

50 JAAR 50 JAAR 50 JAAR 50 JAAR 50 JAAR 50 JAAR 50 JAAR

STEPHENS-SIS

SCHOUTEN-EIL

STILLE OF GROOTE OCEAAN

HOLLANDIA

7 maart 1910

7 maart 1960

door DR. K. W. GALIS en H. J. VAN DOORNIK

Een gouden jubileum

50 jaar
Hollandia

van 7 maart 1910 tot 7 maart 1960

door

DR. K. W. GALIS

en

H. J. VAN DOORNIK

Een uitgave van de Landsdrukkerij en Uitgeverij
te Hollandia, Nederlands Nieuw-Guinea

Ten geleide

Hollandia is niet een plaats van mensen met een boekske in een hoekske. De mensen die in de korte maar zeer bonte rij van zijn historie gaan, zijn daar de types niet voor. En nu hebben twee stadgenoten, die zelf in de rij thuis horen, ons verrast met een stukje contemporaine geschiedschrijving waarvan ik voorspel, dat ieder die het boekske in de hand neemt het meteen tot de laatste bladzijde doorleest. Zij hebben de eenvoudige verteltrant gevonden waarmee zonder meer een aantal gegevens en zelf beleefde ontwikkelingen worden gerangschikt en leesbaar gemaakt.

Deze enig verantwoorde vorm van hedendaagse geschiedschrijving is voor de tijdgenoot boeiend en als petite histoire voor de latere geschiedvorser van de grootste waarde.

In de haast waarmee wij hier leven om een heel land en tal van plaatsen tot ontwikkeling te brengen, is het zeer waardevol om eens even stil te staan en de historische lijn, die buiten eigen kortstondige periode van activiteit ligt, in ogenschouw te nemen. De opofferingen van velen die voorgingen stemmen ons dankbaar en verstevigen het voornemen om er op onze beurt ook iets goeds van te maken; zij temperen even de zo begrijpelijke behoefte aan onmiddellijke, zichtbare resultaten van ons werk. Keulen en Aken, noch Hollandia, zijn in één dag gebouwd.

Bedenken wij dit lezende, dan wordt er iets van een historisch roepingsbesef in ons wakker, dat zo'n grote steun in het leven van alle dag kan zijn.

Zoekt U even een rustig plekje met dit geschrift over een gouden jubileum, dat is het alleszins waard.

*De Gouverneur van Nederlands Nieuw-Guinea:
Platteel.*

Om te beginnen

Indien wij U in dit boekje iets willen vertellen uit de 50-jarige historie van Hollandia, dan is een enkel woord omtrent het daaraan voorafgaand historisch gebeuren wel op zijn plaats.

Met enige schroom moeten wij U bekennen, dat het inderdaad slechts bij „een enkel woord” moet blijven, om de eenvoudige reden dat er over dit tijdperk weinig, heel weinig te vertellen valt.

Nu wil dit geenszins zeggen, dat er over het verleden van Nieuw-Guinea niets te vertellen zou zijn, maar wij spreken in dit bestek uitsluitend over dat deel van Nieuw-Guinea waar thans Hollandia ligt.

En inderdaad, er waren in die jaren slechts incidentele contacten welke de moeite waard zijn om te vermelden. Het kan best zijn, dat er in dit grijze verleden wel anderen in deze contreien zijn geweest, doch daar is in ieder geval niets van bekend of opgetekend. Tenslotte waren de Noormannen, om maar een voorbeeld te noemen, veel eerder in Amerika, alvorens de goede oude Columbus het ontdekte, al is het nimmer tot hem doorgedrongen dat zijn ontdekking een geheel nieuw werelddeel bleek te zijn. Eerst vele jaren later kreeg het zijn naam naar de Italiaanse reiziger Amerigo Vespucci.

Zoals Nieuw-Guinea in 1545 zijn naam ontving van de Spanjaard Ortiz de Retes omdat de donkere huidskleur der bewoners hem deed denken aan de bewoners van Guinea in West Afrika — Nueva Guinea.

Het is dikwijls een vreemd gebeuren in de loop van de geschiedenis; doch laten wij terugkeren naar dit stukje „vergeten aarde”, zoals wijlen Jan van Eeoud dit zo raak typeerde.

En inderdaad Nieuw-Guinea is een lang vergeten, hard en bitter land. „An evil land that white men curse with bitter emphasis when they live in it; yet ache for with an abysmal nostalgia when they leave it”.

Description d'un voyage autour du monde,

onder deze titel verscheen een beschrijving van een reis om de wereld van de hand van de, wij mogen wel zeggen „bloemrijke”, Fransman Louis Antoine Baron de Bougainville - de peetvader van de prachtige tropische heester van die naam -. Hij is het die op zijn lange reizen door de Stille Zuidzee met de schepen „Boudeuse” en „l'Etoile” in het jaar 1768 een gigantisch woest gebergte in zicht kreeg. Op zijn primitieve kaarten tekende hij deze bergmassa in en gaf die ook een naam.

Geen toepasselijker naam vond hij dan „Cycloopgebergte”, denkende aan de woeste, éénogige reuzen uit de Griekse mythologie.

Het was een tijdperk van wetenschappelijke ontdekkingsreizen, het onbekende lokte de avontuurlijke geesten van verschillende naties en Nieuw-Guinea was terra incognita.

En dan een 60 jaar later - op 12 augustus van het jaar 1827 - ankerde het schip de „Astrolabe” in een wonderschone inham ergens in de Stille Zuidzee. De Stille Zuidzee - de Stille Oceaan - de Pacific - de grootste van alle wereldzeeën, groter dan al het vaste land tezamen, 35% van de gehele aardoppervlakte.

Op de brug van de „Astrolabe” peinst de Franse zeevaarder Jules Sebastiën Cesar Dumont d'Urville, overweldigd door de pracht en majesteit die hij aanschouwt, over een naam voor deze zo rijk door de natuur begiftigde baai. Uit respect en bewondering voor de Duitse onderzoekingsreiziger F. H. Alexander Baron von Humboldt noemt hij de baai naar deze zo veelzijdige en ontwikkelde man - vooral bekend door zijn reizen van 1799 tot 1804 door Zuid- en Midden Amerika - de Humboldtbaai.

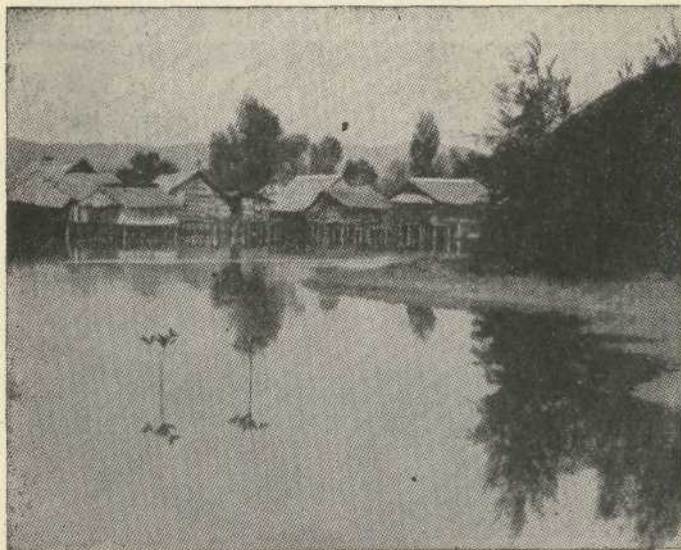
De deze baai afsluitende kapen noemde hij Bonpland,

naar de tochtgenoot van Von Humboldt, en Caillé, tegenwoordig respectievelijk kaap Djoear en kaap Soeadja. Alhoewel de expeditie van d'Urville niet het nog geheel onbekend kustgedeelte van Nieuw-Guinea had bezocht, waren haar resultaten niettemin belangrijk en zelfs zo nauwkeurig dat een latere cartografie voor een deel daarop kon voortbouwen.

Overigens heeft deze vaardige zeevaarder in de jaren 1839 en 1840 ook nog ontdekkingsreizen naar Nieuw-Guinea gemaakt.

Maar wij keren terug naar de Humboldtbaai en schrijven thans het jaar 1858. Er is voor die tijd veel te zien in de baai. Het Nederlandse oorlogsschip „Etna” onder commando van Lt. G. Rijen, ligt daar voor anker. Aan boord de eerste wetenschappelijke expeditie onder leiding van de Resident van Banka, H. D. A. van der Goes en nog vele andere deskundigen.

De resultaten van deze expeditie waren op hydrogra-

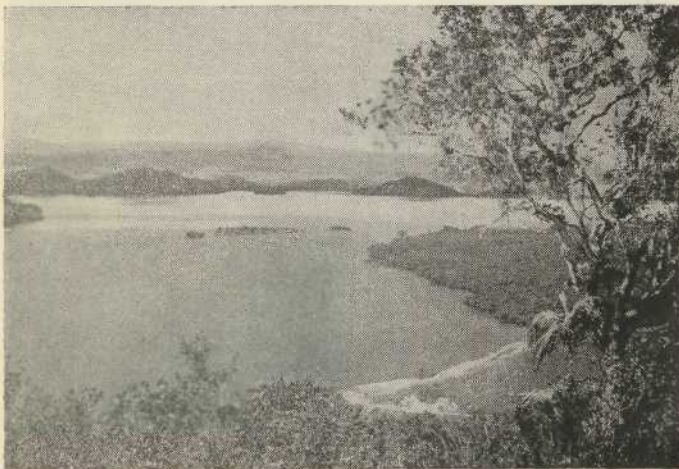


Het eiland Debi omstreeks 1905
Foto Exp. Wichmann

fisch gebied belangrijk. Behalve dat de binnenbaai, de Jotefa-baai, ontdekt werd, konden zowel deze baai als de buitenbaai de Humboldtbaai — hydrografisch worden opgenomen. Voorts werden allerlei namen op de kaart geplaatst, terwijl ook belangrijke etnografische gegevens werden verzameld. Nog altijd leeft deze expeditie in de geschiedenis voort onder de naam „Commissie van der Goes”.

Vele jaren gaan dan voorbij en het is in 1892 als de eerste wat langduriger aanraking met dit deel van Nieuw-Guinea en haar bewoners plaatsvindt. Het is de Engelse dierenverzamelaar William Doherty die in deze contreien rondtrekt en in ditzelfde jaar het Sentanimeer ontdekt. In 1893 volgde de zendeling G. L. Bink, die zich drie maanden langs de boorden van het meer ophield.

Er komt zelfs nog meer leven in de brouwerij, want in het jaar 1900 vestigde zich de handelaar J. R. Dumas op het eilandje Debi ten westen van het dorp Enggros, gelegen in de Jotefa-baai. Later kwamen daar steeds meer ambtenaren en reizigers hun tenten opslaan.



Sentanimeer

Intussen had de controleur van Manokwari, L. A. van Oosterzee met een deel van de bemanning van Hr. Ms. „Ceram” in het jaar 1901 het Sentanimeer in kaart gebracht.

In 1903 kwam Debi weer in de belangstelling te staan, want daar had in dit jaar de bekende expeditie Wichmann gedurende drie maanden — van februari tot augustus — haar basiskamp. Deze expeditie werd in datzelfde jaar uitgezonden door het Treub-instituut en het Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap staande onder leiding van Prof. A. Wichmann die werd geassisteerd door vele andere wetenschappelijke medewerkers.

Het pad der ontdekkingsreizigers ging, zeker in die jaren, niet over rozen, in een woest, onontgonnen land, onvriendelijk en onherbergzaam, in een land van mysterie.



150 jaren geschiedenis

in enkele bladzijden verteld, inderdaad slechts een „enkel woord“. Doch er treedt, zo om en nabij de eeuwwisseling, ongemerkt een nieuwe phase in.

Het begon eigenlijk met de noodzakelijk geachte grensvaststelling tussen het Duitse deel van Nieuw-Guinea - het voormalige Kaiser Wilhelmsland - en ons gebiedsdeel. In verband met het een en het ander plaatste de toenmalige Nederlands-Indische Regering de „posthouder“ P. Windhouwer als haar vertegenwoordiger op Debi.

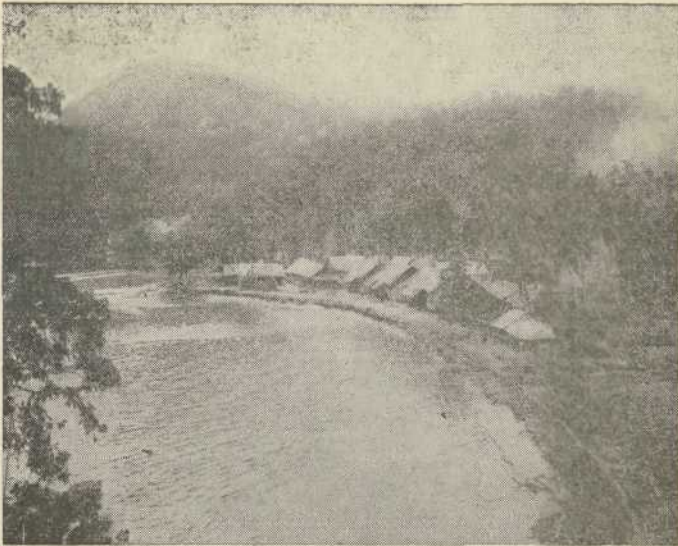
Voor een duidelijk begrip is het nu goed te memoreren dat noordelijk Nieuw-Guinea in die dagen ressorteerde onder de Resident van Ternate. Als zijn vertegenwoordiger zetelde een Assistent-Resident te Manokwari.

In 1909 kreeg deze Assistent-Resident van Noord Nieuw-Guinea de beschikking over een detachement militairen. Uiteraard werd het een en ander bij Gouvernementsbesluit no. 4 van 28 augustus 1909 geregeld en leest men daar letterlijk: „zijnde dit detachement bestemd in de eerste plaats tot het verrichten van voorarbeid ten behoeve van de in het volgend jaar optredende Nederlandsch-Duitsche grensregelingscommissie en verder om naar de inzichten van bedoelde Assistent-Resident, die terzake naar de aanwijzingen van den Resident van Ternate en Onderhoorigheden zal hebben te handelen, werkzaam te zijn tot stelselmatige exploratie van het tot genoemde afdeeling behoorend gebied en voor zooveel noodig tot handhaving van het gezag aldaar“. Voorwaar een mond vol.

En als gevolg van dit besluit werd op 28 september 1909 met Hr. Ms. Flottieljewaartuig „Edi“ een detachement militairen onder commando van de Kapitein der Infanterie F. J. P. Sachse aangevoerd en op de stranden van de Humboldt-baai aan land gezet. Hr.Ms. „Edi“ verrichtte nog verkenningen, waarbij o.a. ook de Humboldt-baai en

de Jotefa-baai nader werden opgenomen en in kaart gebracht.

De commissie „ter voorbereiding van de aanwijzing eener natuurlijke grens tusschen het Nederlandsche en het Deutsche Gebied op Nieuw-Guinea” stond onder leiding van de Luitenant ter Zee 1e klasse J. L. H. Luymes.



Bivak Hollandia 1910

Op de achtergrond de monding van de Noebai en de Jarmoch heuvel

Onder andere was ook kapitein Sachse aan deze commissie toegevoegd.

Als plaats voor het eerste bivak werd een zandstrook gekozen, nabij een beek met helder water. Deze beek, de Noebai genaamd, dikwijls ten onrechte de Anafré genoemd, ontspringt in het Cycloopegebergte en heeft haar stroomgebied door de „kloof” om tenslotte in de Humboldt-baai uit te monden.

En voor de goede orde: De Anafré is een zijbeek van de Noebai.

Op deze plek moest men beginnen met het omkappen

van veertig klapperbomen, die men aan de Papoea-eigenaar, het Hoofd van het dorp Tabati-laoet moest vergoeden. Veertig rijksdaalders werden op een rijtje in het zand gelegd; voor iedere boom één rijksdaalder.

Zo ontstond de vestiging, eerst bestaande uit een tentenkamp, doch al spoedig wat comfortabeler in permanente behuizing. Dit bivak moet hebben gestaan op een stukje strand vlak voor de „kloof”. De kloof was in die dagen een moerassig gebied begroeid met vele sagopalmen. Ten noorden ervan verhief zich een uitloper van het Cycloopgebergte als een heuvelhelling, welke in de oorlogstijd (1944) ten dele werd opgeblazen en weggebulldozerd.



Officieren bivak Hollandia 1910

Tweede rij zittend in het midden is de Kapitein F. J. P. Sachse
Foto Panorama

De eerste bewoners waren: 4 officieren, 80 soldaten, 60 dragers en verder arbeiders, bedienden, vrouwen en kinderen; in totaal ongeveer 270 personen. Gemakkelijk

had men het niet; na ruim drie maanden waren er veertig malaria- en dertig beriberi-lijders. De exploratietochten in het binnenland waren vol ontberingen.

