

SCHEEPVAART

In de wereld vormde Nieuw-Guinea lang een achterhoek waarvoor weinig of geen interesse bestond en die economisch in 't geheel geen belang had. Het is dan ook volkomen begrijpelijk, dat het land niet in het wereldverkeer werd opgenomen, noch door de scheepvaart, noch door de luchtvaart: commercieel bestond er niet de minste reden toe. De verbindingen die het had, dankten hun bestaan slechts aan bestuursbemoeyenis, aan de noodzaak en de plicht van elke regering haar zorgen uit te strekken over het land en het volk, waarover zij gesteld is, ongeacht de commerciële waarde ervan.

Ook thans zijn verschillende der bestaande verbindingen slechts mogelijk dank zij de personele en materiële behoeften van de overheid, dienen vele transporten alleen de bestuursvoering, zonder dat zij direct ten goede komen aan of rechtstreeks gericht zijn op de produktieve bedrijvigheid. Uiteraard is de activiteit der overheid er wel degelijk op gericht op korter of langer termijn die verbindingen commercieel verantwoord te doen zijn, doch gezien het beginstadium der ontwikkeling, waarin dit gebied verkeert, zal dat doel niet spoedig bereikt kunnen worden.

Een ieder, zowel overheid als particulier, die iets in dit land entameert, zal zich een beeld moeten vormen van een verder gelegen toekomst en die visie zal zijn beleid moeten bepalen.

Zonder aan- en afvoer is in een land als Nieuw-Guinea zelfs geen begin van economische ontplooiing mogelijk en daarom geldt juist voor de scheepvaart, dat zij op een te verwachten ontwikkeling vooruit moet lopen. Aangezien er

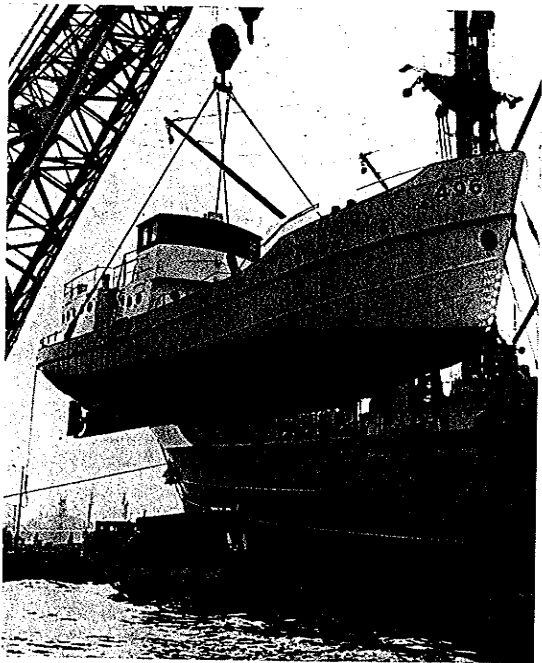
uiteraard velerlei onzekere factoren in die ontwikkeling zijn, zal de beslissing, vooral waar het betreft kostbare haveninstallaties, dikwijls slechts afgedwongen worden door de noodzaak, ogenblikkelijk nodige en minimum voorzieningen te treffen.

De grote vaart.

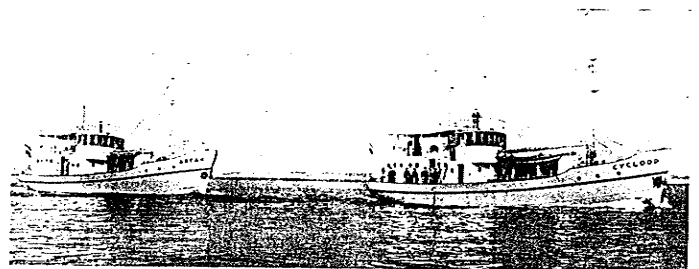
Voor de ontwikkeling zijn de interne en de externe verbindingen even noodzakelijk, doch beide vielen zij plotseling weg bij de soevereiniteitsoverdracht. Weliswaar ligt Nieuw-Guinea gunstig ten opzichte van vele wereldmarkten — zij het niet ten opzichte van Europa — en zijn er verschillende oceaanelijnen die het op relatief geringe afstand passeren, maar zolang dit land nog zo geringe produktie heeft, is de vereiste deviatie voor de betrokken maatschappijen commercieel niet verantwoord. Bovendien ligt het voor de hand dat Nieuw-Guinea zich voor zijn behoeften allereerst oriënteert op Nederland en het zijn dan ook de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” en de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, welke die verbinding hebben gelegd, momenteel met vierwielijkse afvaarten.

Op de uitreis varen de schepen via het Suezkanaal, Rode Zeehavens, Colombo, Strait Settlementshavens en Brits Noord Borneohavens naar de havens van Nederlands-Nieuw-Guinea en varen met retourlading uit Indonesië thuis.

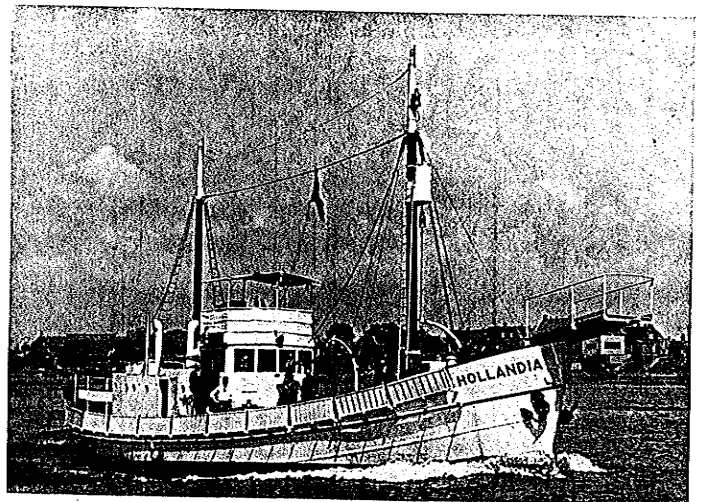
De Koninklijke Paketvaart Maatschappij, die vóór de soevereiniteitsoverdracht Nieuw-Guinea bediende onder het Groot Archipel Contract, heeft inmiddels met de overheid een „gentleman agreement” aangegaan. Ze vaart thans een



Motorkustvrachtboot.



Kustvaarders.



Tonijnjager.

lijn die begint in Singapore, wel Timor Dilly (Portugees), maar geen Indonesische havens aanloopt, om na aankomst in Sorong een aantal kusttrajecten te bevaren (zie het schema op pag. 45). De maatschappij verzorgt aldus de kustvaart doch vormt tevens een verbinding van Nieuw-Guinea met de Zuid-Oost-Aziatische havens.

De Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen N.V. (Royal Interocean Lines) heeft de Zuid Pacific Lijn geopend en vaart thans met de schepen „Sigli”, „Sibigo” en „Sinabang” een ongeveer vierwekelijkse dienst van Melbourne en Sydney via de Nieuw-Guinea-havens, langs Sandakan (Borneo) naar Bangkok. De retourweg loopt via Singapore en Indonesië-havens naar Melbourne. Zoals men ziet worden de havens in Australisch Nieuw-Guinea niet aangelopen en bijgevolg is er tot op heden geen enkele regelmatige rechtstreekse verbinding tussen Nederlands- en Australisch Nieuw-Guinea.

De oliehavens Sorong en Steenkool worden één à tweemaal per maand aangelopen door buitenlandse tankers voor het afvoeren van ruwe olie (gemiddeld circa 30.000 ton per maand uit elk dezer havens). Schepen van de Anglo Saxon Petrol Company bezoeken Hollandia, Biak, Manokwari, Sorong en Steenkool regelmatig voor de levering van oliederivaten uit Singapore.

In de tweede helft van 1955, nadat de olieopslag in bulk te Biak gereed was gekomen, verzorgde een speciaal daarvoor ingerichte K.P.M.-coaster de aflevering van genoemde oliederivaten in alle plaatsen van Nederlands-Nieuw-Guinea, Merauke inclusief.

In BIAK zijn 7 tanks, te weten:

1	tank	van	1220	ton	voor	bunker	van	HSD,
1	„	„	„	„	„	„	„	autobenzine,
2	„	„	„	„	„	„	„	vliegbenzine 100/130 octaan,
1	„	„	„	„	„	„	„	vliegbenzine 115/145 octaan,
1	„	„	„	„	„	„	„	bunker van dieselfuel,
1	„	„	„	„	„	„	„	de Koninklijke Marine van 7275 ton voor fueloil (stookolie).

Het lossen en laden geschiedt op het westelijk gedeelte van de grote handelssteiger.

HOLLANDIA is geen bunkerhaven.

Er zijn 4 tanks aan de westzijde der Imbibai, te weten:

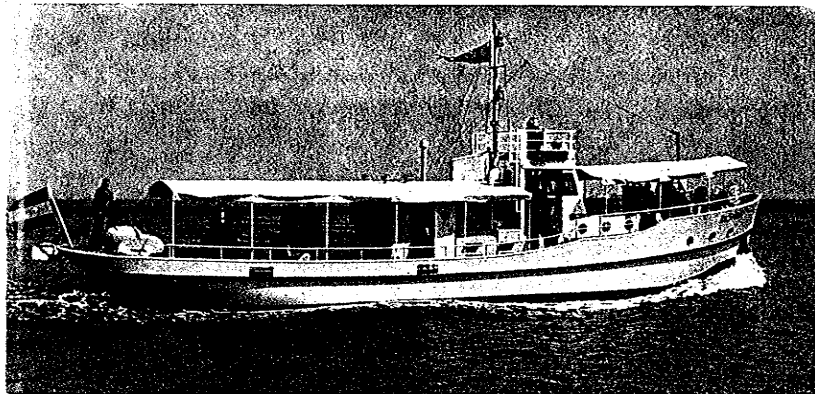
2	tanks	van	2170	ton	voor	HSD,
1	tank	„	2880	„	„	autobenzine,
1	„	„	1220	„	„	petroleum.

