jeder

größeren Stadt finden wir auch Taxis, die theoretisch mit Taxameter ausgestattet sind. Viele Chauffeure haben allerdings wenig Interesse für einen Touristen zu diesem Preis zu fahren, sonst kämen wir für 1 Euro 5 km weiter. Denselben Betrag werden wir inklusive Touristenzuschlag für eine Fahrt mit dem Motorrad-Taxi (ojek), der Pferdekarre (dokar) oder Fahrradrikscha (becak) berappen müssen. Unterkünfte gibt es reichlich und für jeden Geldbeutel, für 20 Euro pro Nacht und Zimmer bewegt man sich außerhalb Jakartas und Surabayas bereits in der gehobenen Mittelklasse. Daneben gibt es für ein vielfaches auch die Royal Suite oder eine Unterkunft in billigeren Hotels, Losmen oder Wisma. Landeswährung ist die Rupiah, die sich im vergangenen Sommer 2002 nach zahlreichen Kapriolen bei knapp 9000 für einen Euro einpendelte. Als Bargeldreserve empfehlen sich US-Dollars. Die ec-Karte mit Maestro-Symbol und PIN sowie eine VISA-Karte mit PIN erlauben das Abheben von

Bargeld an vielen Geldautomaten der größeren Banken. Mit Rücksicht auf die Gepflogenheiten des Landes sind bei offiziellen Anlässen, dazu gehören auch Besuche von Ausbesserungswerken (balai yasa) der Eisenbahn und Werksbahnen, lange Hosen zu tragen. Alles andere wird als höchst unhöflich empfunden und könnte der Grund für die Ablehnung eines Zutrittswunsches sein. Abseits der anonymen Grosstädte versuchen die Menschen ansonsten trotz aller Bürokratie immer noch auch eisenbahnverrückten Touristen weiter zu helfen. Durch die Gleisanlagen kleinerer Betriebswerke (dipo) und Bahnhöfe (stasiun) führen meist Schleichpfade. Dort ist das Fotografieren in der Regel problemlos möglich. Einiger Worte oder Redewendungen der Landessprache bahasa indonesia kundig zu sein, ist sicher kein allzu schwieriges Unterfangen und von Vorteil, da man abseits touristischer Pfade selten auf englisch sprechende Unterstützung hoffen darf. In weiten Teilen Indonesiens und auch auf Java wird zu Hause allerdings ein Dialekt oder eine völlig andere Regionalsprache praktiziert, was in Verbindung mit der gar nicht so leichten Aussprache nicht immer die erwarteten Ergebnisse zeitigt. Die Zeiten des unbeschwernten Einreisens mit Hilfe eines Stempel für ein 60-tägiges Touristenvisum im noch 6 Monate gültigen Pass am dortigen Flughafen gehen leider zu Ende. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses

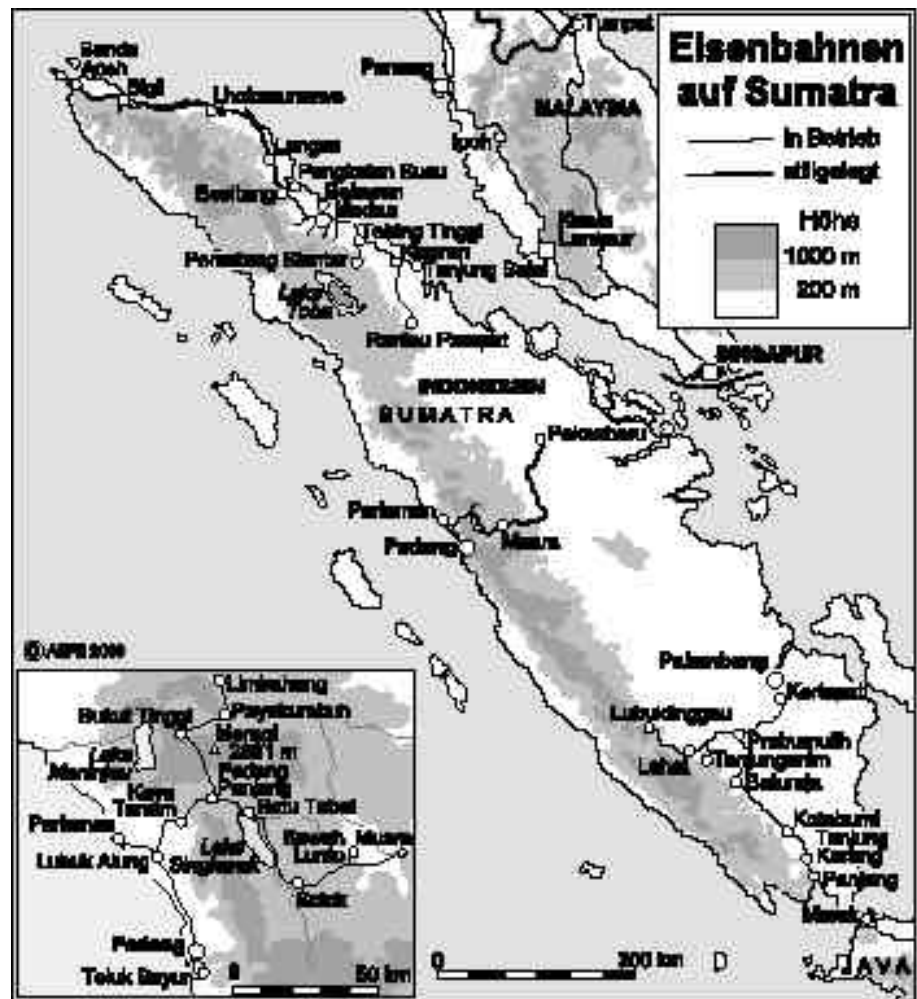
Artikels wurde per Erlass die Visumspflicht für 48 Länder - darunter die Bundesrepublik Deutschland - eingeführt. Da noch keine Ausführungsvorschriften erlassen sind, wird die Vorschrift laut Auskunft der Botschaft nicht vor Ende dieses Jahres angewandt. Es muss allerdings davon abgeraten werden, sich ausschließlich auf diese Expertise zu verlassen. Der bessere Weg ist sicher, auf jeden Fall Antragsunterlagen für ein Visum vor der Anreise abzugeben und das weitere der hiesigen Botschaft zu überlassen.

Geschichte der Eisenbahn

Ihre ersten Fahrversuche in Indonesien unternahm die Eisenbahn durch die private Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) im August 1867 auf 1435mm Normalspur auf Java, in Asien nach Indien die zweitgrößte Eisenbahn. Von Semarang ausgehend wurden Surakarta (Solo) und Yogyakarta (Yogya) erreicht und deren landwirtschaftliche, von Zuckerrohr- und Reisanbau geprägte Regionen erschlossen. Zwischenzeitlich hatten sich weltweit die erhofften Vorteile breiter Spuren nicht erwiesen, mehr noch, gab es im Mutterland der Eisenbahn die ersten erfolgreichen Schmalspurprojekte. So konnten ab 1870 aus Kostengründen und dank der Verwendung von Stahl anstelle von Eisen in einer europäischen Kolonie nach der anderen Eisenbahnen auf 1067mm

gebaut werden. Zwei weitere Linien entstanden ab 1873 durch die NISM denn auch in 1067mm zwischen Batavia (Jakarta) und Buitenzorg (Bogor), sowie zwischen Surabaya und Gundih (an der ersteröffneten Eisenbahnlinie unweit Semarang). Die "Ehre" holländische Namen tragen zu dürfen wurde neben Jakarta und Bogor übrigens nur noch wenigen Ausnahmen, unter ihnen Ambarawa, zuteil. 1878 setzte die staatliche Staatsspoorwegen in Niederländische Indie (SS) den Eisenbahnbau in Kapspur auch fort : Zunächst von Surabaya ausgehend nach Pasuruan und Malang, später kam eine durchgehende Strecke von Surabaya bis Solo hinzu und noch vor der Jahrhundertwende wurde der Lückenschluss zwischen den isolierten Netzen mit den Endpunkten in Bogor und Yogya vollzogen. Nur drei Tagesreisen und zwei Übernachtungen dauerte fortan eine Reise von Jakarta nach Surabaya gegenüber bisher zwei Wochen mit der Pferdedroschke. Um die Jahrhundertwende etablierten sich weitere 15 private Gesellschaften als Betreiber von Dampfstrassenbahnen (Stoomtramlijnen) nach dem Vorbild ihrer holländischen Kolonialherren, als Zubringer zu den Regionen der Zuckerfabriken, viele in Ost-Java und eine auf der Insel Madura - alle in Kapspur.

Auf Sumatra entstanden vier separate Netze : Als erstes das der spätere Atjeh Staatsspoorwegen in 750mm (*1876 - 1975+), ausgehend von Banda Aceh auf dem nördlichsten Zipfel der Insel in südlicher Richtung dem Küstenverlauf folgend. Als zweites das der Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) mit ihrem Netz um und südlich von Medan (*1886). Zwei weitere baute Sumatras Staatsspoorwegen: 1891 begann in West-Sumatra der Bau einer Linie, die ausgehend vom Seehafen Emamahaven, dem heutige Teluk Bayur, und dem späteren Zementwerk Indarung bei



Eisenbahnen auf Sumatra (Andreas Illert/Ted Polet)

Padang über eine 43km lange Zahnradstrecke die Bukit Barisan Berge mit ihren 15 aktiven Vulkanen bei Padang Panjang überwindet. In nördlicher Richtung wird

Bukit Tinggi erreicht, in südlicher Richtung vorbei an dem grossen Kratersee von Singkarak die Kohlenmine Ombilin in Sawah Lunto, benannt nach dem gleichnamigen



B51 38 (Werkspoor 248/1909) beendete ihre Laufbahn auf der Linie Labuhan-Rangkasbitung im August 1983 kurz vor der Einstellung der Strecke. Die ersten Loks dieser Baureihe lieferte Hanomag im Jahre 1900 (RD)



Cibatu war für die CC50 01 (Werkspoor 558/1928) und zahlreiche andere Mallets die letzte Hochburg (August 1983) (RD)

Fluss, und Muara. Die zweite staatliche Linie entstand von 1914 bis 1932 im Süden zwischen dem Hafen Panjang bei Telukbetung an der Sundastrasse gegenüber Java, im Nordwesten vorbei an der Kohlenmine Bukit Asam in Tanjungenim und Lubukling-

gau, und im Nordosten dem Binnenhafen und Zentrum der Erdölindustrie in Kertapati. Aceh und Deli Bahn hatten später bei Besitang eine gemeinsame Dreischienen-Verbindung zum Hafen. Doch die begonnene Umspurung der Aceh Bahn und deren

Verdieselung kurz vor ihrer Einstellung konnten das Ende nicht mehr abwenden. Die Verwendung von 750mm blieb in späteren Saatsbahndiensten zusammen mit der Normalspur aus der Anfangszeit und drei unbedeutenden 600mm Netzen bis heute



Allgegenwärtig im Güter- und Personenzugverkehr ist die CC201, oben CC201 59 (GE 44117/1983), unten CC201 67 (GE 44125/1983) bei Srowot im Dezember 1997 (Konstantin Wingsch)





Noch im Juli 1984 rangierte die C19 06 (Hartmann 2424/1899) in Jati. Vor ihrer Staatsbahnkarriere arbeitete sie für die Samarang-Joana Stoomtram SJS (RD)



Die etwas modernere C26 06 (Henschel 18630/1921) verdient sich im August 1983 noch weitere vier Jahre ihr Gnadenbrot in Kediri, nachdem Ihre Stammstrecke nach Pare aufgegeben wurde. Die Lokomotive ist weitgehend baugleich mit der jüngeren DRG 99 211 auf Wangerooze. (RD)

die einzige Ausnahme von der Kapspur: Auf Java bei Karawang (Jabar) und Balung (Jatim) hatte die Staatsbahn SS am 15. Juni 1919 und am 3. Mai 1913 jeweils eine Feldbahn für den Transport bei der Reisernete eröffnet. Und durch die Verstaatlichung der Deli Eisenbahn war man bis zur Einstellung im Jahre 1977 Besitzer einer 3 km langen Werksbahn für den Schottertransport bei Gunung Kataran in der Nähe von Tebing Tinggi geworden.

