

WEGEN EN WEGVERKEER

Voor de openlegging en ontwikkeling van een land zijn wegen onmisbaar. Daar waar men wegen ziet verschijnen, is dat een bewijs dat de ontwikkeling van dat land toch al minstens enigermate in gang is gekomen, of dat er althans in ruime mate onderzoek naar de mogelijkheden van het gebied heeft plaatsgehad. Want men legt nu eenmaal geen wegen aan zonder reden en zonder doel, zonder dat zij economisch verantwoord zijn; de fantasie van hen die met de liniaal wegen projecteren door volkomen terra incognita krijgt weinig kans op verwezenlijking.

Voor de oorlog waren er in heel Nieuw-Guinea slechts weinige kilometers weg, uitsluitend van lokaal belang. De oorlogsoperaties maakten op de gewoonlijk zeer uitgestrekte bases een groot wegennet noodzakelijk en dit werd dan ook, in spreekwoordelijk geworden Amerikaanse stijl aangelegd. Wat daarvan in de na-oorlogse periode nodig bleek, werd onderhouden.

In Hollandia is zodoende ongeveer 80 km autoweg in bruik gebleven, thans grotendeels geasfalteerd. Als gevolg van de bouw van nieuwe stadsgedeelten worden er nog regelmatig stukken weg aan het net toegevoegd.

In Biak is van het uitgebreide wegenstelsel het belangrijkste deel, rond 25 km, onderhouden.

Manokwari had reeds voor de oorlog enige weggedeelten, doch het net werd door de Japanse bezetting aanzienlijk uitgebreid en thans wordt daarvan ongeveer 50 km gebruikt en onderhouden.

Merauke is er door de oorlog rijker op geworden: een weg van enige kilometers naar het voor operationele doeleinden aangelegde vliegveld is de blijvende aanwinst.

De olie ging na de oorlog op enige terreinen over tot

exploitatie, terwijl het centrum te Sorong aanzienlijk werd uitgebreid. In het centrum zelf is een uitgebreid wegennet, terwijl er van Sorong naar Klamono onder uiterst moeilijke omstandigheden een weg langs de pijplijn werd aangelegd. In totaal is er hier ongeveer 80 km autoweg, terwijl er in het gebied van Steenkool, deels langs de pijplijn gelegen, rond 60 km weg is en een decauville-spoor over ruim 10 km, gelegd op betonnen jukkenbogen dwars door het moeras.

Van overheidswege werd een jeepweg aangelegd tussen het Sentanimeer en Genjem, terwijl een jeepweg in aanleg is tussen Teminaboean en Ajamaroe.

Tenslotte is er een weg van 14 km aangelegd van het onlangs gereed gekomen vliegveld bij Kaimana naar deze plaats. In het tracé werd een brug gebouwd over de Air Tiba van 157 m lengte, terwijl door het moeras een stenen strekdam van 200 m werd gelegd.

