

TROPISCH NEDERLAND

VEERTIENDAAGSCH TIJDSCHRIFT
TER VERBREIDING VAN KENNIS OMTRENT
NEDERLANDSCH OOST- EN WEST-INDIË

ONDER REDACTIE VAN PROF. DR. A. W. NIEUWENHUIS, DR. Z. KAMERLING,
S. A. REITSMA, PROF. DR. B. G. ESCHER, C. K. KESLER EN H. F. TILLEMA.

Vaste medewerkers: G. J. STAAL, Oud-Gouverneur van Suriname, Prof. Dr. L. P. LE COSQUINO DE BUSSY,
H. CH. G. J. VAN DER MANDERE, M. C. VAN ROUVEROY VAN NIEUWAAL en vele anderen.
UITGAVE: N. V. DRUKKERIJ EN UITGEVERIJ J. H. DE BUSSY, ROKIN 60-62, AMSTERDAM

ABONNEMENTSPRIJS PER JAAR: FRANCO PER POST f 12.—, VOOR HET BUITENLAND f 15.—
LOSSE NUMMERS VOOR ZOOVER BESCHIKBAAR. f 0.50.

Stukken voor de redactie in te zenden: Jan van Goyenkade 44, Leiden.

INHOUD: Koepang (Timor). Naar Noenbaoensaboe en Namosain, door M. OOSTWOUD WIJDENES. I. — De beteekenis van
Curaçao voor den wereldhandel. Verbindingen met het moederland, door C. K. KESLER. VII. — De verscheidenheid der
volken in Indië als uitvloeisel van woonplaats en beschaving. Midden-Sumatra, door Prof. Dr. A. W. NIEUWENHUIS. XIX.

KOEPANG (TIMOR)

Naar Noenbaoensaboe en Namosain

door M. OOSTWOUD WIJDENES.

I.

De middaghitte ligt stil in een zware laag alom over Timors dorren grond, terwijl Koepang in haar straten nog extra walmen warmte uitblaakt. Het kan er inderdaad ondragelijk heet zijn. Onder uw voeten branden de asphalt-wegen, en links en rechts slaat een felle gloed u tegen vanaf de schel-schitterwitte muurvlakten; een stralend egaalblauw, strakgespannen firmament kaatst de aardsche laaie terug; en drijfnat waadt ge door die warmtemassa, als gij u er in waagt, die tegen u aanplakt van alle kanten. Buiten de lamgeslagen, middagstille stad, onder het schaarsch bladig geboomte hangt die tastbare, weeke warmte al even laag en klef en

dicht op den korstigen, stoffig-witten koraalbodem, waarop het grijsoverstuifd klein groeisel roerloos staat te verdrogen, bewegingloos bang voor die warmte. O, die warmte!, waarin het verschroeien moet, en wacht a.h.w. tot de vlam er in zal slaan. De zon viert Zondag en smakt lachend haar menschen-afmattende kracht over Koepang en omstreken neer; geeft den klagers kans om te slagen in het haatzaaien tegen een land met zulk een temperatuur! Foei! wat een hitte.

De Europeesche gemeente keert zich slape-loos zuchtend om en om in natdoorzweete legersteden; een enkele wanhopige komt in