Die große Depression Ende der 20er führte zu einer ersten Stilllegungswelle, beendete ein siebenjähriges Gastspiel einer Eisenbahn auf Celebes (Sulawesi) von Ujung Padang nach Takalar und die begonnene Realisierung einer Eisenbahn auf Bali, deren Überreste noch als verlassene Brücken bei Sukawati, Klungkung und Bona bestaunt werden können, sowie die Pläne zur Verbindung der Netze auf Sumatra und den Bau einer Eisenbahn auf Borneo. In den folgenden zwei unruhigen Dekaden wurde fast kein neues rollendes Material

mehr in Dienst gestellt. Bis dahin waren auf Indonesiens Schienen viele Pionierleistungen des deutschen Dampflokbaus zum Einsatz gelangt. Exemplarisch seien Hanomag's Sechskuppler-Tenderlokomotive mit Starr-Rahmen und Gölsdorf-Achsen der Reihe F10 aus dem Jahre 1912 erwähnt, die bis 1977 in Kertosono und Solok unter Dampf standen. Oder die ebenfalls von Hanomag stammenden (1'D)Dh4v-Mallets DD52, Nachfolger ALCos weniger erfolgreichen Loks der gleichen Achsfolge, deren letzter Vertreter DD52 03 im August 1974 in Cibat u als größte in Dienst stehende Mallet der Welt das Ende seiner Klasse besiegelte.

Als erste und bis heute einzige Sektionen wurden ab 1924 einige Strecken in Jakarta und die nach Bogor mit 1500 V Gleichstrom elektrifiziert und bis 1941 durch die Elektrische Staatsspoorwegen ESS betrieben. Zum Einsatz kam ein Dutzend lokbespannter Züge verschiedener Bauarten und elektrische Triebzüge der Reihe MCDW, die bis

in den 70ern ihrer elektrischen Ausrüstung beraubt als "normale" Personenwagen von Dampf- oder E-Loks gezogen wurden. Die ersten Wagen-Garnituren zogen mit BBC-Buchli-Antrieb ausgerüstete 1'Do1'- Lokomotiven von SLM, die den zeitgleich in Betrieb gehenden schweizerischen Ae 3/6 I ähnlich sind. Laufachse und äußere Treibachse lagerten in einem Drehgestell der Bauart Java. Eine der Werkspoor (1Bo) (Bo1) Lokomotiven der Baureihe 3201 bis 3206 aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebes wartet seit ihrer Außerdienststellung vor drei Jahrzehnten im Ausbesserungswerk Jakarta/Manggarai auf bessere Zeiten. Der Erhalt des bemerkenswerten Schrotthaufens ist leider noch nicht gesichert. 1976 wurde die Strecke auf elektrische Triebwagen (KRL - kereta rel listrik) umgestellt, bis dahin standen die 50 Jahre alten E-Loks nur noch sehr eingeschränkt zur Verfügung, zeitweise war die Oberleitung gänzlich außer Betrieb.

Erst während des kurzen dreijährigen Gast-



Zwei Esslinger Zahnradampfloks (E10 16 und E10 53) ziehen ihren vollen Zug im August 1983 von Padang Panjang zu Tale (RD)



C30 65 (Werkspoor 595/1930) diente noch kurze Zeit nach dem Ausscheiden aus Staatsbahndiensten im Jahre 1984 als Werkslok bei der Kohlenzeche PT BA Tanjungenim (RD)

Auswahl zuletzt aktiver Dampflokomotiven							
Baureihe	Bauart	Hersteller	1)	2)	3)	abge- stellt	letzte Depot
B12	Bn2t (Tram)	Beyer Peacock, Werkspoor	1885	1923	46	1976+	Surabaya/Wonokromo
B20	Bn2t (Tram)	Beyer Peacock	1900	1907	19	1974+	Gundih, Semarang
B25	B1'nz4vt	Esslingen	1902	1906	5	1976+	Ambarawa
B27	B1'h2t	Hartmann	1912	1921	16	1983+	Solo
B50	1'Bn2	Sharp Stewart	1880	1886	14	1984+	Madiun
B51	2'Bn2v	Hanomag, Hartmann, Werkspoor	1900	1908	55	1983+	Rangkasbitung
B52	Bh2	Hartmann	1908	1913	27	1980+	Tegal
BB10	B'B'n4v	Hartmann, BMAG	1899	1908	16	1982+	Banjar, Rangkasbitung
C11	1'Cn2t	Hartmann	1879	1891	41	1987+	Bangil, Cibat, Jati (Probolinggo), Kertosono
C12	1'Cn2vt	Hartmann	1893	1902	43	1983+	Cepu, Klakah
C19	Cn2t	Hartmann	1898	1902	12	1987+	Jati (Probolinggo)
C26	Ch2t	Henschel	1914	1926	10	1987+	Kediri
C28	2'C2'h2t	Henschel, Hartmann, Esslingen	1921	1922	58	1982+	Blitar, Cepu, Cirebon, Purwokerto
C30	1'C1'h2t	Hohenzollern, Borsig, Werkspoor, Hanomag	1929	1930	47	1984+	Padang
C33	1'Cn2t	Esslingen	1891	1904	23	1978+	Padang, Solok
CC50	1'C'Ch4v	Werkspoor, SLM	1927	1928	30	1983+	Cibat, Purwakarta
D11	Dn2t	Hohenzollern	1913	1924	11	1987+	Bangil, Malang
D50	1'Dh2	Werkspoor, Hanomag, Hartmann, SLM	1914	1926	53	1982+	Tanjungenim
D52	1'D1'h2	Krupp	1951	1952	100	1987+	Cirebon, Madiun, Purwokerto, Sidotopo, Tanjungenim
DD52	1'D'Dh4v	Hartmann, Hanomag, Werkspoor	1923	1924	10	1974+	Cibat
E10	Ehz4vt	Esslingen, SLM, Nippon	1921	1967	38	1984+	Padang Panjang
F10	1'F1'h2t	Hanomag, Werkspoor	1912	1920	28	1977+	Kertosono, Solok
TC10	C2t	Hartmann	1915	1922	15	1972+	Karawang

1) Erstes Baujahr 2) Letztes Baujahr 3) von der DKA übernommene oder gebaute Stückzahl

Quellen : Rob Dickinson, Indra Krishnamurti

spiels der Japaner ab 1942 wurden fast alle Eisenbahngesellschaften auf Java einer Verwaltung, der Djawatan Kereta Api RI (DKA) unterstellt und ein einheitliches Nummernschema eingeführt. Eine Buchstabenkombination gibt die Zahl der angetriebenen Achsen an, gefolgt von einer zweistelligen Gattungsbezeichnung, 10 bis 33 für Tenderloks, 50 aufwärts für Schlepp-tenderloks. Darauf folgt die laufende Nummer innerhalb der Baureihe. Schmalspurloks führen ein vorangestelltes T. Erst während dieser Periode wurde auf Java die Umspurgung auf Kapspur abgeschlossen. Über Jahrzehnte hatte man sich abschnittsweise mit Dreischienen-Gleisen beholfen. Einige Exemplare der frühen Normalspurlokomotiven der NISM rosteten noch bis Mitte der 70er in Yogyakarta/Lempuyangan vor sich hin ! In West-Sumatra verlängerte die neue Besatzungsmacht innerhalb kürzester Zeit und mit einem eklatanten Verbrauch an Menschenleben die Eisenbahn von Muara in Richtung Westküste bis zum Binnenhafen Pekanbaru um 220km. Ihre Fertigstellung fällt mit dem Kriegsende zusammen und Überschwemmungen sorgten dafür, dass sie nie in Betrieb gegangen ist. Einige Linien waren schon vor der japanischen Besatzung, wie beispielsweise Jakarta-Bogor im Jahre 1913 oder das Netz um Aceh im Jahre 1916 an die damalige Staatsbahn SS gegangen. Alle anderen privaten Dampfstrassenbahnen gingen in der DKA auf. Außer einigen Dienstgebäuden, mancherorts

Reste der Gleiskörper und Eisenbahnsignalen neben der Bundesstrasse, überlebte bis heute fast nichts von deren an die 2000km Streckenlänge umfassenden Netzes. Ausnahme ist ein Teilstück der heutigen Nordlinie von Jakarta nach Surabaya. Es handelt sich um ein Überbleibsel der ab 1914 aktiven Semarang-Cirebon Stoomtram (SCS), die mit 370km eine der größten Dampfstrassenbahnen war und alleine 27 Zuckerfabriken bediente. Erst 1957 folgte die Deli Eisenbahn in Staatsbahnhände, deren Dampflokomotiven wie die der Aceh Eisenbahn nicht mehr dem Nummernschema der Staatsbahn angepasst wurden

Angesichts zweier Dutzend Vorgängergesellschaften ist es wenig verwunderlich, dass die DKA ein überaltertes Sammelsurium von 1200 Lokomotiven verteilt auf 75 Typen vereinnahmte, zwei Drittel davon deutscher Herkunft. Hauptlieferant war Hartmann, der mit 460 Lokomotiven 10 Prozent seiner Produktion nach Indonesien lieferte, gefolgt von Hanomag und mit gebührendem Abstand Esslingen, Hohenzollern und Henschel. Angesichts der politischen Absonderung und der in Relation zu dem noch umfangreichen Streckennetz gemächlichen Verdieselung ist es auch wenig verwunderlich, dass Anfang der siebziger immer noch 700 Dampflokomotiven aus 60 verschiedenen Baureihen in Staatsbahndiensten aktiv sind. Der Bestand an Diesellokomotiven erreichte gleichzeitig nicht die Hälfte davon. Zu dieser Zeit dürfte

noch fast alles der zu Spitzenzeiten knapp 6500 km umfassenden Schienenwege auf Java, Sumatra und Madura mehr oder weniger benutzt worden sein. Doch bald darauf begann die radikale Schrumpfung des Streckennetzes, erste Opfer waren unter anderem das komplette Netz auf Madura, die Aceh Eisenbahn und die verbliebenen 90 km des letzten staatseigenen 600mm Netzes auf Java bei Karawang. Vier Hartmann Dn2t Loks des zweiten 600mm Netzes auf Java bei Balung, das wesentlich früher geschlossen worden sein muss, überlebten bis heute bei der Zuckerfabrik Sragi. Die letzte dampfbetriebene Straßenbahn der Welt beendete 1978 in der 4 Millionen Metropole Surabaya auf dem letzten Reststück ihr Dasein. Dass diese Linie der Oost Java Stoomtram Mij (OJS) solange überlebt hat, ist ein weiteres Kuriosum, sollte sie doch 1938 elektrifiziert werden. Seit Mai 1923 betrieb die OJS in Surabaya nämlich unter anderem auch vier elektrische Straßenbahnlinien, eine davon mit ähnlicher Linienführung von Wonokromo im Süden zum Hafen Tandjoeng Perak im Norden. Doch die elektrische musste bereits im Januar 1968 aufgegeben werden.

