

Uit: *Oude K.P.M.-schepen van 'Tempo Doeloe'*, auteur Lucas Lindeboom.

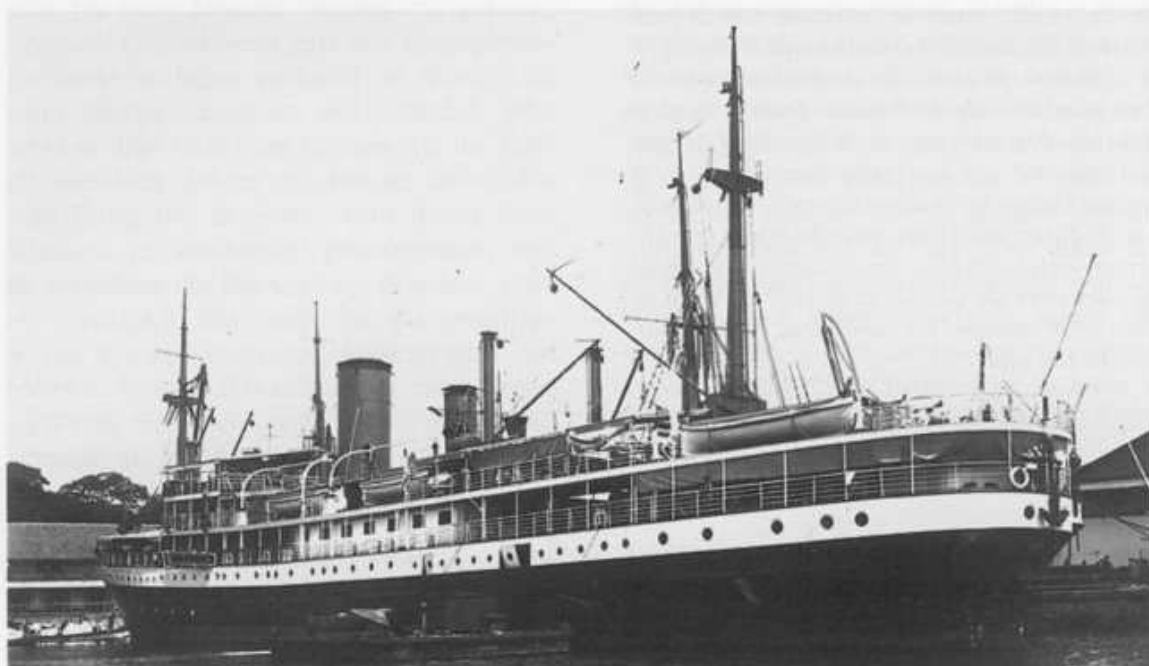


Foto Nr. 158: s.s. 'Merak'

De stomer 'Merak' die aanvankelijk ontworpen en gebouwd was om dienst te doen op de veerdienst Merak-Oosthaven (Pandjang) en in wezen zelden op die dienst gevaren heeft, werd in 1926 te Rotterdam gebouwd.

De dienst Oosthaven-Merak, sloot nl. aan op de spoorlijn naar Batavia, waardoor Palembang praktisch een regelrechte verbinding per spoor met Batavia had. Deze veerdienst werd door de K.P.M. Lijn 2 genoemd.

Op de foto ligt dit schip in afwachting van een ligplaats, dubbel afgemeerd in Oosthaven. Een mooi klassiek vrachtschip met een grote (hut- en dek-)passagiersaccommodatie. De zonnetenten dienden vanaf het sloepende dek verwijderd te worden en vanaf het hoofddek konden de bootwerkers zich van luik I langs de accommodatie naar luik II begeven. Dit veroorzaakte zelden problemen en wel omdat bootwerkers toen, althans in gebieden buiten Noord Europa, geen babbels hadden en men op z'n eigen schip nog wat te zeggen had. De vooruitgang en de nieuwe vrijheid veranderde dit rap. Wie in de jaren zestig met zijn schip bijv. in Kingston (Jamaica) of in Georgetown (Guyana) lag, moest niet alleen tolereren dat de bootwerkers tijdens hun werktijd in de ruimen, over

Photo No. 158: s.s. 'Merak'

This ship, being especially designed and built to shuttle between Oosthaven (Pandjang, South Sumatra) and Merak (N.W. Java), but seldom having been used on that K.P.M.-line 2, was built by the 'Rotterdamse Droogdok Mij' at Rotterdam in 1926. This ferry boat service, actually connected Palembang by railroad with Batavia.