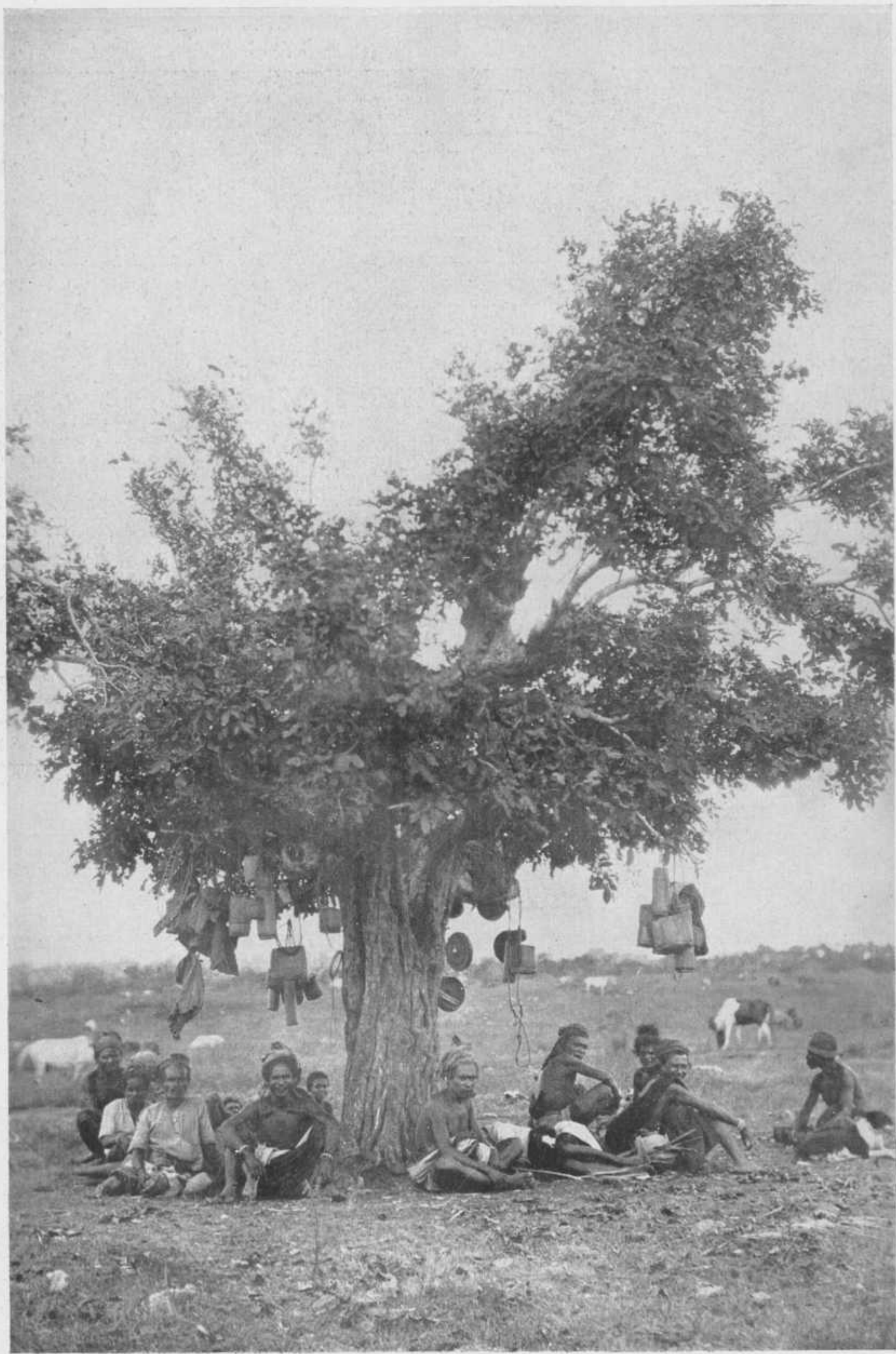


Foto Zwerver.

Rustende Timoreezen onder een der grillig gegroeide boomen in het sterke moessonklimaat.



Foto O. W.

Rotineezen op Timor in feestgewaad. Men lette op de merkwaardige rieten baretten en op de fraaie weefsels, die door de vrouwen met behulp van afbinding worden versierd.

pyama of kimono in de voorgalerij in luien rotan-zit wat zoelte zoeken, ach, tevergeefs!: 't is om te sterven, die verstikkende hitte. Heel geen beweging in heel die heete hel van Koepang.

Daarom ben ik gaan wandelen: zelf de beweging gaan maken, die buiten totaal ontbreekt. Langzaam ben ik op stap, willend en blij beseffend sterker nog te zijn, dan die geweldig sterke zon, dan de Tropen, zooals ze gehaat worden om hun verlamme overmacht over levenslust van anderen dan van mij. Maar is het niet een zeker gevoel van vrijheid, om nu echt alleen in een ijl overhemd en dunnen linnen broek blootvoets in mijn schoenen en . . . blootshoofds over straat te mogen gaan, met een diep-, dieponderbewuste heerlijke herinnering aan den paradijsstaat,

die terug blijft lokken ons in beschaving gewikkelden, ons bijna benauwend met cultuur omkleeden.

Langs kegelbaan en kampement, en verderop langs het Hollandsch kerkhof loop ik Koepang uit door kampoeng Noenhila op weg naar Noenbaoensaboe en Namosain, gehuchten van Savoeneezen en Rotineezen aan den palmenbocht van Koepangs baai.

Veel vrouwen gaan mij voorbij met manden vol meloenen (poteka's) op het hoofd; zij loopen rechtop, rustig, weinig spraakzaam, in haar gewone donkere dracht de weghellingen op en af; zij . . . transpireeren niet! Dragen de saroeng tot over de borst, de armen bloot. Geheel droog is de soepele, bruine huid . . . Ik drijf. „Wat ben ik begonnen?“, denk ik even. Ik kom langs een allerprimi-



Foto Zwerver.

Gezicht in eene Chineesche straat in Koepang. Geheel rechts een oud-Hollandsch luifelhuisje. Timor.

tiefst uitstallinkje van wat suikerkoekjes, katjang, stroop en pompoenschijfjes, waarbij de verkoper allergenoegelijkst met een klant in een kring van belangstellenden zit te . . . dammen, het gewone Europeesche damspel. Halfnaakte kinderen vermaken zich op straat, of er geen hitte bestaat, met een voet-tennisbalspel: de bal mag den grond niet raken. Zij staken het spel en zien mij na: „Wat is dat voor een rare?“, denken zij, die van geen temperatuur weten, maar alleen begrijpen, dat op dit uur van den dag elk rechtgeaard Europeaan amechtig in zijn doorstoofde, gesloten woning behoort te liggen.

„Gaaf meneer weer varen?“, vraagt het kampoeng-hoofd van Noenhila, die aan zijn koraalsteen tuinmuurtje opzichtig sirih-kauwend een vischnet staat te repareeren en mij langs ziet komen.

Hij is oud-marinier, Sabad, (niet Sindbad), heeft echt nog in de vorige eeuw gevaren, kent de Ruyter persoonlijk, neenee, maar dan toch oude grooten ter zee, en weet verhalen

van oorlogsbodems, die uit pure verveling in brand zijn gevlogen of vastgelopen . . . Hij heeft mij een paar maal in zijn door hem zelf gebouwde prauw, waarvan bij verrassing in een stormpje de heele mast afknapte, (nu ja, dit is ietwat te geweldig voorgesteld, maar het maakte op mij toen dien indruk) zeilen geleerd, d.w.z. in angst leeren zitten op de woelige wateren van straat Semaou en Koepangs baai. En nu vindt hij, hoewel toch sympathiek, de uiting van mijn waterliefde in het koopen van een cano en het speel-pagaaien langs de kust over de koraalvelden wat kinderachtig en onnut, en waard om mij er mee te plagen: „Gaaf meneer weer varen?“. „Jawel, Sabad; help je mijn mast vasthouden?“, plaag ik terug. Hij lacht zoo hartelijk, dat ik er naar van word: die heele sirihmond open! Mattheus, een oolijke Savoenees, wil wel mee om koraal te duiken; hij heeft mij al heel wat kleurige soorten voor mijn verzameling bezorgd. Voor hem heeft en geeft mijn natuurliefde zekere „verdienste“. Nadat ik even

