

DE LANDSCHAPPEN MALILI EN NOEHA IN HET
N. O. VAN DE GOLF VAN BONI.

(Met kaart IV).

Ofschoon binnen korten tijd van de hand van den heer E. C. ABENDANON over de bovengenoemde landschappen belangrijke mededeelingen in dit tijdschrift kunnen worden verwacht, zoo heb ik toch gemeend aan mijn aanvankelijk voornemen, om ook van mijne zijde iets bij te dragen tot de kennis van dit in vele opzichten belangrijke gedeelte van Celebes, gevolg te kunnen geven.

Waar van eene streek nog zoo weinig bekend is, mag toch worden verondersteld, dat de kans grooter is, dat de gegevens van beide zijden elkaar zullen aanvullen, dan dat zij veel overeenkomst zullen vertoonen, te meer daar de geoloog bij zijn waarnemingen een geheel ander standpunt inneemt als de civiel gezaghebber. Bovendien maken onderstaande gegevens volstrekt geen aanspraak op volledigheid; alleen het feit, dat zij verzameld zijn in het eerste jaar onzer vestiging in die streken, wijst er reeds op, dat zij onvolledig *moeten* zijn.

De landschappen Malili en Noeha behooren administratief tot de onderafdeeling Malili; zij grenzen ten westen aan het landschap Wotoe (ongeveer de waterscheiding tusschen de Salo Angkona en de S. Kalaëna) en de Golf van Boni, ten zuiden aan het landschap Lelewaoe (ongeveer een lijn W.-O., zuidelijk van Tolala), ten oosten aan het landschap Boengkoe en ten noorden aan het landschap Mori.

De oost- en noordgrens loopten ongeveer over den kam van het gebergte, dat de Towoeti- en Matana meren aan die zijden insluit. Evenals in de meeste streken, waar het gezag eerst kortelings gevestigd werd, bestaat over die grenzen nog weinig eenstemmigheid en behoort tot de definitieve regeling van deze aangelegenheid eerst te worden overgegaan, als meer nauwkeurige gegevens omtrent de geschiedenis en den oogenblikkelijk bestaanden toestand zijn verkregen. Daarbij komt nog, dat in den eersten tijd onzer vestiging in het algemeen gestreefd moet worden naar een voor de bestuursuitoefening practische indeeling en naar geleidelijke oplossing van de kleinere landschappen in de grootere, in het belang van een behoorlijke uitvoering van de gegeven bevelen. Zoo liggen binnen de hierboven aangegeven grenzen dan ook de landschappen Matana, Oesoe en Weoela, waarvan de beide eerste thans tot Malili behooren en het laatste onder Noeha is gebracht.

Ook de grens tusschen de landschappen Malili en Noeha is moeilijk

door lijnen op de kaart aan te geven. In het algemeen kan worden gezegd, dat de landen aan de kust met een grootendeels Boeginesche bevolking tot Malili, de hooger gelegen landen met een heidensche bergbevolking tot Noeha behooren.

Om de gedachte te bepalen, zou de grenslijn zijn te trekken van Larona (nabij het Towoeti-meer) over Balambano naar een punt ten zuiden van Laora en vervolgens in westelijke richting. Hierdoor is dan tevens aangegeven, tot hoever de invloed van de meer ontwikkelde kustbevolking zich vóór onze komst deed gelden.

Het gezag der landschapshoofden was van huis uit van weinig betekenis en deed zich slechts gelden, voor zoover het voor de geregelde toevloeiing van hun eigen inkomsten noodzakelijk was.

Onderlinge veeten, veelal een gevolg van diefstal en menschenroof, werden tusschen de verschillende kampongs onderling uitgemaakt door de toepassing van represaille-maatregelen; de groote mate van onveiligheid was oorzaak, dat de bevolking van Noeha haar kampongs op moeilijk bereikbare, gemakkelijk te verdedigen toppen bouwde. Ook hare tuinen en sawahs werden in onherbergzame oorden aangelegd, uit vrees dat het gewas zou worden vernield of gestolen.