Auch in Jakarta gab es von 1882 bis 1962 eine Straßenbahn im engeren Sinne auf 1188(!) mm. Diese Spurweite hatte man einige Jahre zuvor für den Vorlaufbetrieb einer Pferdetram, die man unter anderem wegen des hohen Verschleißes an Pferden binnen kurzem wieder aufgab, gewählt und



D 52 029 (Krupp 3252/1951) in Tanjungenim war eine der letzten aktiven D52 auf Sumatra und Java (MW) (August 1985)



Im September 1983 rangiert D11 05 (Hohenzollern 4074/1920) in Malang (Joop Versluijs)

bis zur Einstellung beibehalten. Den motorisierten Verkehr nahm hier die Niederländisch Indische Tram Maatschappij (NITM) mit Dampfspeicher-Tramloks von Hohenzollern auf. Bis 1907 wurden 34 Lokomotiven mit den Namen Amsterdam 1 bis 34 in Dienst gestellt. Eine zweite Gesellschaft, die Batavia Electriche Tramweg Maatschappij (BETM) startete 1899 mit elektrischen Straßenbahnwagen. Nach der Vereinigung von NITM und BETM um 1934 war hier alles elektrifiziert und 7 Autobuslinien hatten sich hinzugesellt. Im Jahre 1962 war Schluss für die Strassenbahn der Perusahaan Pengangkutan Djakarta (PPD), die Gesellschaft gibt es bis heute, als staatliches Busunternehmen eben.

Bis etwa 1984 wurden schließlich alle Nebenstrecken und mit jeder Strecke auch eine oder mehrere verschiedene Dampflokbaureihen endgültig in die Geschichtsbücher verwiesen. Unter den letzten Überlebenden waren zahlreiche Vertreter aus der Länderbahnzeit, die bis zum bitteren Ende den Betrieb abwickelten, so die Esslinger E10 in West-Sumatra, die preußischen P4 (B51) zwischen Labuhan und Rangkasbi-

tung, die hundertjährigen B50 von Sharp Stewart zwischen Madiun und Slahung, die schweren Mallets der Reihe CC50 zwischen Cibatu und Garut und verschiedene kleine Tenderlokomotiven zwischen Kediri und Pare. Die modernen D52 erlebten vereinzelt in Tanjungenim und Prabumulih in Süd-Sumatra, sowie in Purwokerto und Madiun in Java ihren letzten Einsatztag. Eine der letzten Rangierloks war ausgerechnet eine C11 von Hartmann aus dem Jahre 1879. Diese alte Baureihe muss recht erfolgreich gewesen sein, erlebten doch viele aktiv ihr neunzigstes Betriebsjahr über ganz Java und Sumatra verstreut. Noch einmal ein halbes Jahrzehnt konnte man immer noch auf Sumatra und Ost-Java vereinzelt Dampfloks in Reserve- und Rangierdiensten oder als stationäre Pumpstation vorfinden, bis schließlich die von der NISM übernommenen Esslinger Zahnrad-dampfloks der Reihe B25 (B1'zn4vt) in Ambarawa aus dem Jahre 1902 die einzigen betriebsfähigen Dampfloks in Staatsbahndiensten waren und mit zwei Ausnahmen bis heute geblieben sind

Der Aufbruch ins Diesellokzeitalter

Die ersten Jahre der Unabhängigkeit unter Sukarnos Herrschaft in den 50er brachten wie die folgenden Dekaden keine Investitionen in die Schienenwege, nur die notwendigsten Ersatzinvestitionen in Traktionsmittel. Eine Lieferung von 100 Mehrzwecklokomotiven der Reihe D52 durch Krupp (1'D1'h2) - ähnlich der BR 41 der DRG - waren nach über 20 Jahren die erste Lokomotivbeschaffungen und blieben mit 17 Nachbauten der Esslinger E10 für den gemischten Reibungs- und Zahnradbetrieb in West-Sumatra und zwei kleiner japanischer Bauserien für Aceh die einzigen Nachkriegslieferungen an Dampflokomotiven. Darunter ist auch die E10 60, die 1966 den Lokomotivbau in Esslingen beendete, und E10 67, die denjenigen bei Nippon abschloss. Die D52 für Java, wo man ansonsten mit Holz feuerte, wurden mit Ölfeuerung ausgerüstet, das kleinere Los für Sumatra war für Kohlefeuerung ausgelegt. Hier verheizte man bisher schon Kohle und Holz.

Im September 1953 begann mit der in ihren Ausmaßen beachtlichen Streckendiesellok



Im Januar 1995 war die CC200 26, erste Diesellokbaureihe in Indonesien, noch in Purwokerto vor schweren Güterzügen zu bestaunen



D52 046 rangiert 1986 in Madiun (Joop Versluijs)



BB200 23 (EMD 22449/1957) und KRD in Semarang/Tawang (Juli 2002)



D301 55 (Krupp 4202/62) rangiert in Solo/Balapan (Juli 2002)

CC200 von GE der langsame Einzug der Dieseltraktion und das langsame Ende der Typenvielfalt. Das Bezeichnungsschema der Diesellokomotiven folgt dem der Dampf-loks : Ein oder zwei Buchstaben und eine dreistelligen Ziffernfolge als Gattungsbezeichnung, dieselelektrisch angetriebene beginnen bei 200, dieselhydraulische bei 300, abgeschlossen mit einer laufenden Nummer. Jene fast 100 Tonnen schwere und 17 Meter lange in 27 Einheiten gelieferte CC200 hatte die ungewöhnlichen Achsfolge Co'2'Co', was die erforderliche Achslast von 12 to ermöglichte. Von den mit einem 1600 PS starken 12-Zylinder ALCo Motor ausgestatteten Maschinen wurden bis Ende der 90er die letzten drei abgestellt und sind noch vorhanden. Der Bestand hatte sich ohnehin schon nach 10 Betriebsjahren mangels teurer Ersatzteile halbiert, mancherorts wurden sie wieder durch Dampfloks ersetzt!

Mit der etwas leichteren Personenzuglokomotive der Baureihen BB200 und einem kleinen Los aus 11 Maschinen der Güterzugvariante BB201 (beide Achsfolge A1A-A1A) von EMD wurde im Jahre 1957 die Verdieselung fortgesetzt. Es ist noch nicht lange her, dass erstere auch Schnellzüge

bespannten, heute ist nur noch ein Dutzend der 35 beschafften Maschinen im aktiven Dienst. Nach einem Lieferzeitraum von zehn Jahren beendeten 8 Loks der etwas leichteren Variante als BB202 für Süd-Sumatra die Lieferungen von EMD. Fast zeitgleich mit EMD kam auch Krupp mit einer 680 PS Drehgestell-Lokomotive (BB300) für den Nebenstreckendienst und einer D gekuppeltem 350 PS starken Rangierlokomotive zum Zuge. Letztere wurde 1958 in 30 Einheiten als D300 und 1961 in 80 Einheiten als D301 in Dienst gestellt. Während die D300 inzwischen überwiegend in den Zustand des Ersatzteilspenders übergehen, erfreuen sich die D301 - teilweise remotorisiert - bester Gesundheit.

Wohl bekannt dürfte dem einen oder anderen die Mitte der sechziger in 20 Exemplaren gelieferte dieselhydraulische V30C von LKM sein, als die Regierung noch gute Kontakte zu Ländern wie China und der UDSSR pflegte. Die Vorführmaschine blieb in deutschen Landen und ist bei der Harzer Schmalspurbahnen als HSB 399 130 mit ihrer "alten" DB-Nummer zu finden. Zu DDR Zeiten hörte sie auf Namen wie V 30 001, 103 901 oder 199 001. Die Maschinen der PNKA liefen als C300 01 bis 20 und waren

überwiegend in Jakarta im Einsatz.

Mitte der sechziger übernahm die Lokomotiv-Export-Union Krupp-Krauss-Maffei die Lieferung von 55 leichten Streckenlokomotiven des Typs M1500BB, die 1976 und 1983 nochmals mit insgesamt 25 Maschinen als BB304 neu aufgelegt wurde. Anfang der siebziger begann die Auslieferung von über 60 Henschel DHG1000 (BB302 und BB303), einer für indonesischen Verhältnisse zahlenstarke Baureihe. Nach der ebenso für indonesische Verhältnisse kurzen Zeit von noch nicht einmal 30 Betriebsjahren, sind die ersten schon wieder zwecks Ersatzteilbeschaffung ausgemustert. Nach Abschluss der Lieferung 1984 folgten weitere 22 Maschinen der etwas leichteren Bauart DHG800 als BB306.

Mit 151 Lokomotiven war und ist die ab 1977 von GE gelieferte 1800PS starke U18 als BB203 mit A1A- und als CC201 mit Co-Drehgestellen die verbreitetste Type, auch wenn sie ihre Leistungen im Schnellzugverkehr zunehmend an die CC203 abtreten muss. Die U18 ist von GE in etwa 360 Exemplaren über einen Zeitraum von 40 Jahren bis heute in 10 Länder geliefert worden, größte Abnehmer waren Indonesien und Südafrika. Die ungewöhnliche Vari-



BB203 22 (GE 44141/1983) in Pekalongan (Juli 2002)



In den alten Farben präsentiert sich BB204 01 (SLM 5213/82) im August 1985 auf West-Sumatras Zahnradstrecken (MW)

ante mit den A1A-Drehgestellen war wohl ein indonesischer Wunsch, GE hatte sich schon zuvor gegen diese Ausführung ausgesprochen. Später wurden dann doch wieder 28 Maschinen der Reihe BB203 zwischen 1989 und 1993 in CC201 umgebaut, und laufen - soweit Motoren verfügbar - als Co'Co'-Maschinen. Die späteren Lieferungen der CC201 waren für Mehrfachtraktion eingerichtet.