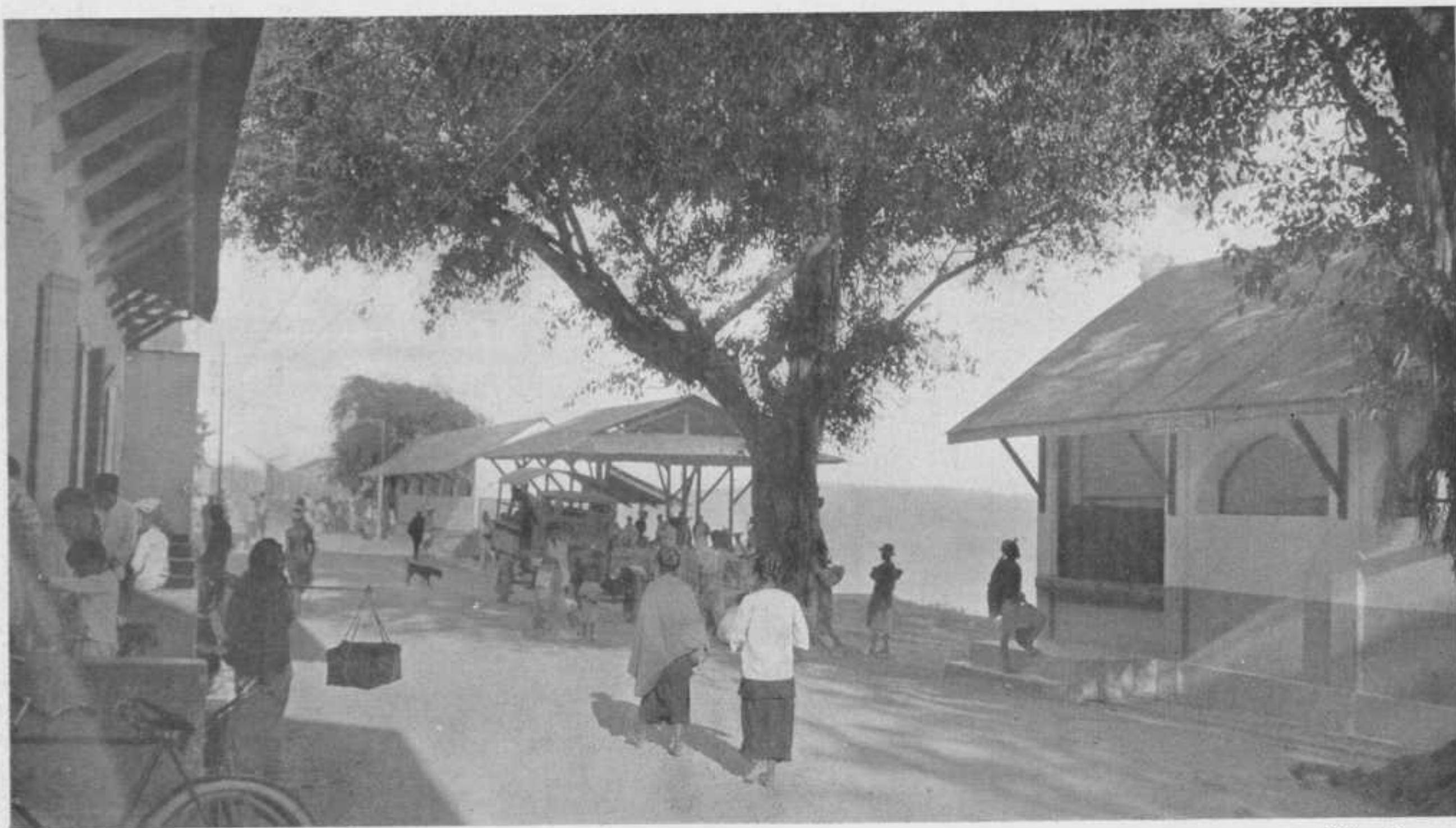


Foto Zwerver.

Een moderne kade in Koepang. Timor.

met enkele bruine braven heb staan „ta-warren” (onderhandelen) over een witten kakatoe, dien ze mij veel te duur, nl. voor een gulden, willen verkoopen, (op Java gaan ze voor 10, 20 gulden!), zegt Mattheus vrijmoedig: „Melandja dasoe”, (= mendjalan soedah) „Kom, laten wij verder gaan”, een

typisch grapje van lettergrepen-verdraaiing, dat ze hier nog al eens toepassen.

Dan sluiten zich wat jochies bij ons aan, die den meneer, van wien je geld krijgt, als je hem allerlei niet eens erg zeldzame schelpen brengt, al lang kennen; en, zingend Timors jeugdmarsch:

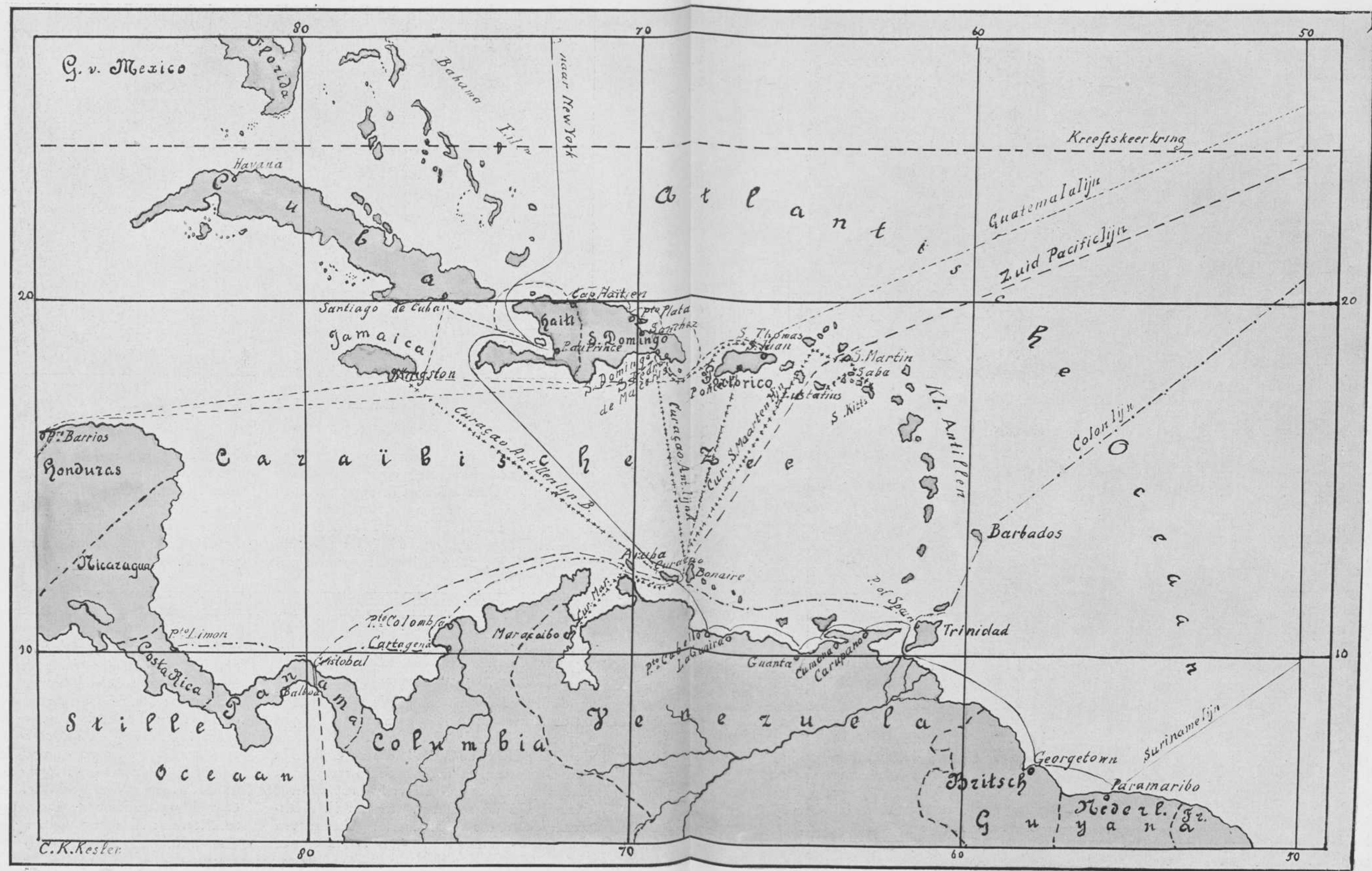


loopen wij op de maat en op dien warmen middag verder.

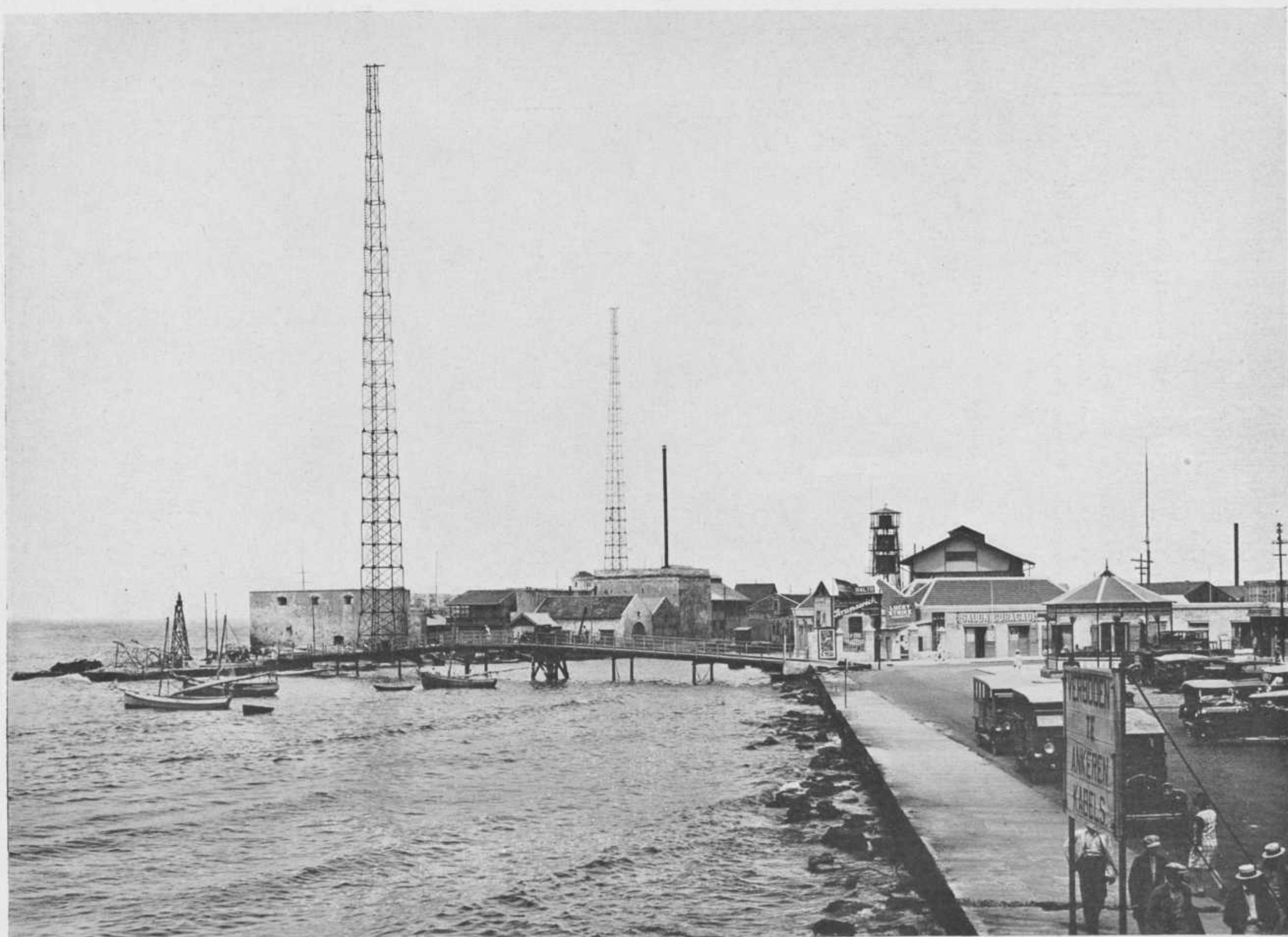
Zoo gaan wij de helling af, die uitzicht geeft op de koraal-doorzaaide grashoogten, waarop de Australische vliegers met de „City of Cairo” schipbreuk leden; de vleugels van de heerlijk gehavende „kist”, die ze bezig zijn te demonteeren, gul brokstukken gunnend aan Koepangs burgerij, glinsteren in de zon. Dicht daarbij ligt de renbaan, waarop ik merkwaardige races meemaakte: Timoreezen

met stijle haardossen, zich op hun ongezadelde, kittige paardjes vastzettend door hun teenen onder de oksels der voorbeenen om te krullen; alle inwoners van Koepang verdeeld over bestuur, jury, commissie van orde, totalisator- en entree-contrôle, meet- en inschrijvings-, weeg- en winkansen-commissie en sub-commissie voor de volksspelen in de pauzes; sluiting van alle kantoren, éénrichtings-verkeer op den weg naar het feestterrein: Koepang op z'n geweldigst!