Als voorbeelden van dergelijke arendsnesten kunnen worden genoemd de kampongs Tabarano, Waoendoela, Pekaloea, Karongsi, Solewai, Kawatta en Tambeë. Het spreekt van zelf dat een dergelijke toestand de ontwikkeling van het land in hooge mate belemmert; naarmate de veiligheid van persoon en goed toeneemt ziet de bevolking spoedig in, dat een vestiging in de meer toegankelijke terreinen nabij de verkeerswegen groote voordeelen heeft en het ruilverkeer aanzienlijk bevordert. Daarbij komt nog dat op die alleenstaande toppen gewoonlijk gebrek aan water is, zoodat dit in bamboekokers uit de daarbeneden stroomende rivieren moet worden gehaald; de spaarzaamheid in het gebruik, die daarvan het gevolg is, moet als een der oorzaken worden aangemerkt van de vele huidziekten, die op Celebes onder de bergbewoners voorkomen.

Het kustgebied bestaat uit een lage moerassige strook, die zich in het noorden van de Golf van Boni tot den, aan den voet van het gebergte aangelegden, verbindingsweg uitstrekt en die van West naar Oost in breedte afneemt; zij houdt geheel op, waar een uitlooper van het ten zuidoosten van Malili gelegen gebergte in zee vooruitspringt en het schiereiland Batikala vormt. Zooals op de nieuwe zee-kaart van het Noorden van de Golf van Boni is te zien, zijn Palopo en Malili vrijwel de eenige plaatsen, waar de communicatie van uit zee met den wal geen overwegende bezwaren geeft. Door den aanleg van een 500 M. langen dam tot voorbij de laagwaterlijn, is op eerstgenoemde plaats een groote

verbetering aangebracht, terwijl na het leggen van een eenvoudige betoning in de Oesoe-baai de grootste schepen der Koninklijke Paketvaartmaatschappij den mond van de Malili-rivier kunnen bereiken, wat het laden en lossen veel vereenvoudigt. De communicatie over zee en op de Malili-rivier heeft plaats met vlerkprauwen van verschillende grootte, die op meerdere plaatsen (Tolala, Angkona, Boeraoe enz.) worden vervaardigd van de prachtige houtsoorten, die men daar aantreft, zoomede met zoogenaamde „prahoe pedjaloe”, die zeewaardiger zijn en meer laadvermogen hebben.

Het binnenland is bergachtig en in het algemeen moeilijk begaanbaar; ten noorden van de Malili-rivier is de grootste hoogte ± 800 M., ten zuiden van die rivier neemt de hoogte belangrijk toe, zooals de onlangs verschenen zeekaart ook doet zien.

Door den aanleg van wegen is de communicatie in eerstgenoemde streek reeds belangrijk verbeterd, zoodat de afstand van Malili naar het Matana- en Towoeti-meer in één dag kan worden afgelegd (± 12 uur).

Als centra van bevolking moeten worden genoemd (van West naar Oost): Boeboe, Angkona, Malili, Oesoe, Waraoe, Soroako, Waoendoela en Pongkeroe.

De voornaamste rivieren zijn de Salo Angkona (zijrivier van de Kalaena), de Tjerekang en de Malili. Eerstgenoemde is voor beladen prauwen bevaarbaar tot Bantaëdoeloe, een nederzetting aan den voet van het gebergte, waar de door de bevolking van Wotoe en Angkona verzamelde damar wordt opgekocht. Ook de Tjerekang is over een grooten afstand bevaarbaar en wordt als afvoerweg gebruikt voor de rotan, die in de nabijgelegen bosschen wordt verzameld. De Malili-rivier verlaat ± 5 K.M. ten zuidoosten van de pleisterplaats Larona het Towoeti-meer; beneden deze plaats is zij spoedig niet meer bevaarbaar door de aanwezigheid van groote rolstenen; even boven Waraoe wordt zij weer bevaarbaar voor beladen prauwen, terwijl uit zee komende gouv.-stoomers tot Malili kunnen opvaren. De afvoer van damar heeft dan ook van Larona over land naar Pongkeroe plaats, en van daar met prauwen langs de Pongkeroe-rivier naar Malili. In laatstgenoemde rivier zorgen vele stroomversnellingen voor een groote snelheid bij het afvaren, zoodat in ± 3 uren Malili wordt bereikt. Daartegenover staat, dat de terugkeerende prauwen minstens 2, en in den westmoesson meermalen 3 à 4 dagen noodig hebben, om te Pongkeroe te komen.

Bij het transport over land worden de vrachten in een soort koker, aan draagbanden, die onder den arm doorloopen, op den rug gedragen. De kustbevolking is niet geschikt voor dit transport en acht zich voor dergelijk koeliewerk ook te hoog, terwijl zij er bovendien te lui voor is.