Maar de goede dingen van het leven waardeerde men dan zoveel te meer, vooral als men smullen kon van een menu als:

MENU

Papegaaensoep

*

Rijst

met een sausje

van Spaanse peper-blaadjes

*

Kroonduifbiefstuk

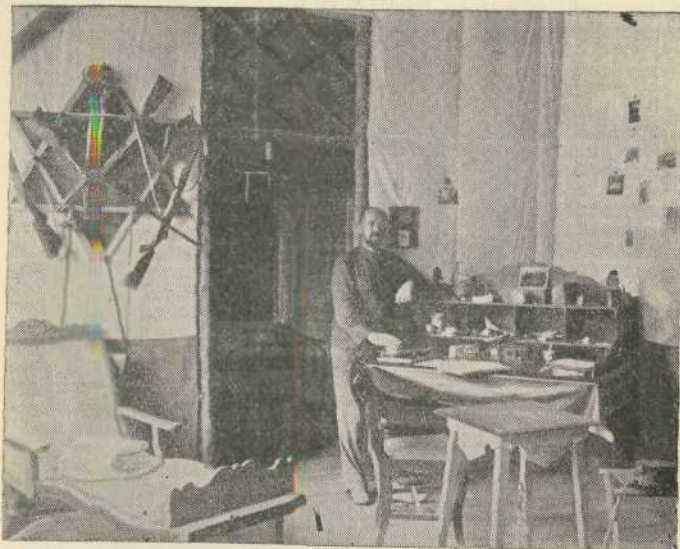
*

Broodboomvrucht-pitten



7 maart 1910...

toen het bivak geheel gereed was, besloot kapitein Sachse het officiële naam te geven en in gebruik te nemen... Daar de Duitse grenspatrouille haar bivak „Germaniahoek" had genoemd, besloot hij het kampement aan de Humboldt-baai „Hollandia" te dopen. In een interview, dat in 1952 werd gepubliceerd in het „Panorama", wordt de plichtigheid als volgt beschreven:



Kapitein F. J. P. Sachse in zijn werk-, eet- en zitkamer te Hollandia
Foto Panorama

„Het was slecht weer de dag — 7 maart 1910 —, maar de stemming onder de mannen van het exploratiedetachement was uitstekend. In keurig schone uniformen met blinkende knopen schaarden de vier brigades zich in carrée rond de vlaggenast.

Kapitein Sachse hield een fikse toespraak, eerst in het Nederlands en daarna in het Maleis. Toen gaf hij het

commando: „In naam der Koningin, hijs de vlag! God geve, dat zij nooit zal worden neergehaald”. In ademloze stilte ontplooiden zich de Nederlandse driekleur. Even later vlogen de klewangs uit de scheden en klonk een luid driewerf „hoera”.



De Generaal-Majoor F. J. P. Sachse
in goede welstand en gezondheid

Foto Panorama

Hiermee was de meest oostelijke gouvernementsvestiging van het voormalige Nederlands Oost-Indië een feit geworden.

De eerste werkzaamheden van het detachement dienden



Het eerste hulppostkantoor te Hollandia omstreeks 1930



Het postkantoor in 1937
„een radio-, zend- en ontvanginstallatie — al een heel ding”
Foto J. J. L. Dencher.

ter voorbereiding van het werk der Nederlands-Duitse grensregelingscommissie.

Vele, dikwijls maandenlange, tochten onder uiterst moeilijke omstandigheden werden ondernomen; zijn mannen verkenden het landschap, in het bijzonder het Sentani-meergebied met de rivieren ten zuiden ervan en het rivierenstelsel ten westen van het Cycloopgebergte en drongen door tot aan de Keeromrivier.

In juni 1911 werd Kapitein Sachse afgelost door de Kapitein J. F. E. ten Klooster. Tegen het einde van dat jaar werd het gehele detachement met zijn commandant naar Manokwari overgeplaatst.

Als bijzonderheid mogen wij nog vermelden dat de toenmalige Kapitein der Infanterie F. J. P. Sachse thans nog als gepensionneerd Generaal-Majoor te 's-Gravenhage woonachtig is en op 11 maart 1960 in goede welstand en gezondheid, 90 jaar oud is geworden.

In de loop der jaren groeide de oorspronkelijke militaire nederzetting uit tot een - vrij onbelangrijk - dorpje, grotendeels gebouwd in de kloof waar de Noebaibeek doorheen stroomt. Om dit moerassig stuk land enigszins redelijk bewoonbaar te maken werd de grillige loop van de Noebai in wat betere banen geleid, en werden eenvoudige wegen aangelegd en moerassige stukken gedempt of ontwaterd.

Al spoedig na het vertrek van het garnizoen verhuisde de bestuursambtenaar, toen nog gevestigd op Debi, naar Hollandia. In deze jaren bezocht ook de zendeling F. J. F. van Hasselt regelmatig Hollandia en omgeving, doch de eerste school/kerk in het Hollandiase werd in 1913 op Debi geopend. Het duurde nog tot 1916 alvorens de zendeling J. Bijkerk zich definitief te Hollandia vestigde en welhaast vanzelfsprekend was ook een school/kerk het gevolg van deze vestiging. Ook in latere jaren is daar geen verandering in gekomen; de zending is, natuurlijk met uitzondering van de jaren 1942 tot 1945 voortdurend in Hollandia vertegenwoordigd geweest.

Een grote vooruitgang was een, weliswaar primitief, post-

kantoor, hetwelk in 1937 werd verbeterd en voorzien van radio-zend- en ontvang-installatie en dat was in die dagen al een heel ding.

In de politiekazerne, van hout vervaardigd en met atap afgedekt, overigens in 1937 vernieuwd, woonden ongeveer 30 agenten met hun gezinnen. Een gevangenis berekend op ongeveer 20 à 30 gestraften, een hospitaal met circa 20 bedden, een eenvoudige passanggrahan en een moskee waren eveneens aanwezig.

Alle vier, zo verschillende „gasthuizen” werden van hout vervaardigd en met sirap afgedekt.

Echte stenen huizen met cementen vloeren en sirappen daken waren er ook en wel voor de bestuursambtenaar en diens kantoor, de gouvernementsarts en de inspecteur van politie.

Ja, zelfs een voetbalveld en een tennisbaan waren niet vergeten. Hollandia zou Hollandia niet zijn geweest, zelfs in haar prilste jeugd, zonder Chinese winkels; nu, die waren er dan ook.

De medische verzorging is een geschiedenis op zichzelf; hoewel er in 1920 een ziekenzaaltje was gebouwd, kwam slechts af en toe uit Manokwari of Ambon een arts over om in deze hoek van Nieuw-Guinea te tourneren. Daar Hollandia vóór 1930 nog geen radio-contact met de buitenwereld had, kon het in die tijd gebeuren, dat de gezaghebber een maand lang ziek lag vóór de eerstvolgende K.P.M.-boot hulp kon bieden. Misschien was het daarom dat in oktober 1930 een arts te Hollandia werd geplaatst; evenwel had de goede man als tournee-ressort de huidige onderafdelingen Hollandia, Nimboran, Sarmi, Japen en Biak, waardoor zijn medische arbeid nogal oppervlakkig bleef. Bij een arts behoort een hospitaal; dit kwam dan ook einde 1931 te Hollandia gereed. De toenmalige Gezaghebber Philipsen schrijft dan: „Op de begroting van het Landschap voor 1932 zijn de noodige gelden voor de exploitatie uitgetrokken. Als een gevolg van de crisis kunnen de gelden niet worden uitgegeven en het ziekenhuis kan niet wor-

den geëxploiteerd. Ook al vanwege gebrek aan personeel zou het ziekenhuis niet in gebruik kunnen worden genomen, daar het Landschapspersoneel is ontslagen".

Dat de gezondheidstoestand in die jaren lang niet best was zal begrijpelijk zijn. Hollandia was berucht om zijn malaria. Door assaineren werd er wel verbetering aangebracht, maar grootscheeps kon het euvel niet worden aangepakt. Hier zijn enige cijfers: begin november 1936 toonde een onderzoek bij de bewoners een milt-index aan van maar liefst 64% (parasieten-index 33%); een jaar later was dit door diverse maatregelen gezakt tot 18% (parasietenindex 15%).

Doch laten wij dit medisch uitstapje varen en een wandeling door het oude Hollandia maken.



Papoea's werken aan de weg ter hoogte van de Pim omstreeks 1930

Er was zelfs . . .

geen andere mogelijkheid dan te wandelen en als het noodzakelijk was, dan kon men zelfs heel ver wandelen, hetgeen uit de loop van ons verhaal zal blijken.

Staan wij nu met de rug naar de Kloof, daar waar de Noebai de Humboldt-baai bereikt, dan is er links en rechts van ons een smalle kuststrook. Links tot aan een in de baai uitlopende rotspartij, ongeveer ter hoogte van de huidige Jachtclub en rechts tot aan de Jarmoch-heuvel welke eveneens door de baai werd omspoeld.

Doorgaan in de richting van het huidige Berg en Dal of links naar Noordwijk, was toen niet mogelijk. De wegen daarheen evenals het gehele zogenaamde Imbiterrrein, werden eerst veel later door de Amerikanen gedurende Wereldoorlog II aangelegd.

We kunnen in het oude Hollandia ook moeilijk spreker van „wegen”, althans volgens onze begrippen. Het waren in feite slechts dijkjes en voetpaden. De dijkjes, welke thans letterlijk „onthoofd” zijn, had men na 1923 aangelegd om de voortdurende overstromingen van de Noebai te voorkomen; daarmee had men de beek geregulariseerd en een vaste bedding gegeven.

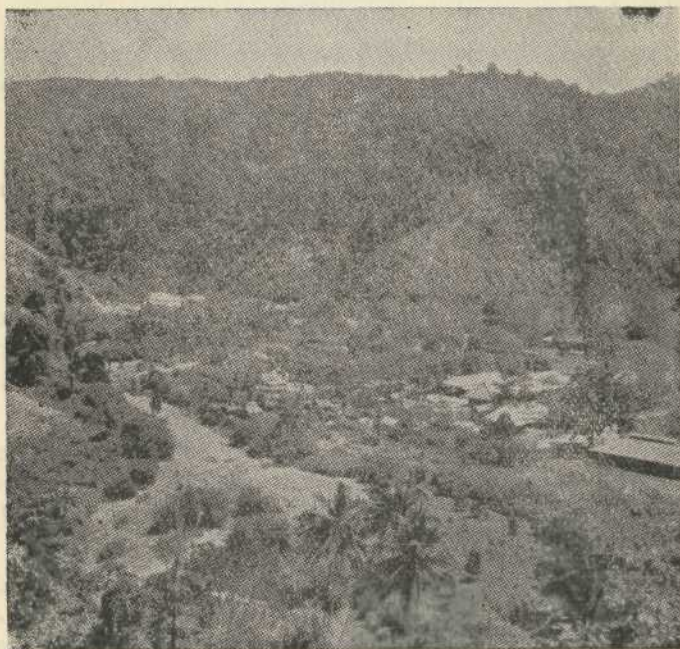
Nu stroomt dit beekje wel zo vredig en rustig, doch „old hands” kunnen U nog wel vertellen hoe woedend en nijdig dit kleine ding te keer kan gaan, bijvoorbeeld in de jaren 1948 en 1949. Toen was de Oranjelaan in een ogenblik tijds een brede, woest stromende rivier. De aangerichte schade was dan ook aanzienlijk.

Stelt U zich eens voor hoe de woede-aanvallen van de kleine nijdas moeten zijn geweest vóórdat de beek door dijkjes aan banden werd gelegd. De geschiedenis vertelt ons dan ook dat bij de zware regenval en de daarop volgende overstroming op 23 maart 1923, door de Noebai een groot deel van Hollandia werd verwoest. Er werd toen liefst een record-regenval van 390 mm. gemeten. De juist gereed gekomen brug over de Noebai werd weg-

geslagen; de leuningen ervan werden later 70 km. verder, op de kust van Australisch Nieuw-Guinea teruggevonden.

De toenmalige zendeling A. J. de Neef, die in oktober 1920 zijn collega Bijkerk had opgevolgd, en woonachtig was aan de zuidelijke oever van de Noebai bij de heuvelhelling, beschrijft dit gebeuren als volgt:

„ . . . een paar dagen voor het Paaschfeest, kregen wij te Hollandia een geweldige regentijd. Het scheen wel een wolkbreuk te zijn die zich boven het hoge Cycloop-gebergte ontlastte, want het hemelwater viel in dikke stralen omlaag. Rivieren zwollen tot bruisende stroomen en onze zendingspost, die in een rivierdal gelegen was,



De vestiging in de Kloof
Links de onstuimige Noebai

Foto Archbold Expeditie

kreeg het hard te verduren. Toen leerden wij de natuurkrachten, die in Papoealand kunnen optreden, eerst goed kennen. Deze bandjir (overstroming) baande zich een weg door het dal en spoelde de huizen mede. Sterke woudreuzen knapten als lucifer-houtjes af en werden mede gevoerd. Grootte steenen rolden in den stroom als knickers mee. De bewoners van de plaats waren allen in ons huis gevlucht en vertrouwden op de sterke cementen neuten waarop ons huis was gezet. Daar lag ons huis, als een eiland te midden der woest voorbij rukkende golven. Reeds zakte het schuin weg, onderspoeld en aangevallen door de kracht van den kokenden stroom. Maar op ons gebed heeft God uitkomst gegeven. De stroom verplaatste zich, toen de kamers reeds onder liepen en de bijgebouwen werden weggerukt naar zee ”

Omstreeks het jaar 1915 had men al zo goed en zo kwaad als dat met bescheiden hulpmiddelen mogelijk was een 115 meter lange pier gebouwd.

Deze pier begon aan de noordgrens van de nederzetting, om in de Humboldt-baai te eindigen. Op het einde van deze voormalige pier staat thans de Jachtclub.

Enkele jaren voor Wereldoorlog II heeft men - parallel aan deze pier - nog een korte slipway voor water-vliegtuigen gebouwd. In de nabijheid van de steiger kon men enkele opslagloodsen vinden, waarvoor het begrip „opslagloods” te hoog gegrepen is; tenslotte had men slechts geringe hulpmiddelen ter beschikking.

Wij vertelden U al, dat ondanks het betrekkelijk kleine gebied van de eigenlijke nederzetting, men toch een behoorlijke wandeling kon maken. Daarvoor steken wij eerst de Noebai over.

Een voetpad of beter een paardenpad - men had later enige paarden als rij- en lastdier ter beschikking - leidde over de zuidelijke heuvel in de richting van het Sentani-meer, daar waar nu de huidige Polimacweg loopt.

U zult zich onwillekeurig afvragen: hoe komt men aan

de naam „Polimac”. Welnu, de naam stamt in ieder geval uit het Amerikaanse tijdperk gedurende de laatste oorlog toen men sprak van „Polimacroad”. Om welke reden de weg zo genoemd werd is ons onbekend.

Langs vrijwel dezelfde route waar men in onze tijd per auto op zijn gemak langs suist, zwoegde men twintig jaar geleden „met lijn 2” over de Jarmoch- en Raimoch-heuvels en verder door het met alang-alang en wat bossjes begroeide dal om de oostelijke oever van het meer te bereiken. Bewoning was er niet, afgezien van een enkele tuin met een huisje en een optrekje als men nabij het pad sago ging kloppen.

De veiligheid was nog niet zo groot; werd er in augustus 1925 nog niet oorlog gevoerd tussen Tabati en Enggros enerzijds en Kajoe Batoe en Kajoe Poelau anderzijds? En waren er ook niet dikwijls veten tussen meer- en kustbewoners? Bovendien, de arealen van de meer- en kustdorpen grensden aan elkaar ter hoogte van het huidige Hollandia-Binnen; onnodig in andermans gebied ronddolen was ongewenst.

Ondanks deze onverdraagzaamheden was het Sentani-gebied al min of meer in de Westerse sfeer terechtgekomen. Al vóór 1920 had de overheid in dit gebied een bestuursassistent geplaatst, terwijl de Protestantse Zending daar al sinds 1927 arbeidde.

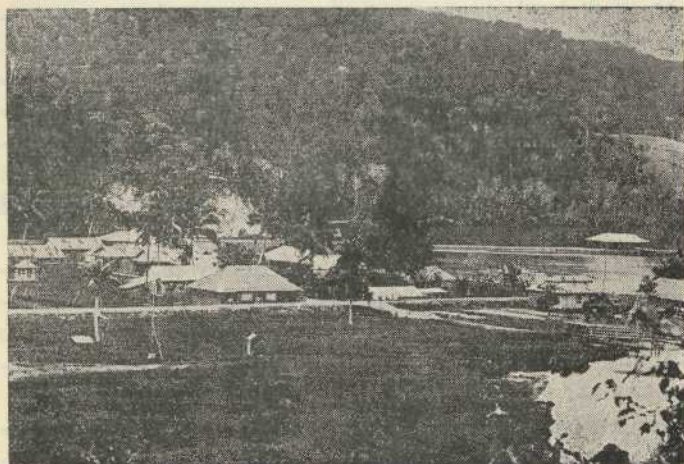
Wij vertelden U al dat er reeds een bruikbaar tracé bestond van Hollandia over de Jarmoch - Raimoch-heuvels - nu Pim genoemd - naar het Sentanimeer en wel tot Kojaboe.

Neen, Kojaboe is geen drukfout en derhalve niet te verwarren met Kota Baroe. Kojaboe was een kleine nederzetting langs het Sentani-meer ter hoogte van de plaats waar de Kojaboe-beek het Sentanimeer bereikt. De eerdergenoemde bestuursassistent was dan ook in Kojaboe gevestigd.

In 1928 heeft men kans gezien om een pad ten noorden van het meer aan te leggen tot aan Ifar en aansluitend op het bestaande pad van Hollandia tot Kojaboe. We-

derom moeten wij even Uw bijzondere aandacht vragen en wel voor „Ifar”. Hier wordt bedoeld het dorpje Ifar gelegen tusen het Sentanivliegveld en het Sentanimeer, dus zeker niet het huidige Ifar in de bergen, hetgeen geheel ten onrechte zo genoemd wordt.

De bestuurspost te Kojaboe verhuisde in 1921 naar Dojo-Baroe om in 1926 weer overgeplaatst te worden naar het dorpje Ifar, waar de post tot de laatste oorlog gevestigd bleef. Deze post was niet door Europees personeel bezet. Toch woonde er in dit „achterland” van Hollandia wel een aantal Europeanen.