(Wordt vervolgd)



Kaart van het scheepvaartverkeer met Curaçao als knooppunt.



Verz. Kol. Inst.

Het Riffort (links van den ingang der haven) te Curaçao met draadloos-station en brug over het Rifwater.

DE BETEKENIS VAN CURAÇAO VOOR DEN WERELDHANDEL. VERBINDINGEN MET HET MOEDERLAND

door C. K. KESLER.

VII.

Zonder groote moeite en inspanning ging dat niet en nog in het eerste gedeelte der 19e eeuw schreef Falck: „Hoe kon het schaars beregende, onvruchtbare Curaçao bloeien na het onafhankelijk worden van Spaansch America en het openzetten der havens van de vaste kust?” Koning Willem I en de latere Commissaris-Generaal Van den Bosch dachten er echter anders over. De eerste had groote plannen met Curaçao, wilde er weder een middelpunt van den handel in de Caraïbische Zee van maken en de laatste schreef in 1818 omtrent de West-Indische koloniën, „dat de winsten, die dezelve verschaffen in vergelijking met het kapitaal daartoe gebezigd, verre overtreffen die van eenigen anderen tak onzes nationalen handels”.

Niettemin, perioden van grooten voorspoed heeft Curaçao ook in de 19e eeuw slechts nu en dan gekend. Een belangrijke verbetering in de kansen op ontwikkeling trad in, toen in de 80er jaren der vorige eeuw een geregelde stoomvaartverbinding tusschen ons land en de West-Indische koloniën tot stand kwam door de oprichting van den Koninklijken West-Indischen Maildienst op 21 Juli 1882.

De laatste twintig jaren der 19e eeuw waren het tijdperk, waarin een geregelde verbinding van het Moederland met de West-Indische koloniën door middel van de stoomvaart tot stand kwam. Het had geruimen tijd geduurd, eer het zoover was, al was ook gedurende het grootste gedeelte dier eeuw de behoefte aan zulk een verbinding gevoeld. Reeds in 1827 was het eerste stoomschip na een reis van 42 dagen over den Oceaan op Curaçao aangekomen. Dat was het stoomschip „Curaçao”, dat op 27 April uit Nederland vertrokken, via Paramaribo op 8 Juni voor het eiland het anker liet vallen. Snel was de reis niet gegaan, wat begrijpelijk is, als men in aanmerking neemt, dat, wanneer

de wind gunstig was, gezeild was en alleen van de stoommachine gebruik gemaakt werd, als dat onvermijdelijk bleek.

Het duurde echter nog geruimen tijd, en wel tot 1884, eer een geregelde stoomvaartdienst tusschen het Moederland en de West-Indische koloniën geopend werd. De Koninklijke West-Indische Maildienst bracht aanvankelijk drie stoomschepen in de vaart, de „Oranje-Nassau”, de „Prins Willem I” en de „Prins Maurits”. Het eerste schip verliet op 27 Maart 1884 de Amsterdamsche haven, om via Paramaribo, Georgetown, Port of Spain, La Guaira en Porto Cabello naar Curaçao te varen. Vier jaar later werd een vierde schip in de vaart gebracht en werd de dienst uitgebreid tot New-York via Haitiaansche havens. Tot 1890 vertrok één schip per maand; in dat jaar werd de dienst uitgebreid tot een driewekelijkschen, in 1897 tot een halfmaandelijkschen en in 1904 tot een veertiendaagschen. Zoo kwam de z.g. Suriname-lijn tot stand, die nog thans bestaat. Geleidelijk werden meer havens in het vaarplan opgenomen en werden later meer lijnen in exploitatie genomen. O.a. liepen de schepen al spoedig Le Havre aan en sedert 1908 ook het eiland Madeira.

De wereldoorlog veroorzaakte een ernstige stagnatie in den geregelde dienst; het laatste schip, dat na het uitbreken ervan de geheele reis naar New-York en terug volbracht, was de „Prins Maurits”, (het tweede schip van dien naam), dat in December 1914 op de terugreis uit Curaçao vertrok. Op een latere reis verging het spoorloos in een orkaan op de hoogte van Kaap Hatteras. Na het sluiten van den wapenstilstand werd het werk door de K.W.I.M. met kracht hervat, tot in de algemeene vergadering van aandeelhouders op 18 Januari 1927 besloten werd tot liquidatie der vennootschap per 1 Februari van dat jaar. De Maatschappij werd toen opgenomen in de



Verz. Kol. Inst.

De Westzijde van het Schottegat in Curaçao.

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij, die den dienst op Amerika en West-Indië al spoedig belangrijk uitbreidde.

De K.W.I.M. had tijdens haar 45-jarig bestaan reeds geleidelijk meer en moderner ingerichte schepen in de vaart gebracht; het laatste, dat vóór de liquidatie besteld en daarna aan de K.N.S.M. geleverd werd, was de „Simón Bolívar”, die, evenals de in hetzelfde jaar bestelde „Cottica” gebouwd werd op Nederlandsche werven; het eerste schip door de Rotterdamsche Droogdok Mij,, het laatste door de Scheepswerf P. Smit Jr. te Rotterdam.