De bergbevolking verricht dit werk daarentegen op bewonderenswaardige wijze en in het bijzonder dient in dit opzicht melding te worden gemaakt van de To Rongkong (afkomstig uit het Rongkong-gebied, op de grens tusschen de onderafdeelingen Malili en Palopo), die te Balambano een eigen nederzetting hebben gesticht, van waaruit zij de verbinding tusschen Timampoe en Waraoe onderhouden voor den afvoer van damar en den opvoer van rijst. De schaarschte aan dragers is oorzaak, dat de kosten van vervoer bijzonder hoog zijn en voor 100 K. G. ongeveer *f* 5.— bedragen. Na het gereedkomen van het paardenpad Waraoe—Timampoe en na den invoer van paarden zal hierin wellicht verandering ten goede zijn gekomen.

De afstanden tusschen de voornaamste plaatsen zijn:

Malili—Waraoe	± 3 ¹ / ₂ uur gaans
Waraoe—Balambano	2 ¹ / ₂ „ „
Balambano—Timampoe	5 „ „
Balambano—Soroako	5 ¹ / ₂ „ „
Malili—Oesoe	1 „ „
Oesoe—Laora	2 „ „
Laora—Tambeë	2 „ „
Tambeë—Matana	2 „ „

Op de meren kunnen per prauw worden afgelegd de afstanden:

Matana—Soroako in	± 2 ¹ / ₂ uur roeien
Soroako—Noeha	1 „ „
Timampoe—Tokolimboe	5 „ „
Timampoe—Larona	6 „ „

Wordt op het Towoeti-meer van zeilprauwen gebruik gemaakt, dan kan bij goeden wind een aanzienlijke tijdsbesparing verkregen worden.

Het aantal op de beide meren aanwezige prauwen is zeer gering, hoofdzakelijk als gevolg van het ontbreken van voor vaartuigen geschikte houtsoorten in de nabijheid.

Onder de voortbrengselen uit het plantenrijk neemt de damar een eerste in; van Malili ¹⁾ wordt maandelijks voor ongeveer *f* 40 000.— van deze harssoort verscheept. Als de meest vooruitgeschoven opkoopplaatsen van dit product moeten worden genoemd: Pongkeroe, Timampoe, Soroako en Bantaëdoeloe. Daarheen begeven zich de handlangers van de te Waraoe, Malili en Oesoe gevestigde handelaren met ruilartikelen, om met de inzamelaars zaken te doen; het behoeft wel geen betoog, dat slavenhandel,

1) Tengevolge van een misverstand vermeldt de Heer G. P. Rouffaer op blz. 782 van N^o. 5 van den vorigen jaargang: copra als uitvoerproduct van Palima en Malili; dit moet voor Palima *mais* en voor Malili *damar* zijn.

zwendel en woeker in die oorden vóór onze komst welig tierden ¹⁾, en dat alleen door veelvuldige voorlichting van de bevolking, door het scheppen van orde en veiligheid, door het elimineeren van de zwendelaars van beroep en door bevordering van den toeloop van handelaren, die buiten den ouden staat van zaken staan, in dien toestand verbetering kan worden gebracht.

Onder de voortbrengselen uit het delfstoffenrijk moet voor deze streken ijzererts worden genoemd, dat zoowel in de streek tusschen het Matana-en Towoeti-meer, als ten N. W. van eerstgenoemd meer wordt aangetroffen. Met zeer eenvoudige werktuigen (houten stokken e. d.) wordt het erts, dat reeds op geringe diepte beneden de oppervlakte wordt gevonden, uitgegraven en naar Soroaka en Matana vervoerd, waar in primitief ingerichte smelterijen het ijzer wordt geëxtraheerd. Het erts wordt eenvoudig in een kuil gelegd, die voor het overige gevuld wordt met hout, terwijl een paar bamboekokers met zuigers dienst doen als blaasbalg. Op de pasar te Sokojo (eens in de 14 à 18 dagen) worden de vervaardigde voorwerpen geruild tegen padi e. d., die de bewoners van Zuid Mori daar aanbrengen.

De landbouw staat in beide landschappen nog op een lagen trap van ontwikkeling, zoodat de voedingsmiddelen grootendeels moeten worden in- en opgevoerd (o. a. veel rijst van Palima).