Zeezijde (Kloof) Hollandia 1936
Op de achtergrond de pier en rechts de Noebai

Foto kranps

Na de eerste Wereldoorlog . . .

toen het naburige Duits Nieuw-Guinea een mandaatgebied werd onder Australische contrôle, hadden zich uit dat territorium een aantal Duitsers hier gevestigd. Onder meer W. C. J. Stüber, die begon met een perceel van circa 20 ha in de nabijheid van de Pim. Later werd hij handelaar en trad zelfs in 1936 als bestuursassistent in gouvernementdienst. In het bijzonder in de Arso- en Warisstreken heeft hij goed werk verricht.

Verder W. Käse, die nabij Kota Baroe Pantai een bedrijfje had van circa 30 ha groot en W. F. Brinkmann, die in 1923 een perceel van omstreeks 170 ha had, waar hij koffie, papaja, cacao en kapokbomen verbouwde. Dit perceel, waar U de bomen uit die tijd nog zien kunt, heette toen al en nu nog Kota Radja.

In die jaren was er een sterke drang om vanuit andere delen van Nederlands Indië naar Nieuw-Guinea te koloniseren. Dit is een verhaal op zichzelf en een geschiedschrijving over deze kolonisatie onder auspiciën van de V.K.N.G. (Vereniging Kolonisatie Nieuw-Guinea) zou een boeiend en menselijk verhaal kunnen zijn. Wij willen ons echter in dit bestek bepalen tot een korte verslaggeving van deze kolonisatie-poging in het achterland van Hollandia.

De streek, westelijk van Hollandia, tussen het Cycloopgebergte en het circa 25 km lange Sentanimeer had de aandacht getrokken. In deze streek was sinds jaren de gepensioneerde adjudant-onderofficier F. J. Ebeli gevestigd, die er een koffie- en klappertuin tot stand had gebracht.

De allereerste pioniers arriveerden in deze streek in november 1930. Zij woonden in zelfgemaakte dorpjes: Abelsdorp, Bijlslag, Julianadorp en Weversdorp in dikwijls kommervolle omstandigheden. Ondanks dat velen geheel teleurgesteld naar Java terugkeerden, kon deze kolonisatie echter niet mislukt worden genoemd; de wils-

kracht en het idealisme van een kleine kern waren daarvoor te sterk.

De meesten van deze kolonisten waren op zijn gunstigst „goed willende dilettanten”, doch de kinderen - „en om deze is het tenslotte te doen” - groeiden in een landbouwomgeving op en zouden landbouw „als iets aangeborens” met meer liefde en inzicht dan de ouders kunnen beoefenen.

Toch heeft deze kolonisatie voor de tweede wereldoorlog, ondanks alle tegenslagen, zijn nut gehad en wel om aan te tonen, dat het met mensenmateriaal en op deze wijze nooit gelukken zal.

In ieder geval danken we aan deze poging dat van reageringswege een aantal exploratie- en bodemverkenningsexpedities naar Hollandia's omgeving werden op touw gezet (o.a. in 1931, 1932, 1938, 1941) waardoor van deze noordoosthoek van Nieuw-Guinea vrijwat meer bekend werd dan van gebieden elders.

Wat voor alle „lege” gebieden geldt, geldt en gold ook voor ons territoir; zulk een gebied trekt anderen aan.

„Japan schijnt veel idee te hebben in Nieuw-Guinea”, schreef een eenvoudige koloniste uit het Sentanise in november 1933, „we hebben er verscheidenen al gezien, ook te Depapré, en volgens de Papoea's varen ze alle kreeken en baaien af om naar gronden te kijken”. Of zou hier ook militaire interesse zijn bijgekomen; een voorspel van de explosie in 1942?

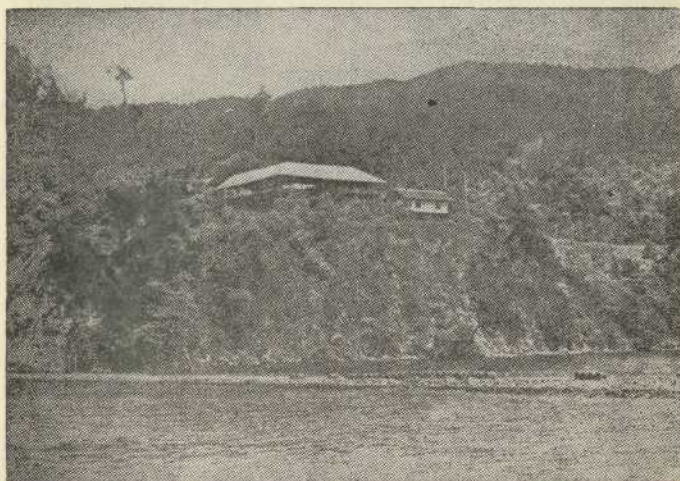
Zo verliep de tijd, schokkende dingen waren er zelden; de stroom van het leven was er volgens de radio en volgens verhalen van de K.P.M. bemanning - éénmaal 's maands afwisseling brengend - maar overheersend was de rust.

De administratieve ontwikkeling ging gestadig vooruit. Tussen 1921 en 1923 vormde Nieuw-Guinea zelfs een zelfstandige Residentie onder resident C. Lulofs, die te Manokwari zetelde.

Blijkbaar vonden de toenmalige regeerders deze status te hoog en draaiden zij na 1923 de klok weer terug, dat

wil zeggen, weer naar de oude toestand en een Assistent-Resident te Manokwari.

In het jaar 1938 wordt de gezapige rust van Hollandia op welkome wijze verstoord. In dit jaar, en wel eind april, werd met de bouw van het hoofdkwartier van de derde



Het hoofdkwartier van de Archbold-expeditie, 1938

Op de voorgrond een deel van de 115 meter lange pier

Foto Archbold-expeditie

Archbold-expeditie begonnen. Men had daarvoor een plateau uitgezocht, liggende op de heuvel, welke Hollandia ten Noorden begrensd. Weliswaar hadden de leden van deze expeditie op deze wijze een wonderlijk schoon uitzicht op de Humboldt-baai, maar daar staat tegenover dat het plateau slechts via een lange houten trap vanaf de huidige Bergweg bereikbaar was.

De expeditie stond onder leiding van Mr. Richard Archbold van het American Museum of Natural History en werd voor het grootste deel door Archbold gefinancierd.

De wetenschappelijke staf bestond zowel uit Amerikaan-



Opvoer van militairen en vivres naar de Baliem met de „Guba”
Foto Archbold-expeditie

se als Nederlandse onderzoekers, zodat zij ook als „Indisch-Amerikaanse Expeditie” bekend werd.

Zelfs had deze expeditie voor transportdoeleinden de beschikking over een watervliegtuig „de Guba”, welk vliegtuig te Hollandia gestationneerd was.

Natuurlijk trok een dergelijke bedrijvigheid veel belangstelling, zelfs zo sterk dat de lokale bevolking van Hollandia in die dagen soms met 200 zielen toenam.

De expeditie, welke onder bescherming van een detachement van het Koninklijk Nederlands Indische Leger stond, had ten doel de op Australisch gebied begonnen biologische onderzoeken voort te zetten in het terrein ten noorden van de Wilhelmina-top en duurde tot mei 1939.

Ander vertier, doch helaas veroorzaakt door de toenemende oorlogsdreiging in West en Oost, brachten de veelvuldiger wordende patrouille-vluchten van Dornier-watervliegtuigen. Ter controle van de territoriale wate-

ren - bijv. tegen Japanse vissersvaartuigen die clandestien „binnen” kwamen - werd in 1938 een gewestelijk vaartuig alhier gestationneerd.

Zelfs werd in 1939 begonnen met het egaliseren van een terrein bij Ifar om er een vliegveld van te maken.

Vooraf in de eerste jaren van haar bestaan floreerde Hollandia door de paradijsvogeljacht. Na het licentiëren van deze jacht in 1912 en het totale verbod in 1922 (behalve op de gele paradijsvogelsoorten), schakelden de handelaars over op verscheep van massooi-bast, iawang-bast, tripang, troca-schelp, copal-hars, copra enz. waarbij na 1930 nog wat koffie en katoen kwam.

Toch was de plaats niet van veel belang; en door de crisis na 1930 verslechterde de situatie merkbaar. De gezaghebber N. Halie schreef toenmaals: „Dat op een zoo geringen handel de hoofdplaats Hollandia sterk heeft gereageerd middels verval en van het vroegere Klondyke niets meer is overgebleven valt onmiddellijk bij betreding van de plaats op.

De huizen zijn voor een groot gedeelte afgebroken terwijl andere in een desolaten toestand verkeeren. Een unheimische indruk maakt de nederzetting thans zeker en bij een eventueele overplaatsing van het bestuur naar Nimboran zal er al heel weinig van den vroegeren glans overblijven”. Dit laatste is echter niet geschied.

Omstreeks 1940 bedroeg het totale inwonertal slechts circa 300. En welhaast vanzelfsprekend; er waren toen vier Chinese winkels.



Wereldoorlog II

De Japanse periode . . .

Ofschoon er over de Japanse bezetting in het Verre Oosten veel, zelfs boekdelen vol, te vertellen valt, is er over het gebeuren gedurende deze tijd in het Hollandiase slechts weinig te memoreren.

In het vorige hoofdstuk vertelden wij U al dat het Hollandia aan de Humboldtbaai een vervallen nederzetting was geworden. Ook het inwoneraantal in het achterland van Hollandia was van geen betekenis.

Toen dan ook op 19 april 1942 Japanse oorlogsschepen in de Humboldtbaai verschenen, kon Hollandia practisch zonder slag of stoot worden genomen.

Weliswaar was het overgrote deel van de mannelijke kolonisten als landstormer bij de oorlogvoering op Nieuw-Guinea ingeschakeld, doch wat kon een handvol goedwillende en dappere mannen uitrichten tegen een goed getraind genadeloos leger. Slechts weinigen sneuvelden, doch slechts weinigen overleefden deze oorlog. Hen trof het lot, hetwelk zovelen getroffen heeft; zij werden in interneringskampen bijeengepakt met een geringe kans de verschrikkingen te kunnen overleven.

Nadat een aantal gevangenen aan boord waren gebracht vertrok na vijf dagen dit „bezoek” weer.

Eerst op 6 mei verschenen wederom twee Japanse oorlogsschepen, welke mariniers als vaste bezetting aan land zetten. Later, om precies te zijn in augustus 1942, werd deze bezetting met infanterie versterkt.

Amerikaanse interceptie-rapporten geven aan dat de Japanse bezetting twee regimenten infanterie en een regiment mariniers zou zijn, ofschoon gebleken is dat deze schatting overdreven was.

Voor de Papoea-bewoner brak ook een zware tijd aan.

Wegen moesten met handenarbeid aangelegd of verbeterd worden. Bij het Sentanimeer werden op dezelfde wijze een drietal vliegvelden gebouwd, waarop later een concentratie van omstreeks 350 vliegtuigen werd aangetroffen. Rondom deze vliegvelden had de bezetter tamelijk veel afweergeschut opgesteld.

Ook barakken en steigers werden gebouwd, de laatsten o.a. bij het Hamadi-eiland, bij het huidige APO-kamp, in de Jotefa-baai, aan de voet van de Pim en bij het tegenwoordige Kota Baroe-Pantai.

Door zijn prachtige beschutte baai en gunstig gelegen vliegvelden werd Hollandia een voornaam steunpunt van de Japanners.

Ook aan materialen was hier enorm veel opgeslagen; bij de Geallieerde invasie werd de rijkste buit van de hele oorlog in de Pacific aangetroffen. „Er waren opslagplaatsen waar de kleding huizenhoog lag opgestapeld en munitie-dumps vond men overal verspreid. Er waren ware pyramiden van artikelen in blik en met zeildoek afgedekte heuvels van rijst die er uitzagen als ontzagelijke



340 Japanse vliegtuigen door Amerikaanse bombardementen vernield. Het vliegveld Sentani einde maart 1944

hooibergen. Er was een overvloed van bier. Er waren tonnen en tonnen kinine en andere medische voorraden". Hoewel sporadisch in 1943 wel eens door de Geallieerden een bom op of bij Hollandia was geworpen, werd het bombarderen pas intensief einde maart van het daarop volgende jaar. De geallieerde landing, met zijn "island hopping" methode, was op komst.



Wereldoorlog II

De Amerikaanse periode.

De geallieerde invasie werd voorafgegaan door bombardementen op 30 en 31 maart, 3, 5, 12 en 16 april; men had het voornamelijk gemunt op de Sentani-vliegvelden, waar - na de geslaagde landing later in april - ongeveer 340 vernielde Japanse vliegtuigen werden geteld, terwijl naar schatting nog 50 andere na luchtgevechten in de nabije jungle waren terechtgekomen. De opperbevelhebber van deze grootse actie tegen Hollandia en omgeving was generaal Douglas Mac Arthur met zijn speciale task-force „Alamo”, bijgestaan door de Amerikaanse Zevende Vloot. Namens hem werd de operatie „Reckless”, waaraan 215 schepen deelnamen, geleid door admiraal D. E. Barkey en lt.-generaal R. L. Eichelberger.

Op 22 april vond een landing plaats door de 24e Infanterie Divisie in de Tanah-Merah-baai om vandaar de Sentani-vliegvelden te bereiken - terwijl tevens de Humboldtbaai-landingen, voornamelijk door de 41e Infanterie Divisie, aanvingen. In totaal namen 37.500 man troepen en 18.000 man non-combattanten (specialisten) aan deze actie deel.

Na een inleidend bombardement in de vroege morgen, zonder enige Japanse tegenactie, werd om 7 uur met „landingscrafts”, „buffaloes” en „alligators” geland op het zg. Invasiestrand waar thans de stadswijk Hamadi is gelegen en op het strand bij Kaap Tjeberi, oostelijk van het dorp Enggros. Tegenstand werd niet ondervonden, de Japanners waren volkomen verrast en vluchtten of gaven zich zonder meer over (611 soldaten). De ontbijtschalen met rijst waren maar half leeggegeten en de potten thee stonden nog op het vuur.

De bezetters hadden namelijk vermoed dat de geallieerde troepen niet Hollandia, doch Wewak of de Hansa-baai



Generaal Douglas Mac Arthur

Foto Panorama

↓ zouden aanvallen. Dat was ook de reden waarom de commandant van de Japanse 8e en 9e Vloot, vice-admiraal Endo, zich om veiligheidsredenen per onderzeeboot van Wewak naar Hollandia had begeven; vijf dagen voor de aanval plaats vond.

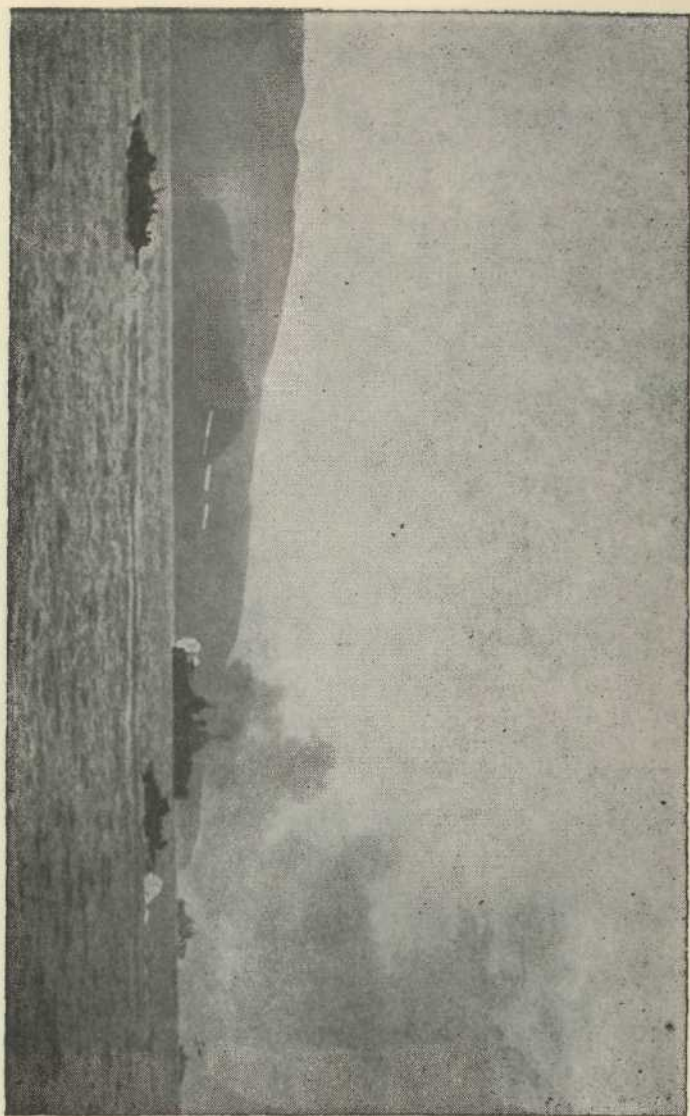
Toen nu op 22 april de aanval begon zat de admiraal, volgens ooggetuigen, de gehele morgen zonder spreken in zijn stoel en staarde over de zee. 's Middags kleeedde hij zich in groot tenue en trok daarna met zijn staf de bergen in. Later gebood hij zijn begeleiders hem alleen te laten Zijn lichaam is nooit gevonden, maar ongetwijfeld heeft hij toen zelfmoord gepleegd.