Oude schepen werden geleidelijk uit de vaart genomen en verkocht, o.a. de „Prins Frederik Hendrik” in 1930 en de „Nickerie” en de „Commewijne” beide in 1931. Op 31 December 1932 bestond de geheele vloot der K.N.S.M. uit 10 passagiersschepen en 70 vrachtbooten. De passagiersschepen va-

ren hoofdzakelijk naar West-Indië en Zuid-Amerika; het grootste is tegenwoordig de „Colombia”, dat 10782 ton meet.

De uitbreiding van de vloot hield natuurlijk verband met die der routes, die geregeld bevaren worden. Wat de West betreft, kan gezegd worden, dat voor de Nederlandsche lijnen en voor eenige buitenlandsche Curaçao een belangrijk knooppunt uitmaakt. In 1932 deden de schepen van 13 verschillende stoomvaart-maatschappijen de haven van Willemstad geregeld aan, waarbij dan nog kwamen de booten der Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, ten getale van 26 tankers van 2600 ton en 2 van 2200 ton, die ten dienste der petroleum-nijverheid geregeld tusschen Curaçao en Venezuela heen en weer varen; benevens ongeveer 30 toeristenschepen, waarvan er eenige in de Caracasbaai en eenige in het Schottegat voor anker gingen. Deze toeristenschepen brachten in 1931 een aantal

van 6366 en in 1932 niet minder dan 9193 reizigers aan, die gedurende eenige uren op het eiland vertoefden en daar natuurlijk verschillende inkoopen deden.

Zooals boven vermeld werd, breidde de K.N.S.M. het verkeer met Zuid- en Midden-Amerika en met de West-Indische eilanden belangrijk uit. Thans worden door haar schepen de volgende lijnen bevaren:

1. De Zuid-Pacifielijn, driewekelijksch, van Amsterdam rechtstreeks naar Curaçao en van daar door het Panama-kanaal naar de Westkust van Colombia, Ecuador, Peru en Chili;
2. De Colón-lijn via Boulogne s/M. en Dover naar Barbados en van daar over Trinidad, via Venezolaansche havens, Curaçao en Colombiaansche havens naar Puerto Limon in Costa Rica;
3. De reeds genoemde Suriname-lijn, thans driewekelijksch, via Dover en Madeira naar Paramaribo en van daar over Georgetown, Trinidad en Venezolaansche ha-

vens naar Curaçao. Van hier wordt de reis voortgezet over Haitiaansche havens naar New-York.

Bovendien brengen nog drie Nederlandsche lijnen een geregelde verbinding tusschen Curaçao en andere West-Indische eilanden tot stand en wel de Curaçao—St.-Maarten-lijn naar de drie Bovenwindsche eilanden en het Britsche eiland St.-Kitts; de Curaçao—Antillen-lijn A, van Curaçao naar havens in Portorico en de Dominicaansche Republiek en de Curaçao—Antillen-lijn B van Curaçao naar Kingston op Jamaica.

Ten slotte vaart een schip geregeld heen en weer tusschen Curaçao en Maracaïbo, het Venezolaansche olie-centrum, terwijl door de beide Antillen-lijnen Curaçao ook in verbinding is gebracht met de Guatemala-lijn der K.N.S.M., die het eiland niet aandoet, maar waarvan de schepen van Amsterdam via Portorico, de Dominicaansche Republiek en Jamaica naar Puerto-Barrios in Guatemala varen.

(Wordt vervolgd)

DE VERSCEIDENHEID DER VOLKEN IN INDIË ALS UITVLOEISEL VAN WOONPLAATS EN BESCHAVING.

MIDDEN-SUMATRA

door Prof. Dr. A. W. NIEUWENHUIS.

XIX.

In het begin dezer eeuw, toen het onderwijs onder het volk bekend werd, begon een sterke drang ernaar op te komen. In dien tijd was het getal der Gouvernmentsscholen veel te gering en deze lagen daardoor dikwijls op veel te grooten afstand van hen, die ze wilden bezoeken. Vandaar dat er toen op initiatief van de Minangkabauers zelf vele particuliere scholen in hun dorpen werden opgericht, waarbij de bestuursambtenaren dikwijls de behulpzame hand moesten bieden. De schoolgebouwen werden nieuw daarvoor opgericht, goed en zelfs fraai, gelijk men van ouds gewend was te bouwen. Aanvankelijk was men op te jeugdig en gebrekkig opgeleid onderwijzend personeel aangewezen, omdat de ontwikkeling van dit onderwijs te snel verliep. Toch hielden deze negerischolen eene

schoone belofte in voor de toekomst, die inderdaad bewaarheid werd. Wat deze bevolking in haar drang naar ontwikkeling in dezen tot stand bracht, blijkt wel daaruit dat in 1912 het aantal scholen ter Westkust van Sumatra bedroeg 193 gesubsidieerde en 33 niet-gesubsidieerde, in Palembang nog niet de helft en in de overige gewesten van Sumatra waren er nog slechts enkele van deze volksscholen. Op de Westkust bedroeg het aantal leerlingen toenmaals ruim 15000. Kenschetsend is het nog, dat tot de niet-gesubsidieerde scholen ook behoorde de Hollandsch-Maleische school te Kota Gedang, eene zeer vooruitstrevende negeri, dicht bij Fort de Kock. Deze school had haar ontstaan te danken aan het „Studiefonds Kota Gedang”, gevormd uit bijdragen van Inlan-



Eene school der Minangkabauers in de Padangsche Bovenlanden met mannelijke (links)
en vrouwelijke (rechts) leerlingen. Sumatra.

ders uit die negeri en de omstreken. Van wege dit fonds werden twee jonge Inlandsche onderwijzers naar Nederland gezonden om er de Nederlandsche onderwijzersacte te behalen. De eene overleed, de andere bereikte dit doel en werkte verder aan de school. Het streven bestond vooral daarin, het onderwijs op gelijke hoogte te brengen en te houden met dat der Hollandsche-Inlandsche scholen van het Gouvernement. Het is bekend, dat het belang van het onderwijs en van het schoolbezoek voor de Inlandsche samenleving veel meer beteekent dan het verkrijgen der kennis eener volksschool. Ook voor dit gedeelte van Sumatra geldt als „Invloed van het Onderwijs”, dat het onder de bevolking een nieuwen geest brengt.

