

Hollandse schepen voor het Proefproject Zeevisserij in Nederlands-Nieuw-Guinea: tonijnjager Hollandia en trawler De Goede Hoop



**Bijdrage aan het project '13 Provinciën', 2020-2021,
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort**

Gerrit Muilwijk, december 2021

Inhoud

Inleiding	3
Nieuw-Guinea en Nederland	5
Proefproject Zeevisserij	7
De Hollandia	9
De Goede Hoop	10
Holland Launch	11
Scheepswerf De Hoop	12
Archief	13
Stichting Bedrijfshistorische Collectie Damen	14
Bouwnummerboek	15
De Hoop en Kromhout	18
De Hoop en Nieuw-Guinea	18
In de vaart	20
DETA-jongen op zee	24
1953, het eerste jaar	25
Geen vakkennis?	27
Al eerder twijfels	28
Schrijnend	29
1954 ook problematisch	29
1955: het doek valt	30
1956: andere plannen	31
1958: Hollandia is Pharos	34
1963: Pharos overgedragen aan Indonesië	34
En De Goede Hoop?	35
Conclusie	36
Geraadpleegde bronnen	37

Inleiding

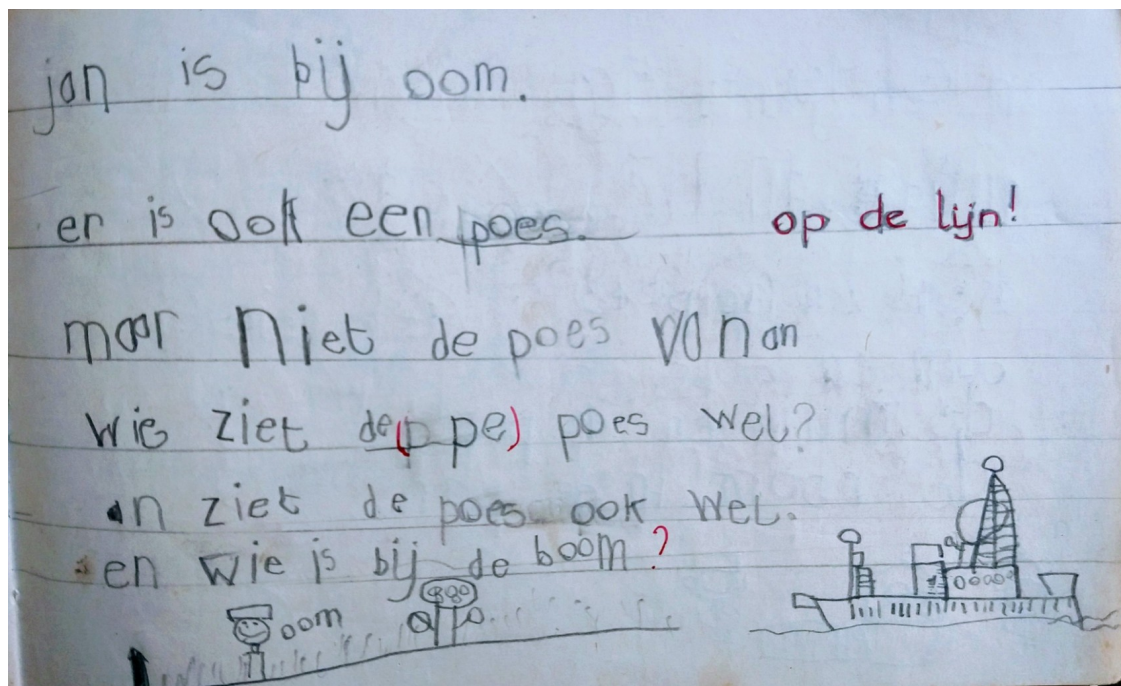
Het is 2 juli 1952. Een zomerse dag met wat wolken en een temperatuur van rond de 25 graden. De wind is zuidwestelijk, 4 beaufort.¹ De zon laat de Merwede blikkeren.

De auteur, kleinzoon van Klaas van Aken, directeur van N.V. Scheepsbouwwerf De Hoop in Hardinxveld, mag met zijn broer en zijn vader mee op de proefvaart van een nieuw schip dat Hollandia heet.

'Over een paar weken gaat de Hollandia naar Nieuw-Guinea,' zegt zijn vader, 'om daar tonijnen te vangen.' De auteur kijkt zijn ogen uit. Er is een kraaiennest boven in de voorste mast, helemaal voor aan het schip is een grote plank, en je kan ook nog bovenop de stuurhut staan. Aan de zijkant van het schip zitten planken die je kan uitklappen. 'Die zijn voor mensen die straks bij Nieuw-Guinea met een hengel tonijnen gaan vangen,' zegt zijn grootvader. 'En die waterstralen die onder die planken in het water spuiten, moeten de tonijnen naar het schip lokken.'

En achter op het schip zag hij ook nog een leuk bootje.

Het was allemaal inspirerend genoeg om in het eerste schoolschriftje zesmaal de Hollandia te vereeuwigen, én om zich later nog geregeld af te vragen wat er toch met dat schip gebeurd zou zijn.



De tonijnjager Hollandia. Tekening: auteur (1952)

¹ <https://weerverleden.nl/19520702>. Geraadpleegd 20-03-2020.

Toen de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed eind 2019 het project '13 Provinciën' aankondigde, was dat een goede aanleiding om antwoorden te gaan zoeken op vragen die al langer leefden. Dat de *Hollandia* naar Nieuw-Guinea zou gaan, was nog in het geheugen blijven hangen, maar de achtergronden waren onbekend. Een vraag was dus waarvoor dat schip werd gebouwd, en of het heeft voldaan aan de verwachtingen. Maar ook waarom is het gebouwd door een niet zo heel grote werf in een dorp aan de Merwede. De scheepsbouw was immers in die tijd nog springlevend, niet alleen in de regio, maar ook in de rest van Zuid-Holland en elders in Nederland. Wat was De Hoop eigenlijk voor een werf, behalve speelterrein voor de kleinkinderen? Maar ook: wat voor land was Nieuw-Guinea en wat deed Nederland daar?

Voor dit onderzoek zijn in eerste instantie de volgende bronnen geraadpleegd: de bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, waar ontwerptekeningen van de *Hollandia* werden gevonden, en de bibliotheek van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort, waar vooral het uit drie lijvige delen bestaande naslagwerk *Nieuw Guinea* zeer de moeite waard was.² Verder leverde www.delpher.nl verheugend veel krantenberichten op uit de jaren vijftig. Ook het *Quarterly Bulletin* van de South Pacific Commission (SPC) bleek belangwekkende informatie te bevatten.^{3 4} (De SPC was in 1947 opgericht door Australië, Frankrijk, Nederland, Nieuw-Zeeland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, met het doel om het leven te verbeteren van de mensen die onder het gezag van die landen leefden op eilanden in de Stille Oceaan.) Bij de laatste informatiebron, het Nationaal Archief in Den Haag, werd het schatgraven in het Archief van het Ministerie van Koloniën en opvolgers.

Daarnaast zijn diverse personen behulpzaam geweest bij het zoeken en delen van informatie. Dank daarom aan Piet Schoemaker, vriend en collega-vrijwilliger bij Het Scheepvaartmuseum; Han Mannaert, initiatiefnemer en beheerder van het Kromhout Archief; Fred Wijsmuller, zoon van kapitein Abraham Wijsmuller, onder wiens gezag de *Hollandia* van Nederland naar Nieuw-Guinea is gevaren; Redwise Maritime Recruitment in Bunschoten-Spakenburg, de opvolger van Rederij Gebroeders Wijsmuller in Baarn; John Bruininga, een van de eerste bemanningsleden van de *Hollandia*; Carel Zwollo, zoon van Dick Carel Zwollo, het hoofd van de Afdeling Zeevisserij op Nieuw-Guinea, en Dina Damen van de Stichting Bedrijfshistorische Collectie Damen in Gorinchem.

Gezien de aanleiding tot dit onderzoek is het zoeklicht vooral gericht geweest op de *Hollandia* en de scheepswerf waar ze is gebouwd. En vooruitlopend op de uitkomsten: het is niet bekend of de *Hollandia* nog bestaat, is vergaan, gesloopt of weggeroest. Op een website als deze, die gewijd is aan wrakken en

2 W.C. Klein, A.J. Beversluis en A.F. Kuysten e.a.: *Nieuw Guinea – De ontwikkeling op economisch, sociaal en cultureel gebied*, in *Nederlands en Australisch Nieuw Guinea*. Deel I t/m III. 's Gravenhage, Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, 1953, 1954).

3 Anon: *Fisheries Investigations in Netherlands New Guinea*, in SPC Quarterly Bulletin October 1954, pag. 6.

4 D.C. Zwollo: *Fisheries Development in Netherlands New Guinea*, in SPC Quarterly Bulletin July 1955, pag. 33-34.

andere zaken die onder water liggen of lagen, kan dat misschien vreemd overkomen, maar omdat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft besloten om alle onderdelen van het 13 Provinciën-project op deze site te presenteren, is voor de Hollandia het aanknopingspunt de plek waar het schip is gebouwd: N.V. Scheepsbouwwerf De Hoop in Hardinxveld, Zuid-Holland, verder aangeduid als De Hoop.

Tijdens het onderzoek bleek voor hetzelfde project op Nieuw-Guinea een tweede vissersschip te zijn gebouwd: de trawler De Goede Hoop. Ook dit schip werd in het onderzoek betrokken. De twee schepen bleken de ruggengraat te hebben gevormd van de vloot van de Afdeling Zeevisserij van de Dienst Economische en Technische Aangelegenheden (DETA) van het Gouvernement van Nieuw-Guinea. Die afdeling zou het Proefproject Zeevisserij gaan uitvoeren onder leiding van Dick Carel Zwollo.

Nieuw-Guinea en Nederland

Sinds wanneer was Nieuw-Guinea Nederlands gebied, wat voor gebied was het eigenlijk en wat deed Nederland daar?

Nieuw-Guinea als geheel is na Groenland het grootste eiland ter wereld.⁵ Het is het oostelijkst gelegen eiland van wat vroeger Nederlands-Indië heette (nu Indonesië) en ligt ten noorden van Australië in de Grote Oceaan. Het westelijke deel is in 1828 tot Nederlands bezit verklaard. De Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) had er in voorgaande eeuwen weliswaar enkele keren schepen heen gestuurd, maar had het gebied afgeschreven als 'die woeste streken (waar) niets ten voordele van de Compagny te doen was'.⁶ Waarmee men wilde zeggen dat er geen goud of zilver te halen viel.

In 1895 werd de oostgrens vastgelegd en in 1930 verschenen de eerste kolonisten. Het oostelijke deel van Nieuw-Guinea werd in 1884 tot Engels gebied verklaard.⁷

Joop van den Berg, op Nieuw-Guinea werkzaam geweest als landbouwadviseur en later bij de NOS als journalist, schrijft over de Nederlandse aanwezigheid daar dat die in feite maar beperkt was tot 30 jaar: van 1930 tot 1960.⁸

In de Tweede Wereldoorlog werd heel Nederlands-Indië, dus ook Nieuw-Guinea, bezet door Japan. Op Nieuw-Guinea zal de Japanse aanwezigheid feitelijk vooral beperkt zijn geweest tot de kuststreken, want het land bestond voornamelijk uit ontoegankelijk, tropisch warm, vochtig en bergachtig oerwoud zonder wegen of spoorlijnen. In het Nederlandse deel, dat ongeveer twaalf keer zo groot is als Nederland, woonden rond 1950 naar schatting ongeveer een

5 <https://www.britannica.com/place/New-Guinea>. Geraadpleegd 31-5-20.

6 C. Schoemaker, "Exploratie," in *Nieuw Guinea – Deel III* (1954), red. W.C. Klein e.a. Pag. 2.

7 Anon., "Land van tegenstellingen," in *Vademecum voor Nederlands-Nieuw-Guinea*. Pag. 8. Nieuw-Guinea Instituut. Rotterdam, 1956.

8 Joop van den Berg: "Bellettrie over Nieuw-Guinea, van 1945 tot heden," in *Indische Letteren. Jaargang 6*, 1991, pag. 67.

miljoen Papoea's. (Nederland telde in die tijd circa tien miljoen inwoners.) De bevolking van Nieuw-Guinea leefde meest in stamverband en in omstandigheden die niet zelden werden getypeerd door woorden als 'stenen tijdperk', 'koppensnellers', 'kannibalen', 'ondoordringbaar oerwoud', en de 'adat'; de inheemse regels en gebruiken die bij Nederlandse zendelingen, missionarissen en ambtenaren nogal eens botsten met religieuze en bestuurlijke regels, en wetten.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog wilde Nederland in Indië op de oude voet doorgaan, terwijl men daar af wilde van de Nederlandse bezetting. De daarop volgende opstand werd door Nederland bestreden met militair ingrijpen, bekend geworden als de 'politieke acties'. In 1949 moest Nederland onder internationale druk uiteindelijk de onafhankelijkheid van Indonesië erkennen. De nieuwe republiek zou de Verenigde Staten van Indonesië gaan heten, en met Nederland, Nieuw-Guinea, Suriname en de Nederlandse Antillen de Nederlands-Indonesische Unie gaan vormen. Toen de nieuwe republiek ook de zeggenschap over Nieuw-Guinea claimde, en Nederland dat pertinent weigerde, sneuvelde de Unie en werd Nieuw-Guinea een 'gebied waarover nader beslist wordt'. Waarna Nederland wilde laten zien dat het dit gebied kon verheffen tot een landsdeel waarvoor men zich internationaal niet behoefde te schamen.

De in 1963 internationaal afgedwongen overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië zou aan de Nederlandse aanwezigheid in de Oost een definitief einde maken.

Maar in 1951, zes jaar na de oorlog, was er voor schaamte nog wel reden. Na een oriënterende reis zei de directeur-generaal van de Volkshuisvesting in de Tweede Kamer over de woningsituatie dat die op Nieuw-Guinea bestaat uit '80% crepeergevallen en 20% noodwoningen'.⁹

W.J.A. Kernkamp, in 1952 minister van Uniezaken en Overzeese Rijksdelen, meende dat 'een moeilijke doch grootse taak wacht om dit primitieve land en volk, plotseling opgeschrikt uit de rust van eeuwen en geworpen in de maalstroom van de moderne tijd, tot ontwikkeling te brengen en langs veilige wegen te voeren tot een nieuwe toekomst en een nieuw bestaan'.¹⁰

Een manier om het land vooruit te helpen, was het bouwen van een vloot voor de zeevisserij, vooral voor de vangst van tonijn. Over tonijnvangsten in de buurt van Nieuw-Guinea waren indrukwekkende cijfers bekend van vooral Japan, waardoor het ministerie van Uniezaken en Overzeese Rijksdelen grote kansen zag. Ook door de gunstige resultaten van kortdurende naoorlogse onderzoeksreizen met de Soeliri (uit Indië), de Sonoe die beschikbaar gesteld was door de Nederlandsche Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij (N.N.G.P.M.), én met de Fairwind, een Australisch schip.

9 Tweede Kamer, 74ste VERGADERING — 7 JUNI 1951
(https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/19501951/0000086968/1/pdf/SGD_19501951_0000376.pdf). Geraadpleegd 1-10-2020.

10 W.C. Klein e.a.: "Voorwoord," in *Nieuw Guinea – Deel I* (1953).

De visvangst zou drie doelen dienen. Vis zou een eiwitrijke aanvulling worden van het voornamelijk plantaardige dieet van de bewoners van Nieuw-Guinea. Een groot deel van de bevolking leefde vooral van sago, zoete aardappel, banaan en andere planten.¹¹ Men hield wel varkens, maar die dienden alleen bij bijzondere gelegenheden als voedsel.¹²

Ten tweede zouden Papoea's worden opgeleid tot zeevissers, wat een grootschalige visvangst mogelijk moest maken. Dat zou tegelijkertijd het derde doel dienen, namelijk de export van geconserveerde vis, waardoor het gebied eigen inkomsten zou krijgen.¹³ Als dat van de grond zou komen, dacht men aan de bouw van zestien tonijnjagers.¹⁴

Maar eerst moest worden onderzocht waar en in welke tijd van het jaar goede vangsten te verwachten waren. En waar welke soorten te vinden waren, want er zijn veel soorten tonijn en de ene soort zwemt aan de oppervlakte en een andere op grotere diepte.¹⁵ (Zie het kader hierna.)