In West-Sumatra beendet die BB204 aus der Schweiz Anfang der achtziger die Ära der Esslinger Zahnradampfloks und den baugleichen Lizenzen bzw. Reparationen aus der Schweiz bzw. Japan. Ihre Probefahrten absolvierte BB204 01 noch als (Bo-z)'(Bo-z)' auf der Appenzeller Bahn, bevor sie in ihrer neuen Heimat Padang Panjang mit der Achsfolge (Bo-z)'2'(Bo-z)' den Dienst antrat. Wer sie nicht nur im Ausflugsverkehr nach Batutabal, sondern auch vor den schweren Kohlezügen auf den Riggerbach-Zahnstangenstrecken bestaunen will, muss sich beeilen, denn dieses Betätigungsfeld neigt sich dem Ende zu.

Eines der größten Projekte in jüngerer Zeit wickelte die kanadische CPCS Transcom Ltd, Ottawa in den 80er im Zusammenhang mit dem Bergbau in und dem Kohletransport zu Lande und zu Wasser aus Tanjungenim ab. Neben dem kompletten Ausbau der 400km nach Panjang und Ertüchtigung für eine Achslast von 18 to schloss dies eine 10 km lange Neubaustrecke zu einer neuen Kohleverladung in Tarahan ein. Auch die bislang für Indonesien stärksten Lokomotiven brachte man gleich mit, 37 Einheiten der CC202 von GM, Canada, die in Doppeltraktion bis zu 21mal am Tage die 2300to-Züge ziehen. Ganz problemlos läuft dieser hochfrequente Verkehr nicht mehr und eine wöchentliche Entgleisung ist keine Seltenheit.

Aktuell letzte in der Beschaffung ist die seit 1995 in 42 Einheiten von GE gelieferte 2000PS starke Co'Co'-Type CC203 für den Personenfernverkehr auf Java. Sie bespannt heute alle Fernverkehrszüge Argo-

Betriebsfähige Lokomotivtypen						
Baureihe	Bauart	Hersteller	Erstes Baujahr	gebaute Anzahl	Leistung [kW]	Hg [km/h]
BB200	(A1A)'(A1A)'de	EMD	1956	35	650	120
BB201	(A1A)'(A1A)'de	EMD	1964	11	1000	120
BB202	(A1A)'(A1A)'de	EMD	1968	8	745	100
BB203	(A1A)'(A1A)'de	GE	1978	59	1340	100
BB204	(Bz)'2'(Bz)'de	SLM	1982	17	745	60
BB300	B'B'dh	Krupp	1956	30	500	75
BB301	B'B'dh	Krupp, KM	1962	55	1120	120
BB302	B'B'dh	Henschel	1969	6	820	80
BB303	B'B'dh	Henschel	1971	57	860	90
BB304	B'B'dh	Krupp	1974	25	1120	120
BB306	B'B'dh	Henschel	1983	22	640	75
D300	Ddh	Krupp	1956	30	250	50
D301	Ddh	Krupp	1960	80	250	50
CC201	Co'Co'de	GE	1976	131 ^{*)}	1340	100
CC202	Co'Co'de	GM, Canada	1986	37	1490	?
CC203	Co'Co'de	GE	1995	42	1490	120

*) 103 Maschinen gebaut, zuzüglich 28 Umbauten aus BB203

Quellen : Indra Krishnamurti

und 1.Klasse-Züge und leitete ein neues Kapitel in der Eisenbahngeschichte Indonesiens ein: Erstmals wurden Lokomotiven bei GE Lokindo, einem joint-venture aus INKA, PT GE Pasific und PT GE Technology, in Java montiert und auch auf die Philippinen exportiert.

PT INKA war 1981 als staatseigener Betrieb aus dem ehemaligen Dampflok-ausbesserungswerk Madiun hervorgegangen und begann mit dem Bau von Waggons und Drehgestellen. Bereits zehn Jahre später war damit der Einstieg in den Export nach Malaysia und Thailand möglich. Zwischenzeitlich begann mit Unterstützung aus Japan und Südkorea (Hitachi und Hyundai) die Montage, später der Lizenzbau von Elektro-Triebwagen (KRL) für Jakarta. Die heute S-Bahn ähnliche, zweigleisige Strecke der früheren ESS von Jakarta nach Bogor wird nach wie vor zusammen mit den anderen elektrifizierten Strecken nach Tangerang und Bekasi (Jabotabek) von der

Staatsbahn betrieben. Dem chronischen Fahrzeugmangel begegnete man in den vergangenen zwei Dekaden durch umfangreiche Neuanschaffungen 4-teiliger Triebwagen, die alle im Ausbesserungswerk Jakarta/Manggarai gewartet werden. Die erste Generation mit 30 Triebzügen kam ab 1976 bis Ende der 80er aus Japan. Seit 1987 wurden sie wie die folgenden zwei Züge von Hyundai/ABB aus dem Jahre 1993 bei INKA montiert. Die 1994 begonnenen Lieferungen der dritten Generation sind Lizenzen von Bombardier-Holec aus Madiun und machen einen Bestand von 32 Zügen aus. Zwei Dutzend Züge kamen schließlich in den Neunzigern bis heute von Hitachi Ltd (Mitsubishi Corporation) und INKA. Damit hat sich zwar der listenmäßige Bestand an KRLs in wenigen Jahren bis heute auf 88 Einheiten verdoppelt, ein Drittel davon ist allerdings nicht (mehr) einsatzfähig, bleiben nicht gerade viel für den S-Bahnbetrieb einer 10-Millionen-Metropole,



BB 301 02 (Krupp 4670/64) links im Dezember 1991 und rechts BB301 22 (Krupp 4690/64) im Januar 1995 in Madiun



Einst und jetzt : BB300 03 (Krupp 3729/58) bringt am 7.8.1992 einen GmP von Solo/Purwosari nach Wonogiri, zehn Jahre später tut sie das gleiche mit dem sonntäglichen Ausflugszug

ohne die Bevölkerung der Einzugsgebiete hinzuzuzählen. Lässt sich ein 50%-er Ausfall bei der ersten Generation gut mit dem Alter begründen, hat der hohe Schadbestand insbesondere der dritten Generation sicher andere Gründe. Die Beschaffung einer neuen Baureihe steht wohl an, allerdings wurde angesichts der Kosten umgehend dementiert, dass das Verkehrsministerium eine Bestellung von 50 Triebzügen aus Deutschland plane. Wahrscheinlicher kommt die nächste Generation wieder aus dem eigenen Lande : Im Februar 2003 absolvierten zwei Prototypen des neuen KRL-Indonesias von PT INKA ihre erfolgreichen Probefahrten zwischen Manggarai und Bogor. Die elektrische Ausstattung steuert Toshiba bei. Geplant ist jedenfalls auch ein neues Depot in West-Jakarta

Einen beachtlichen Bestand neben den EMUs der Jabotabek haben inzwischen auch die DMUs im Regionalverkehr er-

reicht. Den zaghaften Anfang machten 1964 die 10 beschafften hydromechanischen Leichtbau-Dieseltriebwagen der Gattung MCW 300, gebaut von Ferrostaal in Dortmund, ausgerüstet mit Antriebsaggregaten von GM. Die Probefahrten fanden im Oktober 1964 auf der Härtsfeldbahn statt. Die 90 km/h schnellen Einrichtungstriebwagen mit nur einem Führerstandsende und Faltenbalgübergängen für Doppelbetrieb trugen bald die Spitznamen "weiße Pferde" (kuda putih). Als Zug unter dem Namen Nakula waren sie bis in die 70er zwischen Yogya und Solo im Einsatz. Abseits der Schienen dient ein Triebwagen im Depot Solo/Balapan nach wie vor als Aufenthaltsraum. Sie wurden ab 1976 durch neue dieselmechanische japanische KRDs (kereta rel diesel) der Baureihen MCW 301 und 302 ersetzt. Die Ersten dieser zweiteiligen Treibzüge wurden von Nippon Sharyo gebaut, später kommt auch Mitsub-

ishi/Hitachi als Lieferant hinzu. Inzwischen bereichern an die Hundert KRDs den Personenzugverkehr.

Grundlegende Reformen liessen die DKA im Jahre 1963 zur mehr selbstständig agierenden Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) und eher administrative Reformen 1973 zur Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) werden. Zu den Zeiten fallenden Milliardendefizits (in Rupiah) wurde die PJKA 1991 als Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) privatisiert. Damit endeten die staatlich verordneten Fahrpreise - außer in der 3. Klasse - und bis 1994 brachte man es zum ersten Male seit der Unabhängigkeit zu einem bescheidenen Gewinn. Äußerlich war der Wechsel an der Ablösung des gefälligen creme-grünen Anstrichs durch ein knalliges dunkelblau-rot ersichtlich. 1999 gab es abermals eine Reform, aus der die Perumka als GmbH PT (Persero) Kereta Api Indonesia (PTKA) hervorging.

Stationierungen

Java

Jakarta/Jatinegara: CC201, CC203, D301
 Jakarta/Tanah Abang: BB300, BB303, BB304, BB306, D301
 Jakarta/Manggarai: KRD, KRL
 Bandung : CC201, CC203, D300, D301
 Banjar : BB300, BB301, D300
 Purwokerto : BB201, BB300, CC201
 Cirebon : CC201, D300, D301
 Tegal : D301, KRD
 Semarang : BB200, BB203, CC201, D300, D301
 Cilacap : D300, D301
 Yogyakarta : CC201, D301
 Solo : BB300, D301, KRD
 Cepu : BB300, D300, D301
 Madiun : D301
 Surabaya/Pasar Turi : D301
 Surabaya/Sidotopo : BB300, BB301, BB304, D301
 Jember : BB300, BB303, BB305

West Sumatra

Padang : BB303, BB306
 Padang Panjang : BB204
 Solok : BB303

Süd Sumatra

Tanjungkarang : BB200, CC201, CC202
 Kertapati : BB200, BB202, BB203, CC201

Nord Sumatra

Medan : BB300, BB301, BB302, BB303, BB306, D301

Quellen : Indra Krishnamurti



CC203 im Januar 2002 bei Klaten (Konstantin Wingsch)



CC203 in West-Java (TC)

Weiterhin wurden in den vergangenen Jahren mehr als 500 km Nebenbahnen liquidiert, heute hat sie noch ein Netz von etwa 4500km unter sich und zählt 400 Lokomotiven ihr Eigen. Die zentralen Ausbesserungswerke sind in Yogya/Lempuyangan für die Lokomotiven, in Jakarta/Manggarai für Personen- und in Surabaya/Gubeng für Güterwagen. Zwei Drittel der Einkünfte gründen im Personentransport, wichtigste Transportgüter sind Kohle, mit großem Abstand gefolgt von Zement und Mineralöprodukten.