In this quite rare photograph we see the 'Merak' being double banked in Oosthaven, the same harbour we have heard about when K.P.M.-ships frantically carried military equipment, soldiers and evacuees to Java when Sumatra was about to be seized by the Japanese invasion armies.

On classic ships like the 'Merak', coolies or stevedores could walk freely along the accommodation decks from hatch I to hatch II, but never bothered the crew or the passengers. In the old days, crew members were still in charge of their own ship. When modern times progressed and freedom became the new fashion, things changed drastically. When the author used to call at Jamaican and Guyanese ports in the mid sixties, it became customary that stevedores had to be allowed during working hours to sponge the crew's accommodation decks and during chop time, they had to

alle dekken inclusief de accommodatiedekken van de bemanning liepen te schuimen, maar dat deze lieden tijdens de maaltijden van de crew ook nog eens onafgebroken door de patrijspoorten stonden te koekeloeren, blijkbaar gefascineerd door het zien hoe 'Jan de zeeman' een pieper in z'n mond stak. En als je er wat van zei, dan kreeg je te horen dat je discrimineerde en dat jij je op 'Jamaican soil' of op 'Guyanese soil' bevond.

De 'Merak' die de Tweede Wereldoorlog overleefde zonder noemenswaardige ellende te hebben meegemaakt, zwierf over vele zeeën en diende vele bazen die het schip voor velerlei doeleinden gebruikten.

Van 28 januari 1942 tot 30 maart 1942 voer zij in een charter voor het B.M.W.T. in Brits Indië.

Op 1 juni '42 werd zij gevorderd door de Nederlandse regering. Van 8 mei '42 tot 31 juli '46 voer zij voor de Koninklijke Marine en zien we haar rond eind juni van dat jaar in San Juan (Puerto Rico) waar zij overlevenden aan boord krijgt van de getorpedeerde 'Tysa' van de 'Mij Vrachtvaart' te Rotterdam die zij naar Norfolk (Virginia) bracht. Daarna fungeerde zij in Brits Indië als munitie depotschip en later deed zij als moeder-

be tolerated in front of the portholes of the messroom where they insisted to watch how the seamen were putting a piece of a potato in their mouth. Complaining about this breach of privacy resulted in the accusation that the stevedores felt that they were being discriminated because of the colour of their skin, after all the seamen had to bear in mind that they were enjoying the privilege of being on 'Jamaican or Guyanese soil'...

The 'Merak' survived the 2nd World War without having been molested by the hostilities. Nevertheless she served quite a few masters in various countries and did various jobs as well.

She was doing odd jobs in British India for the B.M.W.T. from 28th January '42 until 30 March '42.

Being requisitioned by the Dutch Royal Navy from 8th May '42 until 31st July '46, we see her in San Juan, Porto Rico in the first week of July 1942. The crew of the torpedoed 'Tysa', a modern freighter of the 'Mij Vrachtvaart' in Rotterdam, finally arrived in San Juan to embark on the 'Merak', after having rowed by lifeboat at sea for a while. This ship took them safely to Norfolk, Virginia.

schip dienst voor de torpedomotorboten 'TM 26' en 'TM 33' die vanuit West-Indië naar Australië waren gehaald.

Na nog tot 1 januari 1947 in een charter voor de Nederlands Indische regering gevaren te hebben, kwam zij via Sydney en Makassar weer in de Indische thuiswateren terug. Gezien de politieke situatie echter in Indië, werd in november 1947 Amsterdam haar nieuwe thuishaven. Ook in die jaren voer zij zelden tussen Merak en Oosthaven (Pandjang) en omdat Batavia enorm in opkomst was, werd zij wat accommodatie betreft gemoderniseerd en shuttlede verscheidene jaren tussen Tandjong Priok en Pandjang.