Proefproject Zeevisserij

Het ministerie besloot tot een Proefproject Zeevisserij waarvoor men twee onderzoeksschepen zou laten bouwen: de tonijnjager Hollandia (25 x 5,50 m) en de trawler De Goede Hoop (22 x 5,60 m). De Hollandia zou de uitgestrekte diepe wateren ten noorden van Nieuw-Guinea op de vangst van tonijn gaan onderzoeken, De Goede Hoop zou onderzoek gaan doen naar het voorkomen van andere soorten vis dan tonijn, vooral in de ondiepere wateren ten zuiden van Nieuw-Guinea; 'Een visgrondje viermaal zo groot als de Noordzee,' aldus de *IJmuider Courant* van 11 april 1953.¹⁶

Het ontwerp van de Hollandia en De Goede Hoop kwam van de Kromhout Motoren Fabriek D. Goedkoop Jr. N.V. te Amsterdam, die een afsplitsing is van de in 1757 in Amsterdam opgerichte werf Het Kromhout. Deze werf was begin twintigste eeuw motoren gaan produceren en heeft bestaan tot 1911. Toen is het bedrijf verkocht – zonder de ontwerpafdeling voor schepen. Deze ontwerpafdeling en de motorenproductie zijn doorgegaan als Kromhout Motoren Fabriek D. Goedkoop jr, verder Kromhout genoemd. De huidige (museum)werf 't Kromhout in Amsterdam herbergt ook een collectie werkende historische Kromhout-motoren.¹⁷

11 C. G. G. J. Van Steenis, "Voeding en Flora," in *Nieuw Guinea – Deel II* (1954), red. W.C. Klein e.a. Pag. 268-272.

12 P. Kasberg: "Nederlands-Nieuw-Guinea een land in opbouw". J.N. Voorhoeve in samenwerking met de Stichting 'Het Nationaal Nieuw-Guinee Instituut', Den Haag: zonder jaartal. Pag. 60

13 C. J. Bottemanne, "Zeevisserij," in *Nieuw Guinea – Deel II* (1954) red. W.C. Klein e.a. Pag. 357-401.

14 J. Middelburg: "Notulen van de vergadering van de Ministerraad, 29 september 1952."

15 Anon.: "Factsheet tonijn, versie juli 2020." Den Haag, Nederlands Visbureau.

16 Anon.: "De Goede Hoop naar Nieuw Guinea - Met de trawl op een visgrondje, vier keer zo groot als de Noorzee," in *IJmuider Courant* 11 april 1953. Pag 12.

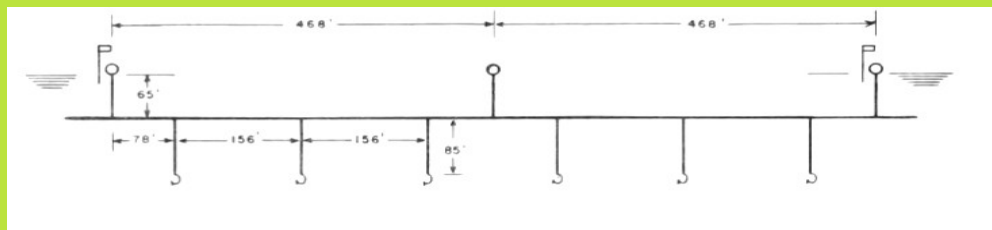
17 Anon.: [Geschiedenis van werf 't Kromhout](https://www.kromhoutmuseum.nl), [Kromhoutmuseum.nl](https://www.kromhoutmuseum.nl)

Vissen op tonijn

Aan de tonijnenvangst besteedt het voormalig hoofd Zeevisserij van Nederlands-Indië, C.J. Bottemanne in deel II van het standaardwerk *Nieuw Guinea* de nodige aandacht.¹ Van het half dozijn soorten tonijn die ten noorden van Nieuw-Guinea voorkomen, zijn de *skipjack* en de *yellowfin* de belangrijkste. De kleine skipjack of dwergtonijn zwemt langs de kust in scholen aan de oppervlakte, de veel grotere yellowfin in ongeveer 100 meter diep water. Bottemanne noemt voor de skipjack de slaghengel en voor de yellowfin de beug de belangrijkste vangstmethoden.

Het vissen met de slaghengel vereist het uitgooien van levende aasvisjes. Als een uitkijk in het kraaiennest in de mast een school tonijnen heeft ontdekt, gaat het schip er in volle vaart op af, waarbij een bemanningslid emmers aasvis overboord gooit. Sproeiers, op de Hollandia aan stuurboord, moesten de haken van de hengels camoufleren en de tonijn de indruk geven van nog meer aasvisjes. Op de Hollandia werden dan de bordessen aan de buitenkant van de romp, aan stuurboord, neergeklapt. Daar konden vissers met hengels op plaatsnemen. De haken hadden geen weerhaak. De kunst was om de vis, die hapt naar alles wat beweegt, op te halen en – met een bepaalde beweging – van de haak te laten vallen en achter de visser op het dek te laten neerkomen.²

Een beug is een lijn die horizontaal onder water wordt uitgezet en op zijn plaats wordt gehouden door ankers, drijvers en vlagboeien. Aan de beug hangen dunnere lijnen met haken en (dood) aas.



Deel van een beug tussen twee vlagboeien.³

De lengte en de onderlinge afstand van de zijlijnen wordt bepaald door de soort waarop gevestigd wordt.

Een beug is vele kilometers lang. De afstand tussen twee vlagboeien is enkele honderden meters. Als de beug vroeg op de dag is uitgezet, vaart het schip terug naar de eerste vlagboei, keert om en gaat de beug langs om te controleren of men beet heeft.

Het gebruik van dood aas is bij de beugvangst een voordeel, maar een nadeel is dat ook andere vis als bijvangst gevangen kan worden. De slaghengelvangst sluit dat vrijwel uit.

Vooral als er geen speciale lier aan boord is, is het inhalen van de beug langdurig en zwaar handwerk. De Hollandia is pas op Nieuw-Guinea uitgerust met een (in Japan bestelde) lier om met de beug te kunnen vissen.

¹ C.J. Bottemanne, "Zeevisserij", *Nieuw Guinea deel II* (1954) 357–401.

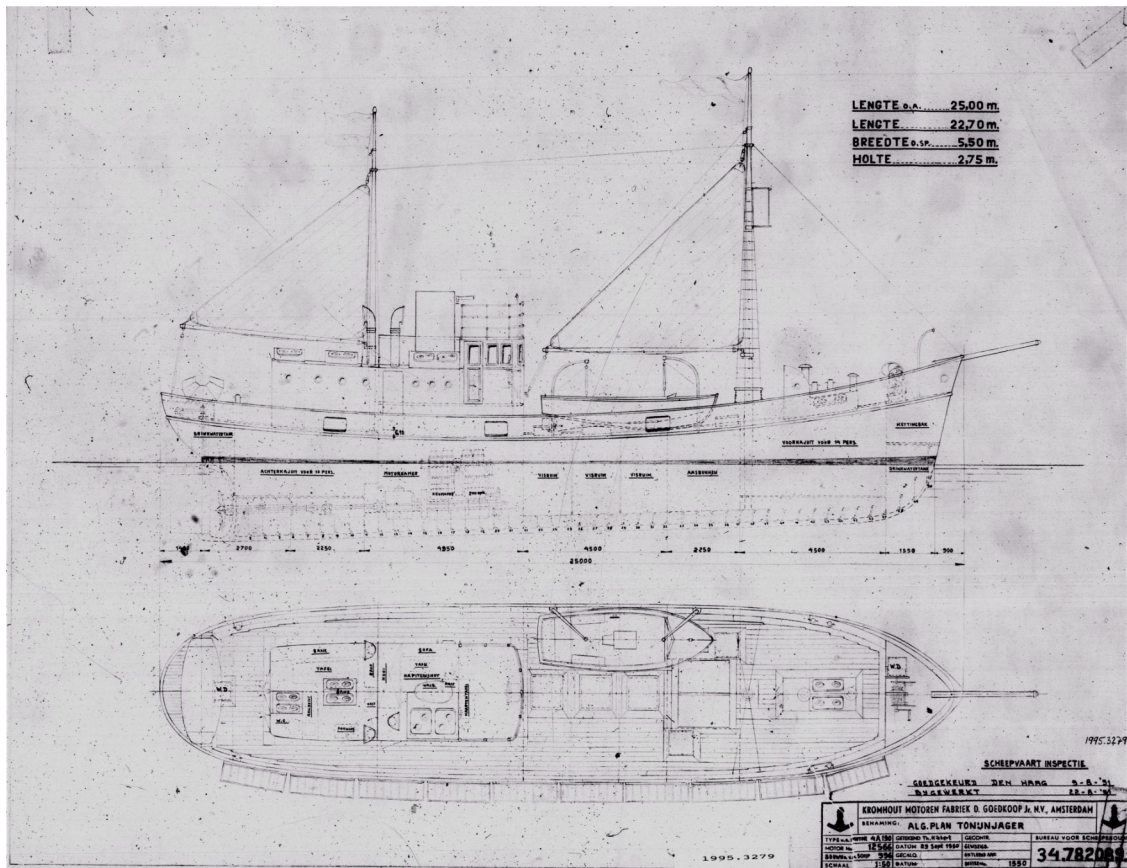
² www.youtube.com/watch?v=j27a80_XMA0. Geraadpleegd 14-11-2021.

³ Sidney Shapiro, "The Japanese Long-Line Fishery for Tunas, U.S. Department of Commerce - National Oceanic and Atmospheric Administration - Scientific Publications Office.

De Hollandia

Volgens het vakblad *Schip en Werf* was de Hollandia de eerste tonijnjager die in Nederland is gebouwd.¹⁸

In de voorkajuit waren veertien kooien, achter in het schip tien. De schipper had achter de stuurhut een eigen hut met een kooi, een sofa, een kast, een wasbakje en, zoals benoemd in de specificaties, 'een tafeltje of een klein bureau'.¹⁹



Algemeen Plan van de Hollandia.²⁰

De stuurhut was van staal en de betimmering, de raamkozijnen, de deuren en het stuurwiel waren van teakhout. Het dak van de stuurhut had een met zeildoek omspannen railing, en ook een zonnedak van zeildoek. Vanaf het stuurhutdak – een uitkijkpost – was contact mogelijk met de stuurhut via een spreekbuis.

Aan de achterkant van de dekopbouw achter de stuurhut was de kombuis, ingericht als eetkamer voor de bemanning. Om daar de tropische temperaturen

18 J.W. Heil e.a., red.: "Tonijnjager voor Nieuw Guinea." *Schip en Werf*, <https://www.swzmaritime.nl/pdf-archive/1952-edition-1>. Geraadpleegd 27-03-2020.

19 Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Koloniën en opvolgers: Dossierarchief, nummer toegang 2.10.54, inventarisnummer 2308

20 Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam: tekening, inventarisnummer 1995.3279.

te matigen, kon ook boven de dekopbouw een zonnetent worden gespannen.²¹ De motor was een viercilinder Kromhout van 200 pk, model A-190. Om reizen van twee weken te kunnen maken had het schip een vriesruim voor gevangen tonijn en een reservoir voor levende aasvissen. De bouwkosten van de Hollandia bedroegen f 294.141; wat overeenkomt met een koopkracht van € 1.169.283 in 2020.²² Voor Goede Hoop zijn de cijfers f 272.119, respectievelijk € 1.081.740.²³

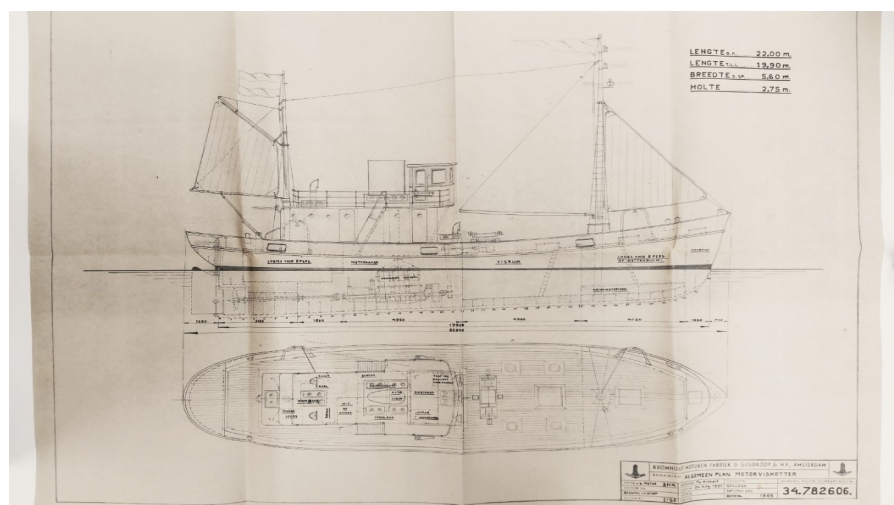
De Goede Hoop

De trawler De Goede Hoop had een driecilinder Kromhout-motor van 150 pk, van hetzelfde model A-190 als de Hollandia. (Een cilinder leverde 50 pk.) Ook dit schip had een vriesruim waarin vangsten langere tijd bewaard konden worden.

In het voorschip was logies voor acht personen, evenals in het achterschip. De kapitein had een eigen hut achter de stuurhut, net als op de Hollandia.



Foto: Kromhout Archief, Han Mannaert.



De Goede Hoop,
Algemeen Plan.²⁴

²¹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2308

²² Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/prijzen-toen-en-nu>

²³ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4767.

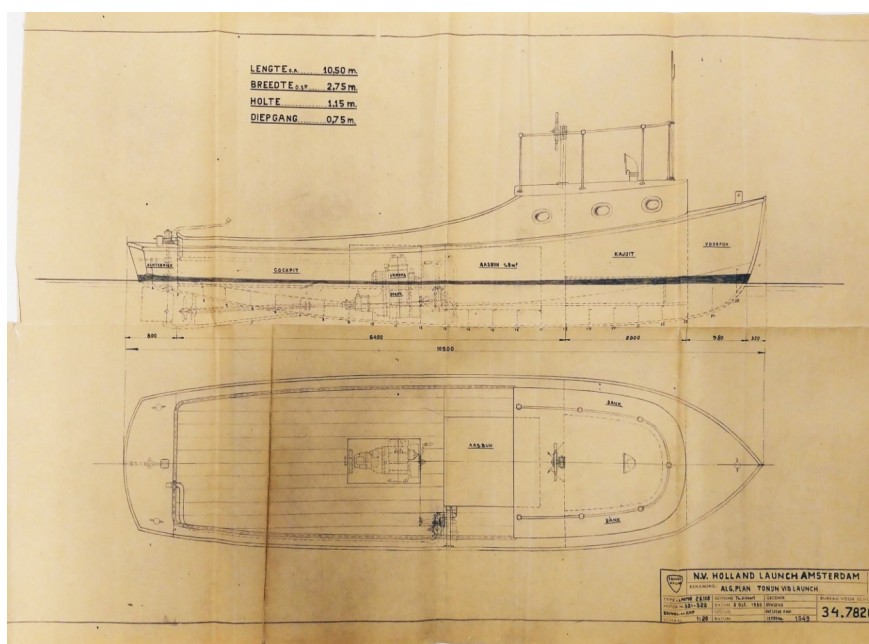
²⁴ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4938.

Holland Launch

Voordat de Hollandia en De Goede Hoop op Nieuw-Guinea aankwamen, werd er al sinds 1950 vanuit kustplaatsen in dagtochten op tonijn gevist met drie zogeheten Holland Launches. De namen: Tonijn I, Tonijn II en – jawel – Tonijn III.



Een Holland Launch met het gezin Zwollo aan boord. Bovenop, met zonnebril, staat D.C. Zwollo, hoofd Afdeling Zeevisserij, aan het hoog geplaatste stuurwiel(tje). Zijn echtgenote leunt over de railing. Het hoofd van zoon Carel is midscheeps nog net te zien, diens broer en zus zitten helemaal voorop.²⁵



Algemeen Plan Holland Launch voor tonijnvangst.²⁶

²⁵ Foto: familiearchief Carel Zwollo.

²⁶ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2197.

Met een 20 pk-motor konden deze open boten niet te ver uit de kust op tonijn vissen voor de lokale markt. De boot werd in lengten van 8,75 en 10.50 meter gebouwd door scheepswerf Van der Molen in Zaandam.