De olieopslag in bulk is bedoeld om in drums gedistribueerd te worden tevens voor plaatselijk gebruik. Het lossen geschiedt in de Imbibai, waar het schip in de laag gemeerd ligt via een drijvende pijpleiding. De eerste tanker arriveerde op 30 december 1955.

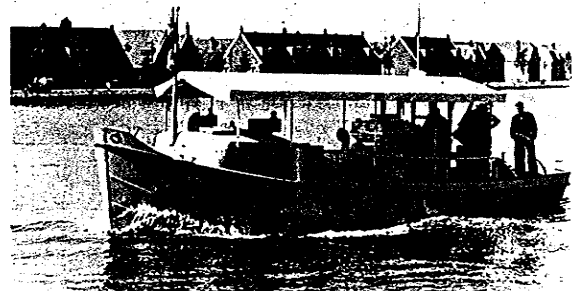
Te SORONG is een tank van 7000 ton in aanbouw voor fueloil. Bovengenoemde tanks met uitzondering van die van de Koninklijke Marine zijn eigendom van „Shell Nieuw Guinea N.V.”

Kustvaart

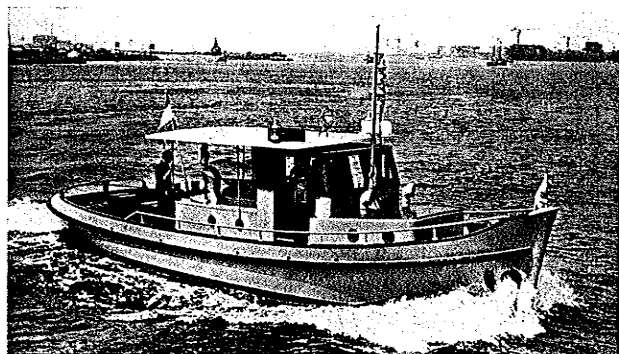
De kustvaart is in een beginnend land als Nieuw-Guinea uiteraard van het grootste belang, niet alleen voor de bestuursvoering, die zonder haar praktisch ondoenlijk zou zijn, maar evenzeer voor de economische ontplooiing. Dit geldt nog bijzonder voor die gebieden, waar men het oog gericht



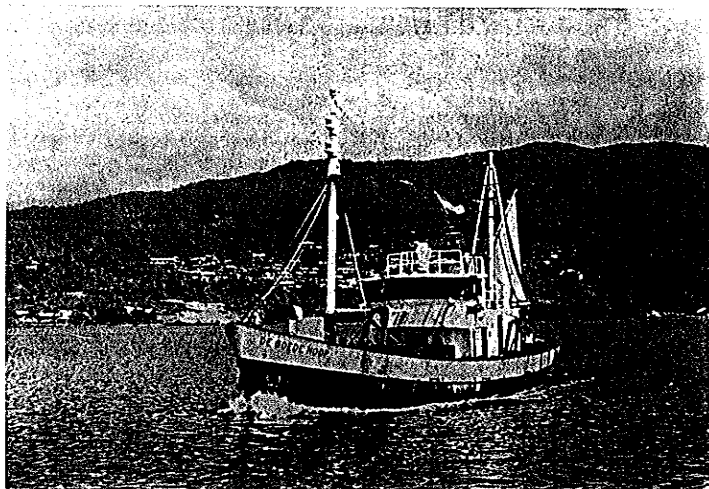
Patrouillevaartuig.

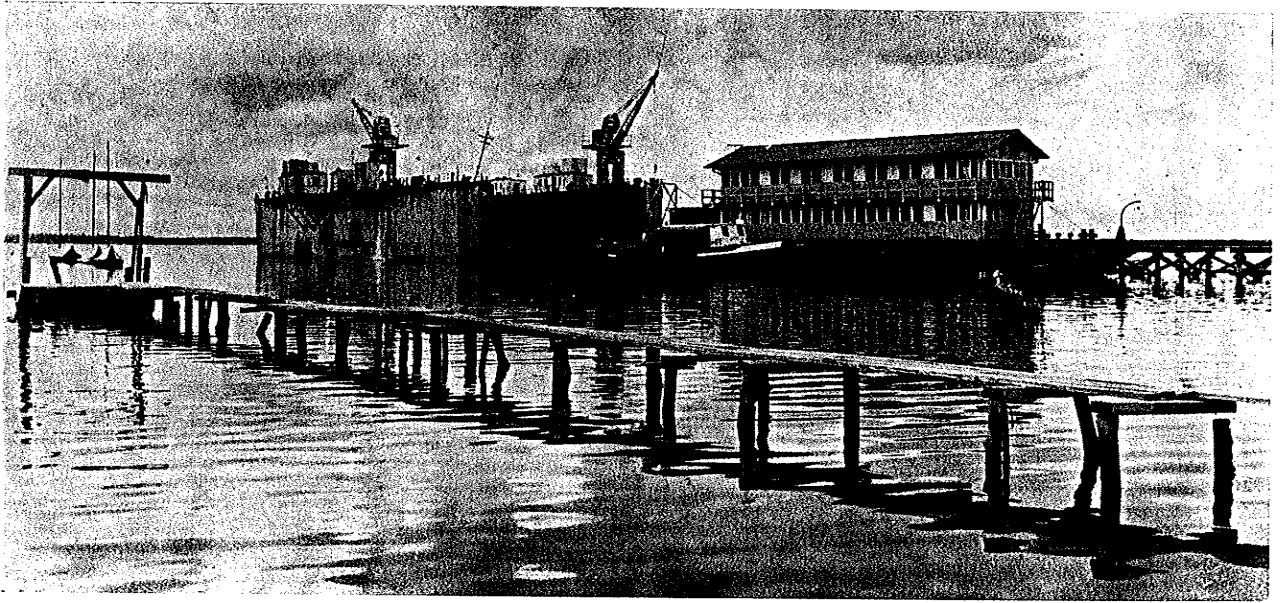


De trawlkotter „De Goede Hoop” in de baai van Hollandia.



Loodsboot.





N.N.G.P.M.-droogdok te Sorong.

op de export van bevolkingsprodukten: wanneer men de eerste ton lading niet afhaalt, wordt de volgende nooit geproduceerd. Dit betekent dat er gevaren moet worden en dat men niet moet zien naar momentele rendabiliteit maar naar mogelijkheden in de toekomst.

Daaruit volgt eveneens dat de kustvaart in de huidige fase geen florissant bestaan zal kunnen leiden. De vrachtprijzen moeten zodanig zijn, dat het voor de producent en tussenhandelaar aantrekkelijk blijft te produceren en af te schepen, zodat subsidiëring noodzakelijk is.

Als bijzonder ongunstige omstandigheid geldt daarbij nog, dat voor een kustvaart de af te leggen afstanden rijkelijk groot zijn en dat gevaren moet worden, niet op rustige binnenzeeën maar grotendeels op de oceaan of, zoals in Zuid Nieuw-Guinea, op een althans in elke ongunstige moesson zeer onstuimige zee. Frequentie en regelmaat zijn echter van primair belang, men mag niet wachten op mooi weer en daarom zijn de kustvaarders gebonden aan een minimum tonnage en machinevermogen en aan een extra sterke constructie, een uitvoering die niet altijd evenredig is aan het lading-aanbod en die daarom de exploitatiekosten per ladingeenheid uitzonderlijk hoog maakt. Hoe duur de kustvaart is kan men duidelijk gedemonstreerd zien in de coastertarieven op pag. 41.

De K.P.M. vaart met grote schepen tot 2200 ton en daarom is de minimumlading, vereist voor deviatie van de gewone route vrij hoog, terwijl zij bovendien vele kleinere plaatsjes wegens te grote diepgang niet kan aanlopen. Terwijl de K.P.M. fungeert als feeder voor de oceanvaart, fungeren de coasters mede als feeders voor de K.P.M. en hun vaarschema is dan ook geheel aangepast aan de dienstregeling van de K.P.M.

De coasters zijn scheepjes van 89 brt met 55 ton laadvermogen en een 120 pk Diesel. Zij varen thans in particulier bedrijf, doch geheel met overheidssteun.

Tot de locale vaart behoort ook nog het varende materieel der N.N.G.P.M., bestaande uit 118 vaartuigen met totaal 8066 brt.

Wetgeving.

De Scheepvaart hier te lande is gebonden aan alle in het voormalig Nederlands-Indië vigerende wettelijke bepalingen, welke zijn verzameld in het door het Departement van Scheepvaart uitgegeven boekwerk: „Verordeningen en bepalingen betrekking hebbende op de Scheepvaart in Nederlandsch-Indië”, deel I A, I B en I C (Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf 's-Gravenhage 1949).

Ten aanzien van het schepentoezicht op in Nederland teboekgestelde schepen, dat uitgeoefend wordt namens de Inspecteur Generaal voor de Scheepvaart, gelden alle wette-

lijke bepalingen opgenomen in de Nederlandse Schepenwet en het Nederlandse Schepenbesluit 1952.

Reparatie-mogelijkheden.