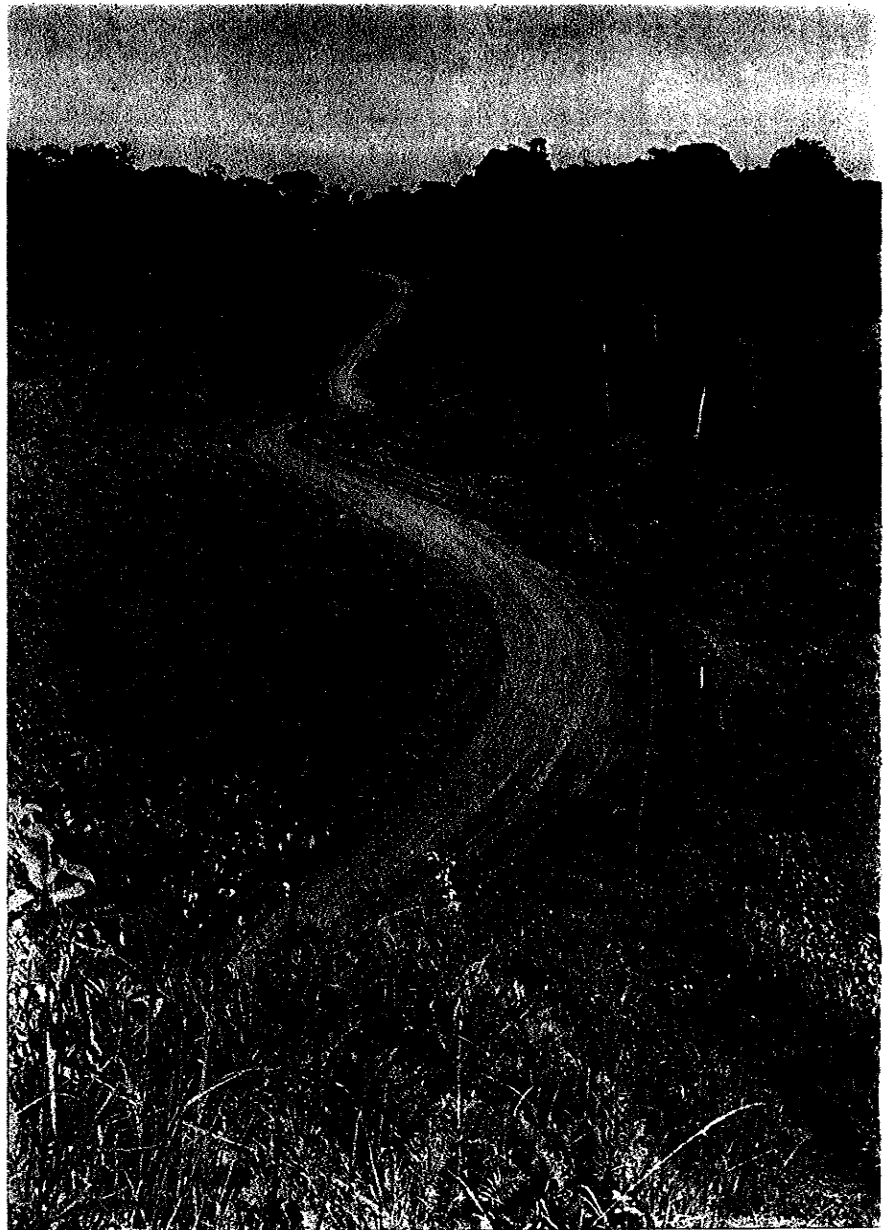
Er is nog geen behoefte aan wegen tussen de grote centra, zoals b.v. de nogal eens gepropageerde weg tussen Sorong en Manokwari, een afstand van ruim 300 km in rechte lijn. Tussen deze beide plaatsen voorziet zeevervoer voorlopig in alle behoeften en is aanzienlijk goedkoper dan asvervoer.

Men kan zeer zeker wel deze — en mogelijk andere wegen — in de toekomst geprojecteerd zien, maar dan als een verbinding van, nog te zoeken, economische projecten. Het is zeer wel mogelijk dat een onderzoek van de Kebarvlakte en omgeving zal aantonen, dat een weg van deze vlakte naar Manokwari verantwoord is. „Als” de meer westelijk, dus in de richting Sorong gelegen terreinen ook zulke perspectieven boden, zou ook daar een weg verantwoord zijn en zou een verbinding tussen deze twee productiegebieden de verbinding tussen Manokwari en Sorong completeren.



Moeizaam transport.

Weg van Steenkool
naar Temboeni



Zolang het eerste economische project langs deze lijn nog niet met redelijke zekerheid is vastgesteld, heeft het weinig zin zich in soortgelijke fantasieën te verdiepen. Men vergeet maar al te gemakkelijk, dat wegen onderhoud vereisen en dat deze druk op het toch al niet grote arbeidsreservoir verantwoord moet zijn door de waarde, die zo'n weg behoort te hebben voor de productie.

Het ligt voor de hand dat vroeger bij gebrek aan wegen, geschikt voor asvervoer, het landtransport te voet plaats had. Koelietransporten op grote schaal, voor aproviandering van binnenlandposten, waren toen dan ook regel.

Wanneer er (nog) geen vliegveld is aangelegd, worden thans dergelijke posten geregeld van hetn odige voorzien door middel van vliegtuigdropping.

Het moderne transport is grotendeels gemotoriseerd. Men kan in Merauke echter nog de voor de oorlog door de Javaanse kolonisten geïmporteerde ossekarren vinden, terwijl paardentransport — in het zadel, voor de kar of soms voor de dogcar — er ook nog algemeen is. De statistiek geeft een overzicht van de in Nieuw-Guinea aanwezige motorvoertuigen (ultimo 1955).

AANWEZIGE MOTORRIJTUIGEN IN 1955

	Autobussen		Vrachtauto's		Personenauto's		Motorrijwielen		Tractoren	
	Gouv.	Part.	Gouv.	Part.	Gouv.	Part.	Gouv.	Part.	Gouv.	Part.
Hollandia	17	24	68	222	129	371	50	420	31	8
Geelvinkbaai	—	4	35	39	22	38	12	56	11	1
West Nieuw-Guinea	—	8	23	212	28	125	10	247	23	83
Fak-Fak	—	—	3	—	—	—	1	—	4	—
Zuid Nieuw-Guinea	—	—	11	17	11	12	7	27	3	2
Totaal	17	36	140	490	190	546	80	750	72	94