De Holland Launch was in 1950 ontworpen door Willem Zwolsman, die ook voor Kromhout werkte. Hij stamt uit een Fries scheepsbouwersgeslacht, dat bekende werven had in Workum en Makkum.

Willem had ook nog een belang in de Samofa-motorenfabriek (Samenwerkende Motoren Fabrikanten²⁷). Zijn broer Evert was hoofd ontwerpafdeling van Kromhout.²⁸ In de machinekamer van de Hollandia stond een hulpmotor – merk Samofa – voor de vriesinstallatie en voor de aandrijving van pompen.

Scheepswerf De Hoop

De N.V. Scheepsbouwwerf De Hoop werd in 1917 in Hardinxveld opgericht door Klaas van Aken (toen 29 jaar) en Maarten Blokland (toen 26 jaar). Klaas was een zoon van Jan van Aken – een 'molenbaas' op een Sliedrechtse baggermolen – en Anna Klasina Teeuw. Maarten was een zoon van Sion Blokland en Maaïke de Bruin.



Werfplaat De Hoop.²⁹

Toen de heren ongeveer vijftien jaar hadden samengewerkt, verkocht Blokland zijn aandeel aan Van Aken, die de werf voortzette tot aan zijn pensioen in 1953. In 1953 volgde Pieter Antonius (Piet) Caljé Van Aken op als directeur. Caljé was vanaf het eerste uur boekhouder geweest van De Hoop.

In Hardinxveld was De Hoop niet de grootste werf, maar ook geen kleintje. Het personeelsbestand kende in de periode 1918-1954 een hoogtepunt in 1921, toen er circa honderd man werkzaam waren. Daarna was de bezetting nogal

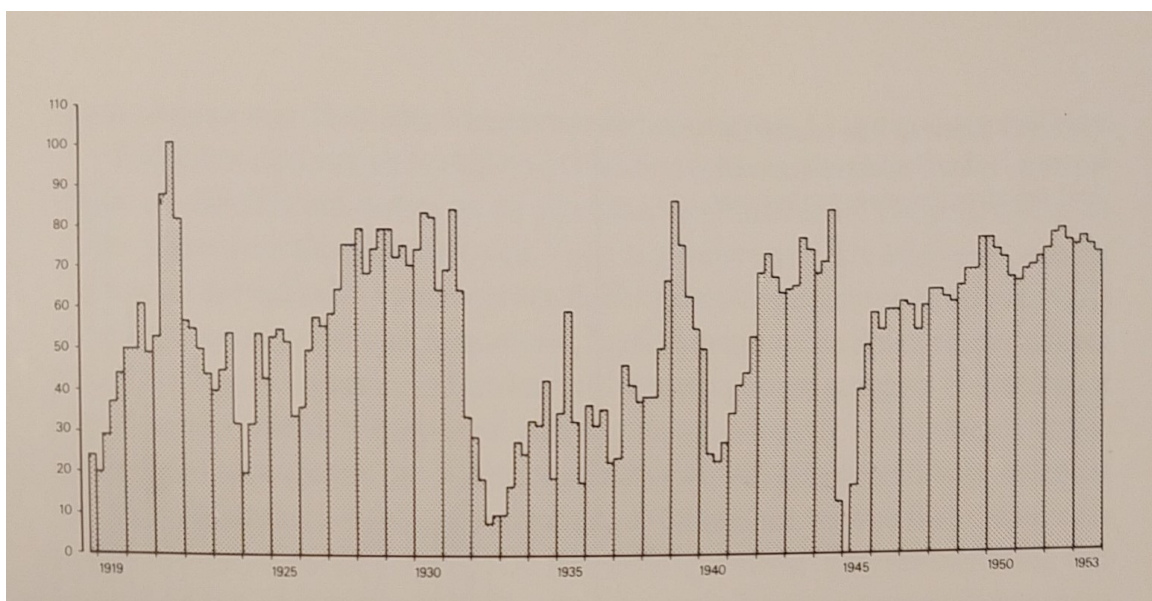
²⁷ Samofa: <http://www.samofa.nl/Samofa/Historie/Historie.html>. Geraadpleegd 19-11-2021.

²⁸ Bron: Han Mannaert, Kromhout Archief.

²⁹ Foto: Kromhout Archief, Han Mannaert.

wisselend, maar telde naar schatting over de jaren 1918 tot 1954 gemiddeld ongeveer vijftig tot zestig man.

In de regio en verder weg in Zuid-Holland kende De Hoop, in ieder geval op papier, veel concurrentie. Rond 1950 waren er alleen al in Gorinchem en in de 'Drechtsteden' (Sliedrecht, Papendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht) zeker 32 scheepswerven, terwijl er in de rest van Zuid-Holland ook nog werven waren in Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Delft, Woubrugge, Alphen aan den Rijn, Gouda, Krimpen aan de Lek, Krimpen aan den IJssel, Scheveningen, Leiden en mogelijk ook nog elders.³⁰



Personeelsbestand De Hoop 1918 tot 1954.³¹

Archief

Om inzicht te krijgen in het reilen en zeilen van de werf door de jaren heen, is voor dit onderzoek naarstig gezocht naar het archief van De Hoop. Bij het Nationaal Archief, waarin ondergebracht het Zuid-Hollands Archief, is het niet bekend. Hetzelfde geldt voor het Regionaal Archief Dordrecht waarin ondergebracht het Gemeentelijk Archief Hardinxveld-Giessendam. Ook bij het Regionaal Archief Gorinchem, het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, het Maritiem Museum in Rotterdam en het Binnenvaartmuseum van de vereniging De Binnenvaart in Dordrecht is niets bekend over een archief van deze Hardinxveldse werf, evenmin als bij het streekmuseum de Koperen Knop in Giessenburg en de Historische Vereniging Hardinxveld-Giessendam.

³⁰ Aantallen en vestigingsplaatsen afgeleid uit de Liggers van de Scheepsmetingsdienst (LSD, te raadplegen op www.s2ho.nl).

³¹ P. den Breejen K.Azn: *Hardinxveld en Giessendam, van vissers- en hoepmakersdorpen naar industriegemeente: de sociaal-economische koerswijziging van twee Hollandse dijkdorpen van de 19e naar de 20e eeuw*. Pag. 205. Hardinxveld-Giessendam: Historische Vereniging Hardinxveld-Giessendam, 1984.

Ook navraag bij diverse bedrijven die zich na het definitieve faillissement in 1987 hebben gevestigd op het terrein van De Hoop leverde geen spoor van een archief op.

Wel is in krantenberichten meer boven water gekomen over het soms wankel bestaan van de werf.

Toen in januari 1966 directeur P.A. Caljé overleed, werd er geen opvolger benoemd. In september 1966 werden de aandelen van De Hoop overgenomen door de Sleephelling Maatschappij Scheveningen (SMS).³² De ongeveer zestig werknemers werden daarna aangestuurd door de directie van de SMS.

In december 1975 verleende de arrondissementsrechtbank te Dordrecht voorlopig surseance van betaling aan – inmiddels B.V. – De Hoop.³³ Drie maanden later werd de surseance definitief voor de duur van anderhalf jaar.³⁴ Hoe dat precies is afgelopen, is niet bekend, maar er volgde geen faillissement.

Wel ging in november 1979 de SMS failliet. Bij de SMS en diens dochterbedrijven (Janssen in Druten, Boot in Leiden en De Hoop in Hardinxveld) werkten toen honderdvijftig mensen, aldus een bericht in *NRC Handelsblad* van 12 november 1979.³⁵

Daarna werd in 1980 De Hoop failliet verklaard en werd de werf overgenomen door een werf in Schiedam die ook De Hoop heette. Deze twee hadden tot dan toe onafhankelijk van elkaar geopereerd, hoewel er soms wel een order voor de ene werf gebouwd werd door de andere, als de ene veel werk had en de andere weinig.³⁶

Na 1980 werd De Hoop één bedrijf met twee vestigingen.

Dat ging goed tot halverwege 1987, toen bij De Hoop in Hardinxveld definitief de deuren werden gesloten doordat twee orders uit Marokko werden ingetrokken.³⁷ Kort daarna werd de Schiedamse vestiging overgenomen door de werf van de in nautische kringen bekende Kommer Damen, nu Damen Shipyards Group in Gorinchem.³⁸

Stichting Bedrijfshistorische Collectie Damen

Damen heeft meer scheepswerven in Nederland overgenomen en Dina Damen, de zuster van Kommer, zet zich al jaren in voor de Stichting Bedrijfshistorische Collectie Damen, die zo veel mogelijk de bedrijfshistorie veiligstelt van Damen Shipyards Group en van door Damen overgenomen werven. Helaas bleek ook deze stichting niet te beschikken over een archief van De Hoop in Hardinxveld, maar wel over het *Bouwnummerboek* van deze werf. Daarin staan alle vaartuigen (en enkele andere zaken, zoals een booreiland) die De Hoop in zijn 70-jarige bestaan heeft gebouwd. Daarnaast zijn van een aantal bouwnummers

32 Anon.: Scheveningse werf neemt Hardinxveld over", in *Trouw*, 23-09-1966.

33 Anon.: "Faillissement," in *NRC Handelsblad*, 27-12-1975.

34 Anon.: "Faillissement." in *NRC Handelsblad*, 01-04-1976.

35 Anon.: "Scheveningse werf failliet verklaard," in *NRC Handelsblad*, 12-11-1979.

36 De Hoop: *Bouwnummerboek*.

37 Anon.: "Werk De Hoop failliet: 100 banen op de tocht", in *Reformatorisch Dagblad*, [17-07-1987](#)

38 Anon.: "Damen neemt de Hoop in Schiedam over," in *Het vrije volk*, 12-08-1987.

foto's bewaard gebleven, evenals enkele fotoboeken, waarin helaas tekst en toelichting ontbreken.

Bouwnummerboek

Het *Bouwnummerboek* van De Hoop begint in 1923; niet met bouwnummer 1, maar met 143. Onder dat nummer is de Fina gebouwd voor C.S. de Jonge. Het was een schip van 50 x 6,50 m, zoals blijkt uit gedigitaliseerde gegevens van de Scheepsmetingsdienst. Deze meet en registreert sinds 1899 binnenvaartschepen, en voorziet ze van een in het schip gebeiteld brandmerk. De scheepsmeter vermeldde voor de Fina als opdrachtgever een E.S. de Jonge, met als domicilie Engelen.³⁹

143	KEMPENAAR - FINA	C.S. DE JONGE	1923
144	SLEEPSCHIP - ZEELAND	DE RECHT 64.00 M.	1923
145	ONBEKEND		
146	ELEVATORBAK	A. DE RUITER	1923
147	KEMPENAAR - WILHELMINA	H. VAN HOLT - DEN BOSCH	1923
148	ZOLDERBAK	A. DE GROOT 30.00 x 6.00 x 1.80 M.	1923
149	MOTORVRACHTBOOT	F. HOUWELINGEN 20.25 x 3.97 x 1.35 M	1924

Bouwnummerboek van De Hoop voor het jaar 1923. van links naar rechts: bouwnummer, type schip en – niet altijd – naam, eigenaar en afmetingen (lengte, breedte, holte [hoogte tussen vlak (bodem) en dek], en bouwjaar.⁴⁰

Opmerkelijk is dat de Scheepsmetingsdienst in het jaar 1922 schepen heeft gemeten die zijn gebouwd door De Hoop (in de liggers ook wel Van Aken en Blokland genoemd, dan wel Van Aken, of Blokland en Van Aken). Of misschien zijn verbouwd, waarna ze opnieuw gemeten moest worden.⁴¹ De Hoop kan zich ook hebben beziggehouden met reparatie en ombouw van schepen en verkoop van materiaal voor aannemers en baggeraars, werkzaamheden waarvoor de werf in 1922 adverteerde in het weekblad *Schuttevaër*.

Bouwt Rivierschepen en Sleepboten. N.V. Scheepsbouwwerf „DE HOOP”.	Verkoop van:
Reparatie en Ombouw van Schepen.	AANNEMERS- en BAGGERMATERIAAL.
Sleephelling 65 Meter.	PERSBUIZEN enz.
NEDER-HARDINXVELD.	
Telefoon No. 32.	

Advertentie van De Hoop in het blad *Schuttevaër* van 15 april 1922.⁴²

Een jaar later adverteert de werf met 'nieuwbouw van Rijnschepen, motorbooten en baggermateriaal' en 'met de ombouw van zeil- tot motorschepen met bijlevering van motoren van elk gewenscht fabrikaat'.

³⁹ https://s2ho.nl/LSD/top/common/Q_Details.php?Meetcode=D3426N. Geraadpleegd 23-11-2021.

⁴⁰ Bron: Stichting Bedrijfshistorische Collectie Damen, Gorinchem.

⁴¹ Bron: www.s2ho.nl, LSD; Liggers Scheepsmetingsdienst. Geraadpleegd 16-11-2021

⁴² De Hoop: "Advertentie," in *Schuttevaër*; jrg 33, 1922, no 52, 15-04-1922.



Advertentie in *Schuttevaër* van 8 september 1923.⁴³

Alle achttien pagina's van het *Bouwnummerboek* zijn duidelijk in hetzelfde handschrift geschreven. Het lijkt er dus op dat het niet 65 jaar lang door diverse personen is bijgehouden, maar dat het later door één persoon is samengesteld, wellicht op grond van gegevens uit diverse interne bronnen van de werf. Dat zou ook kunnen verklaren waarom er bij sommige bouwnummers 'onbekend' staat, en dat niet voor alle nummers alle gegevens zijn ingevuld. De *Hollandia* staat er bijvoorbeeld wel in als tonijnjager (bouwnummer 465) maar de naam staat er niet bij. Ook opmerkelijk is dat de oplopende reeks van bouwnummers niet altijd de oplopende reeks van bouwjaren volgt. Bij bijvoorbeeld bouwnummer 740 staat als bouwjaar 1977 en bij bouwnummer 741 is het bouwjaar 1976. Verder wordt een aantal bouwnummers gevolgd door '- C', misschien om aan te duiden dat De Hoop alleen het casco heeft gebouwd. Waarschijnlijk zijn alle genoemde bouwjaren de jaren van tewaterlating. Zo werd bijvoorbeeld met de bouw van de *Hollandia*, die te boek staat met 'bouwjaar 1952' begonnen in 1951. Ze is te water gelaten in januari 1952, vervolgens afgebouwd en in juli 1952 opgeleverd.

Uit het *Bouwnummerboek* komt naar voren dat de werf in zijn vijfenzestigjarige bestaan 659 vaartuigen (en enkele andere zaken) heeft gebouwd, gemiddeld dus zo'n tien per jaar. Het grootste was in 1980 een winkelschip van 80 m lang en 10 m breed. Het kleinste was in 1985 een vlet van 4,10 m.

Meest gebouwde vaartuigtypen van De Hoop 1923-1988

Vaartuigtype	Aantal
Bak	140
Lichter	87
Sleepboot	84
Veelal eenmalig gebouwd vaartuigtype, zoals de <i>Hollandia</i>	79
Ponton	51
Vissersvaartuig	42
Motorschip	24
Huisvuilvaartuig	22

De hierboven genoemde vaartuigtypen zijn verzamelcategorieën. Wat in het *Bouwnummerboek* splijtbak, keileembak, mastbak of een ander type bak wordt genoemd, is hier verzameld onder 'bak'. Kenmerkend is dat het een eenvoudig vaartuig is, zonder opbouw en zonder motor.

⁴³ De Hoop: "Advertentie," in *Schuttevaër*; jrg 35, 1923, no 21, 08-09-1923.

Onder 'sleepboot' vallen zowel zeesleepboten als bijvoorbeeld riviersleepboten. Een 'Bootje' is vermoedelijk een type dat vergelijkbaar is met een barkas en een launch. En een 'vissersschip' kan een trawler, een kokkelvaartuig of een ander type zijn.

Voor de jaren 1940 tot en met 1944 zijn er zestien bouwnummers met steeds dezelfde omschrijving: 'Duitse orders'. Voor de kleinzoon van de directeur rijst de pijnlijke vraag of er gesproken moet worden van collaboratie, of wellicht van het overeind houden van een bedrijf waar ongeveer zeventig mensen hun inkomen verdienden. Of misschien van Duitse dwang, waarbij niet-meewerken gevolgd zou worden door gedwongen sluiting en toch werkloosheid.