Een zeer belangwekkend uitstapje is een rondreis van Malili over Oesoe en Tambeë naar Matana, per prauw naar Soroako en van daar naar de Z. O. zijde van het Matana-meer; van dat punt over de lage waterscheiding tusschen dit meer en het Mahalona-meer (een half uur gaans), om vervolgens in een miniatuur prauw af te zakken langs een kleine kali, die naar het Mahalona-meer voert, om daarna over dit meer en langs zijn afwatering naar het Towoeti-meer ²⁾ Timampo te bereiken. Van laatstgenoemde plaats voert een vrij goed pad over Balambano en Waraoe naar Malili. Op het Matana-meer heeft men gelegenheid zich de veronderstelde onderaardsche afwatering naar het Mahalona-meer te laten wijzen en bij laatstgenoemd meer de plaats, waar deze weer te voorschijn treedt.

Het is mij niet mogen gelukken deze punten per prauw te naderen, daar de bevolking er een heilige vrees voor koestert. Zij is van meening,

1) Zij die zich over de uitbreiding van het gezag op de Buitenbezittingen zoo gaarne smalend uitlaten, moesten zich eens kunnen overtuigen van de politiek, die Chineezzen, Arabieren e. d. voeren in streken waar hun de vrije hand wordt gelaten, waarbij ze de hoofden veelal als werktuig gebruiken.

2) Op blz. 783, noot 1, van N^o. 5 van den vorigen jaargang is waarschijnlijk een schrijffout ingeslopen. Niet het Towoeti-meer maar het *Matana-meer* heeft vermoedelijk een onderaardsche afwatering naar het zuiden en wel naar het Mahalona-meer.

dat een prauw in den onderaardsche gang zou worden meegevoerd en dat, bij nadering van den uitgang in het Mahalona-meer, draaikolken haar in de diepte zouden wegvoeren.

Batavia, November 1909.

G. VAN GINKEL.

EENE MIJNBOWWKUNDIGE EN GEOLOGISCHE ONDERZOEKINGSREIS IN CELEBES¹⁾.

(Met kaart V en 5 afbeeldingen).

Gedurende de maanden Maart tot en met Augustus 1909 werd door den hoofdingenieur J. DE KONING KNIJFF en den ingenieur bij het Mijnwezen H. COOL eene mijnbouwkundige en geologische onderzoekingsreis in de noordelijke helft van Celebes' zuidwesterarm en in een gedeelte van Centraal-Celebes verricht.

Aanleiding tot dit, van gouvernementswege ingesteld, onderzoek bestond in het door civiele bestuurders en expeditionaire troepen in het gouvernement van Celebes en Onderhoorigheden bekend geworden zijn van een aantal vindplaatsen van ertsen, kolen en petroleum, waarvan monsters naar het hoofdbureau van het Mijnwezen te Weltevreden gezonden en aldaar onderzocht waren.

In de eerstkomende publicaties van het Mijnwezen in Ned.-Indië (Kwartaalverslagen en Jaarboek) mag men technische en wetenschappelijke rapporten omtrent de resultaten van deze expeditie tegemoet zien. Hier zullen slechts enkele momenten uit de reis worden aangestipt en de gevolgde routes worden aangegeven, waardoor kan blijken welke gedeelten van Celebes onderzocht zijn.

De hierbij gevoegde kaart der reisroutes is vervaardigd naar de, in 1907 verschenen, Schetskaart van Midden-Celebes, schaal 1 : 500 000, der Top. Inrichting te Batavia, waarbij schetsmatig verschillende verbeteringen zijn aangebracht.

1) In dit bericht wordt mede behandeld een gedeelte van het terrein, dat ook door den mijnningenieur E. C. ABENDANON is geëxploreerd en werd beschreven in zijne rapporten, opgenomen in deze zelfde aflevering en in den vorigen jaargang van dit tijdschrift. Het doel van zijne tochten was echter een gansch ander dan dat, door beide gouvernements-mijnningenieurs op hunne reis beoogd. Natuurlijk worden in dit bericht dan ook andere resultaten en gegevens medegedeeld, met welke de kennis van dit belangwekkende deel van Midden-Celebes zóó belangrijk wordt vermeerderd, dat wij het bericht onverkort meenden te moeten plaatsen.

Red.