Om 10 uur kwam generaal Mac Arthur zelf aan land. 's Avonds waren de heuvels bij de Pim bezet, evenals het pad tot Hollandia toe. Het invasiestrand bleek een groot Japans voorraden-gebied te zijn. Een etmaal later was een punt halfweg het Sentanimeer bereikt en was Hollandia bezet, en in de middag van de 24e april werd het meer bereikt waar ook de Japanse tegenstand begon. Met de reeds genoemde amphibie-voertuigen, komende uit de Jotefa-baai, werden toen troepen — om de Japanse posities heen — naar de vliegvelden gebracht en op de 26e werden eerst het Cycloop — en daarna het Sentanivliegveld bezet. Ondertussen was het Hollandia-vliegveld door de troepen welke in de Tanah-Merah-baai geland waren veroverd.

Wegens een brand op het invasie-strand en de smalle enig-aanwezige weg naar Sentani stagneerde de opvoer van munitie en vivres, zodat in allerijl het Japanse Tami-vliegveld werd bezet en voltooid.

Na de derde mei werden van dit vliegveld supplies overgevlogen naar het Sentani-gebied. Desondanks was het 186e Infanterie-regiment gedwongen enkele dagen te leven van Japanse rijst en blikvis.

Uitgebreed uitkammen van de omgeving, om ontvluchte Japanners te elimineren was de reden, dat eerst op 6 juni de operatie Hollandia officieel voor geëindigd werd verklaard. Van de Verenigde Staten waren daarbij 152



Beschiëting van Japanse stellingen door de 7de Vloot
Op de achtergrond Kaap Soeadja

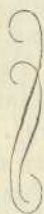


De landing op het invasie-strand

man gedood en 1057 gewond; aan Japanse zijde waren er 3300 doden. De Japanse commandant, generaal Inada, trachtte nog met circa 7200 man ten westen van het Sentani-meer over land naar Sarmi-Wakde te trekken, doch door ziekte, enz. overleefden slechts 1000 man van hen deze tocht. Nog jaren later evenwel kwamen soms enige Japanners uit de jungle te voorschijn.

Een prettig gevolg van de succesvolle landing was nog dat ongeveer 120 gevangen Sikhs werden bevrijd, evenals ± 125 R.K. geestelijken en zusters, van allerlei nationaliteit.

Van Hollandia was einde april weinig meer over dan ruines. Het „opgaan, blinken en verzinken” van Nicolaas Beets gold hier wel ten volle.



De Baai

Het doel van de geallieerde landing was om de Humboldt-baai en omgeving in te richten tot een „advance base”, een aanvoerhaven, een steunpunt in de opmars naar Japan. Wegens de uitstekende natuurlijke haven wilde men tevens een „destroyer repair base” stichten, terwijl aan de Tanah-Merah-baai een bunkerstation voor vloeibare brandstoffen gebouwd kon worden.

Een enorme activiteit ontwikkelde zich dan ook. Binnen enkele weken telde de westelijke Humboldt-baai elf steigers, te weten twee „navy”- en negen „army docks”, waarvan de namen thans ten dele nog voortleven. Een pijpleiding van 135 mijl lengte werd geconstrueerd om vooral de vliegvelden van benzine te voorzien. In twee maanden werd een wegennet van 100 km. aangelegd. Het voornaamste deel was de verbeterde weg van Hollandia langs de Pim naar de Tanah-Merah-baai, omstreeks 70 km. lang en 10 meter breed. Deze weg werd oorspronkelijk de „Queens High Road” genoemd; later burgerde de naam Polimac Road in. Tegenwoordig heet het deel ten oosten van Hollandia-Binnen, „Havenweg” en ten westen ervan „Sentaniweg”. Met behulp van veel mechanisch materiaal werden deze wegen gemaakt door de mannen van het 350e Amerikaanse genie-regiment, bijgestaan door enkele „Seabees” (C.B.'s, dat wil zeggen Construction Battalions) van de Zevende Amerikaanse Vloot. Dat dit alles geen verspilde energie was blijkt uit het feit dat later in het jaar Hollandia een 140.000 inwoners telde, terwijl in januari 1945 — tijdens de strijd om de Philippijnen — er circa 5,5 miljoen ton scheepsruimte werd behandeld.

Daar het leger zich uiteindelijk vooral vestigde ten noorden van de baai, moesten de later komende vloot-eenheden omzien naar een woonruimte elders.

Op een bergplateau in de Cycloop, ongeveer 325 meter boven de zeespiegel, verrees het mooi-gelegen „Camp

Seventh Fleet". Dicht daarbij, op een 500 meter hoge heuvel, kwam het hoofdkwartier van generaal Mac Arthur.

Deze plateau's bieden een wonderschoon vergezicht over het Sentanimeer en de daaraan grenzende vlakke, gedecoreerd door prachtige bergmasieven. De generaal verbleef daar van september 1944 tot maart 1945. Later diende dit kampement als „Navy Rest Camp” voor het personeel van de Zevende Vloot. Dit is dan de plaats welke thans — wij kunnen het niet anders zeggen, dan met enige wrevel — ten onrechte Ifar wordt genoemd. Ook aan de vliegvelden, die zwaar beschadigd waren en bovendien te klein, moest veel arbeid worden besteed; op 29 april echter kon al de eerste C. 47 er landen. Ter vergelijking van de verschillende eisen welke aan deze „airstrips” - een nog steeds gebruikt woord - behoorden te worden gesteld, diene dat een Japanse „Zero” slechts circa 6000 pounds woog, tegen 60.000 pounds van een Amerikaanse bommenwerper. Dat er uitstekend werk is verricht, blijkt uit het feit dat er in september 1944 op de drie vliegvelden per dag 300 vliegtuigen landden en vertrokken.

Oostelijk van het Zevende Vloot-kamp werd het uitgestrekte Camp Walker, eveneens een wooncentrum, gebouwd. Dit kamp was al spoedig na de oorlog verdwenen.

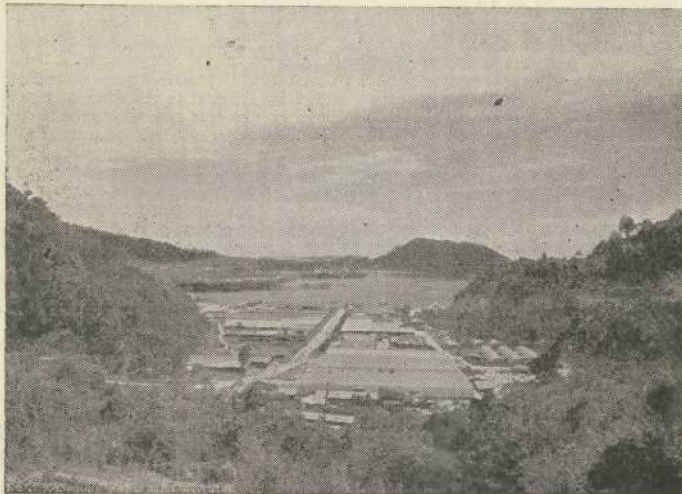
Tussen voornoemde kampen werd in een dal door de N.I.C.A. (Netherlands Indies Civil Administration) op grond van het dorp Asee een eigen dorpje gesticht, het thans nog zo genoemde Kota Nica. Hier was het Ned. Indische bestuur vertegenwoordigd met een eigen kantoor, pasanggrahan, ziekenhuis, kazerne, school, kerkje, etc. Natuurlijk was alles van eenvoudig materiaal opgetrokken. Daar uit allerlei streken de romoesha's, gedwongen arbeiders uit de Indische Archipel, hier werden geconcentreerd om te genezen, telde het dorp soms wel 4000 inwoners. Ook het Papoea Bataljon Hulptroepen was er ondergebracht. Na het overbrengen van deze

ouilages naar Hollandia-Binnen in 1946, werd Kota Nica afgebroken. Jaren later, einde 1952, ontstond in het dal het Landbouwproefstation dat er thans is gevestigd.

In het dal tussen het Sentani-meer en de Jotefa-baai werd de Ordnance Motor Pool gebouwd en in de nabijheid een groot hospitaal-complex van de 7e Amerikaanse Vloot, bestaande uit tientallen grotere en kleinere ziekenzalen, klinieken, operatiekamers, enz.

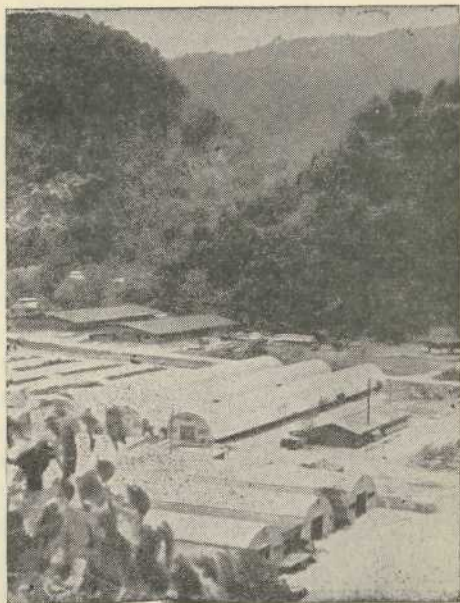
Reeds noemden wij de kolonist Brinkmann, die een welvarende onderneming had weten te scheppen. Daar bouwden de Amerikanen twee „bedrijven”, namelijk een ijsfabriek met tientallen koelcellen met enige honderden m³ koelruimte en de „Malaria Control Unit”, een organisatie die door bespuiten met D.D.T. enz. de malaria bestreed.

Aan de baai richtte de Navy een administratie-centrum in, het huidige Berg en Dal. Op Signal Hill — een nog steeds gebruikelijke naam — werd een radio-station gebouwd, terwijl in dezelfde omgeving diverse wooncentra kwamen van de reeds vermelde „Seabees”.



Kloofkamp omstreeks 1944

Ter plaatse van het vroegere Hollandia, tot diep in de Kloof, kon men aantreffen: een ziekenhuis, de Quartermaster Depots, Naval-supply Depots, een elektrische centrale, een motorpool, een koelbedrijf, een benzine-tankstation, een zwembad enz.



Kloofkamp, omstreeks 1950

Lt.-Generaal Eichelberger vestigde zijn hoofdkwartier in „een verlaten huis, dat merkwaardigerwijs enkele jaren geleden gebouwd was door leden van een expeditie van de „National Geographic Magazine”” (d.w.z. door de zogenaamde Archbold-expeditie). Tussen Signal Hill en de Noebai-monding lag de Destroyer Repair Base, en ten noorden van Hollandia — gaande langs een nieuw aangelegde weg naar Kaap Soeadja — passeerde men het Army Post Office (A.P.O.) om tenslotte bij Base G te komen. Er waren in vele loodsen en in overdekte ruimten

enorme voorraden opgeslagen. De totale opslagruimte bedroeg zelfs 250.000 m².

Laten wij even stil blijven staan bij de naam „Base G”. De gehele Amerikaanse basis te Hollandia had als code-naam „Base G”. De voorafgaande basis was te Finschhafen en heette „Base F”. Tenslotte heeft het strand van Hollandia de naam Base G gekregen en wij hopen dat dit zo ook moge blijven.

Het zal duidelijk zijn dat in de reeds genoemde woonkwartieren duizenden mensen waren ondergebracht. Er waren dan ook zo'n 50 openlucht-bioscopen, theaters, cola-bars, winkels, sportvelden, hospitaal-complexen, enorme opslagruimten. Het verkeer langs het eenvoudige wegennet was bijzonder druk en ongelukken waren aan de orde van de dag. Nog in 1948 zag men in de berm van de weg borden met opschriften als: „An awful sight it was” of „No traffic deaths for . . . days”. Nog doen verhalen de ronde over de bij de Pim verongelukte „WAAC” (Womens Auxiliary Army Corps) Jacqueline, die er nog zou rondspoken en verkeersongelukken zou veroorzaken.

Medio december 1945, enige maanden nadat de oorlog beëindigd was, vertrok de Vloot uit Hollandia; op 25 januari 1946 werd met militair vertoon de basis overgedragen aan de plaatselijke Nederlandse commandant. Hiermede kwam een einde aan de oorlogsfase, een tijd waarin Hollandia als een Phoenix uit haar as herrees.



De na-oorlogse periode

De Basis in liquidatie

De overheid kwam toen voor een gigantische taak te staan. Hollandia was wel is waar hoofdplaats geworden van de residentie Nieuw-Guinea, doch alle diensten — in dit stadium nauwelijks in oprichting — beschikten over veel te weinig personeel.

Het bleek onmogelijk om het door de Amerikanen aangelegde wegennet en de vele woon-centra in goede staat te houden. Zelfs al beschikte men tot 9 juni 1946 nog over 3500 Japanse krijgsgevangenen en later — na hun repatriëring — over 600 andere Japanse gevangenen en over 800 Makassaarse, Keiëse en Ambonnesese arbeiders die uit de Archipel werden aangevoerd. Het aanwezige personeel kon de verwerking van bijvoorbeeld de grote achtergelaten goederenvoorraad, waarvan het meeste werd gedistribueerd over de Westelijke eilanden, niet aan.

Tot overmaat van ramp bepaalde het „Masterplan”, het aankoopcontract met de Amerikanen, dat Hollandia één van de drie hoofdbases zou zijn waar alle aangekochte materialen in en buiten Ned. Oost Indië zouden worden gecentraliseerd. Zodat bijv. einde december 1945 al achtereenvolgens elf zwaar beladen schepen hun inhoud in Hollandia kwamen lossen.

Het beheer over deze goederen-massa was in handen N.I.G.I.E.O. (Nederlands Indische Gouvernement Im- en Export Organisatie); in april 1946 kwam versterking door een ploeg van de N.I.R.T.I.O. (Nederlands Indische Regerings Im- en Export Organisatie), waarna tot een zekere werkverdeling kon worden overgegaan. De algehele leiding berustte bij de afdeling Bevoorrading en Bases van het Departement van Verkeer en Waterstaat te Batavia.

Door het gebrek aan arbeiders en andere moeilijkheden vlotte de inventarisatie en liquidatie der basis niet zo best. Ofschoon trager dan in het begin, ging echter de afscheep van goederen toch voort. Tot overmaat van ramp vertrokken de Makassaarse arbeiders in 1946 weer naar hun land.

Later, in 1947 werd de liquidatie-arbeid overgedragen aan het ingenieursbureau Ingenegeren en Vrijburg N.V. onder de naam „Stichting Beheer en Liquidatie Basisgoederen”, tot in 1950 — met het ontstaan van een zelfstandig Gouvernement Nederlands Nieuw-Guinea, de zogenaamde „basis-werkzaamheden” geheel ten einde kwamen.

Reeds werd vermeld hoe met weinig mensen wegen- en woningonderhoud, technisch materiaal, electriciteitsvoorziening, waterleidingnet, vuilnisdienst, vervoer van vivres en andere goederen, enz. moest worden gaande gehouden. Het in orde houden van de eenvoudige Macadamwegen was geen sinecure; in de regentijd ontstonden er vele moddergaten in en in de droge perioden verpulverde het verhardingsmateriaal en ontstonden ook vele kuilen. En het stof was aldoordringend. Een Amerikaans tijdschrift sprak dan ook van „that red dusty hell of Hollandia”.

De grote weg naar Sentani telde vele duikers en bruggen; het bleek in 1948 nodig in deze weg 7 houten jukbruggen te vervangen; men gebruikte hiervoor „Bailey” materiaal, doch zo'n noodbrug kostte toch nog circa f 15.000.—. In 1946 reeds was aan de haven de Prins Bernhard-brug aangelegd. In 1948 bedroegen de normale onderhoudskosten ongeveer f 500.— per kilometer.

In dat jaar werd het Hollandiase wegennet bereden door circa 400 auto's (ult. 1959 waren er 1061 personenauto's, 198 bromfietsen, 897 motorrijwielen, 35 autobussen en 331 vrachtwagens). Met het asfalteren van het wegennet werd in 1952 een begin gemaakt.

Wat er was en wat er kwam

Alvorens van het wegenet over te stappen naar de daaraan gelegen wooncentra, willen wij even stil blijven staan bij de status van Nieuw-Guinea.

Zoals U weet was Nieuw-Guinea na de tweede Wereldoorlog een Residentie geworden. Wij schrijven nu: 27 December 1949 - Nieuw-Guinea wordt een zelfstandig Gouvernement.

Dit heugelijk gebeuren werd door middel van een proclamatie aan het volk bekend gemaakt. Wij menen U de proclamatie niet te mogen onthouden en laten deze historische regelen dan ook in extenso volgen:

PROCLAMATIE

Ingezetenen van Nieuw-Guinea!

Ingevolge de besluiten ter Ronde Tafel Conferentie genomen, zal op deze dag aan de Republiek Indonesia Serikat de soevereiniteit over Indonesia worden overgedragen, met uitzondering van de voormalige Residentie Nieuw-Guinea.

Vanaf deze dag zijt gij allen ingezetenen van het Gouvernement Nieuw-Guinea, alwaar het algemeen bestuur zal worden uitgeoefend door den Gouverneur in naam van onze geëerbiedigde Koningin.

Smeken wij den Allerhoogste zijn Zegen te schenken aan dit land en bidden wij dat Hij ons onder de leiding van Hare Majesteit Koningin Juliana moge voeren naar voorspoed en vrede.

Hollandia 27 December 1949

De waarnemend Gouverneur van
Nieuw-Guinea

Was getekend: J. P. K. van Eechoud

In de eerste jaren van het zelfstandige gouvernement werd geschreven en gesproken van het Gouvernement van Nieuw-Guinea. Eerst later kwam meer en meer in

gebruik het Gouvernement van Nederlands-Nieuw-Guinea hetgeen eerst officieel in gebruik kwam bij de afkondiging van de nieuwe rechtsorde van het Koninkrijk afgekondigd in het Gouvernementsblad No. 108, 1954: „Proclamatie van 29 december 1954 houdende plechtige afkondiging van de nieuwe Rechtsorde van het Koninkrijk der Nederlanden zoals deze is vervat in het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en van de akte van bevestiging van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden etc. etc. ”

In het voormalige „Camp Seventh Fleet” werd in 1946 de Algemene Politie-school ondergebracht, die in die dagen 900 leerlingen telde. Naderhand werd de Landmacht Nieuw-Guinea er gehuisvest tot deze op 28 februari 1955 haar taak — de bescherming van dit territorium tegen kwaadwilligen — overdroeg aan de Koninklijke Marine en het Korps Mariniers.