De oudere broer van de auteur herinnert zich dat grootvader gedwongen werd om, in ieder geval in 1940 en 1941 binnenvaartschepen om te bouwen tot landingsvaartuigen. Die wilde Duitsland gebruiken voor de operatie Seelöwe, een plan om een invasie uit te voeren op het Verenigd Koninkrijk. Bij grootvader werd een Duitse militair ingekwartierd die toezicht hield op de werkzaamheden, maar 's nachts werd het werk van overdag gedeeltelijk gesaboteerd.⁴⁴

Een bezoek aan het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging (CABR) bevestigde dat de werf in oorlogstijd heeft gewerkt voor de Duitse krijgsmacht. Het ging om bijvoorbeeld landingsvaartuigen, delen van schepen en schilden voor geschut.⁴⁵ Het dossier van De Hoop bij het Nederlands Beheers Instituut telt zes pagina's.^{46,47} Er is niets gevonden van een veroordeling of een schorsing van de directeur, zoals bij sommige andere werven.

Erg verbazingwekkend is dat toch ook niet. Want in 1943 zijn bij De Hoop 65 man in staking gegaan tijdens de in het hele land uitgebroken zogeheten april-mei-stakingen. Die waren gericht tegen de 'arbeitseinsatz' van 300.000 voormalige Nederlandse krijgsgevangenen.⁴⁸

Bovendien werd K. van Aken in 1946 met 80 van de 92 stemmen gekozen tot lid van het Kiescollege van de Nederlands Hervormde Kerk.⁴⁹ In 1951 was hij kandidaat voor het bestuur van de plaatselijke Boerenleenbank.⁵⁰ En in 1953 was hij President Kerkvoogd van de Nederlands Hervormde Gemeente.⁵¹ Het is de vraag of deze nevenfuncties hebben opengestaan voor mensen die in de oorlog aan de verkeerde kant stonden.

Ook vóór de Tweede Wereldoorlog was Van Aken actief in een groot aantal nevenfuncties in zijn woonplaats. Zo was hij in 1935 lid van de Raad van

44 E-mail K. Muilwijk d.d. 1-12-2021

45 Bron: Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Justitie: Centraal Archief van de Bijzondere Rechtspleging (CABR), nummer toegang 2.09.09, inventarisnummer 96982. Geraadpleegd na gefundeerd verzoek, fotograferen en kopiëren was niet toegestaan.

46 NL-HaNA, Inventaris van het dossierarchief van het Nederlandse Beheersinstituut (NBI), en van de in beslag genomen administraties, 1945-1967, 2.09.16, inv. nr. 68073.

47 Taak NBI: <https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/zoekhulpen/nederlandse-beheersinstituut-nbi#collapse-5699>

48 P.J. Bouman: *De April-mei-stakingen van 1943. Pag. 160. 's Gravenhage: Martinus Nijhof 1950.*

49 Anon.: "Streeknieuws – Giessendam," in *Nieuwsblad voor Gorinchem en omstreken*, 06-12-1946,

50 Anon.: "Uit eigen omgeving – Hardinxveld," in *Nieuwsblad voor Gorinchem en omstreken*, 13-04-1951,

51 Anon.: "Opening Herv. Verenigingsgebouw "Nebo" te Hardinxveld-Giessendam," in *Nieuwsblad (voor Gorinchem en omstreken)*, 28/9/1953, pag. 6

Toezicht van de Coöperatieve Boerenleenbank Hardinxveld-Giessendam.⁵² In 1936 lid van de door B&W van Hardinxveld ingestelde commissie voor de werkverschaffing, werkverruiming en jeugdwerkloosheid.⁵³ En in december 1939 was hij kandidaat voor het lidmaatschap van het Burgerlijk Armenbestuur.⁵⁴ In de gemeenschap moet de werf daardoor duidelijk zichtbaar zijn geweest.

Het *Bouwnummerboek* vermeldt voor 1945 en 1946 geen nieuwbouw, terwijl er in die jaren toch gemiddeld zo'n zestig mensen werkten. Waarschijnlijk is er in deze naoorlogse jaren door gebrek aan voldoende materiaal ook gewerkt aan onderhoud en reparatie van schepen.⁵⁵

De Hoop en Kromhout

Hoe De Hoop en de ontwerper van de *Hollandia*, Kromhout, bij elkaar zijn gekomen, is niet duidelijk, maar dat er al vóór de Tweede Wereldoorlog contacten waren, blijkt uit eerder genoemde advertentie uit 1923 in het weekblad *Schuttevaër*. De Hoop kan dan zeilschepen ombouwen tot motorschip 'met motoren van elk gewenscht fabrikaat'.⁵⁶ En later, tussen 1924 en 1947, heeft De Hoop 38 vaartuigen gebouwd met een Kromhout-motor.⁵⁷ De werf moet zijn weg naar Kromhout (en andere motorenfabrikanten) dus wel hebben weten te vinden (of andersom). Daardoor kan er een zakenrelatie zijn ontstaan, die door wederzijdse waardering jarenlang kon worden voortgezet. Waarom het ministerie het ontwerp van de *Hollandia* heeft opgedragen aan Kromhout, is niet gebleken uit de documenten die in het Nationaal Archief zijn geraadpleegd. Er blijkt wel uit dat het ministerie vooral contact onderhield met Kromhout en dat de fabriek vervolgens contact hield met de De Hoop. Kromhout kan daardoor worden beschouwd als aannemer en De Hoop als onderaannemer. Een dergelijke relatie zal ook hebben bestaan tussen Kromhout en de bouwer van De Goede Hoop, de firma Seijmonsbergen in Amsterdam.

De Hoop en Nieuw-Guinea

Behalve de *Hollandia* heeft De Hoop 26 vaartuigen voor Nieuw-Guinea gebouwd, waarvan er achttien door Kromhout zijn ontworpen. Het gaat om zes lichters, zes barkassen, drie coasters, zes sleepboten, drie zolderschuiten, een ponton en een motortourneerboot.⁵⁸

⁵² Anon.: "Uit den Omtrek – Giessendam," in *De 5 Rivieren*, 15-3-1935.

⁵³ Anon.: "Uit den omtrek – Hardinxveld," in *De 5 Rivieren*, 02-07-1936.

⁵⁴ Anon.: "Uit omliggende plaatsen – Hardinxveld", in *Nieuwsblad voor Gorinchem en omstreken*, 01-12-1939.

⁵⁵ J.L. Schippers, H.W. Lintsen: "Het scheepsbouwcomplex", in *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 6. Stad, bouw, industriële productie*; 7 Deelstudie 2, red. A.A.A. de la Bruhèze, H.W. Lintsen, Arie Rip, J.W. Schot. Pag. 352.

⁵⁶ De Hoop: "Advertentie," in *Schuttevaër*, jrg 35, 1923, no 21, 08-09-1923.

⁵⁷ Bron: Kromhout Archief, Han Mannaert – "Uit de "Beting".

⁵⁸ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 1144.

Een lichter is een (klein) vrachtschip, met of zonder motor, dat een gedeelte van de lading van een groter schip vervoert als dit schip niet aan een kade kan afmeren. Soms wordt een lichter ook gebruikt voor tijdelijke opslag. Een barkas is, net als een launch, een kleine open of halfgedekte motorboot, meestal gebruikt voor het transport van personen en bagage naar in of bij een haven voor anker liggende zeeschepen die niet aan een kade kunnen afmeren. De aanduiding barkas werd voornamelijk gebruikt voor kleine vaartuigen in de overzeese rijkdelen. Een zolderschuit of dekschuit is, evenals doorgaans een ponton, een vaartuig zonder motor, met geheel gesloten dek.⁵⁹

In 1956 was de oplevering van de motortourneerboot Oranje (niet te verwarren met het veel grotere iconische passagiersschip Oranje) een ongetwijfeld belangrijke gebeurtenis voor De Hoop. Dit schip van 35 x 7 m was een kruising tussen een groot motorjacht voor dienstreizen van de gouverneur van Nieuw-Guinea en zijn echtgenote, en een vrachtschip. Het had behalve een luxueuze accommodatie voor het gouverneursechtpaar, eventueel meereizende ambtenaren, zendelingen en missionarissen, ook twee laadruimen voor in totaal 80 ton lading. In de volksmond heette het wit geschilderde schip 'het witte jacht'. Al in 1953 maakte het ministerie plannen voor dit toen nog als Duyfken aangeduide schip.⁶⁰

De Oranje is niet ontworpen door Kromhout. Het document 'Overzicht van aangebouwde vaartuigen voor Ned. NW Guinea t/m juli 1955' vermeldt voor elk schip de scheepswerf en daarbij vaak ook '(Kr)', dat wil zeggen Kromhout als ontwerper.⁶¹ Bij de Oranje ontbreekt dat (Kr). In het Nationaal Archief zijn ook gedetailleerde bouwtekeningen van de Oranje gevonden die zijn getekend door De Hoop.⁶² Van zes volgens het ministerie 'goede werven' had De Hoop de winnende offerte uitgebracht.^{63,64}

Wel werd Kromhout de leverancier van de twee motoren (model H) van elk 120 pk.

De Oranje is na de overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië in 1963 omgedoopt tot Dwiwarna.⁶⁵ Kort daarna bracht de Indonesische president Soekarno een bezoek met dit schip aan de hoofdstad van Nieuw-Guinea, Hollandia.^{66,67}

59 <https://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/>. Geraadpleegd 20-11-2021.

60 <https://mass.cultureelerfgoed.nl/duyfken>. Geraadpleegd 19-11-2021.

61 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4767.

62 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54., inv. nr. 4951

63 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4767.

64 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4940.

(Goede werven: Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij; Scheepsbouwwerf, Machinefabriek en Constructiewerkplaats Figeo, Vlaardingen; NV. Scheepsbouwwerf De Hoop, Hardinxveld; A. de Jong Scheepswerf en Machinefabriek, Vlaardingen; NV Scheepsbouwcombinatie Nescos, Groningen; NV Scheepsbouwmaatschappij v/h Firma H. Schouten, Muiden.)

65 Anon.: "Zeebrief #153" – Oranje; www.wssrotterdam.nl

66 In 1963 omgedoopt tot Kota Baru, later tot Sukarnopura, nu Jayapura).

67 Anon.: "President Soekarno bezoekt Nw-Guinea," in *Limburgsch dagblad*, 06-05-1963.

In de vaart

Terug naar de Hollandia. Dat het afgebouwde schip in Den Haag gold als een belangrijke stap vooruit voor Nieuw-Guinea, mag blijken uit de aanwezigheid tijdens de proefvaart van minister Peters van Uniezaken en Overzeese Rijksdelen; van B. Krijger, hoofd van de Afdeling Nieuw Guinea van het ministerie; en van de heer Rebel van de regeringsvoorlichtingsdienst. Ook waren voor Kromhout de heren Goedkoop senior en junior aanwezig, en technici en journalisten, aldus *Het Rotterdamsch Parool, De Schiedammer* van 3 juli 1952.⁶⁸ (Dat de auteur en zijn vader, zijn broer en natuurlijk ook zijn grootvader ook aan boord waren, vermeldt het blad niet.)

Na oplevering zou de Hollandia als deklading met een groot zeeschip worden getransporteerd naar Singapore, waar havenfaciliteiten waren om het schip weer aan het water toe te vertrouwen. Van Singapore zou het dan op eigen kracht naar Nieuw-Guinea varen.

Dat plan liep echter op niets uit, doordat er in de gewenste periode geen zeeschip was dat groot genoeg was én Singapore zou aandoen. In Den Haag besloot men dat de hele reis dan op eigen kracht zou worden gemaakt. Rederij Gebroeders Wijsmuller N.V. te Baarn tekende voor deze klus en rekende daar – inclusief verzekering – f 86.000 voor.⁶⁹ (CBS: prijspeil 2020 is € 341.871). Het vertrek was op zaterdag 23 augustus 1952 uit Rotterdam, onder gezag van kapitein Abraham Wijsmuller, die een bemanning van vijf man meenam: werktuigkundige J.A. Cop (in dienst van Kromhout), tweede werktuigkundige G. J. Zoete, matroos-kok G. J. A. Schneider en matroos-marconist L. Groen.⁷⁰ Uit de aanwezigheid van 'hoge heren' bij de proefvaart bleek het belang dat het ministerie aan de Hollandia hechtte, maar ook uit bijvoorbeeld telegrammen over de positie van het schip op diverse momenten tijdens de 'uitbrengreis'.⁷¹ Zo meldt Rederij Wijsmuller op 1 oktober aan het ministerie in Den Haag de positie van de Hollandia. En dat de gezagvoerder nog steeds verwacht omstreeks 10 oktober te Singapore te zullen arriveren. 'Alles wel aan boord'.⁷²

Als 10 oktober 1952 is aangebroken, is W.J.A. Kernkamp minister van Uniezaken en Overzeese Rijksdelen. Hij stuurt per telegram de gouverneur van Nieuw-Guinea het laatste nieuws, namelijk: 'tonijnjager heden singapore aangekomen punt alles wel aan boord'.⁷³

68 Anon.: "Proefvaart tonijnjager Hollandia," in *Het Rotterdamsch Parool, De Schiedammer* 03-07-1952.

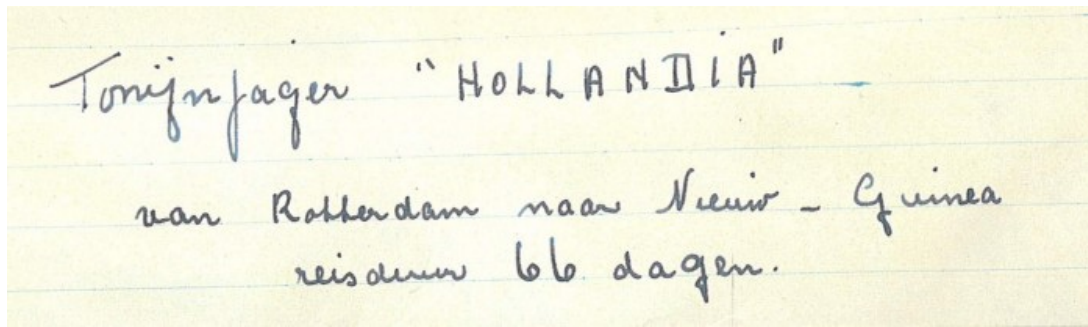
69 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2302.

70 *Krant onbekend; knipsel beschikbaar gesteld door Redwise.*

71 Uitbrengreis: de reis van het land van aanbouw naar het land van bestemming.

72 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.

73 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.



Titel van een boekje over de Hollandia. Kopie beschikbaar gesteld door Redwise, Bunschoten-Spakenburg, de opvolger van Rederij Wijsmuller.



De Hollandia op volle zee, alle zeiltjes bij. Uitvergroete foto in het boekje van Redwise over het schip.

De aankomst op 27 oktober in Hollandia, de hoofdstad van Nieuw-Guinea, was een feestelijke gebeurtenis. Carel Zwollo, zoon van het toenmalige hoofd van de Afdeling Zeevisserij Dick Carel Zwollo, weet uit familie verhalen dat de aankomst in de haven 'een enorm feest was, waarbij de Hollandia werd opgetuigd als een dame van stand met vlaggen en wimpels'.⁷⁴

Kromhout wenste het ministerie geluk met de behouden aankomst. En: 'hopen dat prestatievolle tocht voorbode mag zijn van verder welslagen.'⁷⁵

Dagblad *De Tijd* schreef over de aankomst op Nieuw-Guinea onder het kopje 'Notedopje maakt reis naar Nieuw-Guinea' dat 'het scheepje' zich volgens de gezagvoerder onderweg prima heeft gehouden.⁷⁶ En ook volgens deze bron was de ontvangst door de autoriteiten en de burgerij feestelijk: 'Gouverneur Van Waardenburg en genodigden hebben een rondvaart gemaakt met het schip, dat

⁷⁴ E-mail C. Zwollo d.d. 28-05-2021.

⁷⁵ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.

⁷⁶ Anon.: "Notedopje maakt reis naar Nieuw-Guinea", in *De Tijd*, 06-11-1952.

thans te Hollandia gereed wordt gemaakt voor zijn bestemming, de tonijnvangst.'