De sleephelling te Merauke is geschikt om schepen tot 100 ton met een maximum diepgang van 2.5 m op te trekken.

De sleephelling Karim te Sorong is thans alleen nog geschikt om schepen op te trekken tot 30 ton met een maximum diepgang van 1 3/4 m. De helling wordt verlengd en gerepareerd, terwijl nieuwe hellingwagens in Nederland zijn besteld. De sleephelling in Manokwari is nog niet gereed, in 1956 zullen naar verwachting schepen van 50 ton kunnen worden drooggezet.

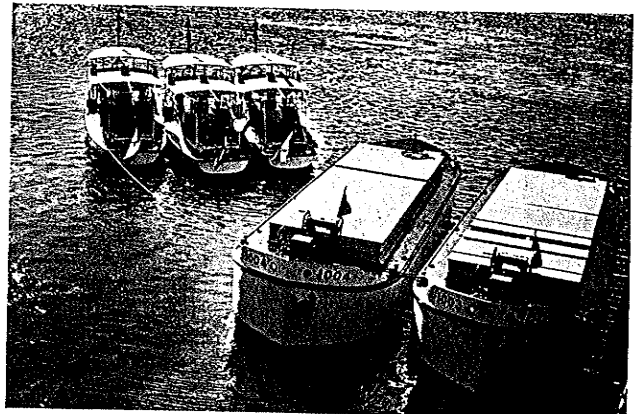
Opname.

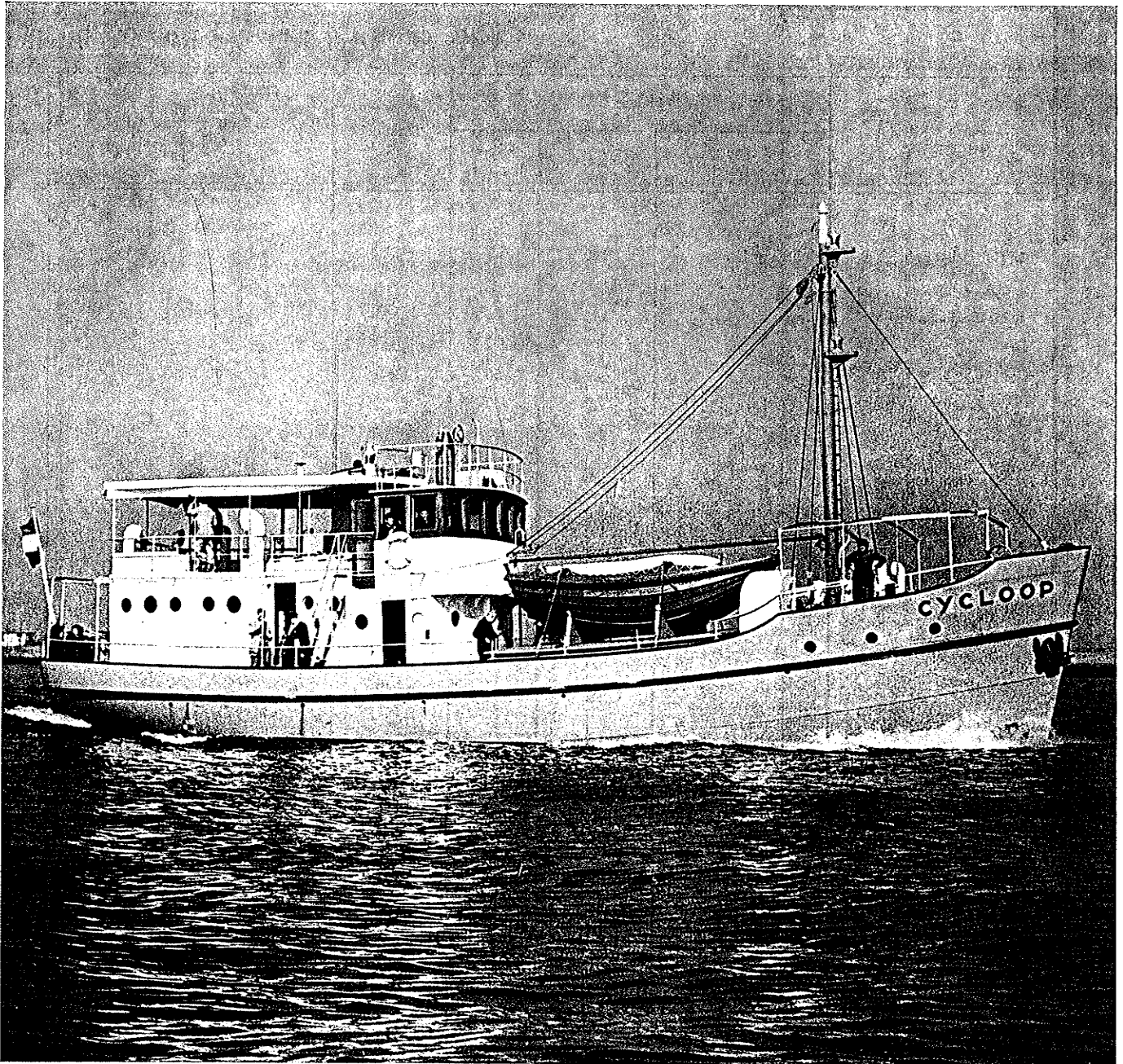
Het opnamewerk bezuiden Straat Sele en aangrenzende zeegebieden is nog aan de gang.

Bij het dregwerk werden veel riffen gevonden, waarvan de gevaarlijkste door het opnemingsvaartuig Hr. Ms. „Luymes” door middel van springstoffen werden uitgediept.

In 1955 maakte Hr. Ms. „Luymes” detailopnamen van de rede van Sarmi, enige plaatsen in de Geelvinkbaai, de Meraukerivier, de Flamingobaai en de mond van de Koembe en zal in 1956 haar opnamen in de Mac Cluer- en Wasian-Golf voortzetten.

Dit jaar zal Hr. Ms. „Snellius” opnamen verrichten in de Arafoerazee en in het zuid-westen van Nederlands-Nieuw-Guinea, waarbij gebruik zal worden gemaakt van nog op te stellen Decca-stations, welke een nauwkeurige plaatsbepaling ver uit het zicht van land garanderen.





N.V. Scheepsbouwwerf

„DE HOOP“

Hardinxveld (Holland)

Overzicht der havenfaciliteiten

	Steiger			Toestand	In 1955 gebruikt voor aanleggen van	Opsla van d waterk: Overde m ²
	type constructie	lengte m	min-diepte ft.			
I. Hollandiahaven	houten palen	110	20	redelijk	zeeschepen tot ca. 3000 BRT	1700
I. Hollandiahaven	idem	141.50	32	goed	tot 10000 BRT	2980 *)
„Oliedok” °	idem	46.50	20	idem	tot 3000 BRT	700
„Werfsteiger”	idem	100	20	slecht	idem	—
II. Biak	idem	245.00	35	redelijk	tot ca. 8000 BRT	1100
III. Manokwari	stenen pier met gebetonnerde pl. Voor de permanering v/d pier voor kadelading (lossing) werd een bestelling van stalen damwandmateriaal geplaatst.	15.00	8	niet voldoende; wordt geheel vernieuwd	Sloepen e.a. kleine vaartuigen, Higginsboot, Gouv. Coasters e.d.	430
IV. Sorong Doom	houten palen	20.00	13	redelijk voor licht stukgoederenverkeer	sloepen, lichters e.a. kleine vaartuigen Higgingsboten e.d.	560
Sorong N.N.G.P.M. Oceaansteiger	stalen en houten palen	133	30	goed	zeeschepen tot 10.000 BRT.	5000
Oliesteiger N.N.G.P.M.	houten palen	18	39	goed	olietankers tot 30.000 BRT.	—
Coastersteiger N.N.G.P.M.	idem	40	25	nieuw	N.N.G.P.M. schepen	—
V. Merauke	houten palen ijzeren schroefpalen	40.00	18	slecht	zeeschepen tot 2800 BRT.	700
	houten dek	3 terrassen	3	goed	sloepen, prauwen en Gouv. coasters	500
VI. Fak-Fak	houten palen	13.00	7	redelijk	idem	117
VII. Sarmi	houten palen	10.00	4	redelijk	idem	150
VIII. Inanwatan	idem	15.00	15	idem	idem	36
IX. Klamono N.N.G.P.M.	stalen pijpen	11.50	17	idem	N.N.G.P.M. schepen	—
X. Steenkool N.N.G.P.M.	betonnen palen betonnen dek	110	27	nieuw	tot 3000 BRT.	—
XI. Moetoeri oliesteiger	stalen pijpen	18	45	goed	olietankers tot 30.000 BRT.	—