Daarna vormden velen der quonsets een groot ziekenhuis-complex, terwijl anderen als woning dienst deden.

Momenteel is deze plek, vrijwel onbewoond en in afbraak. *Sic transit gloria mundi.*

Het nabijgelegen vooroorlogse kolonistendorpje Weversdorp, genoemd naar een der I.E.V. voormannen, A. We-



De drumband van de Landmacht Nieuw-Guinea

vers, was in de Amerikaanse tijd woongebied van de Army Air Force. In 1946 werden het Papoea-Bataljon-hulptroepen van het K.N.I.L. er gehuisvest, tot de opheffing van dit leger-onderdeel in 1948. Nadien is het verbouwd tot de Bestuurspost Sentani.

Behalve het Sentani-vliegveld met bijbehorende gebouwen zien wij in dit dorpje ook een fraai Politie-kampement, een in 1959 in gebruik genomen lagere school, de „Maarten Lutherkerk” die in december 1954 gereed kwam en talrijke woningen - ook van „kolonisten”.

Wat wij echter niet meer zien is de loods waarop met grote letters R.O.N.G. (Radio-Omroep Nieuw-Guinea) stond geschilderd. De geschiedenis van deze omroep is - als met zoveel in dit land - er een geweest van improvisatie.

Toen einde 1949 Nederlands Nieuw-Guinea „op eigen benen” kwam te staan was er geen radio-omroep.

Op 24 maart 1950 echter liet de amateur-omroep „Radio-Biak” zich voor het eerst horen. Spoedig verhuisden de oprichters naar Hollandia waar zij in een loods vol met lege benzine-drums begonnen aan de opbouw van de R.O.N.G., die op 30 september van datzelfde jaar



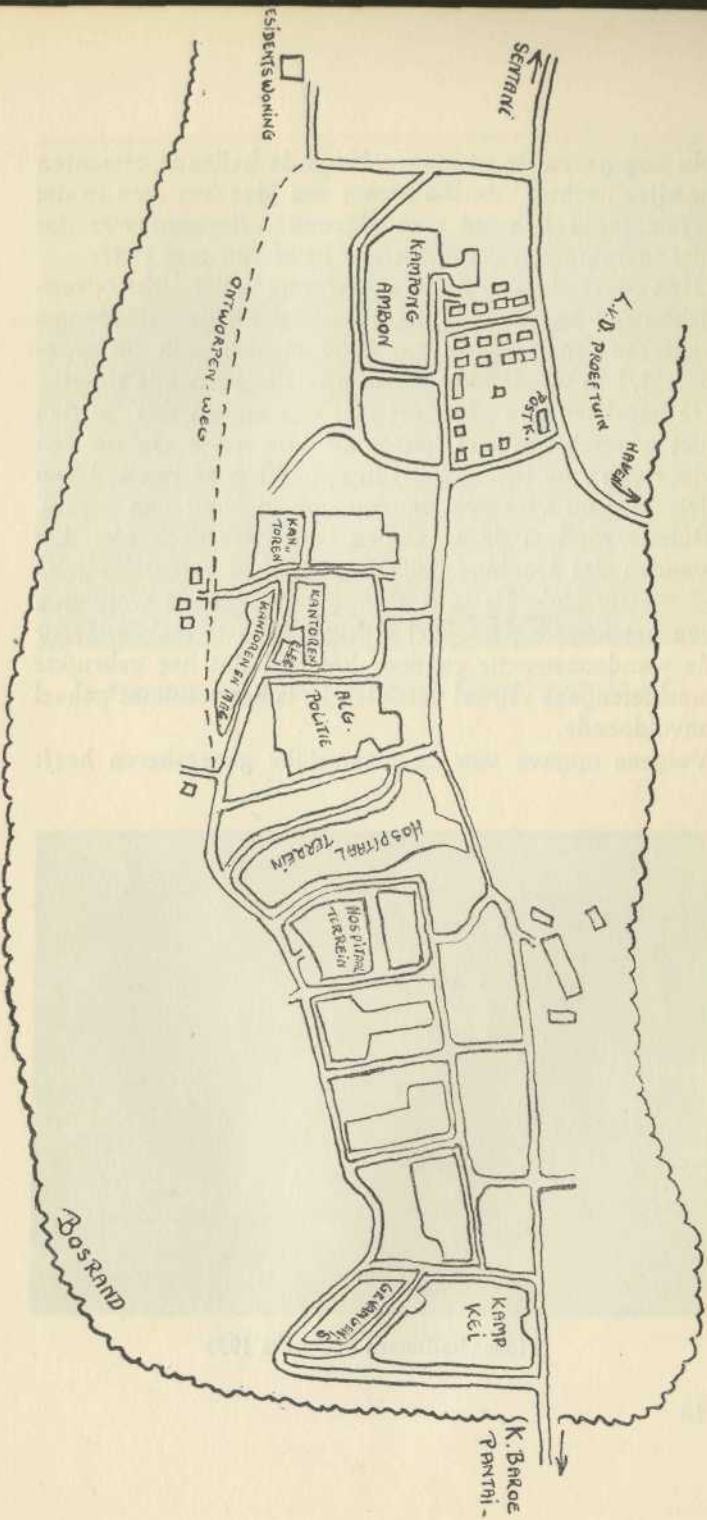
Het „gebouw” van de Rong te Hollandia

voor het eerst in de lucht was. Dat het „runnen” van een omroep in dit land, niet eenvoudig was, laat zich verstaan. Pas vijf jaar later, op 30 september 1955 werd de verbeterde omroep te Biak in bedrijf gesteld. Joka werd omstreeks 1930 door Zending G. J. Schneider „geopend”, die er een huis bouwde om van daar uit zendingswerk te verrichten, hij woonde er tot zijn internering begin 1940 (Schneider was namelijk een Duitser). Na hem kwam Zending T. Hogerwaard, die er bleef tot hij door de Japanners in april 1942 werd gevangen genomen. Na de bevrijding in 1944 werd Joka onder controle van de N.I.C.A. gesteld en werd het Joka-instituut geopend. In dit instituut werden Papoea-jongemannen tot inheems bestuursambtenaar opgeleid; een voorloper derhalve van de O.S.I.B.A. (Opleidings-school voor Inlandse Bestuursambtenaren). Al spoedig werd deze cursus evenwel gestopt en werd Joka weer een opleidingscentrum voor zendingsonderwijzers; ultimo 1946 waren er 219 leerlingen.

Daar Kota Nica te excentrisch lag en bovendien bouwvallig werd, besloot de Resident om na het vertrek van de Amerikanen het leegstaande hospitaal nabij Joka te betrekken. In maart 1946 geschiedde dat en ontstond Kota Nica Baroe, al spoedig Kota Baroe genoemd en naderhand nog achtereenvolgens de naam dragend van Hollandia-Stad, sedert 1951 Hollandia en sedert 1955 Hollandia-Binnen.

Het oudste deel van dit woongebied vindt men ter plaatse van het voormalig ziekenhuis en de ernaast gelegen politiepost. De benamingen Kamp Kei en Kampong Ambon herinneren nog aan het feit dat daar de arbeiders van de Kei-eilanden en van Ambon waren gehuisvest. In 1946 was Kota-Baroe natuurlijk kleiner dan tegenwoordig.

In die jaren was het huidige EDO-clubhuis de centrale mess, waarheen alle hongerige en dorstige ambtenaren zich enkele malen daags spoedden; nog in 1950 was dat het geval.



Hollandia-Binnen omstreeks 1949

Nu nog geven de woningen langs de hellende cementen paadjes „achter” de Biakstraat een idee hoe men in die eerste jaren behuist was. Bijzonder florissant was dat niet, getuige een citaat uit een brief van mei 1947:

„Een overzicht van de in een warme vallei dicht opeengebouwde barakwoningen, het ziekenhuis, goedangs, kantoren, enz. waarin ca. 1000 mensen zijn ondergebracht, kan worden verkregen uit de bijgevoegde situatie. De barakken zijn afgedekt met een zinken dak, al dan niet afgeschoten met karton of jute, en staan op een vloer van ruw beton. Zij zijn opgezet voor een tijd van drie jaar en verkeren dan nu ook in staat van verval. Ruimte rondom de woningen is er praktisch niet. De wanden der woningen zijn opgetrokken van gaba-gaba of roestig zink. Er is een poging gedaan de woningen van het hogere personeel muskietenvrij te maken. Door de wandconstructie en door het feit, dat het gebruikte muskietengaas vrijwel versleten is, is het resultaat geheel onvoldoende.

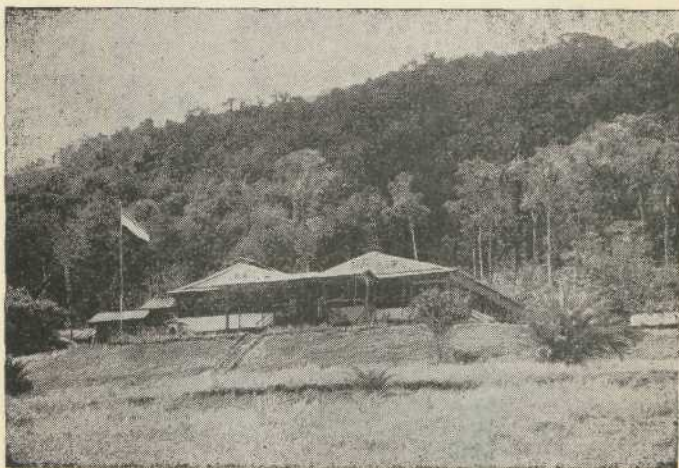
Volgens opgave van de plaatselijke geneesheren heeft



Hollandia-Binnen omstreeks 1950



De woningen „op palen“ te Hollandia-Binnen omstreeks 1948



Het „paleis“ te Hollandia-Binnen

dan ook ca. 60 procent der bevolking malaria. De woningen te Kota Baroe zijn door de zinken afdekking overdag in het algemeen zeer warm en frisse wind kan niet toetreden. De meeste daken lekken en bepalen door hun roestig aspect de indruk van het plaatsje. De waterleiding is zowel technisch als hygiënisch onvoldoende en bestaat uit een warnet van pijpen en pijpjes met vele lekken. De drainering van het gebied is niet onderhouden, zodat bij stortbuien het water verschillende huizen binnenstroomt."

Men besloot tot verbetering over te gaan; maar waar zou uiteindelijk de hoofdstad moeten komen?

Men woog Camp Walker af tegen Ifar en dat weer tegen de Sentani-vlakte bij de vliegvelden of tegen een plateau ten noorden ervan. Het bezwaar was steeds de grote afstand van de haven.

Zodat in 1947 het besluit viel Kota Baroe maar te saneren door de bouw van betere semi-permanente woningen, een beter rioleringsstelsel, enz.

Een taak die uitgevoerd moest worden door de in dat jaar ingestelde Residentie Waterstaatsdienst, na 1950 geheten Dienst Opbouwwerken Nieuw-Guinea, nog later Dienst Waterstaat en Opbouw en thans Dienst Openbare Werken. Einde 1948 waren deze plannen grotendeels voltooid; uit die tijd dateren bijv. de woningen op palen aan de beide Cycloopdwarsstraten.

In 1952 werden o.m. de stenen woningen aan het begin van de Pantaiweg gebouwd.

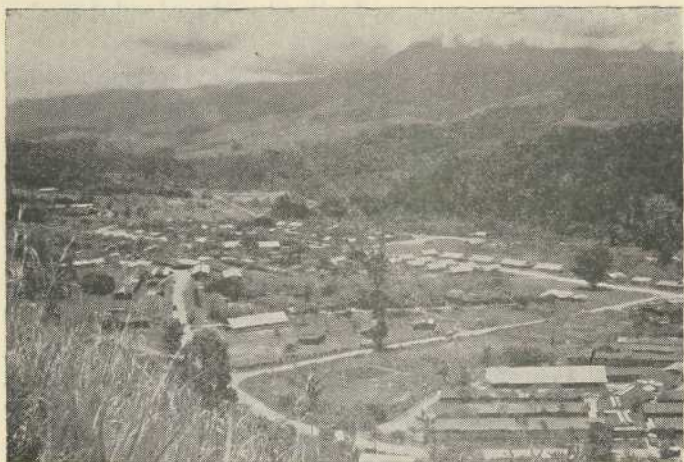
Ten westen van het centrum herbouwde men reeds in de eerste helft van 1946 de woning van Generaal Mac Arthur, uit „Seventh Fleet” weggehaald. Deze woning werd als ambtswoning gebruikt voor de Resident van Nieuw-Guinea, de Heer J. P. K. van Eechoud en na hem - maart 1950 tot april 1953 - voor de eerste Gouverneur van dit gebiedsdeel, de Heer S. L. J. van Waardenburg, die opgevolgd werd - april 1953 tot april 1958 - door Gouverneur Dr. J. van Baal. Deze kon nog in maart

1958 de nieuwe woning in Hollandia-Noordwijk betrekken.

Inderdaad was gedurende enkele jaren Hollandia-Binnen het centrale punt waar de regering van Nieuw-Guinea werkte en woonde. De gouvernementkantoren uit die tijd zijn nu evenwel verlaten, met uitzondering van die van het Hof van Justitie en van het Parket van de Procureur-Generaal; ook de meeste ambtenaren zijn naar het havenkwartier verhuisd. De Gouvernementssecretarie van voorheen, gelegen naast het Gouverneurshuis dat in



Gedenknaald op het Ereveld
te Hollandia-Binnen



Overzicht van Hollandia-Binnen

de volksmond „Paleis” werd genoemd, huisvest thans de O.S.I.B.A.; voordien was die school aan de andere kant van Hollandia-Binnen in enige primitieve plaat-ijzeren loodsen gehuisvest. Deze school werd medio 1951 geopend.

Was tot voor kort Hollandia Binnen de woonplaats van de Gouverneur, zij is het thans nog van de Apostolisch Vicaris van Noord Nieuw-Guinea. Bij Pauselijk decreet van 12 mei 1949 werd de Apostolische Prefectuur van Hollandia ingesteld, omvattend Noord en West Nieuw-Guinea en de Noord Molukken. In juli 1950 echter — na de gewijzigde politieke constellatie — werden de Noord Molukken afgesplitst. In 1954 werd de Prefectuur een Vicariaat. Mgr. A. Cremers — in 1956 vertrokken — werd opgevolgd door Mgr. Dr. M. Staverman.

Had en heeft de R.K. Missie hier een eenvoudig kerkje, ook de Zending der Nederlands Hervormde Kerk begon aldus; de kerkdiensten werden gehouden in het zogenaamde Isan-gebouw aan de Ajapostraat, tot in 1954 de Nieuwe Kerk aan het einde van de Cycloopstraat in gebruik kon worden genomen.

Na de oorlog zetelde de Zending eerst te Joka; dit administratieve centrum verhuisde echter in juni 1956 naar Berg en Dal.

Oostelijk van het dorpje, aan de weg naar Kota-Baroe-Pantai, ligt de begraafplaats, waar o.m. ook wijlen Resident van Eecloud rust sedert september 1958.

Daar werd in augustus 1952, te midden van graven van tijdens de Tweede Wereldoorlog omgekomenen, plechtig een gedenknaald onthuld. Sedertdien wordt er ieder jaar in mei een herinnerings-plechtigheid gehouden, ter nagedachtenis van hen, die hun leven hebben gegeven voor de vrijheid die wij thans genieten.



De Nieuwe Kerk te Hollandia-Binnen

Un simple parcours

Gaan wij van Hollandia-Binnen naar de Jotefa-baai, dan passeren wij talrijke inheemse woningen, welke allen na 1950 werden gebouwd, en tevens de plantage ex-Brinkmann waar zich de Amerikanen ook al gesettled hadden. Op het terrein van de vroegere Amerikaanse ijsfabriek stichtte in 1950 de Zending een gebouwencomplex, nog steeds onder de oude naam Kota Radja, waarin een lagere school voor Papoea-jongelui — met internaten, keuken, onderwijzerswoningen, e.d. — werden ondergebracht. Het is een fraai en rustig geheel.

Het resterende gedeelte van Brinkmann's perceel werd verdeeld onder de nieuwe generatie „kolonisten”, zoals de families Wienbeck, van Beveren e.a. Ook het gouvernement heeft op dit terrein een proeftuin aangelegd. Verderop, voorbij de Pim, heeft men aan de ene zijde het prachtige panorama over de binnenbaai met in de verte het Bougainville-gebergte, en aan de andere kant van de weg de Raimöch-heuvel.

Al verschillende malen hebben wij in ons verhaal de naam „Pim” genoemd.

Dit is niet zoals dikwijls wordt verondersteld een Amerikaanse naam of de een of andere afkorting daarvan. Het is echter een Papoeese naam uit het verleden, waarvan de werkelijke betekenis verloren is gegaan. Vermoedelijk in de loop der jaren geheel verbasterd.

Op de Raimoch-heuvel bevindt zich de bungalow van de Gouverneur, „Slapershaven”, benevens het zenderpark van de P.T.T. voor de radio-telefonische en -telegrafische nog de door de Amerikanen eraan gegeven naam „Skyline”.