Op 29 oktober stuurde Van Waardenburg een telegram aan Kromhout (met kopie aan het ministerie in Den Haag): 'dank mede feilloos draaiende kromhout 4a190 reis rotterdam-hollandia succes'.⁷⁷



Een gepavoiseerde Hollandia; Nieuw-Guinea, 1952.⁷⁸

Over De Goede Hoop, gebouwd op scheepswerf Concordia van de firma Seijmonsbergen in Amsterdam, die eveneens op eigen kracht naar Nieuw-Guinea is gevaren, zijn dergelijke berichten niet gevonden. Het vertrek uit Vlaardingen op zaterdagavond 11 april 1953 om 20.00 uur 'ging gepaard met grote eenvoud, dwz, er waren geen vertegenwoordigers van de pers, noch officiële persoonlijkheden aanwezig', zoals J. Busschers, de eerste officier aan boord van De Goede Hoop, in zijn reisverslag opneemt. Hij vervolgt: 'Toch werd hier een lange en moeilijke reis ondernomen, gezien de geringe tonnenmaat, de kleine vaart (7,5 mijl, of 14 km per uur) en de grote afstand (de halve aardbol; 11.000 zeemijlen, ruim 20.000 km).'⁷⁹

⁷⁷ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.

⁷⁸ Foto: archief Redwise, Bunschoten-Spakenburg.

⁷⁹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2310.

De Goede Hoop maakte de reis in gezelschap van de identieke coasters Arfak en Cycloop (bouw De Hoop, ontwerp Kromhout).⁸⁰ Het konvooi stond onder gezag van kapitein Abraham Wijsmuller; dezelfde die een jaar eerder de Hollandia naar Nieuw-Guinea had gebracht. Bureau Wijsmuller, waarschijnlijk gewend aan grotere schepen, heeft het over 'scheepjes' en 'vaartuigjes'. In juni 1953 kwamen ze aan op Nieuw-Guinea.



Advertentie van De Hoop in het *Vademecum voor Nederlands-Nieuw-Guinea* 1956⁸¹

80 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2307.

81 De Hoop: "advertentie," in *Vademecum voor Nederlands-Nieuw-Guinea* 1956, pag. 41.

DETA-jongen op zee

Een van de eerste bemanningsleden van de Hollandia was John Bruininga, geboren in 1933 in Soerabaja. In 1949, zestien jaar oud, werd hij aangenomen bij het KNIL (Koninklijk Nederlands-Indisch Leger), om te vechten tegen Indonesische rebellen/opstandelingen/vrijheidsstrijders.^{82,83} Na de onafhankelijkheid van Indonesië ging Bruininga naar Nieuw-Guinea, waar hij zich aanmeldde bij de Dienst Economische en Technische Aangelegenheden (DETA) en een van de 'DETA-boys' werd.⁸⁴ Dit destijds roemruchte gezelschap bestond uit zo'n duizend jonge Nederlands-Indische mannen die na de onafhankelijkheid van Indonesië naar Nieuw-Guinea waren uitgeweken en allemaal op een jaarcontract bij de DETA gingen werken. Tegen kost en inwoning en een onkostenvergoeding van f 1,50 per dag (waarde in Nederland in 2020: € 5,96), moesten ze achtergelaten oorlogsmaterieel opruimen, wegen herstellen of aanleggen, en huizen bouwen. Herinneringen aan die tijd heeft Bruininga vastgelegd op de website van zijn vriend Hans Slijkhuis.⁸⁵

'Barak De Goede Hoop, 150 jongens, vier rijen dik [...] met de hand beton mengen, en ik zal je vertellen het was zwaar werk, heel zwaar [...]. En 's avonds had je totaal niks en dus gingen we trainen en tilden alles wat maar gewicht had en soms was het bier ook lekker [...]. We dronken bier als tempeliers, vochten tegen alles wat blank was.'

Toen er na zijn jaarcontract vissers werden gevraagd voor de zeevisserij, kwam hij op de Hollandia terecht en werkte ook in de ploeg van aasvisvangers.

Bruininga:

'Om een uur of vijf voer Becker, de stuurman, in een prauwtje naar het midden van de zee met aan boord alleen een petromaxlamp en een pakje tabak want tot 12 uur 's nachts bleef hij alleen dobberen op de grote oceaan. Om één uur heeft hij de petromax, een heel schelle lamp, aangestoken en rondom de prauw wemelde het van vis aangetrokken door het licht. Heel kalm nadert hij dan het strand en dan op ongeveer 50 meter maken wij een omtrekkende beweging met een net, en op het strand sluiten we het net. Maar het wil weleens vast komen te zitten aan het karang (koraal) en dan moet een van ons het net vrijmaken en soms is er wel een haai of twee in het net en dan moest Totok erin, die man was voor de duivel niet bang, nou ik ook niet, maar wel voor haaien.'

Over zijn leven op de Hollandia: 'Ik sliep in het vooronder. De kapitein heette Keus. Hij was een stugge man,' zegt Bruininga, geïnterviewd in mei 2021, 'die nooit wat tegen je zei.'

Op de website: 'Hij leefde op vis en jenever en kon vloeken als een ketter. Van elke tien woorden dat hij sprak waren negen vies.'

82 Doorhalen wat op grond van politieke overtuiging niet van toepassing is.

83 Toen op 10 maart 2020 koning Willem-Alexander excuses aanbood aan Indonesië voor excessief geweld van Nederlandse militairen in de strijd om de Indonesische onafhankelijkheid, voelde Bruininga zich zo in zijn eer aangetast dat hij in het tv-programma *Nieuwsuur* uit protest zijn onderscheidingen weggooide.

84 Anon.: "DETA-jongens bouwden naoorlogse Hollandia op", op www.papuaerfgoed.org

85 John Bruininga: "DETA-Jongens (vervolg)", paragraaf Zeevisserij op http://www.hansslijkhuis.nl/html/deta_vervolg.html.

En er was de stuurman Becker. Bruininga in mei 2021: 'Als die twee woorden tegen je zei, was het veel.' Bruininga op de website: de werktuigkundige Cornelissen kon op commando scheten laten en dan hebben we nog onze onvolprezen kok Fidel die kon koken als de pest. Als hij water nodig had om te koken gebruikte hij soms afwaswater, maar wij nimrods bij de gratie gods hadden buiken als prikkeldraad.'

Johan Cornelissen, in 1927 geboren in Bandung en van oktober 1952 tot mei 1953 bemanningslid op de Hollandia en daarna op De Goede Hoop, zou in 1955 aan de Gemeentelijke Visserijschool in IJmuiden worden opgeleid tot motordrijver zeevisvaart. Tegelijkertijd zou J. Wolff (Bandung, 1932) daar worden opgeleid tot stuurman zeevisvaart.⁸⁶



John Bruininga, dinsdag 18 mei 2021, naast een foto van de Hollandia. (Foto: auteur.)

Na zijn tijd op de Hollandia klom Bruininga op tot stuurman in de kustvaart, en voer op de Cycloop.⁸⁷ Na die periode meldde hij zich bij het korps mariniers en ging in 1960 als marinier mee op de Karel Doorman, die naar Nieuw-Guinea voer om Indonesië van militaire avonturen te weerhouden.

1953, het eerste jaar

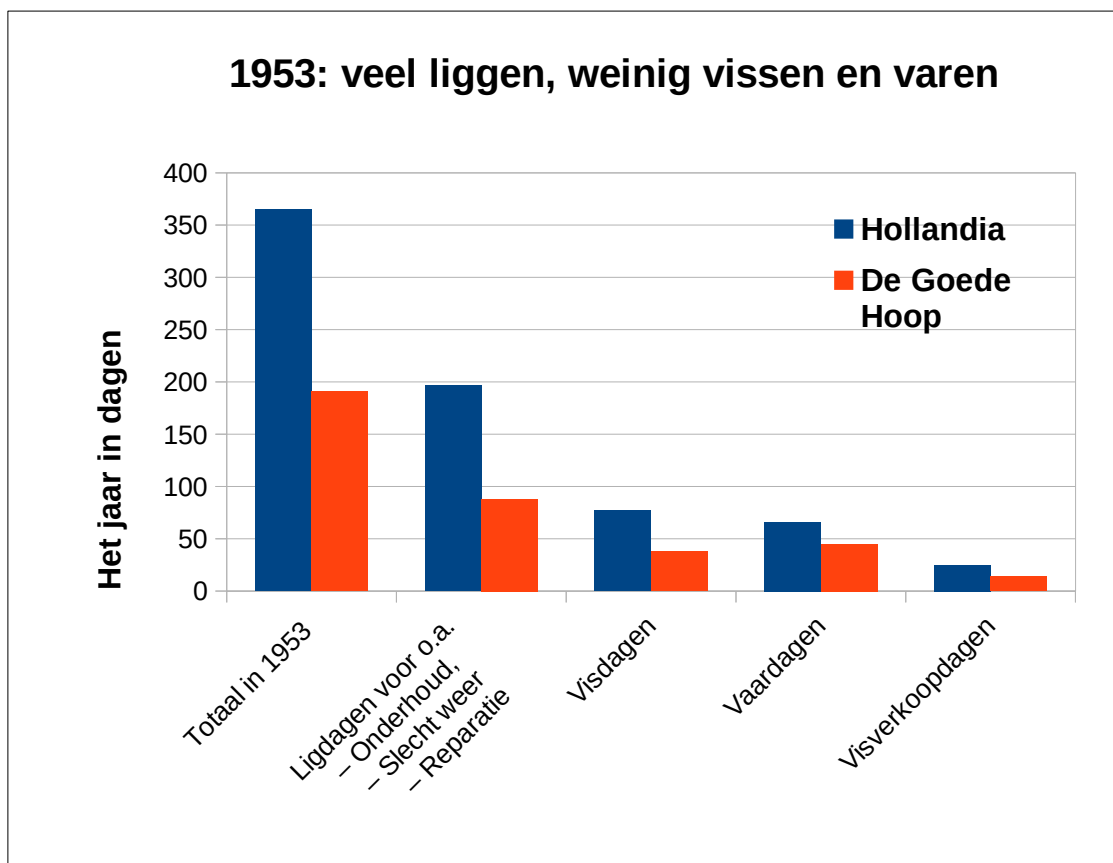
Het jaar 1953 werd het eerste operationele jaar van de Hollandia, maar een succes is dat niet geworden. Uit het jaarverslag van D.C. Zwollo, hoofd Afdeling

⁸⁶ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 5763.

⁸⁷ John Bruininga: "DETA-Jongens (vervolg)", paragraaf Zeevisserij, op http://www.hansslijkhuis.nl/html/deta_vervolg.html.

Zeevisserij, blijkt dat het schip in 1953 de helft van de tijd stil heeft gelegen wegens mankementen en storingen.

De Goede Hoop, die in 1953 na de aankomst in juni een halfjaar operationeel geweest had moeten zijn, trof hetzelfde lot. Ook dat schip lag ongeveer de helft van de tijd stil wegens technische problemen, vooral met de motor. (Van slecht weer was maar een paar dagen sprake.)



Lig-, vis- en vaardagen van de Hollandia en De Goede Hoop in 1953.⁸⁸

Hoewel Zwollo jr. in 2021 stelt dat de vroege jaren vijftig de gelukkigste jaren van zijn vader waren, kan de laatste niet gelukkig zijn geweest met de technische mankementen en storingen aan de twee schepen.

In zijn jaarverslag over 1953 beklaagt Zwollo zich over de 1500 draaiuren die de motor al had gemaakt op de uitbrengreis, terwijl de motor na 5000 uur geheel moest worden nagezien. Bovendien was een uitbrengreis erg duur, maar ook de 'tallose moeilijkheden met de machine-installaties der beide onderzoekingsvaartuigen' stoorden Zwollo.⁸⁹ Zo heeft De Goede Hoop in 1953 met een uitgevallen motor vijf dagen stuurloos op zee rondgedobberd, wachtend op hulp (in de vorm van de sleepboot Merbau [bouw De Hoop, ontwerp Kromhout]).⁹⁰ De reparatie kostte bijna twee maanden. Zwollo schreef over 'ondeugdelijk materiaal'.

⁸⁸ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4784.

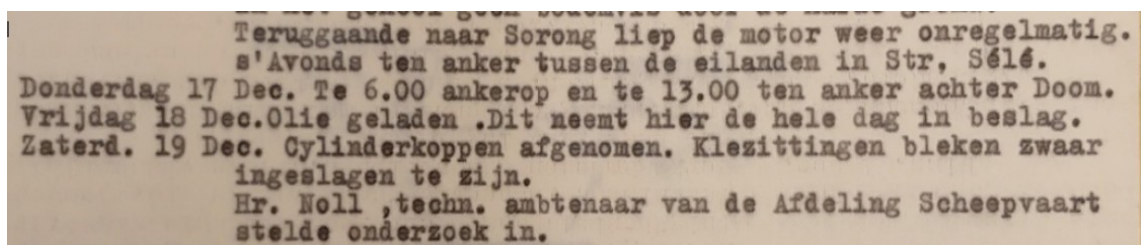
⁸⁹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4784.

⁹⁰ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4396.

Geen vakkennis?

Zijn kritiek werd Zwollo niet in dank afgenomen. Niet door de toenmalige gouverneur, J. van Baal, en ook niet in Den Haag door P.D. Greve, de ambtenaar die toezicht hield op de bouw van schepen voor Nieuw-Guinea. Gouverneur Van Baal vond dat een jaarverslag niet bedoeld was om kritiek te uiten op het aanschaffingsbeleid en meldde dat standpunt aan de superieur van Zwollo met het verzoek zijn ondergeschikte daar op te wijzen. Greve betwijfelde op zijn beurt in Den Haag in een drie pagina's tellend memorandum of Zwollo wel voldoende deskundig was om harde oordelen te vellen over de techniek. Hij meende dat Zwollo 'de vakkennis mist' en stelde dat 'in Nieuw-Guinea geen instrumenten en laboratorium bestaan om zijn beweringen te kunnen staven'. Ook vond hij: 'De beoordeling over motormankementen dient Hr Zwollo over te laten aan een technisch deskundige.' En: 'Het is wel zeer aan te bevelen dat de leiding van het Visserijbedrijf in technische zaken meer aansluiting zoekt bij deskundigen, desnoods bij andere Diensten.' En hij was nog niet klaar: 'De opmerking van rapporteur dat Visserij extra belemmering ondervond van het moeten werken met ondeugdelijk materiaal zal moeten worden gezien in het licht van kennelijke ondeskundigheid op het gebied van materiaalkennis en het onderhoud van schepen.'⁹¹

Die kritiek lijkt niet terecht. Dick Carel Zwollo had, volgens zijn zoon Carel, al vroeg een Harley Davidson die hij als hobby uit elkaar haalde en weer in elkaar zette, en hij had een opleiding tot stuurman Grote Vaart afgerond aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam. Daarnaast was zijn vader technisch tekenaar geweest bij Stork in Hengelo. Voor Dick Carel kan 'de techniek' dus geen totaal onbekend terrein geweest zijn. Bovendien had hij over mankementen aan de motor de mening gevraagd van werktuigkundige J.A. Cop, die in dienst van Kromhout de uitbrengreis van de Hollandia had meegemaakt. Ook Cop vond dat bijvoorbeeld 'het inslaan der klepzittingen' niet normaal was.⁹²



Teruggaande naar Sorong liep de motor weer onregelmatig.
s'Avonds ten anker tussen de eilanden in Str. Sélé.
Donderdag 17 Dec. Te 6.00 ankerop en te 13.00 ten anker achter Doom.
Vrijdag 18 Dec. Olie geladen .Dit neemt hier de hele dag in beslag.
Zaterd. 19 Dec. Cylinderskoppen afgenomen. Klepzittingen bleken zwaar
ingeslagen te zijn.
Hr. Noll ,techn. ambtenaar van de Afdeling Scheepvaart
stelde onderzoek in.