Op 30 november 1955 vertrok zij op haar laatste reis naar Hong Kong, waar de slopershamer op haar wachtte.

Noot 1:

s.s. 'Merak', gebouwd in 1926 onder bouwnummer 106 op de werf van 'De Rotterdamsche Droogdok Mij NV' te Rotterdam. Roepletters: T.D.P.J. Bruto: 1754 ton. Netto: 986 ton. Draagvermogen op zomermerk: 1350 ton. Lengte o.a.: 79,28 m. Breedte: 12,89 m. Holte: 4,91 m. Voort-

In that same period she served the Allied forces as a munition depot ship in British India and later, when the two Dutch torpedo boats 'TM 26' and 'TM 33' had been transferred from the West Indies to Australia, the 'Merak' was used as a mother ship for the crews of these ships.

After having been in charter for the Government of the Dutch East-Indies until 1st January 1947, she arrived via Sydney in Makassar. But although she was back in the normal home trade, due to political circumstances, her home port was being altered from Batavia into Amsterdam.

Batavia, soon to be renamed Djakarta, became more and more an important and big city, which was the reason that the accommodation of the 'Merak' was renovated in order to use her on the shuttle line Djakarta-Pandjang (Oosthaven).

She sailed for her last voyage on 30th November 1955 with Hong Kong as destination, where the breaker's hammer was waiting for her.

stuwing: een 4-cilinder compound stoommachine gebouwd door de R.D.M. van 1800 ipk, goed voor een dienstsnelheid van 12 knopen. Accomodatie voor eersteklas passagiers: 28. Tweedeklas: 20. Dekpassagiers: 909. Na een verbouwing werd de accommodatie als volgt: eersteklas: 44. Tweedeklas: 20. Dekpassagiers: 868. Na nóg een verbouwing in 1947 werd dit wederom gewijzigd en was de hutaccomodatie: 64. Dekpassagiers: om en nabij 700.

Noot 2:

Dit schip werd vernoemd naar de destijds door de koloniale gebouwd veerhaven (in) Merak, op Java's meest Noord Westelijke punt aan de voet van de vulkaan Goenoeng Gede. Deze haven had een spoorlijn verbinding met o.a. Serang, Rangkasbitong, Kebajoran, Weltevreden en Batavia.

bound for Batavia, enjoyed train stops in Praboe-moelih, Goenoeng Megang, Moearoenim, Batoe-radja, Martapoera, Negeribatin, Kota Boemi, Tegineneng, Telokbetong, Merak, Serang, Rangkasbitong, Kebajoran, Weltevreden and Batavia.

Note 1:

s.s. 'Merak', built with yard number 106 by the 'Rotterdamse Droogdok Mij' at Rotterdam in 1926. Call sign: T.D.P.J. Gross: 1754 tons. Nett: 986 tons. Summer deadweight: 1350 tons. Length o.a.: 79,28 metres. Beam: 12,89 metres. Moulded depth: 4,91 metres. Propulsion: a 4-cylinder compound steam engine made by the R.D.M with 1800 ihp. Speed: 12 knots. Accommodation for first class passengers: 28. Second class: 20. Deck passengers: 909. After a renovation of the accommodation, the capacity was: First class: 44. Second class: 20. Deck passengers: 868. The third renovation was carried out in 1947, resulting in the following accommodation: Cabin passengers: 64. Deck passengers: about 700.

Note 2:

This ship was named after the port of Merak being built by the colonials to stimulate the circulation of passengers between Java and Sumatra. This ferry boat service between Padang (Oosthaven) and Merak, actually realised the railroad connection between Palembang and Batavia. Passengers departing from Palembang and being

In 1931 maakte de Hoge Druk van het K.P.M.-Bestuur en hun echtgenotes (en een enkele dochter) aan boord van de *Merak* een reisje door de Gordel van Smaragd.



Tomori Golf: op het 'schavotje' bij het standaardkompas: drie leden van de K.P.M.-directie met hun aanhang.



Na een uitstapje op Ternate, weer terug naar de "Merak"
After a sight seeing tour on the volcano island Ternate, back to the s.s. "Merak"