Nederlands-Nieuw-Guinea op ultimo 1955

Opslag van de waterkant Open m ²	Zoet-water cap.	Meer-boeien	Meer- en sleepboten	Overige hulpmiddelen	Opmerkingen
800	20 t/u	— °°	één sleepboot 150 pk v. d. Havendirectie; 1 kleine sleepboot 40 pk en één loods- en meerboot v. Afd. Scheepvaart	1 kraanponton hefverm. 15 t. en nuttige last 60 t. Nieuwe voorzieningen m.b.t. kranen zijn in bestelling. Forklift, steek en platte wagens vnl. van particuliere maatschappijen.	°) transito loods
1000	20 „	1			°°) boei v. d. Imbibaaï
2300	10 „	—	—	—	Emplacement „Oliedok” in gebruik b.d. B.P.M. °) olieverstrekingscapaciteit 15 t/u
—	10 „	—	—	—	„Werfsteiger” vnl. voor vaartuigen v. d. Afd. Scheepvaart en reparaties.
4800	20 „	3	—	rijdende kranen, div. steek- en platte wagens en opleggers v. d. Gouv. Werkpl.	—
580	5 „	—	—	één self-propelled ponton nuttige last 40 ton, lorriebaan op de pier 3 zolderbakken à 80 ton, 1 sleepboot 80 PK, 1 motorbootvlet.	te allen tijde goede veilige ligging voor de schepen (grootste) in de baai op ca. 300 m van de pier.
4000	—	—	één sleepboot en één loodsboot en meerboot van de Afd. Sch. één sleepboot 160 PK van het Boswezen.	lichters KPM en Afd. Sch. totaal capaciteit ca. 400 t.	—
4000	20 „	2	1 loods- en sleepboot 5 motorsleepboten	1 vaste kraan, 2 ton hefvermogen, diverse drijvende kranen elk 1270 m ³ en hefvermogen max. 30 ton.	40 m rust op stalen pijpen; in 1956 zal nogmaals 40 m hiervan worden voorzien.
—	20 „	2	3 Holland launches	1 drijvend dok voor schepen tot 750 ton.	—
—	20 „	—	—	—	meerpalen aanwezig.
700	p. dag 100 ton	—	één meerboot	—	meren van schepen dient met voorzichtigheid te geschieden.
—	—	—	—	lorriebaan met steiger naar achter liggende loodsen	—
100	—	—	—	—	—
800	—	—	—	—	—
360	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	Meerpalen aanwezig
—	20 „	—	—	1 vaste 20 ton kraan	—
—	—	—	1 sleepboot 2 Holland launches	1 slangenmast, 1 ton	aanwezig 4 stalen ducdalven en 3 houten meerstoelen.

Leidraad ten behoeve van de berekening der vervoerstarieven van de coasters

A. RICHTVRACHT.

De richtvracht is f 0,16 per ton/zeemijl.
 Voorbeeld: De afstand in zeemijlen van plaats A naar B = 80 zeemijlen.
 De richtvracht is dus $80 \times f$ 0,16 = f 12,80.

B. VRACHTCOEFFICIENTEN.

De vrachtcoëfficiënten houden o.m. in de vrachtwarde van het product. Ter vereenvoudiging zijn de produkten verdeeld in vier kolommen, t.w.:

- A — noodzakelijke levensbehoeften;
- B — bevolkingsprodukten;
- C — luxe artikelen;
- D — bijzondere goederen.

Coëfficiënten:

A.	0.8	B.	1.1
rijst		glaswerken	
zout (consumptie)		aardewerk	
suiker		garens	
vis (gerookt)		manufacturen	
vislijn		huish. artikelen	
vetten (braad en bak)		kramerijen	
meelproducten		bevolkingsproducten	
thee/koffie		toiletzeep	
melk		eieren/sppek	
lawang (bast/olie)		conserven in blik	
geneesmiddelen		speelgoed	
veevoeder		vis (verse) en groenten	
waszeep		aardappelen	
massoobast		glasruiten	
petroleum		toiletartikelen	
meubilair		gereedschappen	
lege drums, blikken en flessen		werktuigen	
bagage		zout	
		hout (bezaagd, ruw en bekapt)	
		vlees	
		fiets- en autobanden	
		bouwmaterialen	
		bier	
		niet alcoh. dranken	
		verfwaren	
		touwwerk	
		sago	

C.	1.25	D.	2.5
rookartikelen		benzine	
lederwaren en schoenen		rottan	
mode- en rubberartikelen		crocs	
spiegels			
electr. artikelen			
motoren (olie en electr.)			
kaarsen			
alum. artikelen			
emaille waren			
machines			
brandstoffen en smecroliën			
gevaarlijke- en brandbare art.			
accu's, radio's, frigidaires			
papier			
stroo, boter/kaas			
schrijfbehoeften/boekwerken			
rijwielen			
auto's			
porcelein, suiker- en chocolade- werken			
onderd. mach., rijwielen en auto's			
uien			

C. BEREKENING VRACHTTARIEF.

Voorbeeld I: Afstand van plaats A naar B = 80 zeemijlen. De richtvracht = $80 \times f$ 0,16 = f 12,80. Wij nemen aan, dat 10 ton rijst wordt vervoerd. De coëfficiënt is dan vide kolom A = 0,8. Het tarief is dus f 12,80 \times 0,8 = f 10,24 per ton/m³. Echter werd een min. tarief van f 16,- per ton/m³ vastgesteld voor een max. afstand van 100 zeemijlen, zodat hier in rekening wordt gebracht f 16,- per ton/m³.

Voorbeeld II: Afstand van plaats C naar D = 300 zeemijlen. De richtvracht is $300 \times f$ 0,16 = f 48,- per ton/m³. Voor rijst is de coëfficiënt 0,8. Het tarief is dus f 48,- \times 0,8 = f 38,40.

D. KA EN KB.

De kosten van afscheep- en bestemmingshaven worden ieder afzonderlijk gesplitst in twee delen, t.w.:

- a. Een gedeelte waarin voorkomt de factoren der laad- en loskosten o.m. een vergoeding voor wear en tear, etc. ten hoogste van f 6,- per ton/m³.
- b. Een gedeelte bestaande uit koeliononen, berekend naar de gemiddelde kosten per ton/m³ ten hoogste van f 5,- per ton/m³.

Indien door het schip gelost en geladen wordt, dan zal in rekening gebracht dienen te worden een bedrag groot f 11,- per ton/m³.

Vindt eigen lossing of lading plaats, dan wordt in rekening gebracht een bedrag groot f 6,- per ton/m³.

E. PASSAGE-TARIEVEN.

Basisberekening passagekosten:

- Hutpassage (Gouv.) = f 0,20 per zeemijl
- Hutpassage (Part.) = f 0,23 per zeemijl
- Dekpassage (Gouv.) = f 0,14 per zeemijl
- Dekpassage (Part.) = f 0,17 per zeemijl.
- Kinderen van 0 tot 1 jaar = vrij
- Kinderen van 1 tot 3 jaar = $\frac{1}{4} \times$ pass.prijs
- Kinderen van 3 tot 12 jaar = $\frac{1}{2} \times$ pass.prijs
- Kinderen boven de 12 jaar betalen vol.

Voor documentatiekosten wordt in rekening gebracht f 0,15.

Vrijdom bagage:

- Volwassenen 50 kg per persoon
- Kinderen 25 kg per persoon

Overvracht wordt berekend naar tarief A.

De passagekosten worden berekend naar de directe afstand, waarbij de afstandtabellen worden geraadpleegd.

Voeding is hierbij niet inbegrepen.

Indien dit verstrekt wordt door het schip, dan zal voor hutpassagiers in rekening gebracht worden f 5,- per dag en voor dekpassagiers f 2,- per dag, plus 10 % voor het kokken- en bedieningspersoneel, bedoeld als premie.

Voor de embarkementskosten wordt in rekening gebracht een bedrag van f 2,50 per persoon.

F. PAKKETTENVERVOER.

- a. Pakketten boven de 100 kg of 200 dm³ inhoud worden niet ten uitvoer aangenomen, doch dienen op connossement te worden bevracht.
- b. Elke colli dient voorzien te zijn van een opgave, vermeldende: naam van de afzender, de geadresseerde, het gewicht, de inhoud, de waarde en de bestemmingshaven. Voor de ontvangst en aflevering wordt een reçu verstrekt, waarvoor f 0,50 verschuldigd is.
- c. De Maatschappij is niet aansprakelijk voor beschadiging, verloren gaan, vertraagde aflevering bij onjuiste opgave der inhoud en waarde van het goed, tenzij bewezen wordt, dat de oorzaak hiervan te wijten is aan schip en bemanning. In geen geval zal de vergoeding meer bedragen dan f 400,- per pakket.
- d. Uitgesloten van het pakkettenvervoer zijn:
 1. vuurwapenen;
 2. verdovende middelen;
 3. brieven bevattende mededelingen, een brief vervangend;
 4. levende dieren;
 5. specie, bank- en muntbiljetten en preciosa;
 6. artikelen, welke andere pakketten kunnen beschadigen door welke oorzaak dan ook, tenzij de verpakking zulks voorkomt.
- e. Ontduiking van bovenstaande verbodsbepalingen heeft tot gevolg, dat de afzender aansprakelijk is voor alle gevolgen en schade hieruit voortvloeiende. Desgewenst worden de pakketten verbeurd verklaard en/of overboord geworpen.
- f. De vracht is verschuldigd volgens de tarieven bovenaan pag. 45. Zij dient steeds vooruitbetaald te worden.

PAKETTARIEVEN.

	Gewicht in kg									
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
800'	4.50	6.30	8.10	9.90	11.70	13.50	15.30	17.10	18.90	20.70
600'	4.50	5.40	6.75	8.10	9.45	10.80	12.15	13.50	14.85	16.20
400'	4.50	4.50	5.40	6.30	7.20	8.10	9.00	9.90	10.80	11.70
200'	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	5.40	5.85	6.30	6.75	7.20

Afstand in zeemijlen. Bedragen in guldens.

Voorbeeld: Vrachtkosten.

Een pakket van 25 kg wordt ten vervoer aangeboden over een afstand van 450 zeemijlen. De kolom „afstand in zeemijlen” geeft slechts afstanden om de 200'.

Men neme hier de kolom van 600'. De kolom „gewicht in kg” geeft gewicht aan om de 10 kg. Men neme hier de kolom van 30 kg. De verschuldigde vracht is dus **f 6,75**.