Motorproblemen op De Goede Hoop: ingeslagen kle(p)zittingen.⁹³

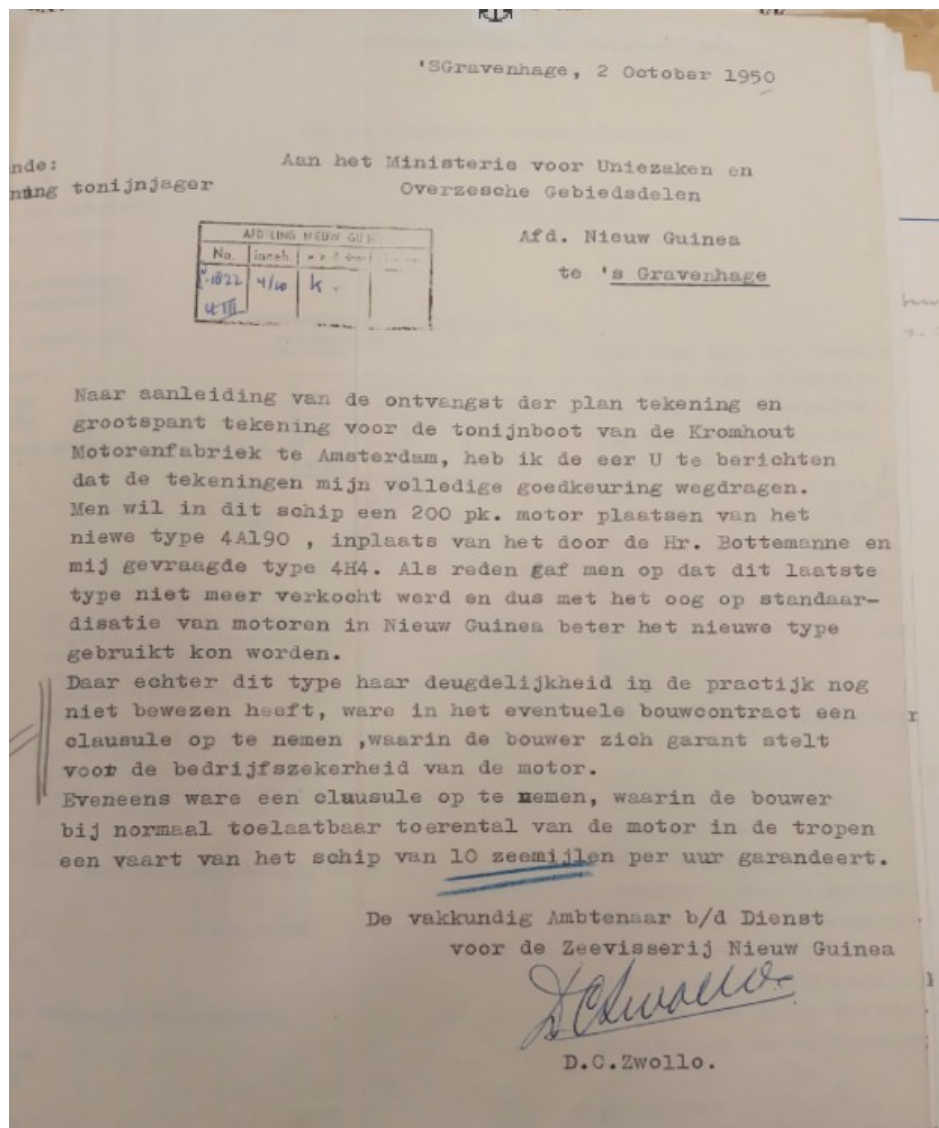
⁹¹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4784.

⁹² NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4396.

⁹³ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4396

Al eerder twijfels

Wat misschien meer zegt: al in 1950, voordat de Hollandia gebouwd werd, had Zwollo – toen nog in de functie van Vakkundig Ambtenaar – per brief zijn twijfels aan het ministerie geuit over de keuze van de A-190-motor. Daarmee was volgens hem te weinig ervaring opgedaan.



2 oktober 1950: Vakkundig Ambtenaar D.C. Zwollo uit zijn twijfels uit over de keus van de A-190-motor.⁹⁴

Zwollo zou in de Hollandia liever een ouder, vooroorlogs model Kromhout-motor zien - model H - een motor die zijn diensten in de praktijk al had bewezen. Het voormalige hoofd Zeevisserij in Indië, C.J. Bottemanne, was het met hem eens. Waarom toch gekozen is voor de A-190 is niet helemaal duidelijk. Doorslaggevend kan zijn geweest dat deze motor lichter en zuiniger was dan een H-motor van evenveel paardenkrachten.⁹⁵

⁹⁴ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2197.

⁹⁵ Han. Mannaert: "De ontwikkeling van de "A"-motor.

Schrijnend

In 2020 lijken de problemen met de techniek met terugwerkende kracht des te schrijnender, doordat het Kromhout Archief over enkele documenten beschikt die Zwollo en Bottemanne achteraf volledig gelijk geven.

In het personeelsblad van Kromhout schreef A.A. de Vries, gezien de inhoud van het artikel goed op de hoogte, een uitvoerig artikel over de ontwikkeling van deze motor.⁹⁶

In een ander document, ondertekend met Sch/Dr/D103 31-5-53 staan 36 problemen met de A-190. Nummer 24 is 'inslaan der kleppen'. Erachter staat 'materiaalfout koppen'.⁹⁷

In een derde document, ondertekend met '2-6-53, AAdVr/Dr/D104', gaat AAdVr drie pagina's lang in op problemen bij de A-190.⁹⁸ Als hoofdpunten noemt hij 'Voeringen', 'Blowers', 'Koelwaterpompen', 'Aandrijving tachometer', 'Kettingbreuk', 'Aandrijving brandstofpompen' en 'Smeerolieverlies'.

Beslist vermeldenswaard is de persoonlijke mening van AAdVr : 'Het is een fout geweest dat de verkoop van deze motoren zo snel is ingezet. [...] Een langdurige en grondige beproeving had veel ellende voorkomen.'⁹⁹

De website van het Kromhout Archief meldt anno 2021 dat de A-190 geen succes was en snel uit productie is genomen.¹⁰⁰ Ook tekenend is dat Kromhout al in 1953 is begonnen met de ontwikkeling van een opvolger van dit model.¹⁰¹ En dat de Oranje nog in 1956 is voorzien van twee motoren van het oudere H-model.¹⁰²

1954 ook problematisch

Ook het jaar 1954 verliep niet vlekkeloos, aldus een rapport van H. (Hubert) van Pel.

Van Pel was als vijftienjarige zijn loopbaan begonnen als matroos op een trawler, klom op tot schipper, werd daarna onder andere directeur Visserij in Makassar op het Nederlands-Indische eiland Celebes, en visserijdeskundige van de FAO, de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties.¹⁰³

In juli 1954 werd hij visserijdeskundige bij de South Pacific Commission. Op weg naar zijn nieuwe standplaats Noumea, deed hij op verzoek van het gouvernement eerst Nieuw-Guinea aan, om het werk van de Afdeling Zeevisserij te beoordelen en om waar mogelijk adviezen uit te brengen.

Van Pel schrijft in 1954 in zijn rapport dat de proeven met de slaghengel in het onderzoeksgebied van de Hollandia onder de gegeven omstandigheden geen goede vooruitzichten boden. 'Het visserijonderzoek is vanaf 1953 tot nu op een

96 A.A. de Vries: "De Bouw- en werkwijze van het motortype A-190," in *Kromhoutnieuws* no 2, april 1950.

97 Anon.: "A-190 trouble." Kromhout Archief, Han Mannaert.

98 A.A. de Vries: "Rapport over moeilijkheden met 'A-190 motoren"; Kromhout Archief, Han Mannaert.

99 A.A. de Vries: "Rapport over moeilijkheden met 'A-190 motoren"; Kromhout Archief, Han Mannaert.

100 Han Mannaert: De Kromhout scheepsdiesel A 190.

101 Han Mannaert: Kromhoutmotoren Type "A-190" en de "F-240"

102 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4940.

103 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 9143.

grote schaal uitgevoerd, maar heeft te lijden gehad onder gebrek aan getrainde mensen en onder mechanische storingen, vooral met de Hollandia.' Ook de vangst van aasvis viel tegen en het was moeilijk om Papoea's te vinden die in de zeevisserij wilden werken, onder andere omdat het zwaar werk was en er lange reizen gemaakt werden.¹⁰⁴

De keus van de motor voor de twee onderzoekingsvaartuigen is ongelukkig geweest, vindt ook Van Pel: 'Als gekozen zou zijn voor Kromhout-motoren die in Nieuw-Guinea al in gebruik waren, zouden de problemen niet zo groot zijn geweest.'

In 1962 is W.A. Mackenzie Inspecteur (lees: Hoofd) Zeevisserij. Hij schrijft een *Verslag over de Zeevisserij van Nederlands-Nieuw-Guinea, 1951-1962*. over het jaar 1954: 'De beugvisserij werd beëindigd. Het vaartuig kon vanwege veelvuldig voorkomende defecten, zowel aan de motor als aan de vriesmachine niet regelmatig worden ingezet.' (En dan valt uiteraard de vangst van tonijn tegen.)

'Bovendien', aldus Mackenzie, 'konden de autochtone vissers in opleiding niet tegen een lang verblijf op zee en het zware werk van de beugvisserij.'

Ook lezen we bij hem dat de trawlproeven van De Goede Hoop aan de Mamberamo-monding (aan de noordkust) en in de wateren rond de Radja Ampat eilanden (in het westen) onbevredigende resultaten gaven. Deze visserij werd verplaatst naar Merauke aan de zuidoostkust. Tot 1957, toen besloten werd het schip in te zetten voor de schelpenvisserij.¹⁰⁵

1955: het doek valt

Al in 1955 valt het doek voor de tonijnjager Hollandia. Daarmee werd het Proefproject Zeevisserij feitelijk beëindigd, want de nadruk lag bij het opstellen van de plannen steeds op het onderzoek naar grootschalige tonijnvangst voor de export. Dat idee werd steeds meer losgelaten. In plaats daarvan richtte men zich op de 'bevolkingsvisserij': kustvisserij in kleinere boten, met vangsten door en voor de lokale bevolking. Ook Van Pel is daar voorstander van, vermeldt hij in een rapport in maart 1955. Onder 'Recomendations' raadt hij onder andere aan om in Singapore of elders enkele houten vissersboten te bestellen voor lokale vissers.¹⁰⁶

Het gouvernement telegrafeert daarop in mei '55 aan het ministerie in Den Haag: 'zeer geïnteresseerd in houten schokkers en botters ex-zuiderzeevloot'. Men meende dat die bruikbaar zouden zijn voor de visserij in de brede riviermondingen aan de zuidkust, en op Nieuw-Guinea nagebouwd zouden kunnen worden. Het Ministerie telegrafeert terug: 'schepen ex-zuiderzeevloot niet meer beschikbaar. worden ook niet meer gebouwd.'¹⁰⁷

104 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 9143.

105 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2061.

106 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 9143.

107 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4939.

Een maand later werden in Hollandia de eisen geformuleerd voor nieuwe, in Singapore te bouwen houten vissersschepen.¹⁰⁸ Die bleken echter te duur te worden.¹⁰⁹ In december werd in Nederland nog geïnformeerd naar nieuwe houten vaartuigen. Het antwoord: 'houtbouw voor vissersschepen is vrijwel uitgestorven.'¹¹⁰

In zijn verslag uit 1955 schreef Van Pel dat De Goede Hoop zijn trawlproeven zou moeten voortzetten. De Hollandia komt in zijn lijst met aanbevelingen niet meer voor. Ook in 1955 is D.C. Zwollo naar Nederland verhuisd. Officieel wegens gezondheidsproblemen, maar zoon Carel heeft daar zijn twijfels over.¹¹¹ Mackenzie geeft in zijn verslag uit 1962 de samenstelling van de vloot van Zeevisserij van 1951 tot en met 1962.¹¹²

Vaartuigen van de Afdeling Zeevisserij 1951–1962

Jaar	Vaartuigen
1951	Tonijn I, II, III (Holland Launch).
1952	Tonijnjager Hollandia, en drie Holland Launches.
1953	Viskotter De Goede Hoop, Hollandia en drie Holland Launches.
1954	De Goede Hoop, Hollandia en twee Holland Launches (Een launch overgedragen aan Afd. Boswezen).
1955	De Goede Hoop en twee Holland Launches (Hollandia overgedragen aan Afd. Scheepvaart).
1956	De Goede Hoop en twee Holland Launches – Tonijn I, III.
1957	De Goede Hoop en Tonijn II en III, welke werden voorzien van een dek.
1958	Idem 1957.
1959	Idem.
1960	De Goede Hoop, Tonijn II (Tonijn III verkocht) en drie gemechaniseerde vissersvaartuigen – Kemboeng, Krapoe, Kakap.
1961	De Goede Hoop, Tonijn II, Kemboeng, Krapoe, Kakap en 13 meter vaartuig Tengiri.
1962	Tonijn II, Tengiri, Kemboeng, Krapoe, Kakap, Komo, Koeroe, en Kawalina (De Goede Hoop verkocht naar Australisch Nieuw-Guinea).

1956: andere plannen

De Hollandia is dus al in 1955 overgedragen aan de Afdeling Scheepvaart.¹¹³ Daar dacht men aan de ombouw tot vrachtschip voor de kustvaart, zoals blijkt uit een tekening van Kromhout uit mei 1956 die is gevonden in de bibliotheek

¹⁰⁸ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 9143.

¹⁰⁹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4939.

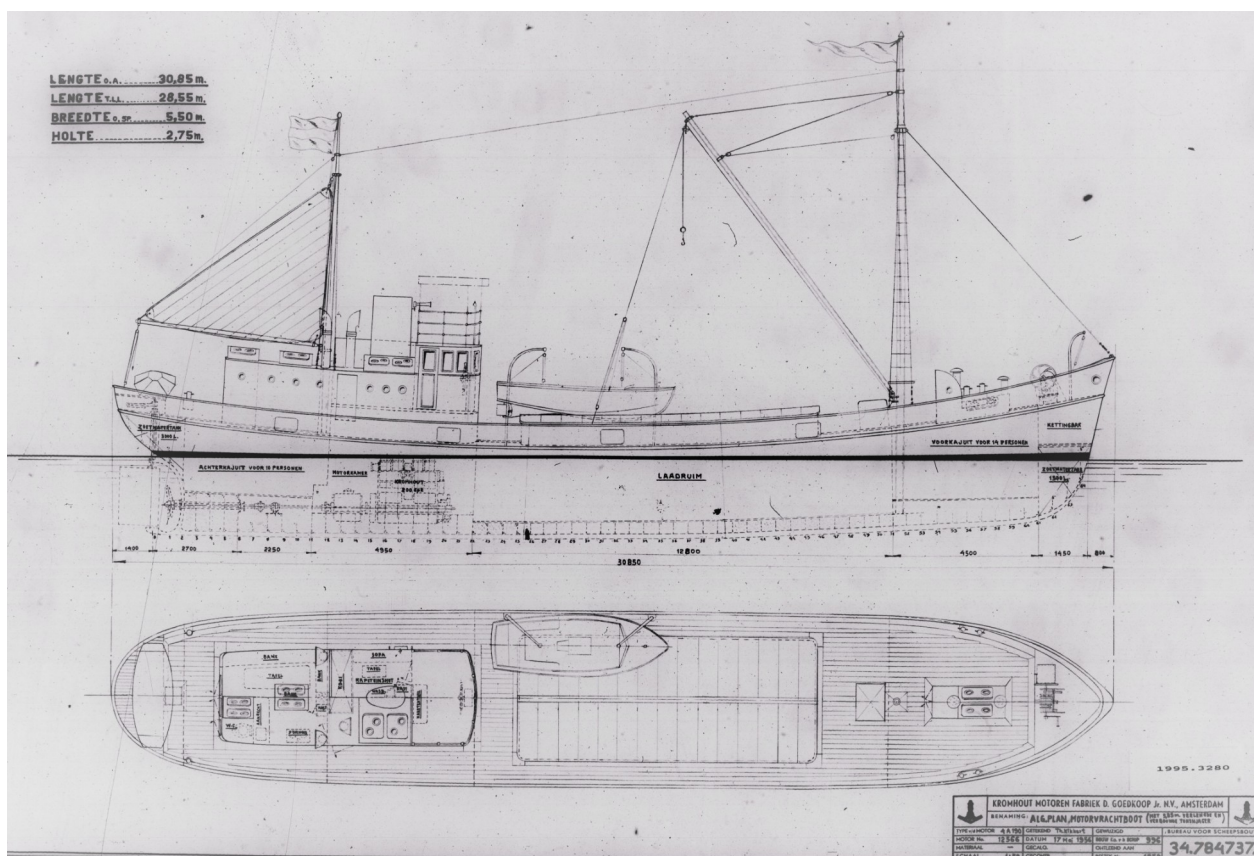
¹¹⁰ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 4939.

¹¹¹ E-mail C. Zwollo d.d. 25-5-2021.

¹¹² NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2061.