Überhaupt scheint die Eisenbahn aus ihrem Dornröschenschlaf und dem harten Niedergang der 70er erwacht. Während der letzten Dekade konnten die Zuwachsraten der Transportkapazitäten wieder nahezu mit denen des straßengebundenen Verkehrs mithalten. Betrachtet man den Individualverkehr alleine, nimmt dieser unvermindert stärker zu, übertroffen nur noch von dem Seetransport - naheliegend bei einem Staat aus 6000 bewohnten Inseln. Mit der 120 km/h schnellen CC203, neu entwickelten hochwertigen Schnellzugwagen von INKA und zahlreichen Investitionen in die Fahrstrassen wurde die letzten Jahre gezielt die

Beschleunigung des Fernverkehrs voran getrieben. Kein leichtes Unterfangen bei einer Achslast von 14 to, vielerorts noch 12 to auf Java. Zu den bisherigen Luxuszügen Bima, Mutiara und Turangga kamen zahlreiche reine 1.Klasse-Züge der Gattung Argo hinzu. Die schnellen und komfortablen weiß-blauen Intercitys verbinden die Hauptstädte wenigstens einmal täglich. 1995 wurde für den Güterverkehr zum Zementwerk Tiga Roda bei Cibinong der Bau einer neuen 17km lange Strecke in Citayam von der Strecke Jakarta-Bogor abzweigend in Angriff genommen. In diesem Jahr soll mit dem Bau einer neuen Bahnlinie von Jakarta/Kramat zum Flughafen Soekarno-Hatta begonnen werden. Bis 2005 dürfte der 55 Mio Euro teure zweigleisige Ausbau von Westen kommend bis Cirebon und die damit verbundene zeitgemäße elektronische Sicherungs- und Steuerungstechnik abgeschlossen sein. Bleibt zu hoffen, dass damit der hohe jährliche Verlust an Fahrgästen wegen eingeschlafener Lokführer und überfahrener Halt-Signale bald der Vergangenheit angehört. Auch Bahnübergänge sind noch zu oft kein leicht zu überwindendes Hindernis für die Züge. Abermals ernsthaft in der Diskussion ist die Vollendung einer 27 km langen kombinier-

ten Strassen-/Eisenbahnbrücke zwischen Java und Sumatra bis zum Jahre 2013 und der Bau einer Eisenbahn auf Bali, sowie die Verbindung der Netze auf Sumatra. Abgeschlossen wurde die Machbarkeitsstudie zur Wiederbelebung der Aceh Route in Sumatras Norden, wie alle anderen hier erwähnten Projekte darf gezweifelt werden, ob dieses in absehbarer Zeit über dieses Stadium hinauswächst. Wesentlich konkreter sind die Planungen für eine normalspurige(!), 680 km lange Eisenbahn auf Ost-Kalimantan fortgeschritten, u.a. zur Entsorgung der dortigen jungen Kohlevorkommen.

Museen und Denkmäler

Das Dampflokalter war noch nicht zu Ende, als man im Bahnhof zu Ambarawa - 40 km südlich von Semarang - den Grundstein für Indonesiens erstes Eisenbahnmuseum mit angeschlossener Museumsbahn legte. Seit der offiziellen Eröffnung am 21. April 1978 durch den seinerzeitigen Gouverneur Mitteljawas, Soepardjo Rustam, ist die Sammlung von Dampflokomotiven auf 27 Exponate gewachsen. Zwei Drittel davon sind aus deutscher Produktion. Ambarawa ist immer ein wichtiger militärischer Stützpunkt gewesen und wurde aus eben diesem Grunde bereits 1873 mit einer normal-



KRDs bestreiten den Vorortverkehr von Semarang nach Tegal (links Juli 2002) und die Pramek-Züge zwischen Solo und Yogya (rechts Dezember 2001) bei Klaten (Konstantin Wingsch)



CC201 76 in Cibatu (Dezember 1991)



CC201 43 (GE 44101/1983) in Solo/Balapan (Juli 2002)

spurigen Stichbahn via Tuntang in Kedungjati an die NIS Hauptstrecke von Semarang nach Yogya angeschlossen. Der Bahnhof und die Ortschaft trugen zu Ehren des holländischen Königs den Namen Willem I. Erst viel später um die Jahrhundertwende begann durch die SS der Bau einer zur NIS Hauptstrecke alternativen direkten Strecke von Yogya nach Semarang in Kapspur. Von Ambarawa durch die Berge bzw. entlang den Bergtälern zwischen den Vulkanen Sumbing, Merbabu und Merapi ging es vorbei an Magelang, einem weiteren Truppenstandort und Hauptquartier der Kolonialstreitmächte und Secang, von wo eine weitere Stichbahn nach Parakan abzweigte.

Dem langsamen und zuerst vollendeten Anstieg von Süden her folgt von Gemawang bis Jambu eine 6,5 km lange Zahnradstrecke, den Scheitelpunkt bei Bedono auf 711 m Höhe ü.M. passierend. Auf den letzten 4,5 km wird fast eben Ambarawa erreicht, jahrzehntelang Spurwechselbahnhof. Der südlich Bedono über weite Teile typischerweise neben oder nicht weit ab der Straße trassierte Abschnitt war bis zu Beginn der 70er in Betrieb, der Verkehr auf dem Abschnitt nach Kedungjati endete 1976. Die 9,5 km langen Route zwischen

Bedono und Ambarawa ging wohl nahtlos in den Museumsbetrieb über. Für diese Bahnlinie wurden von 1902 bis 1906 fünf B1'zn4vt Zahnradampfloks (NIS 231 bis 235) in Esslingen gebaut, die zeitlebens - später als PNKA B 25 01 bis 05 - den Betrieb abwickelten. Gegenüber ihren zahlreichen Schwestermaschinen der SS West-Sumatra in Padang Panjang, die ihren Dienst weit vor der Ära der DKA quittierten, wurden sie hier nie durch stärkere Baureihen ersetzt. Betriebsfähig sind heute wieder B25 02 und B25 03, zu denen sich 1966 die Esslinger E10 60 aus Sumatra, die allerdings noch nicht die Zahnradstrecke befahren darf, gesellte. Eine weitere B 25 schmückt einen Denkmalsockel im hiesigen Militärmuseum. Zwischenzeitlich wurde auch ein 6 km langer Abschnitt in Richtung Osten nach Tuntang zwecks Restaurierung in Angriff genommen, und kann mit der Draisine bereits wieder befahren werden. Im Oktober 2002 fand - kaum weniger beeindruckend als die vorhandenen, betriebsfähigen Lokomotiven - eine jahrelang im Staatsbahndepot in Cepu hinterstellte, von Hartmann 1896 erbaute 1'C Tenderlok ihren Weg zur betriebsfähigen (!) Aufarbeitung nach Ambarawa. Diese C12 18 gleicht konstruktiv der oben erwähnten, weit verbreiteten C11, war aber als Verbundloko-

motive gebaut. Anfänglich nur zu besonderen Festtagen wie z.B. an Idul Fitri, den Festtagen am Ende des Fastenmonats oder auf Bestellung gegen Bezahlung von 175 Euro im Einsatz, verkehrt der Museumszug dank gestiegenem lokalem Interesse heute wesentlich öfters, insbesondere auch in den Sommermonaten oder um die Weihnachtszeit.

Mit 25 Exemplaren die gleiche Größenordnung wie Ambarawa erreicht die ähnlich eindrucksvolle und gepflegte Sammlung des Transportmuseums im Taman Mini Park im Südosten Jakartas in Pondok Gede, Kramat Jati. Betriebsfähig ist dort aber nur die C300 11, eine der zwei überlebenden Dieselloks der aus unseren neuen Bundesländern stammenden Serie für die Staatsbahn, die auf einem kleinen Rundkurs unterwegs ist, sowie zwei als Dampflok verkleidete Schöma auf 600mm, eine davon (Schöma 3388) stand einst bei der Zuckerfabrik Pangka in Lohn und Brot stand, und - neben einer Monorail - weite Teile der Parkanlagen erschließt. Im Dipo der Parkbahn versteckt sich auch eine der drei erhaltenen 600mm Ausstattung von Hartmann (TC10 11) für das Schmalspurnetz bei Karawang.



Nein, das ist nicht 399 130 der Harzer Schmalspurbahnen Gesellschaft, sondern zwei Schwestermaschinen, rechts C30011 (LKM 263012/66) und links ihre Reserve C30012 (LKM 262013/66) auf einem Rundkurs im Taman Mini in Jakarta (Juli 2002).

Etwas bescheidener präsentiert sich das 1986 eröffnete einzige Zuckermuseum in Java (Museum Gula Java Tengah) auf dem Gelände der noch in Betrieb befindlichen Zuckerfabrik Gondang Baru (früher Gondang Winangoen) bei Klaten an der Hauptstrasse von Prambanan nach Solo. Hier ist es ausnahmsweise ernst gemeint, wenn die Höhe des Eintrittsgeldes im Ermessen des Besuchers liegt (2-3 Euro). Vor 10 Jahren hat man hier auch drei Exponate des schienengebundenen Werksverkehrs versammelt, darunter eine Deutz aus dem Jahre

1928 (PMZ130F) und eine Breda Tramdpflok, die einer 1890 für die OJS gelieferten Serie von 12 Maschinen entstammt, deren Schwestermaschine schon in den 20er außer Dienst gestellt wurden. Beide standen zu besseren Zeiten hier im aktiven Dienst. Die kapspurige Breda, seit langem mit neuem OK Kessel, bediente den Anschluss zur PJKA. Leider ist seit der Eröffnungszeit in diesem Museum augenscheinlich nicht mehr viel geschehen, auch wenn die Exponate in einem gepflegten Zustand erscheinen.

Ein fremdartiges Überbleibsel, da auf der letzten in ganz Java im Straßenplenum trassierten Überlandbahn durch die Innenstadt und noch in Betrieb befindlichen Linie verkehrend, ist der sonntäglich um 7.45 Solo/Purwosari verlassende Ausflugszug (kereta api pariwisata) nach Wonogiri. Die Ausflugswagen sind offene Umbauten aus Güterwagen, als Zuglok fungiert die farblich angepasste BB300 03 von Krupp. Hier gibt es auch noch ein reguläres Zugpaar.