Noot: Pakketten worden niet gestuwd in het ruim, doch blijven onder berusting van de gezagvoerder, die hier geheel voor verantwoordelijk is.

Uit bovenstaande voorbeeld blijkt, dat men naar boven afrondt, zodra de aangegeven afstanden en/of gewichten worden overschreden.

G. VERVOER VAN SPECIE, BANK-EN MUNTBILJETTEN EN PRECIOSA.

De vracht verschuldigd voor het vervoer van specie, bank-en muntbiljetten en preciosa bedraagt $\frac{1}{4}$ % van de waarde met een minimum van **f 15,-**.

Voor de ontvangst en aflevering wordt een reçu verstrekt, waarvoor **f 0,50** in rekening wordt gebracht.

H. VEEVERVOER.

De verschuldigde vrachtkosten worden berekend voor:

- a. varkens per 0.75 m³;
- b. koeien per 2 m³;
- c. kippen per krاندjang van 1 m³.

In het tarief is voeder niet begrepen.

De afscheper dient zelf zorg te dragen voor het voederen der dieren aan boord.

I. SPECIALE VOORWAARDEN.

Voor het vervoer van atap wordt een speciaal tarief van **f 0,04** per sheet tot een afstand van 160 zeemijlen in rekening gebracht en **f 0,06** per sheet over een afstand boven de 160 zeemijlen.

Geschiedt het lossen en laden door eigen personeel, dan wordt aan hen uitbetaald:

- a. voor stukgoed, zakken goed etc. **f 3,50** per ton/m³ en
- b. voor hout **f 5,00** per ton/m³

Vindt „eigen lossing” plaats, dan zal aan het personeel worden uitbetaald een bedrag van **f 1,-** per ton/m³.

N.B. Vrachten niet voorkomende in de tabellen worden berekend naar het inzicht van de gezagvoerder, altijd ten voordele van de Maatschappij.

Op Nieuw-Guinea varende schepen van

	Schip	Roepnaam	Bruto Reg. tonnen	1e kl.	2e kl.	3e kl.	4e kl.
K.P.M.	Kaloekoe	PCGM	2149.16	19	18	24	778
	Barito	PCYJ	1329.13	12	—	12	600
	Barumun	PCYO	1329.13	12	—	12	600
K.J.C.P.L.	Sinabang	PHMW	2192.65	12	—	—	363
	Sibigo	PHMG	2184.62	12	—	—	—
	Sigli	PHMJ	2179.41	12	—	—	—

4e klas = dekpasagier-

AFSTANDSTABELLEN
in zeemijlen

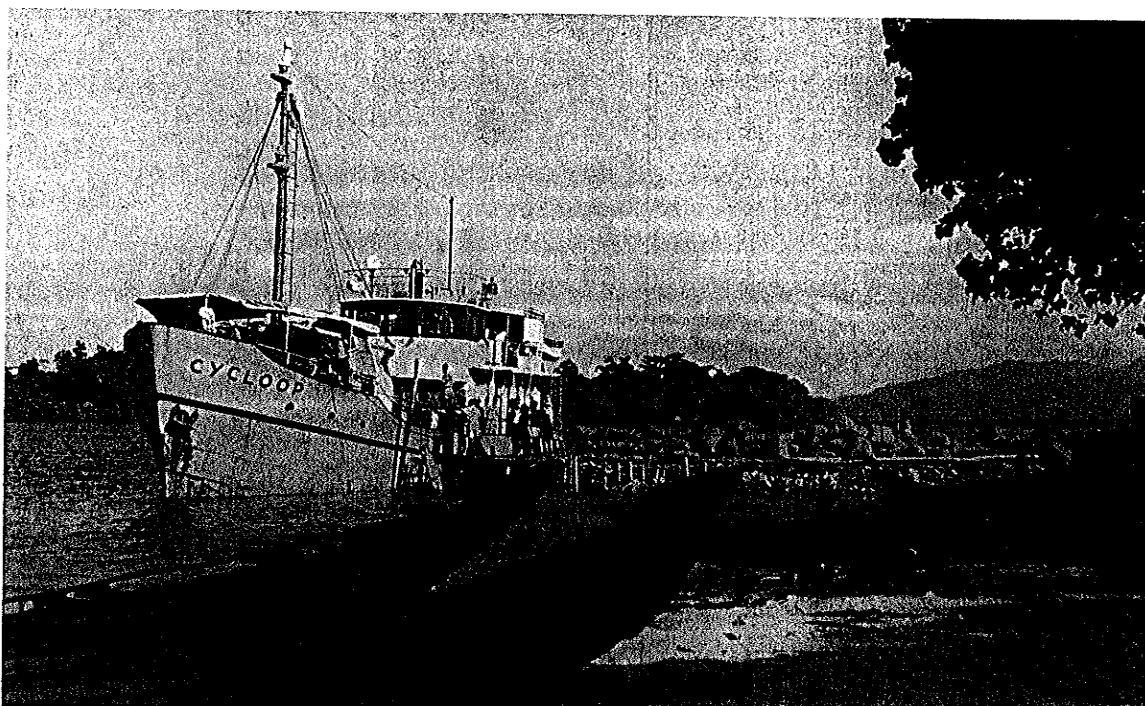
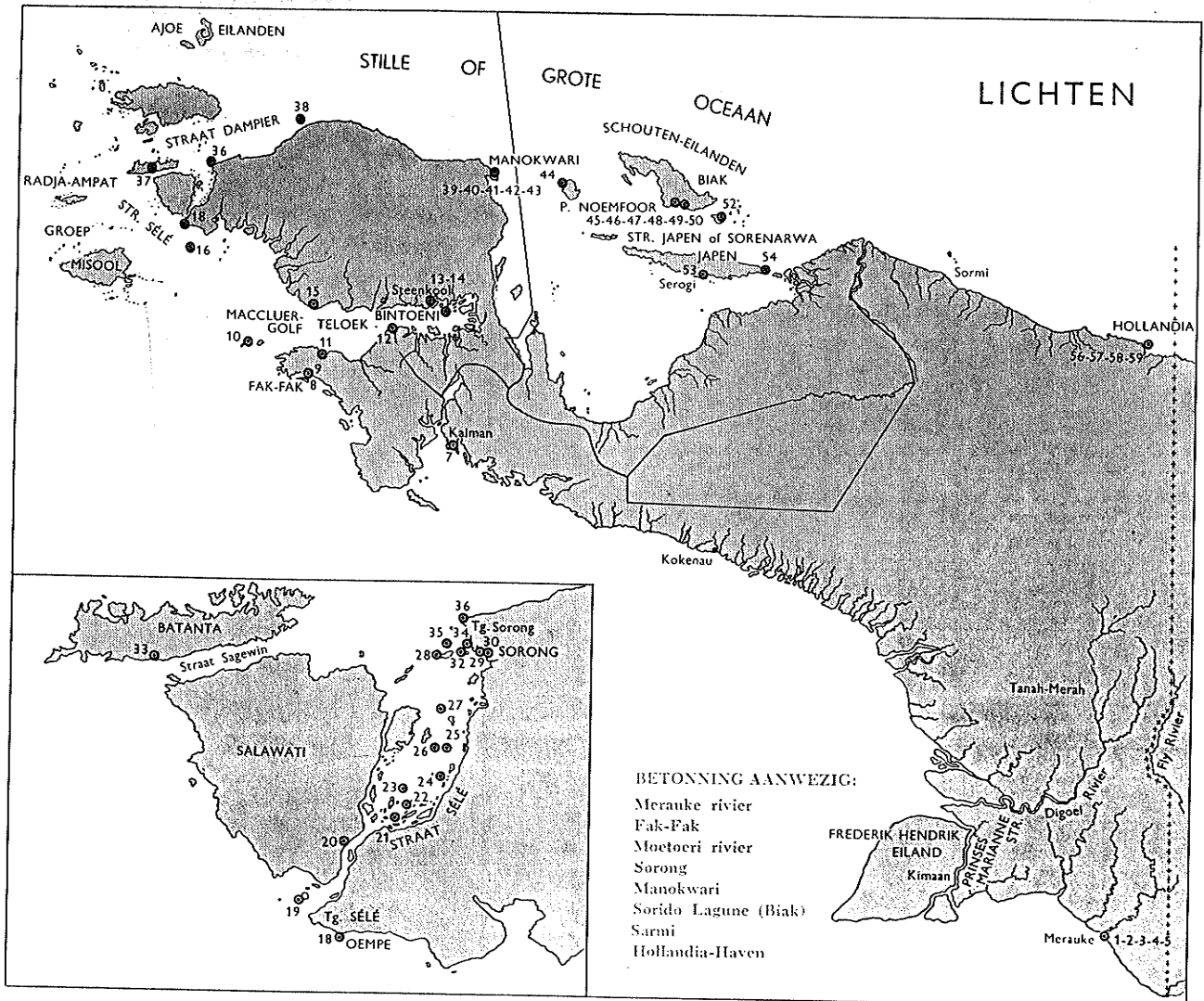
SORONG	31	44	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000
--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