¹¹³ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, Inv. nr. 2061.

van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Het schip zou met bijna zes meter kunnen worden verlengd tot 30,85 meter.¹¹⁴



Algemeen Plan van de Hollandia na verlenging en ombouw tot vrachtschip voor de kustvaart.¹¹⁵

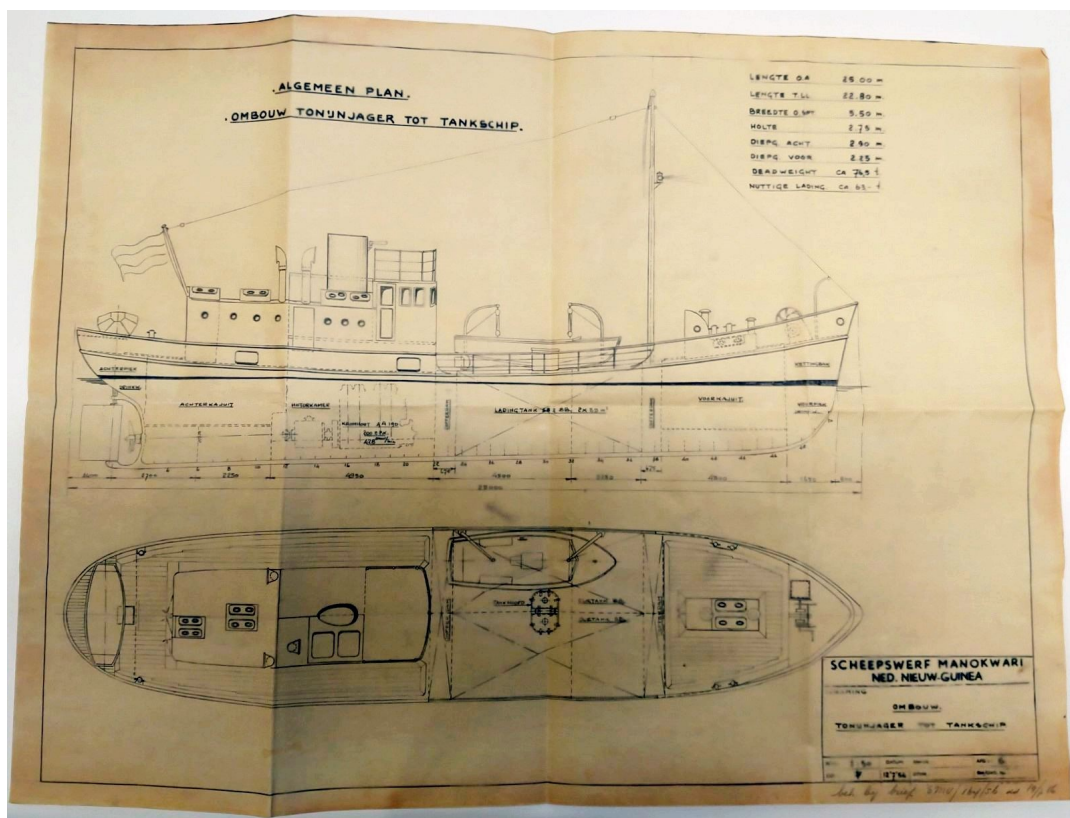
Een ander idee uit 1956 – van Scheepswerf Manokwari op Nieuw-Guinea, om de Hollandia zonder verlenging om te bouwen tot tankschip – is niet verder gekomen dan de tekentafel.¹¹⁶ Het plan was afkomstig van ir. Konijnenburg, directeur van de scheepswerf, die niets zag in verlenging. Niet-verlengd zou het laadvermogen als vrachtschip 63 ton worden, terwijl dat van het verlengde schip 80 ton zou zijn. Hij vindt ook: 'Alle opbouw achter het midden komt voorover te staan en voor het midden achterover. Het kleine verschil in laadcapaciteit kan geen aanleiding zijn tot een kostbare verlenging, terwijl (in de oude staat-GM) de mooie vorm en gunstige lijnen van het schip gehandhaafd blijven.'

Konijnenburg heeft zijn eigen idee op papier gezet om de niet-verlengde Hollandia om te bouwen tot tanker, maar dit plan zou niet worden verwezenlijkt.

¹¹⁴ Schepen werden (en worden) wel vaker verlengd. Men snijdt op de werf het schip in tweeën, trekt voor- en achterschip uit elkaar, plaatst er een op maat gemaakt stuk tussen en bevestigt dat aan voor- en achterschip. Zo konden in het verleden kleine binnenvaartschepen rendabel in de vaart blijven.

¹¹⁵ Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer 1995.3280.

¹¹⁶ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.



Algemeen Plan van de Hollandia als tankschip.¹¹⁷

De verlenging en verbouwing van de Hollandia tot vrachtschip zou in de tweede helft van juni 1957 kunnen plaatsvinden. Er lag een offerte van de scheepswerf in Manokwari, die inmiddels Scheepswerf Konijnenburg heette en er f 54.000 voor rekende. Een andere offerte kwam van een scheepswerf in Madang op Australisch Nieuw-Guinea die er f 32.000 voor vroeg. De gouverneur gaf toestemming voor Konijnenburg, omdat er anders voor deze werf leegloop dreigde.¹¹⁸

De verbouwing in juni werd door Konijnenburg niet gehaald, waarna de planning 'ultimo november 1957' werd. Echter, nog in december 1957 vroeg het gouvernement aan het ministerie in Den Haag om tekeningen voor ombouw en reparaties van de Hollandia.¹¹⁹ En op 24 januari 1958 laat de directeur van de Dienst Verkeer en Energie in Nieuw-Guinea aan de gouverneur weten dat 'de reparatie (ombouw) van de Pharos "(ex Hollandia)" [...] vermoedelijk in februari 1958' zou zijn afgerond. De Scheepswerf Konijnenburg rekende daar uiteindelijk f 35.000 voor.¹²⁰ (Koopkracht in 2020: € 118.925.)

¹¹⁷ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.

¹¹⁸ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 11150.

¹¹⁹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2309.

¹²⁰ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 7355.

sproken voor te groot optimisme.

Vervolgens de totaal ombouw- en aanbouwlijst nagegaan.

"Hout I" nieuw dek + versterken	f 65.000,=	gereed mo. okt. 1957
"Hollandia" ombouw	f 35.000,=	" uo. nov. 1957
"Hans Fuhri" ombouw	?	?
"Cycloop" verlengen	f 78.000,=	?
2 Dekschuiten (nieuwbouw)	f 194.000,=	?
1 Groot patrouillevaartuig (nieuwbouw)	f 240.000,=	?

De heer de Knecht hoopt de "Hout I" nog 14 dagen eerder klaar te krijgen dus ultimo september 1957 en de "Hollandia" in november 1957, doch doet zijn best ook dit nog te bespoedigen. Rechter verzoekt hij andere orders uit te stellen tot na ge-

Kosten ombouw Hollandia.

1958: Hollandia is Pharus

Het is niet duidelijk of, en zo ja waarvoor de Afdeling Vaartuigen de Hollandia tussen 1955 en 1958 heeft ingezet. Het standaardwerk *Nieuw Guinea* behandelt niet de tijd na 1954 en in het Nationaal Archief is ook geen opheldering gevonden.

Wel mag, gezien het bovenstaande uit 1957, geconcludeerd worden dat de verbouwing heeft plaatsgevonden in 1958. Een bevestiging daarvan kan ook worden gezien in een aantekening op een in het Nationaal Archief aangetroffen document.

VAARTUIG-TYPE:		BLAD no. 9	
Tonijnfager		NAAM: Hollandia	
Afmetingen		in 1957 of '58 omgedoopt in Pharus	
Hoofdmotor		25 x 5,5 x 2,75 meter (max diepte achter 2,28m) verpl. 97,3 m ³	
Motor no.		4-A-190 : 200 pk	

Hollandia omgedoopt in Pharus.¹²¹

Op 6 december 1958 maakte het *Overijssels Dagblad* wereldkundig dat Sinterklaas en vijf Zwarte [sic] Pieten zijn aangekomen in Hollandia. Zijn stoomboot heette Pharus.¹²²

1963: overgedragen aan Indonesië

De Pharus duikt nog eenmaal op bij een bezoek aan het Nationaal Archief. De International Telecommunication Union in Genève blijkt in oktober 1963 aan de directeur van de PTT in Nederland opheldering te hebben gevraagd over negen schepen met een radiozendinstallatie. Een ervan is de Oranje, een ander de

¹²¹ NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 1144.

¹²² Jan Onsted, red.: "Ook Papoeakinderen zongen uit volle borst: Zie ginds kom t...", in *Overijsselsch dagblad*, 06-12-1958.

Pharus. De directeur van de PTT antwoordt dat ze alle negen zijn overgedragen aan Indonesië.¹²³

Omdat de Oranje bij die gelegenheid is omgedoopt tot Dwiwarna, lijkt het waarschijnlijk dat ook de Pharus een andere naam heeft gekregen. Of dat zo is, en welke naam dat zou zijn, blijft een hinderlijk vraagteken. Navraag bij de Nederlandse ambassade in Jakarta en bij de Indonesische ambassade in Den Haag leverde geen sporen op die tot een antwoord zouden kunnen leiden.¹²⁴

En De Goede Hoop?

Nadat de Hollandia al in 1955 uit het proefproject was verdwenen, heeft De Goede Hoop nog in de visserij en schelpenvisserij dienstgedaan tot 1962. Toen is ze verkocht aan de Gona Shipping Company, een scheepvaartmaatschappij gevestigd in Rabaul.¹²⁵ Een telegram uit september 1961 van (de stad) Hollandia aan Den Haag maakt melding van een bod van f 100.000, dat echter was verlaagd tot f 73.000 'aangezien kromhout voor levering motoronderdelen 6 tot 9 maanden levertijd bedingt stop verzoeken trachten levertijd drastisch inkorten'.¹²⁶

Het staat vast dat De Goede Hoop in 1962 is verkocht, maar niet bekend is voor welk bedrag. Na de verkoop is het schip omgebouwd tot coaster, en omgedoopt tot Kavieng Trader. In 1962 is aan boord brand uitgebroken, die aan twee mensen het leven heeft gekost.

Op 16 februari 1964 sloeg het noodlot nogmaals toe. Door 'big seas' is het schip overspoeld en binnen zes minuten gezonken, op ongeveer 44 mijl ten zuidoosten van het eiland Nieuw Ierland. De tien opvarenden hebben het overleefd. Na een verblijf van negentien uur in twee, gezien de grootte van het schip ongetwijfeld kleine, reddingsbootjes merkte iemand op het passerende schip Nordkil hun laatste twee vuurpijlen op.¹²⁷

123 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 5233.

124 E-mails d.d. 11-11-2021 en 9-12-2021, en 24-11-2021 en 12-12-2021.

125 Havenstad op een eiland voor de kust van Papoea-Nieuw-Guinea.

126 NL-HaNA, Koloniën / Dossierarchief, 2.10.54, inv. nr. 2311.

127 Jody Tudor, Stuart Inder, red.: "More Victims for the Sea." In *Pacific Islands Monthly* March 1964.

Conclusie

Wat een onderzoek zou worden naar de tonijnjager Hollandia, werd gaandeweg uitgebreid met de trawler De Goede Hoop, om vervolgens uit te komen op het Proefproject Zeevisserij van Nederlands-Nieuw-Guinea.¹²⁸

De vraag is of dit Proefproject is mislukt. Mackenzie vond in 1962 dat daarvan niet kon worden gesproken: 'Hiervoor was de tijd (1953 t/m 1955) – in aanmerking genomen de primitiviteit van land en volk – erg kort geweest.'

Het project kan echter ook niet 'geslaagd' worden genoemd: er zijn geen vangsten gedaan die de bouw van meer schepen zoals Hollandia en De Goede Hoop rechtvaardigden. En ook heeft de visvangst geen eigen inkomsten voor Nieuw-Guinea opgeleverd.

Over de oorzaak valt te twisten.

Duidelijk is dat de techniek het heeft laten afweten. Zo voldeed het nieuwe model Kromhout-motor in beide schepen niet. Veelzeggend is dat Kromhout al in 1953 een opvolger is gaan ontwerpen en dat latere voor Nieuw-Guinea bestemde schepen werden uitgerust met een ouder model Kromhout-motor. Daarnaast viel de vangst van aasvis voor de slaghengelvangst tegen en dus ook de vangst van tonijn. Voor het zware werk van de beugvisserij bleek het moeilijk om Papoea's te vinden die tot zeevisser wilden worden opgeleid. En tot slot zou het misschien ook met betrouwbare techniek en voldoende vissers wel erg optimistisch zijn geweest om slechts twee kleine schepen in te zetten in het wel zeer ruime sop ten zuiden, westen en noorden van Nederlands-Nieuw-Guinea.

Alleen het doel om de bevolking van eiwitrijk voedsel te voorzien, lijkt gehaald te zijn doordat het zwaartepunt van de zeevisserij eind jaren vijftig kwam te liggen bij de bevolkingsvisserij met kleinere boten dichtbij de kust; een situatie die begin jaren vijftig (met een kleiner aantal boten) het startpunt was.

De Hollandia is al twee jaar na aankomst door de Afdeling Zeevisserij afgedankt als tonijnjager en overgedragen aan de Afdeling Vaartuigen. In 1958 is het schip verlengd en omgebouwd tot coaster, die onder de naam Pharus in 1963 is overgedragen aan Indonesië, en toen waarschijnlijk is herdoopt. Het onderzoek heeft geen antwoord geleverd op de vraag of het schip anno 2021 nog bestaat.

De Goede Hoop heeft dienstgedaan als vissersschip tot 1962. Toen is ze verkocht, tot vrachtvaartuig omgebouwd en omgedoopt tot Kavieng Trader. Sinds februari 1964 ligt ze als wrak op de bodem van de Grote Oceaan.

¹²⁸ Zijn zoon Carel in 2021: De geschiedenis van Nieuw Guinea en ons land is onvolledig zonder die twee vissersschepen' (E-mail C. Zwollo d.d. 01-06-2021).

Geraadpleegde bronnen

Anon.: [Sch/Dr/D103] "A-190 trouble." *Kromhout Archief, Han Mannaert*.

— — — . "Damen neemt de Hoop in Schiedam over." In *Het vrije volk*, 12-08-1987. Geraadpleegd op Delpher op 20-11-2020, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010962504:mpeg21:p009>.

— — — . "De Goede Hoop naar Nieuw Guinea - Met de trawl op een visgrondje, vier keer zo groot als de Noorzee." In *IJmuider Courant* 11 april 1953. Pag 12. <https://nha.courant.nu/issue/IJC/1953-04-11/edition/null/page/12?query=>. Laatst geraadpleegd 19-11-2021.

— — — . "DETA-jongens bouwden naoorlogse Hollandia op." <https://www.papuaerfgoed.org/nl/thema/deta-jongens-bouwden-naoorlogse-hollandia-op>. Laatst geraadpleegd 23-11-2021.

— — — . "Factsheet tonijn, versie juli 2020." Den Haag, Nederlands Visbureau. https://visbureau.nl/sites/default/files/factsheet_tonijn_juni_2020_2.pdf Geraadpleegd 20-11-2021.

— — — . "Faillissement." *NRC Handelsblad*, 27-12-1975. Geraadpleegd op Delpher op 20-11-2020, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000031613:mpeg21:p020>.

— — — . "Faillissement." *NRC Handelsblad*, 01-04-1976. Geraadpleegd op Delpher op 23-11-2020, <https://resolver.kb.nl/resolve?rn=KBNRC01:000027153:mpeg21:p008>.

— — — . "Fisheries Investigations in Netherlands New Guinea." In *SPC Quarterly Bulletin* Vol. 4, No. 4, October 1954, Noumea, New Caledonia: South Pacific Commission. Pag. 6 . <https://spccfpstore1.blob.core.windows.net/digitallibrary-docs/files/84/84e719526c26fec853732860ea87b96.pdf?> Geraadpleegd 07-11-2020.

— — — . "Geschiedenis" en "De Werf" – van werf 't Kromhout, <https://kromhoutmuseum.nl/de-geschiedenis>. Geraadpleegd 15-11-2021

— — — . Het weer van woensdag 2 juli 1952. <https://weerverleden.nl/19520702> Geraadpleegd 19-12-2020.

— — — . "Historie van Samofa", <http://www.samofa.nl/Samofa/Historie/Historie.html>. Geraadpleegd: 19-11-2021.

— — — . "Land van Tegenstellingen." In *Vademecum voor Nieuw-Guinea* 1956 Rotterdam, Nieuw-Guinea Instituut in samenwerking met het ministerie van Overzeese Rijksdelen, 1956. Pag. 7-13. <https://www.papuaerfgoed.org/nl/BK/146/106>. Geraadpleegd 31-5-2020.