Zetten wij onze tocht naar Hollandia (Haven) voort, dan kunnen we recht door langs de Polimac ons doel bereiken, of via Berg en Dal er heen gaan. Langs de eerste route is weinig te zien, slechts het Polimac-kamp



Gedenknaald 1944 bij het invasie strand, thans stadswijk Hamadi

voor autochtone gouvernementsemployé's — met de bouw begon men in 1957 — en de nieuwe steenbakkerij, benevens een aantal woningen. Laten wij daarom bij de driesprong Sancta Rosa ingaan. Hier staan sedert 1953 ettelijke woningen die met overheidsvoorschotten door de zogenaamde DETA (Dienst van Economische en Technische Aangelegenheden) -jongens in hun vrije tijd voor henzelf werden gebouwd.

Deze jongelui, een duizendtal, waren in 1950 uit Indonesië aangetrokken als arbeiders, doch hun behuizing aan de Oranjelaan was zeer slecht. Vandaar dat velen na kortere of langere tijd naar Nederland zijn vertrokken; doch een deel bleef, trouwde en ging te Sancta Rosa wonen.

Aan het einde van deze weg, waar wij de oceaan weer kunnen zien en waar op de hoek de Pinkstergemeente een samenkomstgebouw bezit, gaat een zijweg zuidwaarts. Deze leidt o.m. naar de Lagere Zeevaartschool, — daar in 1952 ingericht onder auspiciën van de Afdeling Scheepvaart van DETA. Dit instituut heeft al vele Papoea's voor de kustvaart opgeleid en is zo goed van kwaliteit, dat in 1960 een twaalfstal inheemsen uit het Australische Nieuw Guinea er zijn komen studeren.

Hier dicht bij ziet men de „Pancake“-heuvel, tijdens de oorlog een Japans versterkt punt, nadien een munitiedepot, sedert 1956 de woonplaats van scheepvaartpersoneel. Ten noorden hiervan ligt een kleine kustvlakte, grotendeels gedempt sago-moeras, waar op het zandige strand nog talrijke roestige amphibietanks liggen, want op dit strand o.m. vond in 1944 de invasie plaats. Daarom werd dan ook op deze vlakte op 22 april 1954 een gedenknaald onthuld, ter herinnering aan de bevrijding, welke toen tien jaar geleden plaats vond. Aan de voet van de gedenknaald is een ingemetselde steen waarin gebeiteld staat: „Hier landden de Geallieerde Strijdkrachten op 22 april 1944 — Here the Allied Forces landed on april 22, 1944“.

In 1956 werd op het omringende terrein een aanvang gemaakt met de bouw van de zogenaamde stadswijk Hamadi. De bedoeling was, de vele niet-Hollandiase autochtone arbeiders (uit Biak, Seroei, enz.) een behoorlijke woning te verschaffen en dusdoende de talrijke zelfgebouwde krotwoningen te kunnen opruimen.

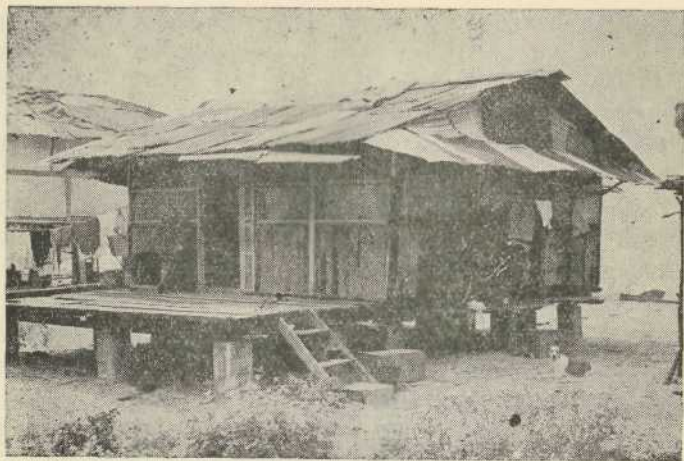
Thans wonen in dit dorp omstreeks 450 personen; men heeft er licht, waterleiding, een sportveld, een fraaie school, een winkel; er wordt kerk en polikliniek gehouden, en er is een eigen dorpsbestuur.

Keren wij terug naar de „grote weg”, dan passeren wij, verder gaande, de R.K. Pastorie, zien op enige afstand van de weg hotel „Berg en Dal”, dan een aantal Zendings-gebouwen en de enige jaren oude kerk van de Adventistengemeente. Terzijde van de hoofdweg lopen nog vele zijwegen en liggen vele woningen, terwijl er tot voor enkele jaren de uit 1944 daterende R.K. kerk stond, „Kattenburg” zoals het daar heette.

De fantasie van de eerste na-oorlogse Nederlanders was namelijk zo groot, dat allerlei delen van Groot-Hollandia onofficiële doch schone namen ontvingen, zoals: Kattenburg, Bronbeek, Berg en Dal, Geitenheuvel, Knekeldorp, Rijnouwen, Insulinde, Overtoom, Bonte Dorp, Werkendam, Witte Olifant, en in recenter tijd: Tranendal, Hemelpoort en Zevende Hemel in dat stadsdeel dat officieel de naam Noordwijk heeft gekregen.

Onze Papoea medebewoners kwamen ook wel eens voor de dag met een bijzondere naam, o.a. door te Sentani het vliegveld, de „airstrip”, soms aan te duiden met „kali strip” aangezien zij „air” aanzagen voor het maleise woord voor „water”, wat ook „kali” is.

Wederom voortgaande hebben wij bij de haarspeldbocht in de weg, nog steeds de „Hairpin” genoemd, een schitterend uitzicht over een deel van de baai en op de overzijde, waar Dok II, Dok V, enz. zijn gelegen. We passeren, op een heuvelhelling gelegen, de „Witte Olifant” en „Werkendam” — waar het Christelijk Militair Tehuis staat. Aan de waterkant zien wij de zo juist

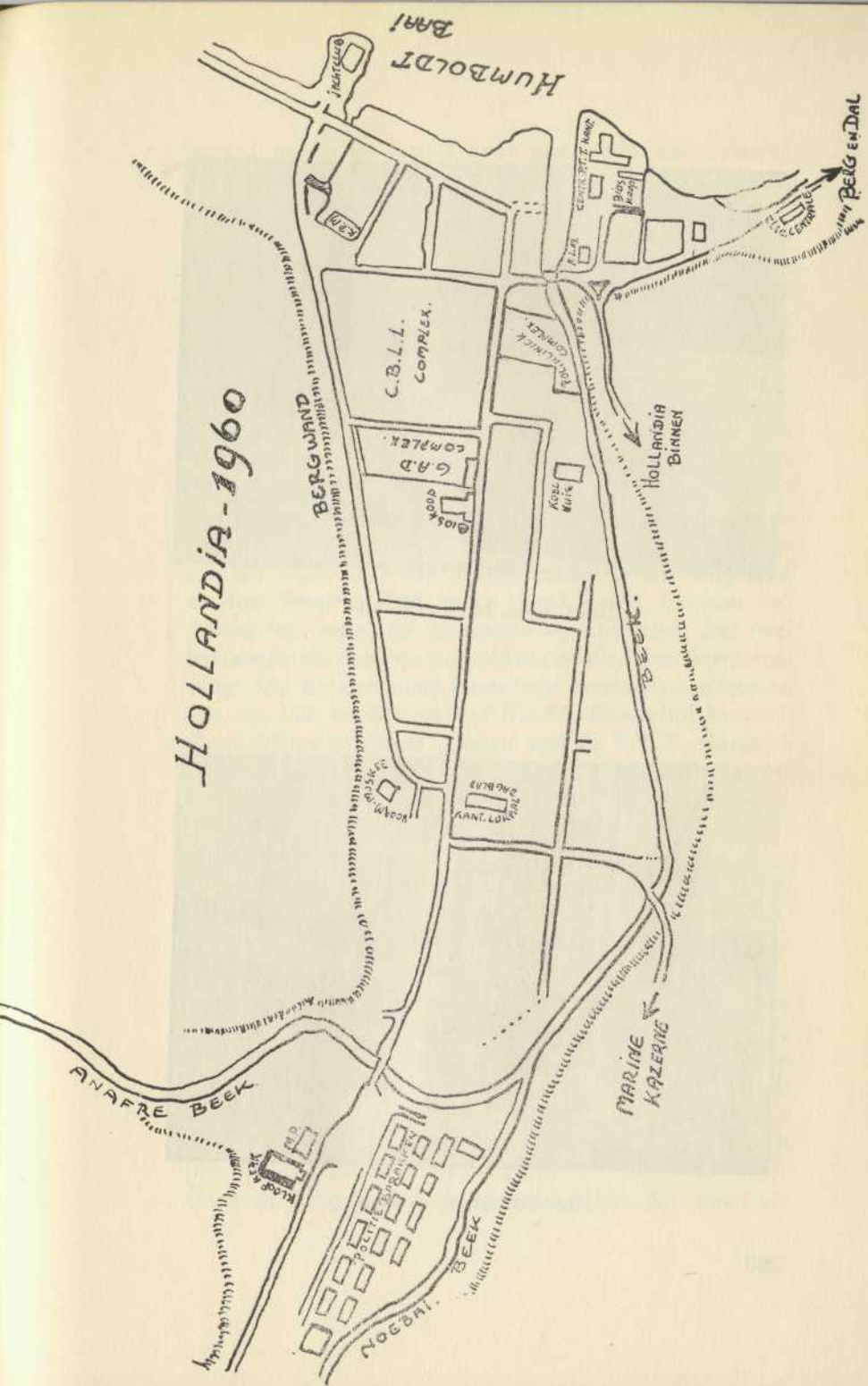


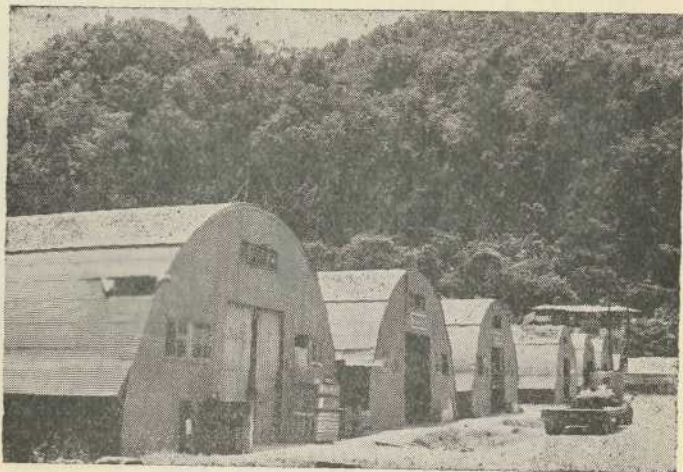
Oude Papoea-woning te Hamadi



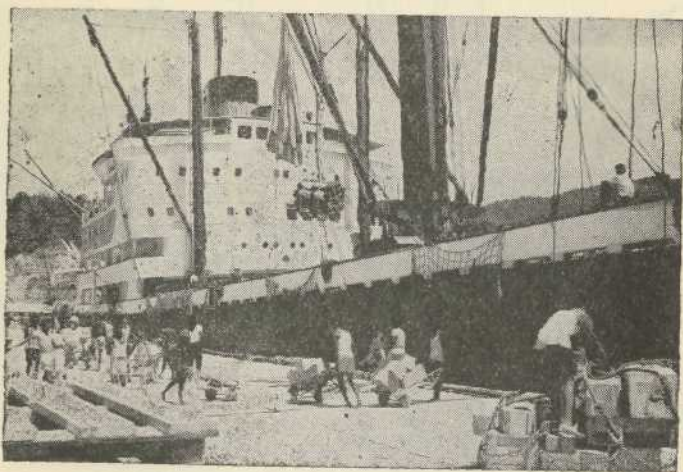
Nieuwe Papoea-woningen te Hamadi

HOLLANDIA - 1960





„Een complex Master Quonsets”



Handelssteiger te Hollandia

gereed gekomen nieuwe kade met loods, een complex masterquonsets, een nieuw boomkantoor, het douanekantoor, nog meerdere opslagloodsen, enz .

Hier was vroeger de Destroyer Repair Base, later — tot voor enige jaren — Gouvernementswerf geheten. Langs de wal ziet men hier de twee oorspronkelijke Navy docks, die, met veel repareren, van de oorspronkelijke elf steigers behouden bleven; alle andere werden afgebroken of door de natuur vernield.

Een weinig verder komen we bij de Järmöch centrale; deze elektrische centrale werd in 1954 (uitgebreid in 1956) door de Dienst van Verkeer en Energie in bedrijf gesteld en voorziet ook Hollandia-Binnen van stroom. We moeten wel bedenken dat de weg waarover wij gaan er vóór 1944 niet was. Door de Amerikaanse Genietroepen werd deze aan de heuvelvoet in zee aangelegd en door Berg en Dal verder gebulldoerd. Intussen bereiken wij weer de Polimac-weg, voorheen dus wel bestaande als voet- en paardepad, en de Prins Bernhardbrug. Op de van ouds bestaande landtong ten oosten van ons zien wij het aardige K.L.M.-Kroonduif-kantoor. Daar achter het grote gebouw van de P.T.T. Reeds te Hollandia-Binnen zagen we op de hoek van de Biakstraat het postkantoor dat al meer dan tien jaar dienst doet, terwijl aan de havenkant op het terrein van het nieuwe gebouw vroeger een „dubbel-dekker” het postkantoor herbergde, in 1959 tijdelijk ondergebracht in het A.P.O.-kamp.

Links van ons ligt het juist gereed gekomen kerkje van de Pinkstergemeente.

De oud-stadgenoot zal ietwat teleurgesteld kijken naar het slordige verkeers-driehoekje aan de voet van de Polimacweg. Hier zou immers de fraaie acht-meter hoge herinneringszuil moeten staan met de inscriptie: „Landmacht Nieuw-Guinea 1950-1955”, door de burgerij bij het vertrek van de Landmacht aan deze toegezegd. Geldt ook hier: Uit het oog, uit het hart?

Over de brug gaande betreden wij het dal waar het

vooroorlogse Hollandia lag en waar nu de kern van de huidige dorpenstad te vinden is.

Van 1946 tot 1951 heette het hier Hollandia-Basis, daarna tot april 1955 Hollandia-Haven en sedertdien Hollandia-sec.

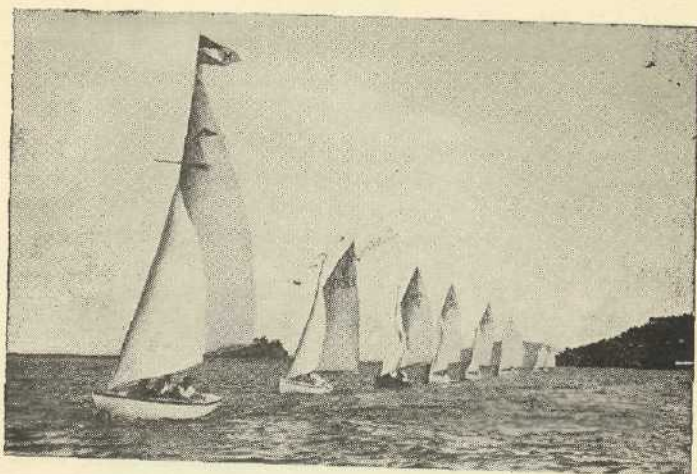
Het eerst zien wij — hoe lang nog? — bij deze brug de politie-post en het kantoor van de Verkeerspolitie. Vandaar de aardige woordspeling, voorkomend in een puzzle-rit-opgave van de A.M.C. (Automobiel- en Motorclub Nederlands-Nieuw-Guinea) om „tussen de poli en de poli de poli op te gaan. Men moest de Polimac oprijden tussen de Politiekantoren en de Polikliniek door. Die polikliniek ligt namelijk aan de andere kant van de brug — ter plaatse van een voormalig Amerikaans hospitaal.

Noordwaarts ziende bemerken we een aantal winkels en woonhuizen, staande daar waar 16 jaar geleden nog de zee kabbelde. Een keurig wegennet, waarmee in 1959 werd begonnen, doorsnijdt dit stadsdeel, het zogenaamde Imbi-terrein. Men hoopt dat in niet te verre toekomst in deze strook een behoorlijk hotel zal verrijzen.

Westwaarts, de „Kloof" in, loopt de lange hoofdstraat, de Oranjelaan, (een reeds in 1946 in gebruik zijnde naam) het centrum van bedrijvigheid met talrijke winkels van Europese en Chinese eigenaars, een stoomwasserij, een in 1956 in gebruik genomen koelhuis, een bioscoop en kantoren van im- en exportmaatschappijen en het gouvernement. Ook het grote complex van de Gouvernements Autobusdienst ziet men niet licht over het hoofd; dit bedrijf dat sedert 1 december 1953 busverbindingen heeft met Hollandia-Binnen, Ifar, Dojo-Lama aan het Sentani-meer, benevens vele stadslijnen, heeft al jaren daar haar hoofdstation.

Voor dit „hart" van Hollandia bestaat een opbouwplan; misschien zal hier ook een eenvoudig museum voor etnografica worden gebouwd.

Een zijweg brengt ons, langs een aantal master-quonsets uit de oorlogsjaren, heuvel-op naar het marine-kampement.



Jachtclub, Admiraalzeilen



De nieuwe Jachtclub

In dit „Bronbeek” zoals het heette, waren begin 1946 circa 250 man K.N.I.L. troepen ondergebracht, kort daarna nog aangevuld met ongeveer 100 man stoottroepen. Enige jaren later verhuisde de Landmacht echter naar Ifar en werd het complex betrokken door Marine en Mariniers. In 1953 werd de naam van het kamp gewijzigd in „Generaal Majoor Peterskamp”, ter nagedachtenis aan de eerste commandant; thans spreekt men officieel van de Marine-kazerne **Hollandia**.