Van	Naar:	1e kl.	2e kl.	3e kl.	4e kl.	Opmerkingen
BIAK	Hollandia	f 223.-	f 156.-	f 81.-	f 41.-	
	Manokwari	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Manokwari	194.-	136.-	73.-	36.-	Via Geelvink-baai
	Mapia	95.-	67.-	36.-	18.-	
	Nabire	87.-	61.-	34.-	17.-	
	Sarmi	155.-	109.-	59.-	29.-	
	Seroei	62.-	44.-	25.-	17.-	
	Sorong	186.-	130.-	70.-	35.-	
	"	308.-	215.-	115.-	57.-	via Geelvink-baai
	"					
DEMTA	Hollandia	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Sarmi	49.-	35.-	25.-	17.-	
FAK-FAK	Kaimana	91.-	63.-	34.-	17.-	
	Karawatoe	89.-	62.-	34.-	17.-	
	Kokas	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Merauke	342.-	239.-	126.-	63.-	
	Mimika	155.-	108.-	59.-	29.-	
	Misool	90.-	63.-	34.-	17.-	
	Patipibaai	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Radja Ampat	115.-	81.-	42.-	21.-	
	Roembati	45.-	31.-	25.-	17.-	
	Sorong	109.-	77.-	42.-	21.-	
HOLLANDIA	Biak	161.-	113.-	59.-	29.-	rechtstreeks
	"	223.-	156.-	81.-	41.-	via Seroei
	Demta	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Jamakaan	314.-	220.-	115.-	57.-	
	Jamna	53.-	37.-	25.-	17.-	
	Jarsoen	53.-	37.-	25.-	17.-	
	Manokwari	225.-	158.-	84.-	42.-	rechtstreeks
	"	296.-	207.-	109.-	55.-	via Seroei/Biak
	"	355.-	248.-	132.-	66.-	via Geelvink-baai
	"					
Wakde	Nabire	248.-	174.-	92.-	46.-	
	Sarin	70.-	49.-	25.-	17.-	
	Seroei	161.-	113.-	59.-	29.-	
	Sorong	324.-	227.-	120.-	60.-	rechtstreeks
	"	409.-	286.-	151.-	76.-	via Seroei/Biak of Geelvink-baai
INANWATAN	Fak-Fak	47.-	33.-	25.-	17.-	
	Kokas	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Sorong	81.-	56.-	29.-	17.-	
JAMAKAAN	Manokwari	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Noemfoer	44.-	31.-	25.-	17.-	niet via Manokwari
Ransiki Sjeri	Sjeri	44.-	31.-	25.-	17.-	
	"	44.-	31.-	25.-	17.-	
JAMNA	Hollandia	53.-	37.-	25.-	17.-	
	Sarmi	44.-	31.-	25.-	17.-	
JARSOEN	Hollandia	53.-	37.-	25.-	17.-	
	Sarmi	44.-	31.-	25.-	17.-	
KABAREI	Mios Andau	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Mios Arar	44.-	31.-	25.-	17.-	
SORONG	Sorong	44.-	31.-	25.-	17.-	
	"	44.-	31.-	25.-	17.-	
KAIMANA	Fak-Fak	91.-	63.-	34.-	17.-	
	Merauke	304.-	213.-	112.-	56.-	
	Mimika	97.-	68.-	36.-	18.-	
SORONG	Sorong	175.-	122.-	64.-	32.-	niet via Steenkool
	"					
KARAWATU	Fak-Fak	89.-	62.-	34.-	17.-	
	Kaimana	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Merauke	304.-	213.-	112.-		

Van	Naar:	1e kl.	2e kl.	3e kl.	4e kl.	Opmerkingen
MIMIKA	Fak-Fak	155.-	108.-	59.-	29.-	
	Kaimana	97.-	68.-	36.-	18.-	
	Karawatoe	97.-	68.-	36.-	18.-	
	Merauke	237.-	166.-	87.-	43.-	
	Sorong	247.-	174.-	92.-	46.-	niet via Steenkool
MIOA ANDAU MIOS ARRAR (RADJA AMPAT)	Fak-Fak	115.-	81.-	42.-	21.-	
	Kabarei	49.-	35.-	25.-	17.-	
	Saonek	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Sorong	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Steenkool	145.-	101.-	53.-	27.-	
MISOOL	Fak-Fak	90.-	63.-	34.-	17.-	
	Kokas	133.-	94.-	50.-	25.-	
	Sorong	53.-	37.-	25.-	17.-	
	Steenkool	171.-	121.-	64.-	32.-	
	NABIRE	Jamakaan	66.-	46.-	25.-	17.-
Manokwari		107.-	75.-	39.-	20.-	
Miei		58.-	40.-	25.-	17.-	
Noemfoer		107.-	75.-	39.-	20.-	niet via Manokwari
Ransiki		72.-	51.-	27.-	17.-	
NOEMFOER	Sjeri	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Wasior	58.-	40.-	25.-	17.-	
	Windessi	58.-	40.-	25.-	17.-	
	Biak	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Korido	44.-	31.-	25.-	17.-	
PATIPIBAAI	Manokwari	44.-	31.-	25.-	17.-	rechtstreeks
	Kokas	44.-	31.-	25.-	17.-	
RADJA AMPAT EILANDEN	Roembati	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Fak-Fak	115.-	81.-	42.-	21.-	
RANSIKI	Sorong	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Steenkool	145.-	101.-	53.-	27.-	
ROEMBATI	Biak	62.-	44.-	25.-	17.-	niet via Manokwari
	Manokwari	44.-	31.-	25.-	17.-	
SAONEK	Noemfoer	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Kokas	44.-	31.-	25.-	17.-	
SARMI	Kabarei	68.-	47.-	25.-	17.-	
	Mios Andau	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Mios Arar	44.-	31.-	25.-	17.-	
SEROEI	Sorong	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Biak	155.-	109.-	59.-	29.-	
	Hollandia	70.-	49.-	25.-	17.-	
	Jamna	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Jarsoen	44.-	31.-	25.-	17.-	
SORONG	Manokwari	228.-	160.-	84.-	42.-	niet via Geelvinkbaai
	Seroei	93.-	66.-	34.-	17.-	
	Sorong	342.-	239.-	126.-	63.-	
	Biak	62.-	44.-	25.-	17.-	
	Hollandia	161.-	113.-	59.-	29.-	niet via Geelvinkbaai
STEENKOOI	Manokwari	135.-	94.-	50.-	25.-	
	Nabire	52.-	37.-	25.-	17.-	
	Sarmi	93.-	66.-	34.-	17.-	
	Sorong	248.-	174.-	92.-	46.-	
	Biak	186.-	130.-	70.-	35.-	
	Fak-Fak	208.-	146.-	76.-	38.-	via Steenkool
	Hollandia	409.-	286.-	151.-	76.-	via Biak/Seroei
	Inanwatan	324.-	227.-	120.-	60.-	
	Kabarei	81.-	56.-	29.-	17.-	
	Kaimana	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Karawatoe	299.-	209.-	109.-	55.-	via Steenkool
	Kokas	299.-	209.-	109.-	55.-	via Steenkool
	Manokwari	89.-	62.-	34.-	17.-	
	Mapia	114.-	79.-	42.-	21.-	
	Merauke	176.-	123.-	64.-	32.-	
Mimika	427.-	299.-	157.-	78.-		
Misol	538.-	377.-	196.-	98.-	via Steenkool	
Radja Ampat eilanden	367.-	254.-	134.-	67.-		
Saonek	53.-	37.-	25.-	17.-		
Sarmi	72.-	51.-	27.-	17.-		
Seroei	44.-	31.-	25.-	17.-		
Singapore	342.-	239.-	126.-	63.-		
Steenkool	248.-	174.-	92.-	46.-		
Timor Dilly	1261.-	883.-	380.-	190.-		
Fak-Fak	127.-	89.-	48.-	24.-		
Kaimana	398.-	278.-	120.-	60.-		
Karawatoe	82.-	58.-	29.-	17.-		
Kokas	173.-	121.-	64.-	32.-		
Merauke	173.-	121.-	64.-	32.-		
Mimika	47.-	33.-	25.-	17.-		
Radja Ampat Eilanden	412.-	289.-	151.-	76.-		
Sorong	237.-	166.-	87.-	43.-		
WAKDE	145.-	101.-	53.-	27.-	niet via Fak-Fak	
WASIOR	191.-	133.-	70.-	35.-	via Fak-Fak	
WASIOR	Hollandia	68.-	47.-	25.-	17.-	
	Sarmi	44.-	31.-	25.-	17.-	
WASIOR	Jamakaan	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Manokwari	61.-	43.-	25.-	17.-	
	Miei	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Noemfoer	54.-	40.-	25.-	17.-	niet via Manokwari
	Ransiki	44.-	31.-	25.-	17.-	
Sjeri	44.-	31.-	25.-	17.-		