Zahnradampflok B25 02 (Esslingen 3243/1902) der in Ambarawa (Dezember 2001) (Konstantin Wingsch)



B12 39 (Werkspoor 94/1903) kam von der Dampfstrassenbahn in Surabaya/Wonokromo nach Surabaya/Pasar Turi (September 1999)

Eine Gruppe von Eisenbahnfreunden aus dem Kreis der Indonesian Railway Preservation Society bemüht sich zur Zeit intensiv um die Erhaltung der letzten betriebsfähigen CC200 15, die nach ihrer Ausmusterung zusammen mit zwei ausgeschlachteten Schwestern in Cirebon auf den positiven Bescheid der Eisenbahndirektion harrte. Ein Kauf der Lokomotive übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der rührigen Eisenbahnfans. Auf jeden Fall erhielt sie kürzlich ihren creme-grünen Farbanstrich aus DKA-Zeiten zurück und hat im Februar 2003 die ersten Probefahrten absolviert. Ein gutes Dutzend Denkmallokomotiven der Staatsbahn ist schließlich über Java und Sumatra verstreut und in Jakarta, Cibubur, Surabaya, Cirebon, Ambarawa, Tegal, Purwokerto, Madiun, Bandung, Medan und Banda Aceh zu finden. Eine der grossen CC50 Mallets hat es sogar bis ins Netherlands Railroad Museum nach Utrecht (NL) geschafft. Noch Jahrzehnte nach Ihrer Ausserdienststellung gab es bis in die 90er auf Java kleine Dampflokfriedhöfe der Staatsbahn, z.B. in Karawang, Madiun oder Purwokerto, die erst kürzlich geräumt wurden. Und doch kann noch das eine oder andere Wrack vielleicht einmal auf einem Museumssockel wiedergefunden werden, so gibt es beispielsweise solche Pläne für die immer noch in Jatibarang hinterstellte C28 56.

Auch die Zuckerfabriken haben ihr Herz für Denkmäler entdeckt, so in Comal, Jatibarang, Colo Madu, Gempolkrep, Pagottan, Rejo Agung, Purwodadi Glodok, Sudhono, Pesantren Baru, Modjopangoong, Jatiroto, Panji, Wringinanom und De Maas. Auf Sumatra gedenken die Palmölfabriken in Tebing Tinggi, Mayang, Pematang Siantur, Kisaran und Perlanaan auf diese Weise besseren Zeiten. Für einige ist der Begriff Denkmal etwas hochgegriffen, fehlen doch Teile vom Gestänge bis zum Führerhaus. Andere sind in einem bedauerlichen Gesamtzustand. Den Versuch einen musealen Betrieb für die spärlichen Touristen auf die

Räder zu stellen, unternahmen mindestens die Zuckerfabriken in De Maas, Kedawung und Madukismo, letztere mit einer von Tersana Baru erworbenen alten Borsig B1't. Ein persönlicher Museumszug, wie man ihn mir vor zwei Jahren bei Kedawung gegen 25 Euro und reichlich mitgebrachte Zeit zur Verfügung stellte, ist vielleicht durchaus wiederholbar.

Für den Transport von Teak- und Feuerholz aus den Wäldern um Cepu (Jateng) entstand ab 1915 ein umfangreiches Waldbahnnetz in Kapspur, von dem noch 30 km übrig geblieben sind. Die Waldbahn wird von der staatlichen Forstverwaltung (Perhutani) betrieben und ist seit den 80ern nur noch für touristische Zwecke im Einsatz. Das Vergnügen wird den Besserverdienenden vorbehalten bleiben, denn derzeit wird für die Miete des Zuges einschließlich Rahmenprogramm an die 800 Euro verlangt. Dafür stehen Eh2t-Tenderlokomotiven von BMAG mit hinterer Blindwelle zwecks Stabilisierung zur Verfügung, wie sie in den 20ern ebenfalls von Zuckerfabriken beschafft wurden und kleine moderne C-Kuppler von D&B aus dem Jahre 1950, die alle zu ihrer Zeit neu von der Waldbahn in Dienst gestellt wurden. Ein weiterer E-Kuppler von BMAG, der bis 1982 bei der Waldbahn im Einsatz stand, wechselte in den Freilichtbereich des Wald-Museums Manggala Wanabakti Perhutani in Jakarta. Von den Staatsbahnlokomotiven aus Beständen der Dampfstrassenbahnen in Modjokerto, Kediri und Probolinggo, die bei der Waldbahn ihre aktive Dienstzeit beendeten, überlebte nur noch C29 02.

Die letzten Dampfloks bei den Zuckerfabriken

Als sparsam verwendetes Gewürz und Heilmittel wurde Zuckerrohr schon vor Tausenden von Jahren auf der Inselwelt der Südsee angebaut. Den Handel mit Zuckerrohr führten im 8. Jahrhundert Chinesische und Arabische Händler aus Südostasien über den Mittelmeerraum bis in unsere

Gefilde ein. Von den Persern und Arabern stammten schließlich die Verfahren, nach denen bald auch für den hiesigen Markt in den europäischen Hafenstädten raffiniert wurde. Im 17. Jahrhundert bauten Chinesen die ersten Zuckermühlen in der Gegend von Batavia und die Holländer begannen den Export nach Europa (VOC). Ein Jahrhundert später gab es schon einige Dutzend Mühlen. Zu dieser Zeit war das weiße Gold ein Luxusgut und für den ordinären Erdenbürger unbezahlbar. Im 19. Jahrhundert - die Konkurrenz durch die Zuckerrübe in Europa wurde durch die Blockade von Seehandelswegen begünstigt und in zahlreiche eroberte Territorien wurde der Zuckerrohranbau getragen - holten sich die Holländer Spezialisten und Maschinen aus Europa ins (koloniale) Land und errichteten mit ihrem 1870 per Gesetz eingeführten, mehr privatwirtschaftlich orientierten System eine moderne Zuckerindustrie. Etliche der heute noch aktiven Mühlen datieren ihre Eröffnung sogar noch in die Zeit vor jenem Agrargesetz.

Hatten bis 1980 noch 57 der 194 Zuckerfabriken aus den 30er Jahren (15 Fabriken waren vor 1930 bereits wieder geschlossen worden) mit Gleisanlagen und einer durchschnittlichen Gleislänge von 64 km überlebt, sind jetzt noch 40 mit lokbespannten Zügen geblieben. Gut die Hälfte davon fährt damals wie heute auf der holländischen Kolonialspur mit 700mm und nur noch genau die Hälfte davon setzt wenigstens teilweise auf die Dampftraktion, Anfang der 80er waren das fast noch alle ! Für diese Traktionsart bedeutet dies eine Halbierung in den letzten 10 Jahren. Nur noch 6 Fabriken mit Dampftraktion fahren nicht nur im Fabrikgelände zwischen Lkw-Verladung und Mühle hin und her, sondern holen mit ihren Dampfloks das Zuckerrohr auch noch von den Plantagen. Der noch relativ groß Bestand an 100 betriebsfähigen Dampflokomotiven darf nicht darüber hinweg täuschen, dass diese Traktionsart auch auf



Von der Staatsbahn zur Zuckerfabrik : Sragis 16 (Hartmann 3549/12) lief einst bei der SS als 203T (Juli 2002)



Trangkil gehört zu den wenigen Fabriken, die noch mit Dampfloks wie hier der Nr. 2 (Jung 3451/23) das Zuckerrohr einfahren (Juli 2002)



Pangkah besitzt noch vier von einst sechs baugleichen Lokomotiven wie diese Nr. 3 (Jung 3090/20), dieser Typ lief auch bei der MPSB und später der DR als 99 3451 (Juli 2002)



Nicht weniger historisch ist Pangkaha's aus 2 Maschinen bestehender Diesellokpark. D11, eine der zwei bestens gepflegten LO80 (Schöma 1169/50) wartet an der Lkw-Verladung

Javas Zuckerrohrplantagen langsam zu einem Ende kommt. So wurde in jedem der vergangenen Jahre mindestens eine Zuckerfabrik aus den unterschiedlichsten Gründen stillgelegt oder verdieselt. Der hohe Bevölkerungsdruck erzwang die Umwandlung großer Reis- und Zuckeranbauflächen in nicht-agrarische Nutzung. Einst hinter Cuba im 19. Jahrhundert der zweitgrößte Zuckerproduzent, begann in den 60ern der Import von Zucker und man avancierte zu einem der größten Importeure. Heute muß die Hälfte des Jahresbedarfs in Höhe von 3,3 Mio Tonnen importiert werden. Ob man diesem Dilemma durch das teil- und zeitweise Einfuhrverbot raffinierten Zuckers, die Verlängerung der Saison und drastisch erhöhten Einfuhrzöllen gegensteuern kann, wird sich beweisen müssen. Erster Effekt war konsequenter Weise eine Vervielfachung der Verbraucherpreise im Lande. Die lokale Lebensmittel- und pharmazeutische Industrie besteht jedenfalls auf dem qualitativ hochwertigeren Importzucker. Das Ende des vertraglich bis

2005 verankerten europäischen Protektionismus mit Importzöllen von 240% könnte - wie zu historischen Zeiten, als das Verbot der Raffination in den Kolonien aufgehoben wurde - dem billigeren Rohrzucker gegenüber der gehaltvolleren Rübe mit ihrem derzeitigen Marktanteil von 30 % wieder zu mehr Bedeutung verhelfen. Dies wird aber kaum mehr dem schienengebundenen Werksverkehr auf Java, geschweige denn der Dampftraktion zu Gute kommen. Moderne Zuckerfabriken wurden in jüngerer Zeit außerhalb Javas, das mit seinen 210.000 Hektar nur noch zwei Drittel der Anbaufläche stellt zum Beispiel auf Sumatra, Sulawesi, Lampung und Borneo aufgebaut. Und die weltweite Gesamtproduktion in mehr als 100 Ländern steigt weiter, womit auch der Weltmarktpreis weiter fällt. In Verbindung mit der vielerorts in Java über Jahrzehnte wenig gestiegenen Produktivität und mäßiger Qualität des raffinierten Zuckers, wird dies zwangsläufig zu weiteren Schließungen und Zusammenlegungen führen. Typische Kandidaten sind die klei-

neren Fabriken wie beispielsweise Padjarakan, Gending oder Olean, die allesamt mit ihrer täglichen Produktion von 1200 Tonnen/Tag etwa den halben Durchschnittswert aller Fabriken erreichen, die Großen wie beispielsweise Jatiroto oder Semboro bringen es auf 5000 Tonnen oder mehr. Die Produktivität auf Sumatra liegt beispielsweise mit 8 Tonnen/Hektar doppelt so hoch wie die auf Java. 12 der landesweit 59 Werke arbeiten effizient, was wohl soviel heißen soll wie, sie machen keinen Verlust, und diese sind damit die Überlebenskandidaten des andauernden Schrumpfungs- und Konzentrationsprozesses.

