

# HET PRAUWENVEER

- R. Bär -

Uit: *V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 2 van juni 2004, blz. 4 - 6*

## Havens

's Werelds belangrijke handelssteden zijn ontstaan door toegankelijkheid over het water. Grote handelssteden hebben meestal ook goede natuurlijke havens, of goed bereikbaar aan grote rivieren. Onze eigen hoofdstad Amsterdam is daar een voorbeeld van. In dit deel van Europa zijn de zware stormen de Zuidwesters; de handelsvloot lag op het IJ onder de beschutting van hogerwal. Schiphol - de noordoostelijke hoek van de Haarlemmermeer, toen de Haarlemmermeer nog een meer was - was echter de "schip hel", waar boten op een hoop op elkaar werden gedreven bij zware zuidwester stormen. Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen of Londen, allen zijn goed beschutte havens aan grote rivieren of aan de mondingen daarvan.

Het eerste Nederlandse schip - onder Cornelis Houtman - dat Indië bereikte, ging voor anker in de eerste beschutte baai die ze op Java tegenkwamen - de Baai van Bantam - net achter de westelijke kop van Java. Deze baai heeft echter geen riviermonding van betekenis. Wel de beschutte rede dus, maar geen natuurlijke haven. De eerstvolgende beschutte baai langs de kust van Java, is de Baai van Jakarta, waar de rivier de Tjiliwoeng uitmondt. Het was dan ook hier dat de VOC zich vestigde en Batavia Stichtte.

Geografisch gezien heeft Java inderdaad weinig natuurlijke havens. De noordkust is vlak en de riviermondingen zijn er ondiep; de zuidkust is steil en onherbergzaam, met gevaarlijke hoge branding vanuit de Stille Oceaan. Na Bantam en Batavia, is Soerabaia op Oost Java de eerstvolgende natuurlijke haven, aan de mond van de Kali Mas in de nauwe zeestraat tussen Java en Madoera.

## Prauwenveren

Deze secundaire stapelplaatsen aan de kust zijn weliswaar gelegen aan riviermondingen, maar slechts toegankelijk voor kleine vissersprauwen of platbodemschuiten. De vrachtschepen moesten buiten, in diep water, op de rede (of ree) voor anker. Het laden en lossen vond plaats met behulp van prauwenveren. De term prauw is het Indonesische woord voor bootje of losschuit. Echter deze manier van het beladen of het lossen van schepen is zeker niet in Indië ontstaan. Het was altijd al problematisch voor de grote zeilschepen van weleer om af te meren aan een kade of steiger en zeilschepen bleven ook in de thuishaven vaak voor anker liggen op de ree. De Britse term voor dit soort laad- en losboten is "lighter". De Oxford Companion to Ships and the Sea beschrijft het als volgt: "Een stom vaartuig (zijnde een vaartuig zonder eigen voortstuwing), gewoonlijk als schuit of soortgelijke bouw, gebruikt voor het brengen van vracht van boord naar de wal of omgekeerd. Ze worden voortgetrokken door sleepboten." De voortbeweging van de prauwen ging echter met vaarbomen.



In het oude Indië kreeg het concept van laad en losschuiten met lokaal gebouwde prauwen echter veel meer betekenis. Het werden bloeiende bedrijven. Het reilen en zeilen van deze prauwenveer bedrijven is echter een ander verhaal. Wel interessant is dat een daarvan, het "Tagalsch Prouwenveer" in Tegal, hun eigen veerprauwen bouwde. De invloed van Westerse botenbouwmethodes voor sterke, degelijke werkprauwen, is in Tegal ook vandaag nog merkbaar. Groepen traditionele botenbouwers uit deze stad in Midden Java nemen elders op Java opdrachten aan voor de bouw van houten schepen.

R. Bar.

Ex projectontwikkelaar voor de UNIDO in Indonesië.