Schadelijke en schandelijke gewoonten verdwijnen. Apathie, indolentie, vuilheid en vuilheidsziekten, kinderhuwelijken en andere misstanden op seksueel gebied, angst voor geesten, waaraan zoovelen lijden, wreede gewoonten, zij verminderen alle. Daarentegen ontstaan vatbaarheid voor het aannemen van verbeteringen op het gebied van landbouw, handel en nijverheid; geschiktheid voor het verbeteren der economische bestaansvoorwaarden; verzwakking van geloofsfanatisme; verweer tegen bedrog ziet men ontluiken. De levensbezwaren dezer menschen worden op die wijze verminderd en de toewijding der bestuursambtenaren draagt daardoor meer en betere vruchten. Op dit gebied van drang naar ontwikkeling treft men derhalve dezelfde tegenstelling tusschen de volken van hoog- en van heuvel-land aan, als op het reeds behandelde gedeelte der volksbeschaving en het volksbestaan.

Deze merkwaardige invloed van de woonplaats op de geestelijke verhouding onder de bevolking vindt een niet minder belangwekkenden tegenhanger in hetgeen wij in Midden-Sumatra ten opzichte van den voor Indië zoo gewichtigen Hindoetijd kunnen opmerken. Aan de hoogere beschavingen, die in dat zeer lange tijdvak tot ongeveer 1500 op Indië inwerkten, heeft het den vooruitgang in ontwikkeling en beschaving vooral te danken. Ook die der Minangkabauers draagt

de veelzijdige kenmerken daarvan. De tastbare bewijzen daarvoor bestaan in de vele en veelsoortige overblijfselen uit dien Hindoetijd, die door het geheele land aangetroffen zijn. In den laatsten tijd is er van die vroege geschiedenis wat meer bekend geworden. Wij weten nu, dat sedert de zevende eeuw onzer jaartelling machtige Hindoerijken met eene hooge beschaving in de Oostelijke stroomgebieden van de Moesi en de Djambi bestaan hebben. Palembang, het stroomgebied van de eerste rivier, was in die vroege tijden de zetel van het Hindoerijk Çriwidjaja, dat in den loop der zevende eeuw zijne macht uitbreidde over het noordelijker in de Djambistreken gelegen rijk van Malajoe; later zelfs over Malakka en verder.

Wisselend in macht en grootte bestond Çriwidjaja als onafhankelijk rijk tot het einde der dertiende eeuw, toen het van Java afhankelijk werd. Honderd jaren later, ongeveer in 1377 trachtte het zijne onafhankelijkheid te verkrijgen, maar werd toen door den overheerscher, het Oost-Javaansche rijk van Modjopahit, geheel vernietigd.

Noordelijker aan de Djambi-rivier bestond in dat tijdvak het Hindoerijk Malajoe, in den regel meer of minder van Çriwidjaja afhankelijk. Toen het in latere eeuwen de zetel zijner regeering in het Barisan-hooggebergte verlegd had, kon het zijne onafhankelijkheid handhaven. Tot in het begin der negentiende eeuw heeft het daar als het rijk van Minangkabau bestaan. Deze eeuwenlange Hindoebeschaving vindt nog steeds hare uiting in het materiele en geestelijke bestaan der volken van het Barisan-gebergte. Hun gedeeltelijke overgang tot den Islam in latere eeuwen heeft daaraan weinig veranderd.

Nu lagen de hoofdplaatsen, van waar de verbreiding dier volksontwikkeling uitging, ver in het Oosten van de riviermondingen van de Djambi en de Moesi. In verband hiermede dient eraan herinnerd te worden, dat in deze moerassen bij de kust evenals nog heden ten dage in de steden Djambi en Palembang, endemische malaria niet voorkomt. Daardoor konden deze oude hoofd-

steden hier eeuwen lang blijven bestaan. In het reusachtige, daartusschen gelegen gebied der lagere streken, die eene gemiddelde breedte van Oost naar West van een 150 K.M. bezitten, ontbreekt tegenwoordig ieder spoor van eene vroegere, hoogere beschaving en heerschen er de toestanden, die boven beschreven werden onder de dungezaaide, armelijke bevolking.

Aan de oevers der reuzenstroomen, die door het met oerwoud bedekte gebied zich kronkelen, is zij gevestigd in eenige dorpen met primitieve middelen van bestaan als den rijstbouw op droge velden, hoewel zij haar oorsprong aan de volken van het hooggebergte ontleent. Slechts aan de ongunstige volksgezondheid kan het toegeschreven worden, dat die primitieve toestanden hier zijn blijven heerschen en de malaria-ziekten doen zich daarbij als voornaamste oorzaak gelden. Reeds in den aanvang werd er melding van gemaakt met hoeveel ernst de Engelsche malaria-kenner Ronald Ross zich over de volksontaarding door endemische malaria heeft geuit.

Voor de Maleische volken, die geschikt bleken voor het aannemen eener hoogere beschaving, voerde die Hindoetijd van den Archipel inderdaad tot een beter economisch en sociaal bestaan. Voor de bevolking in het algemeen komt die verandering door de Voor-Indische vreemdelingen tegenover de endemieën het meest in aanmerking als oorzaak der verheffing van de Indische volken tot hun later standpunt van beschaving. Vandaar dat het noodig is, iets omtrent de hoofdzaken der ingetreden verbeteringen in het volksbestaan mede te deelen. Voor landbouwende volken als de Indische komt wel het eerst de vraag op, wat geschiedde voor den rijstbouw; en dan weten wij tegenwoordig, dat de sawahbouw reeds voor dien tijd bestond, maar zeker betere voorwaarden voor ontwikkeling heeft gekregen in de groote Hindoerijken dan in de eeuwig met elkaar in onmin verkeerende stammen van vroeger. Bijzonderheden hieromtrent zijn echter onbekend.