Teruggekeerd op de Oranjelaan zien wij de resten van het vroegere kantoor- en woningcentrum van een bouwmaatschappij, die in de jaren rond 1951/1952 als eerste contracterende firma gouvernementswoningen kwam bouwen, o.m. in Dok V. Naderhand namen andere bouwmaatschappijen dit werk ook ter hand. Onze tocht voortzettende passeren wij een limonade-fabriek, de oudste locale industrie alhier. Een smalle brug over de Anafre voert ons langs een ruime nieuwe kazerne van de Algemene Politie, een Lagere Technische School (Ambachtschool; daterende van 1954), een militair hospitaaltje, een tehuis voor de Marine Patrouille, de St. Martinus-kerk en de Protestantse Kloofkerk — daar al staande, in andere gedaante, in 1945. Achter in het zich meer en meer versmallende dal ligt het militaire zwembad, door de Amerikanen in 1944 gebouwd, vernield door een bandjir in 1948 en opnieuw door de Marine in gebruik genomen.

Het is hier de plaats om er op te wijzen dat Hollandia na de oorlog ook niet gespaard is gebleven voor onheil. In de geest van de 1923-overstroming. Zo brak op 28 februari 1947 in de opslagloodsen aan de Oranjelaan een grote brand uit. Vermoedelijk ontstaan door zelfontbranding van vluchtige oliën, enz. Gelukkig was er slechts materiële schade. Ernstiger was de ramp van 1948, al waren toen ook geen mensenlevens te betreuren. In de nacht van 8 op 9 januari raasde toen een grote bandjir door de kloof, een enorme ravage aanrichtend; het zwembad werd vernield, vele trucks, weaponcarriers etc.



De oude Jachtclub omstreeks 1955

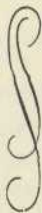
spoelden weg, de Bernhard-brug brak, de zieken uit het hospitaal konden met moeite worden gered. Tot overmaat van ramp brak nog een brand uit in een opslagplaats van carbid en acetyleenflessen. Begin april 1957 was er bandjirschade in Noordwijk en aan de Oranjelaan, terwijl in maart 1959 de hevige regenval ook schade aanrichtte (o.m. in Dok IV). Door de betere afwatering worden evenwel de kansen op overstromingen zoals er voorheen waren steeds minder.

Langs de zogenaamde Bergweg het dal verlatend, zien we hoe de vooroorlogse pier grotendeels rijweg is ge-

worden; aan het einde ervan staat het fraaie gebouw van de Jachtclub, in september 1958 feestelijk ingewijd. De heuvel die aan deze zijde Hollandia aan het water afsloot is in de Amerikaanse tijd ook ten dele verdwenen, waardoor bouwterrein ontstond voor verschillende firma's en handelshuizen.

Iets verderop ligt op vroeger sago-moeras terrein bij het kreekje Paté een groot garage-complex.

Daartegenover, in het dal van genoemde kreek, werd door de Amerikanen het Army Post Office gezet; nog steeds spreekt men van „A.P.O.”-kamp. In 1947 was daar een Papoea-arbeiderskamp ondergebracht, later diende het als woongelegenheid voor D.E.T.A.-arbeiders, enz. In 1957/1958 werden de gebouwen gewijzigd en opgeknapt en ingericht als behuizing van Residents- en Controleurskantoren. Men vindt daar ook de Residentie-Waterstaatsdienst. En erachter, op de berghelling het dorpje met kerkje van de Toegoenezen: de Christen-Indonesiërs die uit vrees na 1949 hierheen kwamen van Java, en hun eigen gemeenschap binnen Hollandia bouwden.



En de reis gaat verder

De weg verder volgend komen we bij een driesprong; één der wegen voert heuvel-op naar het in juli 1959 in gebruik genomen mooie en modern ingerichte Centrale Ziekenhuis, één der beste in het gebied van de westelijke Grote Oceaan. De dienst van de Malariabestrijding heeft daar ook haar kantoor.

De tweede weg, de Bovenweg, voert langs een aantal woningen tot tenslotte de Julianaweg, de hoofdweg van Dok V, wordt bereikt.

De derde weg die wij zullen volgen, heet Strandweg; eerst gaan we in Dok II voorbij de Gouvernements-



Gouvernementskantoren in 1954

kantoren — waarvan een deel uit 1957/58 dateert, maar een groot deel al van 1954.

Hier klopt het hart van het overheidsapparaat. Ten dele ook nog — een gebroken hart derhalve — in Dok IV, waar namelijk enige instanties hun onderdak hebben, nog afgezien van enkele kantoren te Hollandia-Binnen.



Gezicht op Hollandia vanuit de Humboldtbaai
Rechts midden Gouvernementskantoren

De eerste huizen van Dok V, „IJsselsteiners” die in 1951 werden gebouwd, worden dan al spoedig bereikt. Aan de zuidkant ligt op een uitstekende kaap „Zeezicht”, merendeels woningen, doch ook de kantoren en werkplaats van een bouwmaatschappij en een garage-bedrijf ziet men er, terwijl aan een achterweg, helemaal aan de waterkant, de Bijzondere H.B.S. is gevestigd.

Op 1 augustus 1951 opende de Missie te Hollandia-Binnen een H.B.S. Talloos waren de moeilijkheden met het aantrekken van bevoegde leerkrachten, e.d. Nadat in overleg met de Zending een gemengde, bijzondere H.B.S. was geformeerd, werd deze in 1957 in Zeezicht ondergebracht in enige verlaten Gouvernementskantoren. Thans is een aanvang gemaakt met de werkzaamheden om op het zelfde terrein een nieuw modern gebouw - met gymnastiek/toneelzaal - op te trekken.

„Aan de voet” van Zeezicht zien wij een nog maar enkele jaren bestaand sportterrein, er tegenover de in 1953 geopende „Christus Koning”-school, in welk jaar ook

de niet zo ver vandaar staande Openbare Lagere School de deuren opende, terwijl de pal „erboven” liggende MULO-school midden 1954 gereed kwam.

Wij zijn nu al op weg Noordwijk in; een woonwijk ontstaan langs de oude Amerikaanse jeeptrails en op terreinen uit de oorlogstijd, en in 1956 van straatnamen voorzien. Het is ondoenlijk om alle wijken in dit stadskwartier in detail te bespreken, zelfs zullen wel eens scholen, schooltjes en andere openbare instellingen in deze beschrijving zijn vergeten. Daarom volgen wij slechts de hoofdweg, de Julianaweg, die leidt naar de nog in aanbouw zijnde „Zevende Hemel”. Onderweg passeren wij dan het Kleuterhuis, een openbare boeken-uitleenbibliotheek, een groentewinkeltje, de ten dele automatisch werkende telefoon-centrale en het vergaderlokaal van de ARKA (Algemene Rooms Katholieke Ambtenaren-vereniging), welke vereniging begin 1955 te Hollandia werd opgericht.

Iets verder de helling op, bij de „Klaagmuur” zien wij de fraaie Christelijke Lagere School, waarnaast de Paulus-kapel is gelegen als deel van een t.z.t. ter plaatse te bou-



Luchtfoto Noordwijk (Dok V)



Detailfoto van Noordwijk

wen Protestantse Paulus-kerk. Deze kapel werd op 31 maart 1955 in gebruik genomen.

Aan de andere zijde van de kapel ligt het verenigingsgebouw van de C.W.N.G. (Christelijk Werknemersverbond op Nieuw-Guinea), waarmee verbonden is de maleissprekende autochtone arbeidersvereniging Persekding. Deze Protestantse werknemersbond ontstond reeds in het begin van 1952; voornoemd gebouw echter werd eerst in 1959 in gebruik genomen. Op deze hoogte ongeveer eindigde in 1953 de bebouwing.

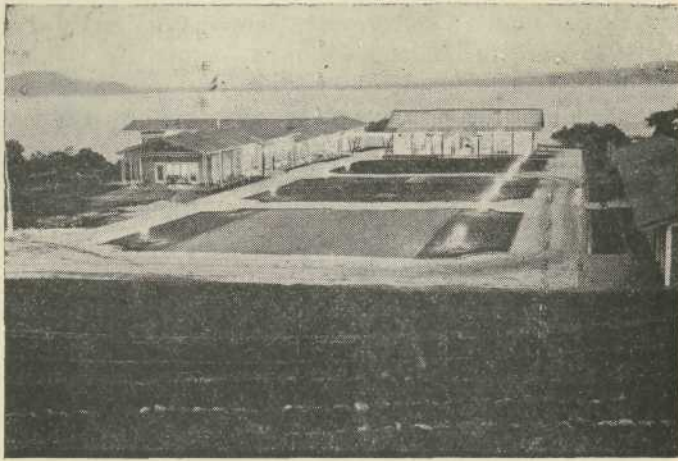
Na even genoten te hebben van het mooie panorama van Imbi-baai, kaap Soeadja, de kust nabij Holtekang en de Grote Oceaan, valt ons oog op de nieuwe behuizing van het Instituut voor de Opleiding van Ambtenaren bij de Bestuurs- en Administratieve Dienst, kortweg het Bestuursinstituut. In september 1954 ving het eerste cursusjaar van dit Instituut aan, bezocht door 24 uit Nederland uitgezonden jongemannen; thans is de vijfde groep (16 jongelui) hier woonachtig en studerende. Van 1954 tot 1959 was deze onderwijsinstelling gevestigd in

het gebouwencomplex aan de overkant van de weg, daar waar nu het Gouvernementshotel is ondergebracht. In 1946 werd te Hollandia-Binnen — toen Kota Baroe — voor doortrekkenden een kleine pasanggrahan geopend. De bediening was, blijkens klachten, niet ideaal, maar de prijzen waren dan ook niet zo hoog. Tot 1948 toe behoefde men zelfs geen overnachtingskosten te betalen; alleen dus de maaltijden waarvoor berekend werd: f 1.50 voor ontbijt, f 3.50 voor middageten en f 2.50 voor avondeten.



Plateau in Noordwijk waar thans de Gouverneurs woning staat.

In 1952 werd iets ten westen van het Gouverneurshuis een hotel geopend, al bleef de pasanggrahan ook bestaan. Hier zijn vele feesten en feestjes gevierd, vele mensen gekomen en gegaan. Medio 1959 verhuisde het hotel naar Noordwijk, daar het oude gebouw te veel in verval geraakte en men er ook te excentrisch woonde. Ter vergelijking mogen wij de huidige tarieven vermelden: f 2.50 voor ontbijt, f 5.— voor middagmaal, f 3.50 of f 7.50 (warm) voor avondeten. Op al deze bedragen



De Gouverneurs woning te Noordwijk

komt 10% voor tips; terwijl voor het overnachten bedragen variërend van f 5.— tot f 9.— in rekening worden gebracht al naar gelang de gebruikte kamer.

Langs de Julianaweg voortgaande bereiken wij al spoedig de nieuwe Gouverneurswoning, in maart 1958 in gebruik genomen en thans bewoond door Dr. P. J. Platteel. Het gebouw ligt in een fraaie tuin en biedt een wijds uitzicht op een groot deel van de Humboldt-baai. Dit deel van Dok V — officieel Noordwijk — heeft vele zijstraten en straatjes waarin met meer of minder privacy — door het dicht bijeen wonen — vele „goden”, „halfgoden” en helemaal geen „goden” verblijven.

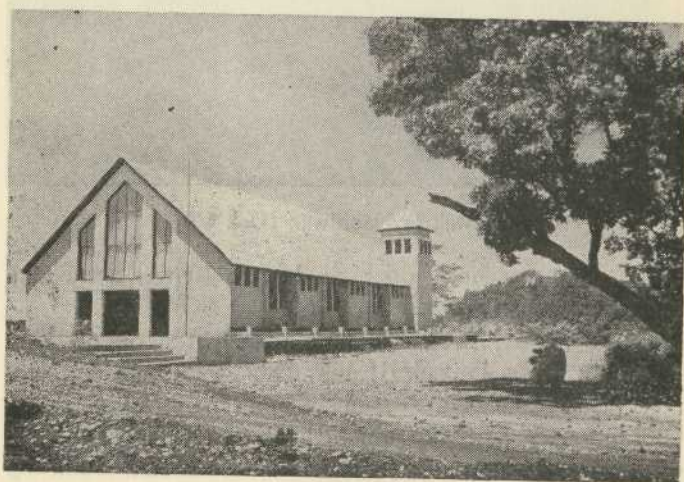
De aanleg, op circa 150 meter boven zeeniveau, is over het algemeen aangenaam, al zou beschaduwing van de wegen het geheel nog verfraaien; een wens die trouwens voor geheel Hollandia en Hollandia-Binnen toepasselijk is te noemen.

Wij zijn genoodzaakt om langs dezelfde weg terug te keren; wel is een verbinding gepland van de Boslaan naar Dok VIII, over een tamelijk diepe kloof, doch

dat is toekomstmuziek. Zo komen wij weer op de vier-sprong met de Bovenweg en slaan daar in oostelijke richting af. Al spoedig bereiken wij de R.K. kathedrale Christus Koning-kerk welke op 30 oktober 1955 werd ingezegend. Als voorloper van dit kerkgebouw kan men noemen de uit 1945 daterende kerk die tot voor enige jaren in de wijk Kattenburg stond, een merkwaardig bouwsel, voorzien van oorlogs-schutkleuren, enz.

Onze weg vervolgend rijden wij langs een klein complex van de Zeevisserij en komen zo bij Dok VIII, officieel eveneens Noordwijk geheten, waarvan het oudste deel „beneden” en het nieuwe gedeelte „boven” ligt, gescheiden door de Strandweg.

Het oudste dateert van omstreeks 1953, al werd er nadien natuurlijk nog bijgebouwd. Zo werd in december 1955 het Shell tankpark aan de baai-oever in gebruik genomen, hoewel de officiële „opening” van het complex eerst in januari 1956 plaats vond. Er verrees in dit kwartier de sociëteit „'t Zeepaardje”, van de Sociëteits- en Amusementsvereniging „Noordwijk”, die op 12 januari 1956 feestelijk werd ingewijd. De allernieuwste



R.K. Kathedrale Kerk te Noordwijk

aanwinst is de R.K. Kleuterschool welke begin januari 1960 haar deuren opende na voordien behuisd te zijn geweest in de oude moskee nabij de Oranjelaan.

Het landgedeelte van Dok VIII is van recenter tijd; in verschillende jaren heeft men daar gebouwd.

De Strandweg verder volgende zijn we al spoedig bij Dok IX (ook Noordwijk genoemd), waarvan de oudste huizen dateren uit 1957, terwijl die langs de grote weg in 1958 gereed kwamen.

Uit dat jaar dateren eveneens een aantal woningen op de heuvelhelling, nabij de „oude” tennisbaan, en de



Stadswijk in Noordwijk (Dok VIII)

Mgr. Cremersschool, doch de bouwactiviteit zette zich daar nog voort in 1959 en 1960.

Langs een bovenweg met mooie gezichten op de baai kan men weer Dok VIII bereiken. Wat een verschil met de modderweg, tussen bomen en struiken doorvoerend naar het „Openluchttheater” van Dok IX; zal de oudgast zeggen. Tja, het kan verkeren; zelfs op Nieuw-Guinea.

Na de grote weg weer te hebben bereikt zetten wij

onze tocht voort in oostelijke richting en steken over een brug de ter plaatse smalle Imbi-baai over, daardoor komend op het schiereiland Soeadja dat in de kaap van die naam eindigt. Ook hier hadden de Amerikanen wegen aangelegd, quonsets gebouwd, opslagruimten gemaakt. Na het vertrek van de Amerikanen werd er in 1946 de S.O.P. (School tot Opleiding van Parachutisten) ondergebracht, doch het volgend jaar al verhuisde deze school naar Java. Toen werd het een Veldpolitiekampement, en in 1950 — tot heden — de Opleidingsschool der Algemene Politie, aangezien de gelijksoortige school te Ifar ook naar Java was overgeplaatst en bovendien na de soevereiniteitsoverdracht aan Indonesië een eigen opleiding en organisatie van het politiecorps op Nederlands Nieuw-Guinea noodzakelijk was.

Dicht bij deze opleidingsschool bevindt zich het Marine- en PTT-zenderpark, maar verder ligt het schiereiland verlaten. De wegen zijn dichtgegroeid en weggespoeld, de huizenfundaties verweren in regen en hitte.

Slechts een goede weg voert nog naar het mooie oceaanstrand, waar de branding op de er voor liggende rifrand slaat en de zee eeuwig ruist en deint.



En tenslotte . . .

hebben wij onze tocht door Hollandia's verleden en heden beëindigd. Wij willen ons even ontspannen onder de lommerrijke bomen en luisteren naar het lied van de zee en peinzen over het „nu” en „dat wat komen zal”.

Wellicht keren wij nog even in gedachten terug naar dat al, wat nu met haar „voorsteden” Hollandia is en waar 50 jaar geleden het oerwoud welig tierde.

Misschien zult U bij het lezen van het woord „stad” wat smalend lachen, doch indien U zich bedenkt hoe gedurende één generatie uit het niets het huidige Hollandia kon ontstaan, feitelijk zelfs in de laatste 15 jaar, dan past respect voor die prestatie.

Merkwaardig is de invloed die Nieuw Guinea op de Europeanen heeft, zowel in ruimtelijk als in tijdelijk opzicht. Onze ruimte-waardering in dit grote land wijzigt zich dermate dat wij, terugzijnde in Nederland bijvoorbeeld, daar alles klein en dicht op elkaar vinden. Ons ruimte-gevoel verwijdt zich. Het omgekeerde geldt voor de tijd waardering. In Nederland, met vele steden die zes, zeven en meer eeuwen oud zijn, zou een periode van 50 jaar nauwelijks betekenis hebben. Maar hier, in een tijdloos land waar slechts de laatste honderd jaar in feite geschiedenis ontstaat, is zulk een halve eeuw wel de moeite waard. Ten aanzien van de tijd ondergaan wij dus een begripsvernaauwing.