— — — . "Notedopje maakt reis naar Nieuw-Guinea." In *De Tijd*, 06-11-1952. Geraadpleegd op Delpher op 19-08-2020, <http://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011202575:mpeg21:p001>.

— — — . "Opening Herv. Verenigingsgebouw "Nebo" te Hardinxveld-Giessendam," in *Nieuwsblad (voor Gorinchem en omstreken)*, 28/9/1953, pag. 6. https://studiezaal.regionaalarchiefgorinchem.nl/detail.php?nav_id=2-1&positie=4&id=12170429 Geraadpleegd 23-11-2021.

- — — . "President Soekarno bezoekt Nw-Guinea." In *Limburgsch dagblad*, 06-05-1963. Geraadpleegd op Delpher op 20-11-2021, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010525800:mpeg21:p001>.
- — — . "Proefvaart tonijnenjager Hollandia". In *Het Rotterdams Parool, De Schiedammer*, <https://schiedam.courant.nu/issue/SP/1952-07-03/edition/0/page/4?query>. Geraadpleegd 19-03-2020.
- — — . "Scheveningse werf failliet verklaard." In *NRC Handelsblad*, 11-11-1979. Geraadpleegd op Delpher op 20-11-2021, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000027034:mpeg21:p013>.
- — — . "Scheveningse werf neemt Hardinxveld over." In *Trouw*, 23-09-1966. pag. 19 Geraadpleegd op Delpher op 20-11-2021; <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD001:010815347:mpeg21:p019>.
- — — . "Streeknieuws" – Giessendam. In *Nieuwsblad voor Gorinchem en omstreken*, 06-12-1946. https://studiezaal.regionaalarchiefgorinchem.nl/detail.php?nav_id=15-1&index=0&imgid=12119215&id=12119219. Geraadpleegd 24-3-2020.
- — — . "Uit den omtrek" – Giessendam. In *De 5 Rivieren*, 15-3-1935, https://studiezaal.regionaalarchiefgorinchem.nl/detail.php?nav_id=6-1&index=0&imgid=10370318&id=10370322. Geraadpleegd 24-3-2020.
- — — . "Uit den omtrek" – Hardinxveld. In *De 5 Rivieren*, 02-07-1936, https://studiezaal.regionaalarchiefgorinchem.nl/detail.php?nav_id=8-1&index=0&imgid=10405643&id=10405647. Geraadpleegd 24-3-2020.
- — — . "Uit eigen omgeving" – Hardinxveld. In *Nieuwsblad voor Gorinchem en omstreken*, 13-04-1951. https://studiezaal.regionaalarchiefgorinchem.nl/detail.php?nav_id=6-1&index=46&imgid=12150049&id=12150053. Geraadpleegd 24-3-2020.
- — — . "Uit omliggende plaatsen" – Hardinxveld. In *Nieuwsblad voor Gorinchem en omstreken*, 01-12-1939. https://studiezaal.regionaalarchiefgorinchem.nl/detail.php?nav_id=14-1&index=2&imgid=12104980&id=12104984. Geraadpleegd 24-3-2020.
- — — . "Werf De Hoop failliet: 100 banen op de tocht." In *Reformatorisch Dagblad* 17-07-1987, https://www.digibron.nl/viewer/collectie/Digibron/offset/8/zoekwoord/de+hoop+hardinxveld/id/tag:RD.nl,19870717:newsml_d8a1c812e402235f73dc4a3f8b752920. Geraadpleegd 23-11-2021.
- — — . "Zeebrief#153" – Oranje. *World Ship Society, Rotterdam Branch*. <https://www.wssrotterdam.nl/nieuwsbrief/nb255.pdf>. Laatst geraadpleegd 18-11-2021.
- Berg, Joop van den: "Bellettrie over Nieuw-Guinea, van 1945 tot heden." In *Indische Letteren*, Jaargang 6 1991. https://www.dbnl.org/tekst/_ind004199101_01/_ind004199101_01_0007.php. Laatst geraadpleegd via DBNL (KB) 23-11-2021.

Bottemanne C.J.: "Zeevisserij." In *Nieuw Guinea – De ontwikkeling op economisch, sociaal en cultureel gebied, in Nederlands en Australisch Nieuw Guinea deel II*, red. W.C. Klein, A. J. Beversluis en A.F. Kuysten. Pag. 357–401. 's Gravenhage: Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, 1954.

https://www.papuaerfgoed.org/sites/default/files/collectie/files/2004-03/Klein%28II%29_1954_NG.pdf. Laatst geraadpleegd 10-11-2021

Bouman P.J.: *De April-mei-stakingen van 1943*. Pag. 160. 's Gravenhage: Martinus Nijhof, 1950. https://pure.knaw.nl/ws/portafiles/portal1871154/1950_Bouman_aprilmeistakingen.pdf. Laatst geraadpleegd 02-12-2020.

Breejen P. Den, K.Azn: *Hardinxveld en Giessendam, van vissers- en hoepmakersdorpen naar industriegemeente: de sociaal-economische koerswijziging van twee Hollandse dijkdorpen van de 19e naar de 20e eeuw*. Pag. 205. Hardinxveld-Giessendam: Historische Vereniging Hardinxveld-Giessendam, 1984.

Britannica, The Editors of Encyclopaedia: "New Guinea." In *Encyclopedia Britannica*, Invalid Date, <https://www.britannica.com/place/New-Guinea>. Geraadpleegd 31 mei 2020.

Brouwers Will: "Duyfken", <https://mass.cultureelerfgoed.nl/duyfken>. Amersfoort: Rijks Dienst voor het Cultureel Erfgoed. Geraadpleegd 19-12-2021.

Bruininga John: "DETA-Jongens (vervolg)", paragraaf Zeevisserij. http://www.hansslijkhuis.nl/html/deta_vervolg.html. Geraadpleegd 22-11-2020.

Het Scheepvaartmuseum: tekeningen van de Hollandia – <https://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getsimplesearch&database=ChoiceMardig&searchterm=tonijnjager&allfields=&title=&keyword=&creator=&collection=&shipname=&invno=&museum=>. Geraadpleegd 12-03-2020

Heil J.W. e.a., red.: "Tonijnenjager voor Nieuw Guinea." In *Schip en Werf, 14-daags tijdschrift, gewijd aan Scheepsbouw, Scheepvaart en Havenbelangen, en Orgaan van de Vereeniging van Technici op Scheepvaartgebied, de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland, het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart en het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation*. Pag. 403. Rotterdam: WYT-Rotterdam, 29 augustus 1952.

<https://swzmaritime.nl/document/1952-18-pdf/>. Geraadpleegd 27-03-2020.

De Hoop: "Advertentie". In *Schuttevaër; weekblad gewijd aan de belangen van den handel en de binnenlandsche scheepvaart*, jrg 33, 1922, no 52, 15-04-1922. Pag. 3. Geraadpleegd op Delpher op 03-10-2020.

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB16:002222015:00001>.

– – – . "Advertentie". In *Schuttevaër; weekblad gewijd aan de belangen van den handel en de binnenlandsche scheepvaart*, jrg 35, 1923, no 21, 08-09-1923, pag. 11. Geraadpleegd op Delpher op 03-10-2020.

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB16:002223036:00001>.

– – – . "Bouwnummerboek." Gorinchem: Stichting Bedrijfshistorische Collectie Damen, zonder jaartal.

Kasberg P: *Nederlands Nieuw-Guinea een land in opbouw*. Pag. 60. Den Haag: J.N. Voorhoeve in samenwerking met de Stichting "Het Nationaal Nieuw-Guinee Instituut", zonder jaartal. <https://www.papuaerfgoed.org/en/BK/40/166>. Laatst geraadpleegd 03-01-2022.

Mannaert Han: "De ontwikkeling van de "A"-motor.
<https://web.archive.org/web/20151218074512/http://kromhoutarchief.nl/A190F240.html>. Laatst geraadpleegd 21-11-2021

Han Mannaert: "Kromhoutmotoren Type A-190 en de F-240."
<https://web.archive.org/web/20151218074512/http://kromhoutarchief.nl/A190F240.html>. Geraadpleegd 21-11-2021.

Middelburg J.: "Notulen van de vergadering van de Ministerraad, 29 september 1952." https://www.historici.nl/pdf/nib/pdf_transcripties/0000/311.pdf. Geraadpleegd 20-04-2020.

Nationaal Archief, Den Haag: "Inventaris van het archief van het Ministerie van Koloniën en opvolgers, Dossierarchief 2.10.54. 1945-1963"; inventarisnummers:

- 1144 – Index op voor Nederlands Nieuw-Guinea bestemde vaartuigen, z.d.
- 2061 – Resultaten van in 1950 door het onderzoeksvaartuig "Fairwind" gehouden onderzoek, - Documentatie over tuna-visserij, - Verslag over de Zeevisserij van Nederlands Nieuw-Guinea door W.A. Mackenzie, 19621951-1962.
- 2197 – Zeevisserij Nieuw-Guinea; Tonijnboten 1950-1951.
- 2302 – Verscheping van vaartuigen naar Nieuw-Guinea.
- 2307 – Voortzetting van de drie coasters 1953 -1954.
- 2308 – Tonijnjager "Hollandia", 1950-1952 juli.
- 2309 – Idem 1952 aug.-1965.
- 2310 – Motorviskotter, "De Goede Hoop" (correspondentie vanaf januari 1952-april 1953), 1952-1953.
- 2311 – Motorviskotter, "De Goede Hoop" (correspondentie vanaf mei 1953-1954), 1953-1961.
- 4396 – Rapporten van de Dienst Scheepvaart in Nederlands Nieuw-Guinea betreffende de voor dit gebiedsdeel aangeschafte vaartuigen 1953-1954.
- 4767 – Scheepsbouwprogramma voor Nieuw-Guinea neergelegd in een voorlopig drie jarenplan over de jaren 19541955 en 1956.
- 4784 – Verslagen van de afdeling Zeevisserij van het Gouvernement van Nieuw-Guinea1950-1958.
- 4938 – Idem 1952-1960. [idem 4937 – Plannen tot eventuele opzet van een tonijnvisserij op Nieuw-Guinea en onderzoek voor mogelijke exportmogelijkheden van tonijn1950-1951.]
- 4939 – Mogelijk inzetten van eenvoudige vissersvaartuigen op de Nieuw-Guinea kust 1954-1955.
- 4940 t/m 4952 – Motortourneerboot Oranje 1954 – 1960.
- 4951 – Bijlagen (constructie-tekeningen [Oranje]) 1955-1956.
- 5233 – Naamgeving ("teboekstelling") van vaartuigen in Nederlands Nieuw-Guinea 1949-1964.
- 5763 – Opleiding in Nederland van personeel zeevisserij Nederlands Nieuw-Guinea.

7355 – Scheepswerf "Konijnenburg" te Manokwari (Nederlands Nieuw-Guinea): Inschakeling van de werf bij de bouw en reparatie van Gouvernements- c.q. Marinevaartuigen, 1957-1962.

9143 – Pel, H. van, 1953-1962 - Bezoeken en rapporten van H. van Pel (SPC-visserijdeskundige) aan Nederlands Nieuw-Guinea.

11150 – Ombouw motorschip "Hollandia".

Klein Pieter, red.: "Binnenvaarttaal".

<https://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/>. Geraadpleegd 20-11-2021.

Klein W.C., A.F. Kuysten: "Beschouwingen over toekomstige industriemogelijkheden". In *Nieuw Guinea – De ontwikkeling op economisch, sociaal en cultureel gebied, in Nederlands en Australisch Nieuw Guinea, Deel III*, red. W.C. Klein, A. J. Beversluis en A.F. Kuysten. Pag. 435. 's Gravenhage: Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, 1954.

https://www.papuaerfgoed.org/sites/default/files/collectie/files/2004-03/Klein%28III%29_1954.pdf. Laatst geraadpleegd 20-11-2021.

Mannaert Han: "De Kromhout Scheepsdiesel A 190."

<https://www.machinekamer.nl/archief/a190.html>. Laatst geraadpleegd 20-11-2021.

– – – . "De verkoop van de werf 't Kromhout."

<https://kromhoutarchief.jouwweb.nl/werf-t-kromhout>. Geraadpleegd 30-05-2021.

– – – . "Kromhoutmotoren Type 'A-190' en de 'F-240'".

<https://web.archive.org/web/20151218074512/http://kromhoutarchief.nl/A190F240.html>. Geraadpleegd 21-11-2021.

Nieuw-Guinea Instituut: *Vademecum voor Nederlands Nieuw Guinea* 1956.

Pag. 8, 41. Rotterdam: Nieuw-Guinea Instituut in samenwerking met het ministerie van Overzeese Rijkdelen, 1956.

Nieuwsuur, tv-programma: "Indië-veteraan John Bruininga gooit zijn onderscheidingen weg uit protest tegen de excuses van koning Willem-Alexander aan Indonesië voor excessief geweld van Nederlandse militairen in de Indonesische onafhankelijkheidsstrijd". Hilversum: tv-programma d.d. 10-03-2020. <https://nos.nl/nieuwsuur/video/2326629-indie-veteraan-gooit-koninklijke-onderscheiding-weg-excuses-zijn-steek-in-de-rug>. Geraadpleegd 20-04-2021

Onsted Jan, red.: "Ook Papoeakinderen zongen uit volle borst: Zie ginds kom t...". In *Overijsselsch dagblad*, 06-12-1958, pag. 5. Geraadpleegd op Delpher op 23-11-2021, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001278026:mpeg21:p00001>.

Redwise Maritime Recruitment: "*Tonijnjager "Hollandia" van Rotterdam naar Nieuw-Guinea reisduur 66 dagen.*" Bunschoten-Spakenburg: Redwise, zonder datum.

Schippers J.L., H.W. Lintsen: "Deelstudie 2: het scheepsbouwcomplex." In: *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 6. Stad, bouw, industriële productie*. Red. J.W. Schot, H.W. Lintsen, Arie Rip en A.A.A. de la Bruhèze. Pag. 352. Stichting Historie der Techniek, z.p. [Eindhoven] / Walburg Pers, Zutphen 2003.

https://www.dbnl.org/tekst/lint011tech06_01/lint011tech06_01_0019.php#1223. Geraadpleegd via DBNL (KB) 16-11-2021.

Shapiro, Sidney: "The Japanese Long-Line Fishery for Tunas." Washington D.C.: U.S. Department of Commerce - National Oceanic and Atmospheric Administration - Scientific Publications Office, 1950.

(<https://spo.nmfs.noaa.gov/sites/default/files/legacy-pdfs/leaflet317.pdf> Laatst geraadpleegd 11-11-2021)

Steenis C.G.G.J. van: "Vegetatie en Flora," in *Nieuw Guinea – De ontwikkeling op economisch, sociaal en cultureel gebied, in Nederlands en Australisch Nieuw Guinea deel II*, red. W.C. Klein, A.J. Beversluis en A.F. Kuysten. Pag. 268-272. 's Gravenhage: Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, 1954.

https://www.papuaerfgoed.org/sites/default/files/collectie/files/2004-03/Klein%28II%29_1954_NG.pdf. Geraadpleegd 19-05-2020.

Tudor Jody, Stuart Inder, red.: "More Victims for the Sea." In *Pacific Islands Monthly* March 1964. Pag. 10. <https://nla.gov.au/nla.obj-331394420/view?sectionId=nla.obj-336423882&partId=nla.obj-331482238#page/n10/mode/1up>. Laatst geraadpleegd 23-11-2021.

Peters, minister: "Woningnood Nieuw-Guinea." *Tweede Kamer, 74ste VERGADERING — 7 JUNI 1951*. Vel 526, 2026. Den Haag, Tweede Kamer 1951. https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/19501951/0000086968/1/pdf/SGD_19501951_0000376.pdf. Laatst geraadpleegd 1-10-2020.

Vries A.A. de: "De bouw- en werkwijze van het motortype A-190". In *Kromhoutnieuws* no 2, april 1950, Kromhout Archief, Han Mannaert.

Vries A.A. de: "Rapport over moeilijkheden met A-190 motoren – 02-06-1953". Kromhout Archief, Han Mannaert.

Zwollo D.C.: "Fisheries Development in Netherlands New Guinea". In *SPC Quarterly Bulletin* Vol. 5, No. 3, July 1955. Pag. 33-34. Noumea, New Caledonia, South Pacific Commission.

https://www.spc.int/DigitalLibrary/Doc/FAME/InfoBull/SPB/SPB5_3_Zwollo.html Geraadpleegd 07-6-2020.