Der Einsatz lokbespannter Züge im großen Stil setzte um 1900 ein, vornehmlich mit Bt, B1't und Ct-Typen. Die meisten der OK B1'-Loks hatten wie die späteren Mallets aus dem gleichen Hause die Patentsteuerung aus eigener Fertigung, nach der Heusinger-Steuerung die zweithäufigste Variante. Die OK-Bauart findet man zuletzt an der modernen, 1971 als einzige aus England, letzte aus Europa und letzte für Indonesien



D 1 II (Schöma 2397/60) bei Sumberharjo ist ein moderner Vertreter der alten LO36-Type und wurde von der stillgelegten Zuckerfabrik Kalibagor bei Purwokerto übernommen (Juli 2002)



Aus den 50ern stammt die schwere CFL100 von Schöma bei Sumberharjo, die seit ihrer Ablieferung als Nr. 3 (Schöma 2068/57) Dienst tut (Juli 2002)



Eine nicht identifizierbare OK des Typs MD2B aus den frühen 50ern bei der Zuckerfabrik Trangkil (Juli 2002)



Wenn man schonmal in Java ist, warum in die Ferne (nach Ostdeutschland) schweifen, wenn das Gute so nah liegt: Ns4 bis zum Abwinken bei der PG Madukismo bei Yogya (vorne Nr.12 : LKM 250014, hinten Nr. 7 : LKM 250009)

gelieferten Dampflok von Hunslet. Was Hartmann für die Staatsbahn war, war OK für die Zuckerfabriken. Über 600 und damit die Hälfte aller Dampflokomotiven lieferte alleine OK an die Zuckerfabriken, 240 davon sind D-gekuppelte Nassdampftenderlokomotiven. Damit war Indonesien der größte OK Importeur. Die meisten haben Klien-Lindner-Hohlachsen und Außenrahmen. Andere nichtdeutsche Lieferungen in bemerkenswertem Umfang gibt es nur von der hauseigenen D&B, die das Gros ihrer 392 gebauten Lokomotiven an die Plantagen Javas und Sumatras lieferte. Den Einstand gab man als Händler und Monteur von Maffei. Dieser Einfluss ist an den selbst gefertigten Klien-Lindner Dn2t Bauarten nicht zu übersehen. In Surabaya hatte man eine Tochtergesellschaft mit Werken zur Fertigung allerlei Eisenbahnzubehör und zur Durchführung von Hauptuntersuchungen an Lokomotiven gegründet. Nur aus Kapazitätsgründen konnte man D&B nicht in stärkerem Masse berücksichtigen. Die Zeiten der Hanomags, Maffei und deutschen Mallets sind unwiderruflich vorbei, ausgedampft haben auch die Australier und Amerikaner. Doch ist erfreulich, welche Vielfalt an Typen angesichts der Dominanz von OKs Dn2t-Type den Restbetrieb bestreitet. Bei Gempolkerep und Tasik Madu fahren noch fünfschichtige Schleppenderloks mit Außenrahmen und Luttermöller-Achsen von OK, die einst an acht Betriebe geliefert wurden. Fünfschichtige Tenderloks von Schwartzkopff reihen sich in das aus acht verschiedenen Typen bestehenden gute Dutzend aktiver Maschinen bei Sragi ein, um den ihn jedes Museum beneiden würde. Jungs D-Kuppler findet man bei Sindanglaut noch im Streckeneinsatz. Nur noch bei Merican ziehen inzwischen hundertjährige, einst verbreitete B1n2t von OK aus der Anfangszeit unermüdlich ihre schwere Last von der Verladung zur Mühle. Pesantren hat seinen Dampflokbestand auf eine Handvoll Mallets von D&B reduziert. Trangkils 4 Lokomotiven umfassender Bestand

besteht gleich nur aus Unikaten. Auch die Einzelgänger von Couillet, Decauville und Hunslet konnte man in 2002 noch aktiv erleben. Der kleinere Teil der längst stillgelegten oder vor Jahrzehnten verdieselten Fabriken hat seine Dampflokfriedhöfe rigoros geräumt, wie z.B. Rejo Agung oder Kreet Baru. Andere wiederum, wie z.B. Asembagus, fungieren leider als effektive Schrottverwerter für ganze Regionen, nachdem sie die übernommenen Lokomotiven abgefahren haben. In 2002 war das ein C-Kuppler von OK, übernommen von der stillgelegten Fabrik De Maas. Diese Type kam damit seit langem erstmals hier wieder zu Streckenehren. Andernorts rosten noch Vertreter fast aller Bauarten in mehr oder weniger dunklen Schuppen vor sich hin, einige wenige wie z.B. Prajekans fünffach gekuppelte Luttermöller lassen sich noch für ein paar Euros quietschend ans Tageslicht zerren.

Zuckerfabriken haben sich seit Jahren auf Touristen eingestellt und viele verlangen 3 bzw. 5 Euro in Mittel- bzw. Ost-Java Gebühr für die Zugangs- und Fotografierlaubnis. Diese Genehmigung erhält man werktags vor Ort, Freitags nur bis gegen 11 Uhr morgens. Wer die Bürozeiten verpasst, schleiche sich unauffällig zu Lkw-Verladung oder Ausziehgleisen, die sich oft außerhalb des Fabrikgeländes finden. Manchmal kann man sich dort auf dem kleinen Dienstweg mit der security (satpam - satuan pengamanan) arrangieren und auch ungestört zu seinen Bildern kommen oder mit den Loks fahren. Der Einsatz der Feldbahnen beginnt mit der Saison frühestens Mitte Mai und endet spätestens Anfang Oktober.

Verdieselte und andere Werkbahnen

Erreichte alleine der Bestand an Dampflokomotiven der Zuckerfabriken bald den der Staatsbahn, wurde dieser bei den Dieselloks noch übertroffen. Die Verdieselung hat keinesfalls erst mit den umfangreichen Nachkriegslieferungen von Schöma begonnen, die in der Mehrzahl noch im Einsatz

stehen. Schon in den 20ern donnerten über 100 Diesel- und Petroleumloks von OK, Montania, Oberursel und Deutz durch die Mühlen. Deutz lieferte seine ersten CXIVF im Jahre 1917 an die Zuckerindustrie. Außer bei Gondang Baru und Gempol hat davon nichts die dampfende Zunft überdauert. Seit dem Kriege lieferte Schöma 200 Diesellokomotiven an die Zuckerfabriken, Diema und OK jeweils gut zwei Dutzend. Von unserem anderen großen Feldbahnlieferanten, der Firma Gmeinder, ist keine Lieferung bekannt. In den 70ern verlor unsereins an die Konkurrenz aus Japan. Zum Trost unterhalten noch zahlreiche Betriebe, insbesondere in Ost-Java malerische Überlandstrecken, abschnittsweise trassiert wie die alten Dampfstrassenbahnen. Einem solchen Züglein kann man vielleicht trotz fehlender Dampftraktion und entgegenkommender Staatsbahnlok auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen Hauch von Feldbahnromantik abgewinnen.

Nur 33km östlich der ehemaligen Waldbahn von Cepu liegt bei Bojonegoro der neben Cepu zweite Betrieb der Perhutani mit lokbespannten Zügen auf 1067mm. Die noch 30km lange Strecke kam bis 1952 ohne Lokomotiven aus und besitzt 10 Diesellokomotiven von Rouston Hornsby und Diema. Sie war 2002 noch in Betrieb, das Ende des Bahntransports wird nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Unter der Gattungsbezeichnung BB305 waren bei der Staatsbahn ein Hand voll privater Streckenlokomotiven dreier verschiedener Typen, gebaut bei CFD und Jenbach, eingereiht und gewartet. Sie gehören der Papier- und Zellstofffabrik in Leces (PT Pabrik Kertas Probolinggo, Jatim), sind in Jember stationiert, und der Zementfabrik (PT Semen Nusantara) in Cilacap. Obwohl gerade 20 Jahre alt, sind sie womöglich alle nicht mehr im Einsatz, wenigstens BB305 04 und 06 stehen seit Jahren ausgeschlachtet im AW Yog-



Elektrische Werksbahn der Goldmine PT Aneka Tambang in Pongkor auf 762mm mit zwei Clayton Loks (Juli 2002) (RG)



Die Werklok der PT Kertas aus Leces abgestellt im PT KA Ausbesserungswerk Yogya/Lempuyangan (Juli 2002)

ya/Lempuyangan. Die Jenbacher Maschinen orderte Generalunternehmer VÖEST bei der Errichtung der Fabrik in Anlehnung an und mit Teilen von Krupps Staatsbahn BB304. Den Papierfabriken in Leces, Jatiroto und Semboro genügt heutzutage jedenfalls ein Vollert Robot. Schwere Dieselloks in privater Hand, unterhalten von der Staatsbahn, gibt es heute wieder: Die vor fünf Jahren eröffnete Zellstofffabrik PT Tanjungenim Lestari in Prabumulih (Süd-Sumatra) reihte ihre 1997 zusammen mit 100 Güterwagen erworbenen Schnellzuglokomotiven CC203 31 bis 34 in das staatliche Nummernschema ein und bringt damit ihre Güterzüge mit einer täglichen Tonnage von bis zu 1500 to Zellstoff zum Hafen in Panjang.

Ein jähres Ende hat das gute Dutzend Werksbahnen der Palmölfabriken auf 600mm und 700mm in Sumatras Norden um Pematang Siantar und Kisaran gefunden. Wo der Bahnbetrieb nicht gleich zugunsten der Strasse gänzlich aufgegeben wurde, stellte man wenigstens die Dampfloks, die letztem zwei bis 1998, ab und zerlegte die meisten umgehend. Die Ausstattung dieser nicht saisongebundenen Verkehre glich denen der Plantagen auf Java. Die Eisenbahn kam allerdings erst Ende der 20er zum Einsatz. Die junge D&B steuerte im Gegensatz zu Java mehr als die Hälfte der Lieferungen bei, insbesondere kleine C-Kuppler, die es bis auf zwei Ausnahmen auf Java nicht gegeben hat. Nach dem Kriege bis in die 70er wurde noch kräftig in die Dieseltraktion investiert

In Pongkor 40km westlich von Bogor betreibt die PT Aneka Tambang (Antam) eines ihrer Bergwerke. Dies ist eine Goldmine, die etwa 30 elektrische Lokomotiven von Clayton (UK), Gemco (Australia) und Pikrose (UK) auf 762 mm besitzt. Hier ist auch die elektrifizierte Werksbahn, die die Erze über Tage bringt, noch in Betrieb. Das junge Alter einiger Maschinchen lässt hoffen,

dass dies auch noch eine Weile der Fall sein wird. Untertage sind Akku-Loks vorhanden. Eines der Lokomotivchen konnte sich bereits auf den Denkmalssockel vor dem Verwaltungsgebäude in Sicherheit bringen. Die Werksbahn der zweiten Goldmine von Antam bei Cikotok mit B-gekuppelten Diesellok von Deutz ist Geschichte.

Die 1868 gefundenen und seit 1892 abgebauten ersten Kohlevorkommen bei Sawahlunto werden seit 1980 von der staatlichen PT Tambang Batubara Bukit Asam Unit Pertambangan Ombilin (PT BA UPO) bewirtschaftet, die 1999 noch jährlich 1 Mio to Kohle förderte, inzwischen hat sich die Menge bereits halbiert, da die Vorräte zu Ende gehen. Zu Ende gegangen sind auch die zwei schmalspurigen in 1907 und 1921 eröffneten, jeweils 3 km langen elektrischen Zahnradbahnen, die in erster Linie von AEG beliefert wurden.