Tot besluit moge erop worden gewezen, dat Hollandia als gemeente een merkwaardig conglomeraat van dorpen is, iets wat verschillende Nederlandse gemeenten echter ook wel vertonen. Qua zielental, openbare gebouwen, recreatiemogelijkheden, etc. kan zij zich meten met vele andere woongemeenschappen. Ook de gemeenteraad is al in de kern aanwezig. Immers de stedelijke adviesraad werd reeds ingesteld in augustus 1955 en hield haar eerste vergadering op 23 november van dat jaar.

Vooruitlopend op de ontwikkelingsgang die in het

voormalige Ned. Oost Indië te zien viel, zou men alvast een ontwerp kunnen maken van een stadsvlag en een stadswapen. Wat denkt de lezer van een blauw-rood-groene vlag, symboliserende de blauwe lucht en het water, de rode aarde en het vele groen rondom? En zou als wapen niet kunnen dienen een gevierendeeld schild met (heraldisch) linksboven: rood-wit-blauw, rechtsboven: een paradijsvogel in natuurlijke kleuren op een wit fond ter herinnering aan de jaren der vogeljacht en als typering van de fauna, linksonder: een sago-palmboom in natuurlijke kleuren, symbool van de flora en van betekenis als belangrijk voedingsgewas, rechtsonder: een kanon op afuit in natuurlijke kleuren, aangevend de oorlogsjaren die over de stad gegaan zijn. Wie het Hollandia van nu vergelijkt met dat van vóór 1942 of met de stad uit de oorlogsdagen, zal moeten erkennen dat de verschillen enorm zijn. Werd het oude Hollandia weggevaagd, ook aan het oorlogs-Hollandia herinnert nog maar weinig. Slechts hier en daar steken nog wrakken van gezonken schepen boven water uit. Op enkele plaatsen vindt men nog dumpresten, meestal overwoekerd door planten. Heel veel moest van de grond af weer worden opgebouwd; en dat met te weinig arbeidskrachten in vrijwel alle sectoren van activiteit, met slechte behuizing, voedsel-distributie, enz. enz. Geestdrift, idealisme, roeping hebben in de eerste naoorlogse jaren veel onaangenaamheden doen verduren. Helaas is dat nadien wel minder geworden en staat eigen materieel welzijn bij velen het meest op de voorgrond. Toch zal Hollandia in de komende decennia geen offeringen kunnen ontberen, hart en hoofd zijn voornamer dan de beurs. Moge het zijn dat onze stad zó nog eeuwen beschoren zullen zijn.



Hoe komt U in Hollandia?

Er zijn uiteraard grote verschillen tussen Rome en Hollandia. Een van de voornaamste is wel dat er vele wegen van andere plaatsen naar Rome leiden en geen enkele weg naar Hollandia.

De dichtstbijzijnde plaats van enige betekenis is Genjem. Om van Genjem naar het centrum van onze stad te komen kost U een dag lopen, vervolgens een paar uur varen over het Sentanimeer en tenslotte bent U na een half uur per autobus of auto in Hollandia.

Indien we in het voorgaande spreken over wegen, bedoelen we landwegen. Want het lopen en varen van Genjem naar Hollandia kan men zich besparen door het vliegtuig te nemen, dat U in een kwartier naar Sentani, het vliegveld van onze stad brengt. Verwacht U echter niet, dat er elk uur van de dag zo'n vliegtuig voor U gereed staat. Zelfs op een wekelijkse verbindingsmogelijkheid moet U niet rekenen. Dat hangt allemaal af van de overige bezigheden van de „Kroonduif”, de Nieuwguinese dochtermaatschappij van de K.L.M. en van de welwillendheid van vader Pluvius om de „strip” van Genjem een beetje met rust te laten.

Voor een vlotte reis naar Hollandia kunt U beter van wat verder weg komen. Van Biak brengt de „Kroonduif” U vijf maal per week, wind en wolken dienende, ook op het vliegveld Sentani. Vandaar bereikt U via het overgrote deel van het wegennet dat wij rijk zijn, na veertig km de stad.

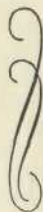
Biak is door de lucht de toegangspoort tot Nederlands Nieuw-Guinea. Wekelijks strijken er drie grote K.L.M.-vogels vanuit Nederland neer. Twee vliegtuigen via de Noordpool en Tokio en de derde komt via het Midden-Oosten en de Philippijnen. Vanuit Sydney kan men Biak éénmaal per week met de K.L.M. bereiken. Geregelde luchtverbindingen met Manokwari, Sorong en Fak-Fak en min of meer geregeld met kleinere

plaatsen, lopen eveneens via Biak. Een rechtstreekse lijndienst Hollandia—Merauke v.v. wordt éénmaal per week gevlogen.

Tenslotte wordt wekelijks om beurten door de „Kroon-duif” en de „Qantas” een vlucht uitgevoerd naar Lae, de grootste plaats aan de Noordkust van het Australische deel van het eiland.

Reizigers die wat kalmer aan willen doen, of die komen uit plaatsen die niet in het luchtnet zijn opgenomen, reizen per K.P.M. Practisch alle kustplaatsen en ook enkele grote rivieren worden door schepen van deze maatschappij bezocht. Regelmatige vaarten uit Singapore via Portugees Timor en rond het Nederlandse deel van het eiland zelf, vermelden Hollandia op hun schema. Eenmaal per maand is er een vaart Hollandia—Lae v.v. vanuit Sydney doet de R.I.L. (Koninklijke Java-China-Paketaanvaart Lijnen N.V.) Hollandia aan op weg naar Bangkok en Singapore.

De Stoomvaartmaatschappij Nederland en de Koninklijke Rotterdamse Lloyd zorgen in drie- of vier-wekelijkse diensten voor onze aanvoer uit Nederland en bieden voor hen die van zeereizen houden gelegenheid om, afhankelijk van de havens die onderweg moeten worden aangedaan, in 7 tot 10 weken vanuit Amsterdam of Rotterdam Hollandia te bereiken.





50 Jaar *Hollandia*
en 27 „Burgervaders“

1.	P. Windhouwer	1908—1912
2.	J. A. Wasterval	1912—1920
3.	P. J. van der Wal	1920—1921
4.	A. F. Avis	1921—1923
5.	A. O. Frohwein	1923—1925
6.	J. M. Zwart	1925
7.	N. Halie	1925—1930
8.	W. Philipsen	1930—1932
9.	R. H. Pieters	1932—1933
10.	A. F. Avis	1933
11.	J. G. H. Kramps	1933—1936
12.	mr. W. J. Gerretsen	1936—1937
13.	H. P. H. Wollrabe	1937—1938
14.	J. Hoogland	1938—1940
15.	J. van Exel	1940—1941
16.	mr. J. Burger	1941—1942
17.	Japans interregnum	
18.	J. Boots	1944—1945
19.	W. J. H. Kouwenhoven	1945—1947
20.	J. Bobeldijk	1947—1948
21.	J. C. Verkerke	1948—1949
22.	J. Hoogland	1949—1950
23.	A. Lamers	1950—1952
24.	mr. H. van Andel	1952—1954
25.	Ch. K. Jonasse	1954—1957
26.	mr. Th. C. van den Broek	1957—1958
27.	J. W. E. Solcer	1958—1959
28.	R. Stephan	1959—

Om te eindigen

De geïnteresseerde lezer zal in de voorgaande schetsen betreffende Hollandia's historie wel een aantal hiaten hebben opgemerkt. Daarvoor onze excuses, al zijn er geldige redenen. Oud archiefmateriaal is hier ter stede door de alles vernietigende oorlog niet meer aanwezig. En tijdgebrek verhinderde een uitgebreid ondervragen van nog levende vooroorlogse kenners van onze stad of het opvragen van literatuur uit Nederland..

Naar beste kunnen werd het vorenstaande verzameld en neergeschreven, hopende dat het doorspekken van de tekst met jaartallen niet al te storend was. Geschiedenis heeft als houvast nu eenmaal jaartallen nodig en als naslagwerkje wint ons boekje er in de toekomst door aan waarde. Wat ter plaatse aan literatuur kon worden geraadpleeegd volgt hier:

- Anonymus: Uittreksel uit het Verslag der Commissie ter voorbereiding van de aanwijzing eener natuurlijke grens tusschen het Nederlandsche en het Duitsche gebied op Nieuw Guinea. Den Haag, 1912.
- „ : Handbook of Hollandia. 1944 (getypt); 21 pp. (uitgave NEFIS).
- „ : Hollandia — vanwaar de Victorie begon. Uitzicht, 24-4-1946; p. 4, 5, 8.
- „ : Holland in Hollandia. Den Haag, 1948; 79 pp. (uitgave N.V. Uitgeverij W. van Hoeve, 's-Gravenhage).
- „ : Nieuw Guinea's vicieuze cirkel: huisvesting. De Spiegel, 29-10-1955, no. 5; p. 30-32.
- „ : In Hollandia verrijst de eerste stadskampong. Haagsche Courant, 18-10-1956.
- ✓ Belloni, C.: Hollandia stad van dorpen, Oost en West, 46, 1953, no. 9; p. 4—6.
- Donk, J. A. van: Nachtmerrie in Nieuw Guinea. Hollandia, 1949? (gestencild); p. 23—34.
- ✓ Galis, K. W.: Papua's van de Humboldtbaai, . . . Den Haag, 1955 (diverse bladzijden).
- Gerretsen, W. J.: Aanvullende Memorie van Overgave betreffende de onderafdeling Hollandia. Hollandia, 1938 (getypt).
- Griethuijsen. B. M. van: Kamp 7th Fleet. Oost en West, 40, 1947, no. 15.
- H, van: Nieuw Guinea in 1947. Oost en West, 40, 1947, no. 6.

Halie, N.: Memorie van Overgave betreffende de onderafdeling Hollandia. Hollandia, 1930 (getypt).

Hofwijk, J. W.: Hollandia, de Maasbode, 5-10-1948.

Hoogland, J.: Aanvullende memorie van overgave betreffende de onderafdeling Hollandia. 1940 (getypt).

✓ K. V. R.: En hier is het nieuws. Hollandia, 1954 t/m 1959 (gestencild).

Kielich, W.: Hollandia kostte veertig rijksdaalders, Panorama, 1952, no. 6; p. 16—18.

Klaverstijn, B.: Hollandia-varia. Oost en West, 50, 1957, no. 5; p. 22—24.

Klein, W. C. e.a.: Nieuw-Guinea. Den Haag 1953/1954, 3 dln. (diverse bldz).

Klein, W. C. e.a. Nieuw-Guinee. Den Haag. 1935/1938, 3 dln. (diverse bldz).

Kouwenhoven, W. J. H.: Memorie van Overgave betreffende de onderafdeling Hollandia. Hollandia, 1947 (gestencild).

Kramps, J. G. H.: Algemene Memorie van Overgave betreffende de onderafdeling Hollandia. Hollandia, 1936 (getypt).

Lucas, L. M. A.: De niet-autochthone bevolking van Hollandia, Hollandia, 1954 (gestencild).

Lulofs, C.: Uittreksel uit het journaal van een dienstreis in Noord Nieuw Guinea, augustus 1920. Manokwari, 1920 (getypt).

M : „Een Opdracht”. De Legerkoerier, mei 1952.

Morison, S. E.: New Guinea and the Marianas. Boston, 1953; p. 34—38, 59—91.

N , H.: Overpeinzingen aan de Humboldtbaai. Nieuwe Rotterdamsche Courant, 27-10-1956.

Neef, A. J. de: Papoealand. Oegstgeest, 1938 (diverse bladzijden).

Neef, A. J. de: Het Zonnerijk der Papoea's, van 1900—1940. Ned. Zendingsblad, 28, 1945—46, no. 2; p. 14, 15 en no. 3; p. 21, 22, 23.

Philipse, P.: Nieuw Guinea orientatie. Hollandia, 1951 (gestencild).

Philipsen, W.: Vervolg-memorie van Overgave betreffende de onderafdeling Hollandia. Hollandia, 1932 (getypt).

Vrijburg, B.: Nieuw-Guinea in verband met kolonisatie. Leiden, 1934, p. 39—52.

Werff, S. van der: Operation Reckles. Leeuwarden 1960.

Brochure: Tafelronde Conferentie te Hollandia.

*) Niet geraadpleegd konden worden:

Bruijn, J. V. de: Hollandia's strijd en bevrijding. Elseviers Weekblad, 1-5-1954; p. 27.

Eickelberger, R. L. en McKay, M.: Our jungle road to Tokyo.

Kramps, J. G. H.: Hollandia in Nieuw Guinea. Mededel. Ver. van Gezaghebbers bij het B.B. in Ned. Indië, 1939 en 1940.

Rijnsoever, G. J. van: Zó ontstond Hollandia. Stella Maris, 16, 1959, no. 5; p. 14—18.

Anonymus: Arce study of Northeast Netherlands New Guinea and Geelvink Bay — Allied Geoger Section Terrain. Study, no. 61.

Naschrift

Ofschoon er met dit jubileum meerder jubilea min of meer tezamen vallen, is het niet doenlijk om deze jubilea, wat eigenlijk lustrums zijn, allen te noemen. Immers werd ruim 10 jaar geleden het zelfstandig Gouvernement afgekondigd en alles wat omstreeks die tijd in het leven werd geroepen en het leven heeft behouden, viert in deze maanden zijn tienjarig bestaan.

Voor één zo'n festiviteit willen wij echter om een dubbele reden een uitzondering maken.

In het jaar 1908 werd namelijk door Sir Robert Baden-Powel een internationale jeugdorganisatie gesticht, welke wij kennen als de padvinderij. Nu is dit jubileum weliswaar 2 jaar geleden gevierd, doch in verband met het feit dat 17 juni 1950 de eerste padvindergroep te Hollandia werd opgericht, de moeite van het vermelden waard.

Dat alle begin, ook in dit geval moeilijk is, kan ons „Oubaas” Herscheidt, wiens naam aan deze eerste groep onafscheidelijk verbonden is, zeker wel vertellen.

Maar het succes is niet uitgebleven; de eerste voortrekkersstam — de Caritasstam — maakt historie. Overal verrezen als paddestoelen uit de grond de troepen en de welpenhorden en zelfs een meisjesgilde bleef niet achter. Het is hier zeker op zijn plaats de namen te noemen van de leiders, die hun energie en hun vrije tijd gaven om de padvinderebeweging in Nederlands Nieuw-Guinea verder uit te bouwen, het zijn respectievelijk de „Oubazen” Steffens, Dröse, Cramm, „hopman” van Herwaarden en tenslotte de „Oubaas” Paulus die in het jubileumjaar het districts-commissariaat leidt. Vier van deze commissarissen ontvingen dan ook in 1959 op grond van hun verdiensten de „Jacobsstaf” een onderscheiding, welke alleen wordt uitgereikt aan hen, die een groot aantal jaren de padvinderebeweging hebben gediend.

Hun werk heeft de aandacht getrokken van de Nederlandse Padvindere Vereniging; de secretaris van de districten Overzee kwam in 1959 naar Nederlands Nieuw-Guinea en „Oubaas” van der Veer geeft verschillende leiderscursussen om het peil van de Nieuw-Guinea beweging te verhogen.

En dan komt een hoogtepunt in het bestaan van de padvindere beweging en wel eveneens in het jaar 1959, werd een klein contingent Nieuw-Guinea padvindere naar de Wereld-Jamboree te Manilla gezonden.

Wij willen deze memorie besluiten met de wens, dat de beweging moge groeien en bloeien en dat ook Nederlands Nieuw-Guinea eens in aanmerking moge komen om de internationale padvinderbijeenkomst — een Jamboree — binnen zijn grenzen te beleven.



Index

Ten geleide . . . een woord vooraf door Zijne Excellentie de Gouverneur van Nederlands Nieuw-Guinea Dr. P. J. Platteel.	
Om te beginnen	1
Description d'un voyage autour du monde . . . de geschiedenis tot omstreeks de eeuwwisseling	2
150 jaar geschiedenis . . . in enkele bladzijden verteld	6
7 maart 1910 . . . van de stichting van Hollandia tot ongeveer 1910	10
Er was zelfs . . . van het oude Hollandia naar Ifar	16
Na de eerste Wereldoorlog . . . iets over kolonisatie en nogmaals het oude Hollandia	21
Wereldoorlog II — de Japanse periode	27
Wereldoorlog II — de Amerikaanse periode	30
De Basis . . . de ontwikkeling van de advance base te Hollandia	36
De na-oorlogse periode — De Basis in liquidatie	41
Wat er was en wat er kwam . . . Nieuw-Guinea een zelfstandig Gouvernement — Over het Sentanische en Hollandia-Binnen	43
Un simple parcours . . . Een wandeling van Hollandia-Binnen naar Hollandia	54
En de reis gaat verder . . . de wandeling wordt voortgezet via Noordwijk naar Base G	67
En tenslotte . . . enkele overpeinzingen	76
Hoe komt U in Hollandia?	78
50 jaar Hollandia en 27 Burgervaders	
De Posthouders, Gezaghebbers, Controleurs, Assistent-Residenten, zoals Hollandia hen in de loop der jaren heeft gekend	81
Naschrift	
De Padvinderij in Nederlands Nieuw-Guinea	83
En als bijlage een overzichtskaart van het Hollandiase, van Tanah-Merah tot Base G.	