AFSTAND TABELLEN
in zeemijlen

Van	Naar:	1e kl.	2e kl.	3e kl.	4e kl.	Opmerkingen
MIMIKA	Fak-Fak	155.-	108.-	59.-	29.-	
	Kaimana	97.-	68.-	36.-	18.-	
	Karawatoe	97.-	68.-	36.-	18.-	
	Merauke	237.-	166.-	87.-	43.-	
	Sorong	247.-	174.-	92.-	46.-	niet via Steenkool
MIOA ANDAU MIOS ARRAR (RADJA AMPAT)	Fak-Fak	115.-	81.-	42.-	21.-	
	Kabarei	49.-	35.-	25.-	17.-	
	Saonek	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Sorong	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Steenkool	145.-	101.-	53.-	27.-	
MISOOL	Fak-Fak	90.-	63.-	34.-	17.-	
	Kokas	133.-	94.-	50.-	25.-	
	Sorong	53.-	37.-	25.-	17.-	
	Steenkool	171.-	121.-	64.-	32.-	
	NABIRE	Jamakaan	66.-	46.-	25.-	17.-
Manokwari		107.-	75.-	39.-	20.-	
Miei		58.-	40.-	25.-	17.-	
Noemfoer		107.-	75.-	39.-	20.-	niet via Manokwari
Ransiki		72.-	51.-	27.-	17.-	
NOEMFOER	Sjeri	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Wasior	58.-	40.-	25.-	17.-	
	Windessi	58.-	40.-	25.-	17.-	
	Biak	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Korido	44.-	31.-	25.-	17.-	
PATIPIBAAI	Manokwari	44.-	31.-	25.-	17.-	rechtstreeks
	Kokas	44.-	31.-	25.-	17.-	
RADJA AMPAT EILANDEN	Roembati	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Fak-Fak	115.-	81.-	42.-	21.-	
RANSIKI	Sorong	72.-	51.-	27.-	17.-	
	Steenkool	145.-	101.-	53.-	27.-	
ROEMBATI	Biak	62.-	44.-	25.-	17.-	niet via Manokwari
	Manokwari	44.-	31.-	25.-	17.-	
SAONEK	Noemfoer	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Kokas	44.-	31.-	25.-	17.-	
SARMI	Kabarei	68.-	47.-	25.-	17.-	
	Mios Andau	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Mios Arar	44.-	31.-	25.-	17.-	
SEROEI	Sorong	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Biak	155.-	109.-	59.-	29.-	
	Hollandia	70.-	49.-	25.-	17.-	
	Jamna	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Jarsoen	44.-	31.-	25.-	17.-	
SORONG	Manokwari	228.-	160.-	84.-	42.-	niet via Geelvinkbaai
	Seroei	93.-	66.-	34.-	17.-	
	Sorong	342.-	239.-	126.-	63.-	
	Biak	62.-	44.-	25.-	17.-	
	Hollandia	161.-	113.-	59.-	29.-	niet via Geelvinkbaai
STEENKOOI	Manokwari	135.-	94.-	50.-	25.-	
	Nabire	52.-	37.-	25.-	17.-	
	Sarmi	93.-	66.-	34.-	17.-	
	Sorong	248.-	174.-	92.-	46.-	
	Biak	186.-	130.-	70.-	35.-	
	Fak-Fak	208.-	146.-	76.-	38.-	via Steenkool
	Hollandia	409.-	286.-	151.-	76.-	via Biak/Seroei
	Inanwatan	324.-	227.-	120.-	60.-	
	Kabarei	81.-	56.-	29.-	17.-	
	Kaimana	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Karawatoe	299.-	209.-	109.-	55.-	via Steenkool
	Kokas	299.-	209.-	109.-	55.-	via Steenkool
	Manokwari	89.-	62.-	34.-	17.-	
	Mapia	114.-	79.-	42.-	21.-	
	Merauke	176.-	123.-	64.-	32.-	
Mimika	427.-	299.-	157.-	78.-		
Misol	538.-	377.-	196.-	98.-	via Steenkool	
Radja Ampat eilanden	367.-	254.-	134.-	67.-		
Saonek	53.-	37.-	25.-	17.-		
Sarmi	72.-	51.-	27.-	17.-		
Seroei	44.-	31.-	25.-	17.-		
Singapore	342.-	239.-	126.-	63.-		
Steenkool	248.-	174.-	92.-	46.-		
Timor Dilly	1261.-	883.-	380.-	190.-		
Fak-Fak	127.-	89.-	48.-	24.-		
Kaimana	398.-	278.-	120.-	60.-		
Karawatoe	82.-	58.-	29.-	17.-		
Kokas	173.-	121.-	64.-	32.-		
Merauke	173.-	121.-	64.-	32.-		
Mimika	47.-	33.-	25.-	17.-		
Radja Ampat Eilanden	412.-	289.-	151.-	76.-		
Sorong	237.-	166.-	87.-	43.-		
WAKDE	145.-	101.-	53.-	27.-	niet via Fak-Fak	
WASIOR	191.-	133.-	70.-	35.-	via Fak-Fak	
WASIOR	Hollandia	68.-	47.-	25.-	17.-	
	Sarmi	44.-	31.-	25.-	17.-	
WASIOR	Jamakaan	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Manokwari	61.-	43.-	25.-	17.-	
	Miei	44.-	31.-	25.-	17.-	
	Noemfoer	54.-	40.-	25.-	17.-	niet via Manokwari
	Ransiki	44.-	31.-	25.-	17.-	
Sjeri	44.-	31.-	25.-	17.-		



Een coaster bij het inladen van copra.

DE GOVERNEMENTSVLOOT.

Het GOVERNEMENT had ultimo 1955 de beschikking over:

- a. ten dienste van binnenwateren en havens:
 - 1 houten motorboot (40 pk diesel)
 - 1 houten sleepboot (165 pk)
 - 2 motorvletten (10 pk diesel)
 - 2 motormeervletten (20 pk diesel)
 - 1 werkboot (80 pk diesel)
 - 2 loodssleepboten (80 pk diesel)
 - 2 sleepbarkassen (40 pk diesel)
 - 4 50-tons lichters
 - 5 20-tons lichters
 - 11 Holland Launches (20 pk diesel) in gebruik als loodsvaartuig en voor communicatie.
 - 3 80-tons deklinters.
- b. in gebruik bij verschillende Gouvernements diensten:

ZEEVISSERIJ

- 17 viskotter (150 pk diesel)
- 2 tonijnlaunches (20 pk diesel)

BOSWEZEN:

- 1 houtponton (160 ton draagvermogen)
- 1 sleepboot (80 pk diesel)
- 1 dubbelschroef sleepboot (2x80 pk diesel)

HAVENWEZEN:

- 1 sleepboot (150 pk diesel)
- 1 drijvende bok (kraan) 15 ton hefvermogen
- 2 pontons (165 pk motor) 50 ton draagvermogen
- 2 vuilpontons.

GEZONDHEIDSZORG:

- 3 motorboten (72 pk diesel)
- 1 Holland Launch (20 pk diesel)

BESTUURSDIENST, POLITIE en ALGEMENE DOELEINDEN:

- 3 grote patrouillevaartuigen (120 pk diesel)
- 7 patrouillevaartuigen (80 pk diesel)
- 1 200 tons motorlichter (2x120 pk diesel)
- 3 dubbelschroef motorboten (2x20 pk diesel).

c. Ten behoeve van de kustvaart:

- 3 coasters van 80 ton met 55 ton laadvermogen (120 pk diesel)

Het aantal gouvernementsvaartuigen bedroeg, klein materiaal inclusief, 80 met een totale tonnage van 2.024,19 bruto register-ton.

In 1956 worden verwacht:

- 4 grotere patrouillevaartuigen (120 pk diesel)
 - 2 sleepboten (2x80 pk diesel)
 - 1 sleepbarkas (40 pk diesel)
 - 1 veerboot (2x20 pk diesel)
 - 4 dubbelschroef Holland launches (2x20 pk diesel).
- In 1956 worden besteld:
- 3 dubbelschroef Holland launches (2x20 pk diesel)
 - 2 enkelschroef Holland launches (20 pk diesel)
 - 1 landingsvaartuig (2x130 pk diesel).

DIENSTREGELING DER K.P.M.

Fragment uit de afvaartlijst 1956.

Singapore — Timor-Dilly — Sorong — Noord-Nieuw-Guinea — Sorong — Zuid-Nieuw-Guinea — Sorong — Timor-Dilly — Singapore.