Der zweite Betrieb der PT BA in Tanjungenim am Fluss Enim, drittgrößte Kohlenzeche Indonesiens, fördert die 10-fache Menge wie der in Sawahlunto. Er hatte seine eigenen kapspurigen Werkslokomotiven, kleine D&B Dreiaxler, die bis in die 80er auch für Rangieraufgaben im nahegelegenen Kertapati herangezogen wurden. Den ersten Auftrag über ein Los von drei Maschinen erhielt D&B 1927. Der überaus geglückten Naßdampfkonstruktion folgten 1947 eine und 1952 zwei weitere Lokomotiven, die fortan als PT BA 2 bis 7 in Dienst standen. Die zuletzt gelieferte war gleichzeitig die letzte in den Niederlanden gebaute Dampflok. Mit ihnen endete auch eine elektrifizierte 600mm Werksbahn in Tanjungenim, an die AEG 1953 etwa 15 Maschinchen lieferte. Die gewaltigsten Kohlevorkommen schließlich sind sehr jung erschlossen und liegen auf Kalimantan. Mit den weltweit drittgrößten Lagerstätten hier und zweistelligen Zuwachsraten im Export, stieg man in kürzester Zeit in die Riege der

größten Kohleexporteure auf und hat die 100 Mio Tonnen Produktionsgrenze wohl überschritten. Hier soll es noch schmalspurige Werksbahnen geben, außerdem soll diese Region durch ein neues Eisenbahnnetz erschlossen werden (s.o.).

Eine Großbaustelle für ein Wasserkraftwerk in Singkarak, unweit Sawahlunto, bescherte dem Hause Schöma Anfang der 90er mal wieder einen (indirekten) Großauftrag für Indonesien in Form eines guten Dutzend Tunnelbauloks. Nach mehrjährigem Einsatz und Abschluss des Projekts mussten die meisten wohl wieder das Land verlassen.

Zur Provinz Südsumatra gehören die beiden "Zinn-Inseln" Bangka und Belitung (Billiton), wo nach den Zinnfunden in 1710 und 1850 Bergwerke entstanden, die heute 10% des Weltbedarf fördern. Neben den Werksbahnen wurden Ende des 19. Jh. auch Anschlußbahnen und Dampfstrassenbahnen installiert, die vermutlich und allesamt um die Zeit des zweiten Weltkrieges verschwanden. Eine Breda-Lok aus dem Jahre 1912, geliefert an DNK für Zinnminen Bangka und Billiton überlebte als Nr. 16 bei der Zuckerfabrik Kedawung, und ist wohl der einzige Zeitzeuge der dortigen Eisenbahnära.

Genannt seien noch die Salzindustrie auf Madura und die Petrolindustrie um Balikpapan auf Kalimantan, die jeweils ab 1911 u.a. auf 600 mm und 1000 mm ihre Erstausrüstung von Deutz, Breda und OK bezogen. Die Bataafsche Petrol Mij., heute Shell, erhielt noch 1970 und die N.V. Zoutwinning (=Salzgewinnung) Madura, heute PT Garam mit Sitz in Semarang, noch 1982 neue Lokomotiven. Ob von deren Werksbahnen etwas bis heute überlebt hat, entzieht sich meiner Kenntnis.

Ein Dankeschön zum Schluss

Mein besonderer Dank gilt den Herren Rob Dickinson, Ray Gardiner (RG), Indra Krishnamurti und Jens Merte für deren zahlreiche Beiträge zu diesem Artikel.

Abkürzungen Lokomotivfabriken

ALCo : American Locomotive Company, Schenectady (USA)
 BMAG : Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft BMAG, vormals L. Schwartzkopff, Berlin
 Breda : Backer & Rueb, Breda (NL)
 CFD : Chemins de Fer Departementaux, Ateliers de Montmirail (F)
 D&B : Ducroo & Braun, Weesp (NL)
 EMD : Electro-Motive Division, General Motors, La Grange (USA)
 GE : General Electric Transportation System, Eire (USA)
 GE Lokindo : PT GE Lokomotif Indonesia, Madiun (Jatim)
 INKA : PT (Persero) Industri Kereta Api, Madiun (Jatim)
 KM : Krauss-Maffei
 LKM : VEB Lokomotivbau Karl Marx, Babelsberg
 SLM : Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur (CH)

sonstige Abkürzungen

DNK : Departement van de Nederland'sche Kolonien, s'Gravenhage
 DMU : Diesel Multiple Unit
 EMU : Electric Multiple Unit
 Jabar : Jawa Barat (West-Java)
 Jatim : Jawa Timur (Ost-Java)
 Jateng : Jawa Tengah (Mittel-Java)
 MPSB : Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn
 Mij : Maatschappij (Gesellschaft)
 N.V. : Nederlandse Vereniging
 PT : Perseroan Terbatas (GmbH)
 RI : Republik Indonesia
 VOC : Vereinigte Ostindische Compagnie

Literaturliste :

Bergmann, Uwe : Sweet Steam, Röhr-Verlag, Krefeld, 1981

Chiao, Tjeng (TC) : Indonesien Railways [marina.fortunecity.com/shark/310]

Chiao, Tjeng : ESS KRL of 1925 [marina.fortunecity.com/shark/310/ess_emu.html]

Christopher, Andreas : Jenbacher Werke - JW1500 [achristo.bei.t-online.de/HerstJW1500.htm]

de Bruin, Jan : Du Croo & Brauns Locomotieven, Stichting Rail Publicaties, ISBN 90-71513-02-5, Econoom bv, Beck (L), 1987

Delaitre, Frederic : Le Musee des Transport de Djakarta [membres.lycos.fr/fdelaitre/Jkt-Mt.htm]

Delaitre, Frederic : Taman Mini Narrow Gauge Railway [membres.lycos.fr/fdelaitre/Jkt-Ve.htm]

Dickinson, Rob (RD) : Incredible Indonesia [dialspace.dial.pipex.com/javatour/books/incind.htm]

Dickinson, Rob : Java Sugar Steam [dialspace.dial.pipex.com/javatour/java1997.htm]

Duparc, H.J.A. : De elektrische stadstrams op Java, Trams en tramlijnen 9, ISBN 90 6007 582 X, Wyt, Rotterdam, Netherlands, 1972

Glöckner, Johannes : Deutsche Lokomotiven für Indonesien, Lok-Magazin 190, GeraNova Zeitschriftenverlag, München, 1995

Inserra, Andy : Indonesian Alcos [www.tamr.org/Andy_Inserra/indonesia.htm]

Inserra, Andy : [www.tamr.org/Andy_Inserra/Friends-of-CC2000-Background.doc]

Kästner, Günter : Lokomotiven mit Buchli-Antrieb, Lok-Magazin 59, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart, 1973

Krishnamurti, Indra: Indonesian Railway [keretapi.tripod.com]

Lera, Nick : Das letzte Dampfparadies - Indonesien, EK-Verlag, Freiburg, 1992 (EK-Eisenbahn-Videothek 5618) (Nick Lera's world steam classics)

Merte, Jens und Stresow, Dietmar : Lieferlisten

ms : Vergessene Riesen, Sechskuppler und Mallet-Lokomotiven in Indonesien, Lok-Magazin 76, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart, 1976

Raby, John : PNKA Power Parade's Last Fling [www2.gol.com/Users/jraby/pnkanotes.html]

alcoworld.raifan.net/indones.htm

Forestry Museum Jakarta [www.manggala.or.id/profile/museum]

EMD Export Locomotives for Indonesia

Foster Wheeler Indonesian Railway Project [http://www.fwc.com/publications/heat/heat_pdf/9603-040.pdf]

GE Export Page [ge-export.mainpage.net]

GE Locomotives Asia [locopage.50megs.com/asia-pics.htm]

GE Builder List [locopage.50megs.com/ge-expt-lst.doc]

GE Transportation Systems Indonesia [www.ge.com/id/transportation_ind.htm]

GE Transportation Services [www.ge.com/malaysia/transpo.htm]

IRMC Harriman Widiarto PTKA Gallery [irmc-online.tripod.com/gallery/g02-001-03.html]

INDONESIAN RAILWAY MODELLERS CLUB, "FRIENDS OF CC200", Mr. Widoyoko

Jl. Sukabumi 6, Bandung 40271, INDONESIA, ccduaratus@yahoo.com

Pearce, W.A. : Die Eisenbahn von Indonesien, Lok-Magazin 61, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart, 1973

PT (Persero) INDUSTRI KERETA API [www.inka.co.id]

PT (Persero) INDUSTRI KERETA API : New Electric Railcar Series KL3-97 for Jabotabek [www.inka.co.id/hitachi.htm]

Stumpf, Rolf : International ALCo/MLW Pages [alcoworld.raifan.net/]

Wilton-Jones, Malcolm (MW) : Yogyakarta 1976[javarailways.tripod.com/PJKA1976Y/index.html]

[Wilton-Jones, Malcolm : Java 1987 \[fareast8.tripod.com/PJKA1987/\]](http://fareast8.tripod.com/PJKA1987/)
[Wilton-Jones, Malcolm : West Sumatra 1985 \[sumatranrailways.tripod.com/PJKA1985WS/\]](http://sumatranrailways.tripod.com/PJKA1985WS/)
[Wilton-Jones, Malcolm : South Sumatra 1985 \[sumatranrailways.tripod.com/PJKA1985SS/\]](http://sumatranrailways.tripod.com/PJKA1985SS/)
dialspace.dial.pipex.com/javatour/ambarawa/locos.htm
[Museum Transportasi Jakarta \(official site\)](#)
[Kereta Api Mini di Taman Mini](#)
[Kazumi, Ito : The Sugar Mills of Java \[homepage2.nifty.com/namahage2/javatop.htm\]](http://homepage2.nifty.com/namahage2/javatop.htm)
[Polet, Ted : Coal from Sumatra 1974 \[home.wanadoo.nl/twpolet/site/english/sumatra1.htm\]](http://home.wanadoo.nl/twpolet/site/english/sumatra1.htm)
[Urban Transport Development in Indonesia \[www.unchs.org/unchs/english/transport/indones.htm\]](http://www.unchs.org/unchs/english/transport/indones.htm)
www.semarang.nl/index.html
[Walker, J. Christopher : Prewar Indonesian postcards and photo collection \[marina.fortunecity.com/shark/310/cjwalker/cjwalker.html\]](http://marina.fortunecity.com/shark/310/cjwalker/cjwalker.html)



nichtbenutzt/jlkrd01.jpg
 KRD bei Yogya/Lempuyangan (Juli 2002)



nichtbenutzt/wcc20302.jpg
 CC203 02 (GE 48373/1995) bei Klaten (Konstantin Wingsch)



Noch 1987 rangierte D11 10 (Hohenzollern 4507/1925) in Bangil (MW)