Ten opzichte van de eng daarmede verbonden veeteelt kunnen wij ons beter reenschap geven van hetgeen in die vele eeuwen daarbij geschiedde. Practisch gesproken moet toen het houden van de nuttige huisdieren als de rundersoorten, de paardenrassen, wellicht ook reeds de schapen en geiten zijn ingevoerd. Daar al deze dieren tot voor korten tijd in streken als Midden-Borneo ontbraken, kunnen wij moeilijk aannemen, dat de Maleiers aldaar ze ooit vroeger bezeten hebben. Van al deze dieren ontbreken wilde voorouders in den Indischen Archipel. De wilde banteng heeft alleen op Bali sterk bijgedragen tot vorming van het tamme rund, waarvan de Indische soorten veel Voor-Indisch bloed bezitten. Wat deze verbreiding van zulk een nieuw middel van bestaan, ook voor hun landbouw beteekende, behoeft geen betoog. De vormen van visscherij en jacht in den Archipel dragen meer het kenmerk, reeds den Maleiers vroeger bekend geweest te zijn. Vooral hunne verbreiding tot ver in Nieuw-Guinea pleit daar sterk voor.

Gewichtig daarentegen moeten voor het volksbestaan de verbreiding van talrijke nieuwe vormen van nijverheid en de groote opbloei daarvan geweest zijn. De eeredienst der toen heerschende Hindoe-godsdiensten vereischten het gebruik van prachtig uitgevoerde tempels, waarvan de overblijfselen ons nu nog in vervoering kunnen brengen door hun schoone architectonische vormen en fraai beeldhouwwerk. De nog veeltijds aangetroffen bronzen voorwerpen, bij de priesters in gebruik, vertoonen eene dergelijke hooge ontwikkeling van schoonheid in ontwerp en hoogte der techniek. Jammer genoeg bestaat dit alles niet meer, behalve onder de Baliërs, maar het moet toch eeuwen lang zijn invloed hebben doen gevoelen. Wel zijn nog in gebruik de voorwerpen van koper, messing en de edele metalen, die alle in hunne versiering reeds het kenmerk dragen, door de Hindoes naar de Archipelvolken te zijn gebracht.

(Wordt vervolgd)

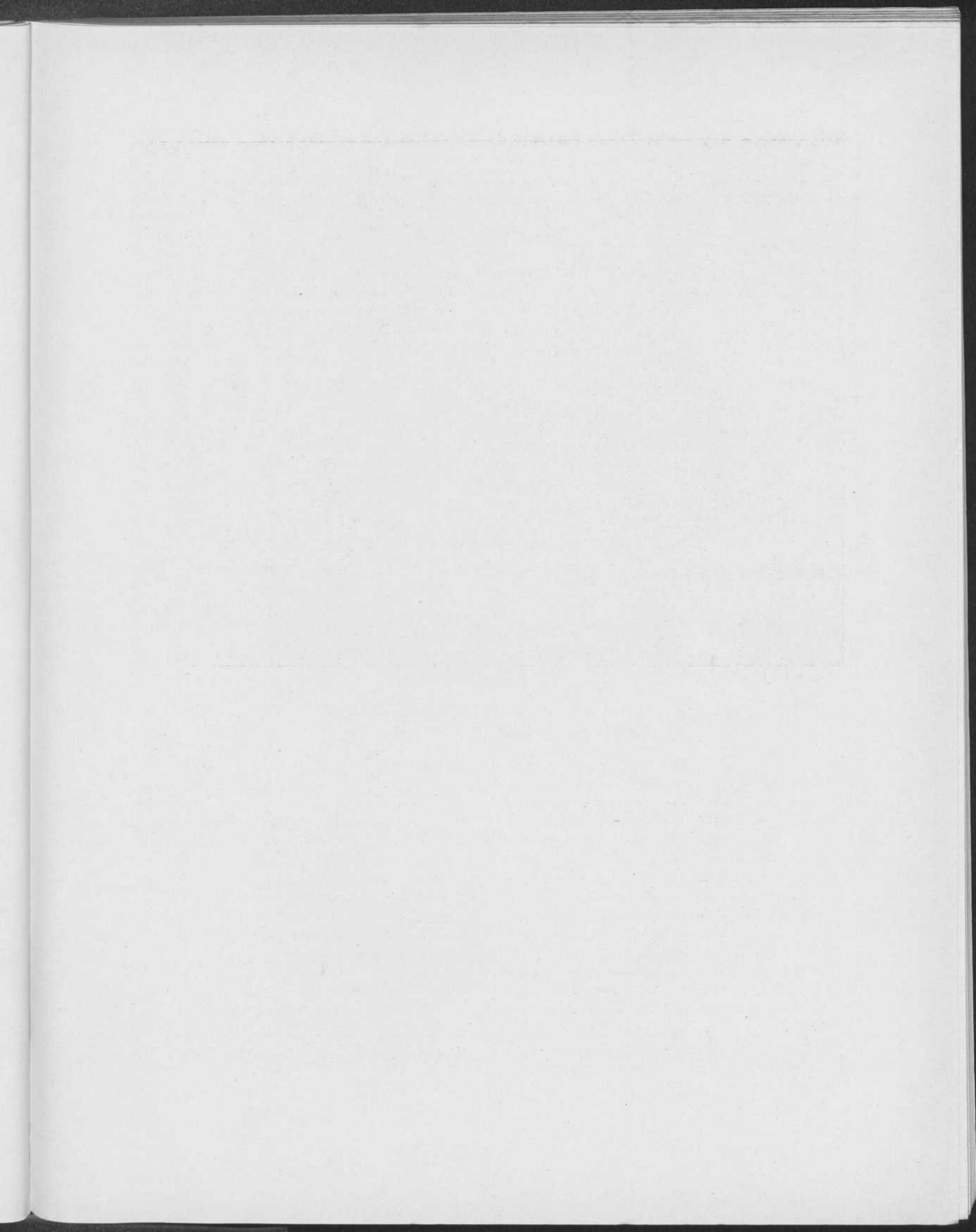




Foto O. W.

De brug over de doorgaans geheel droge rivier op den weg van Koepang naar Namosain.
Op den achtergrond de baai van Koepang geopend naar de Flores-Zee.