LIJN 80	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
SINGAPORE . V.	25 Nov.	23 Dec.	20 Jan.	17 Febr.	16 Mrt.	13 Apr.	11 Mei	8 Juni	6 Juli	3 Aug.	31 Aug.	28 Sept.	26 Oct.	23 Nov.	21 Dec.
TIMOR-DILLY A.	1 Dec.	29 "	26 "	23 "	22 "	19 "	17 "	14 "	12 "	9 "	6 Sept.	4 Oct.	1 Nov.	29 "	27 "
SORONG A.	4 "	1 Jan.	29 "	26 "	25 "	22 "	20 "	17 "	15 "	12 "	9 "	7 "	4 "	2 Dec.	30 "
SORONG V.	7 Dec.	4 Jan.	1 Febr.	29 Febr.	28 Mrt.	25 Apr.	23 Mei	20 Juni	18 Juli	15 Aug.	12 Sept.	10 Oct.	7 Nov.	5 Dec.	2 Jan.
Manokwari ... A.	8 "	5 "	2 "	1 Mrt.	29 "	26 "	24 "	21 "	19 "	16 "	13 "	11 "	8 "	6 "	3 "
Biak A.	9 "	6 "	3 "	2 "	30 "	27 "	25 "	22 "	20 "	17 "	14 "	12 "	9 "	7 "	4 "
Seroei A.	10 "	7 "	4 "	3 "	31 "	28 "	26 "	23 "	21 "	18 "	15 "	13 "	10 "	8 "	5 "
Sarmi A.	11 "	8 "	5 "	4 "	1 Apr.	29 "	27 "	24 "	22 "	19 "	16 "	14 "	11 "	9 "	6 "
HOLLANDIA . A.	12 "	9 "	6 "	5 "	2 "	30 "	28 "	25 "	23 "	20 "	17 "	15 "	12 "	10 "	7 "
HOLLANDIA . V.	16 Dec.	13 Jan.	10 Febr.	9 Mrt.	6 Apr.	4 Mei	1 Juni	29 Juni	27 Juli	24 Aug.	21 Sept.	19 Oct.	16 Nov.	14 Dec.	11 Jan.
Sarmi A.	17 "	14 "	11 "	10 "	7 "	5 "	2 "	30 "	28 "	25 "	22 "	20 "	17 "	15 "	12 "
Seroei A.	18 "	15 "	12 "	11 "	8 "	6 "	3 "	1 Juli	29 "	26 "	23 "	21 "	18 "	16 "	13 "
BIAK A.	19 "	16 "	13 "	12 "	9 "	7 "	4 "	2 "	30 "	27 "	24 "	22 "	19 "	17 "	14 "
BIAK V.	20 Dec.	17 Jan.	14 Febr.	13 Mrt.	10 Apr.	8 Mei	5 Juni	3 Juli	31 Juli	28 Aug.	25 Sept.	23 Oct.	20 Nov.	18 Dec.	15 Jan.
Manokwari ... A.	21 "	18 "	15 "	14 "	11 "	9 "	6 "	4 "	1 Aug.	29 "	26 "	24 "	21 "	19 "	16 "
HOLLANDIA . A.	23 "	20 "	17 "	16 "	13 "	11 "	8 "	6 "	3 "	31 "	28 "	26 "	23 "	21 "	18 "
HOLLANDIA . V.	26 Dec.	23 Jan.	20 Febr.	19 Mrt.	16 Apr.	14 Mei	11 Juni	9 Juli	6 Aug.	3 Sept.	1 Oct.	29 Oct.	26 Nov.	24 Dec.	21 Jan.
Biak A.	28 "	25 "	22 "	21 "	18 "	16 "	13 "	11 "	8 "	5 "	3 "	1 Nov.	29 "	27 "	24 "
Geelvinkbaai) A.	29 "	26 "	23 "	22 "	19 "	17 "	14 "	12 "	9 "	6 "	4 "	1 Nov.	29 "	27 "	24 "
Manokwari ... A.	30 "	27 "	24 "	23 "	20 "	18 "	15 "	13 "	10 "	7 "	5 "	2 "	30 "	28 "	25 "
SORONG A.	31 "	28 "	25 "	24 "	21 "	19 "	16 "	14 "	11 "	8 "	6 "	3 "	1 Dec.	29 "	26 "
LIJN 81															
SORONG V.	3 Jan.	31 Jan.	28 Febr.	27 Mrt.	24 Apr.	22 Mei	19 Juni	17 Juli	14 Aug.	11 Sept.	9 Oct.	6 Nov.	4 Dec.	1 Jan.	29 Jan.
STEENKOOL . A.	4 "	1 Febr.	29 "	28 "	25 "	23 "	20 "	18 "	15 "	12 "	10 "	7 "	5 "	2 "	30 "
STEENKOOL . V.	5 Jan.	2 Febr.	1 Mrt.	29 Mrt.	26 Apr.	24 Mei	21 Juni	19 Juli	16 Aug.	13 Sept.	11 Oct.	8 Nov.	6 Dec.	3 Jan.	31 Jan.
Fak-Fak A.	6 "	3 "	2 "	30 "	27 "	25 "	22 "	20 "	17 "	14 "	12 "	9 "	7 "	4 "	1 Febr.
Kaimana A.	7 "	4 "	3 "	31 "	28 "	26 "	23 "	21 "	18 "	15 "	13 "	10 "	8 "	5 "	2 "
MERAUKE ... A.	10 "	7 "	6 "	3 Apr.	1 Mei	29 "	26 "	24 "	21 "	18 "	16 "	13 "	11 "	8 "	5 "
MERAUKE ... V.	13 Jan.	10 Febr.	9 Mrt.	6 Apr.	4 Mei	1 Juni	29 Juni	27 Juli	24 Aug.	21 Sept.	19 Oct.	16 Nov.	14 Dec.	11 Jan.	8 Febr.
Fak-Fak A.	16 "	13 "	12 "	9 "	7 "	4 "	2 Juli	30 "	27 "	24 "	22 "	19 "	17 "	14 "	11 "
SORONG A.	18 "	15 "	14 "	11 "	9 "	6 "	4 "	1 Aug.	29 "	26 "	24 "	21 "	19 "	16 "	13 "
SORONG V.	22 Jan.	19 Febr.	18 Mrt.	15 Apr.	13 Mei	10 Juni	8 Juli	5 Aug.	2 Sept.	30 Sept.	28 Oct.	25 Nov.	23 Dec.	20 Jan.	17 Febr.
STEENKOOL . A.	23 "	20 "	19 "	16 "	14 "	11 "	9 "	6 "	4 "	1 Oct.	29 "	26 "	24 "	21 "	18 "
STEENKOOL . V.	24 Jan.	21 Febr.	20 Mrt.	17 Apr.	15 Mei	12 Juni	10 Juli	7 Aug.	4 Sept.	2 Oct.	30 Oct.	27 Nov.	25 Dec.	22 Jan.	19 Febr.
Fak-Fak A.	25 "	22 "	21 "	18 "	16 "	13 "	11 "	8 "	5 "	3 "	31 "	28 "	26 "	23 "	20 "
SORONG A.	27 "	24 "	23 "	20 "	18 "	15 "	13 "	10 "	7 "	5 "	2 Nov.	30 "	28 "	25 "	22 "
SORONG V.	29 Jan.	26 Febr.	25 Mrt.	22 Apr.	20 Mei	17 Juni	15 Juli	12 Aug.	9 Sept.	7 Oct.	4 Nov.	2 Dec.	30 Dec.	27 Jan.	24 Febr.
TIMOR-DILLY A.	1 Febr.	29 "	28 "	25 "	23 "	20 "	18 "	15 "	12 "	10 "	7 "	5 "	2 Jan.	30 "	27 "
TIMOR-DILLY V.	2 Febr.	1 Mrt.	29 Mrt.	26 Apr.	24 Mei	21 Juni	19 Juli	16 Aug.	13 Sept.	11 Oct.	8 Nov.	6 Dec.	3 Jan.	31 Jan.	28 Febr.
SINGAPORE . A.	8 Febr.	7 Mrt.	4 Apr.	2 Mei	30 Mei	27 Juni	25 Juli	22 Aug.	19 Sept.	17 Oct.	14 Nov.	12 Dec.	9 Jan.	6 Febr.	6 Mrt.

*) In de Geelvinkbaai worden naar gelang van behoeven verschillende havens aangelopen.

LIJN 80

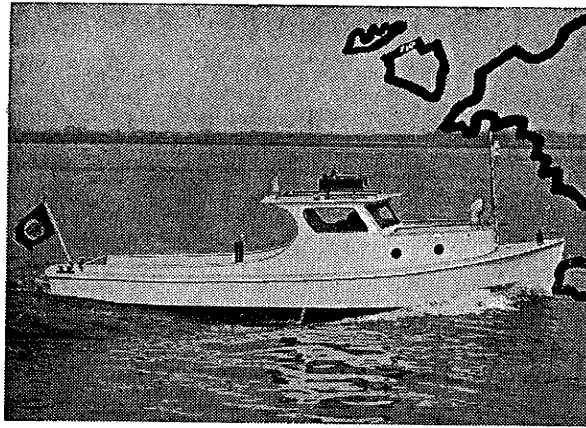
In het Sarmi-rayon alsmede in het Biak-rayon worden verschillende havens facultatief aangelopen.

LIJN 81

In het Fak-Fak-rayon alsmede in de Radja-Ampat-groep worden verschillende havens facultatief aangelopen. Minitika wordt facultatief aangelopen.

Asmatters
in hun
oorlogsprouw.





Neerlands vlag waait overal....

Op alle wereldzeeën en in de binnenwateren wordt de sinds jaar en dag gewaardeerde naam van Nederlands vakmanschap hoog gehouden.

Schepen, uitgerust met de krachtige en betrouwbare Kromhout viertact scheeps- en stationaire dieselmotoren in vermogens van 30-400 epk of de even bekende Samofa dieselmotoren in vermogens van 3-30 epk, treft men aan, waar degelijkheid en betrouwbaarheid wordt vereist.

De grondslag van de superieure eigenschappen van deze drie Nederlandse produkten wordt gevormd door het vakmanschap en de jarenlange ervaring van bekwame specialisten.

HOLLAND LAUNCH N.V.

KROMHOUT MOTOREN FABRIEK

D. Goedkoop Jr N.V. - Ketelstraat 2 - Amsterdam - Tel. 61611

MOTORENFABRIEK SAMOFA N.V.

Boerhaavelaan - Harderwijk - Tel. 03410-2468

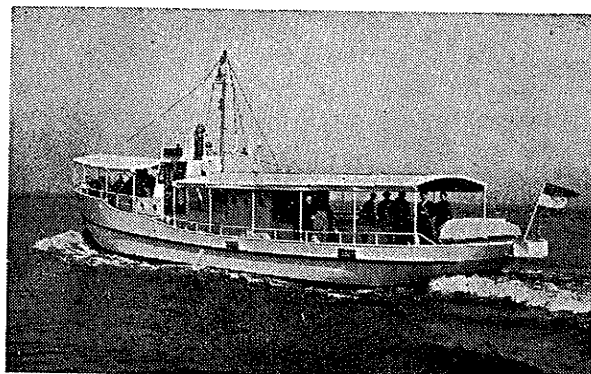


Foto boven:

*8,75 m HOLLAND LAUNCH standaard-
boot type B met 2-cilinder
SAMOFA-motor.*

Foto hiernaast:

*Patrouilleboot, 21,80 m lang,
uitgerust met KROMHOUT-voofd-motor
en SAMOFA-hulpmotor.*