

De paradox van het s.s. Plancius

Een verhaal van toen, nu opgetekend door de ex- 3^{de} WTK Renirus Beijk, die in die periode op dit schip voer. Een paradox is een stelling of uitspraak die schijnbaar ongerijmd is, maar bij nader onderzoek waar blijkt te zijn.

Een verhaal dat zich afspeelde op 3 augustus 1957, dus bijna vijftig jaar geleden. De personen in dit verhaal, die met name genoemd zijn door een officiële instantie, waren reeds in 1958 openbaar gemaakt. Het is een authentiek verhaal/onderzoek, dat ik in het jaar 2003 in mijn bezit kreeg.



Misschien zult u zich afvragen waarom dit verhaal na zoveel jaren? Op mijn werkkamer heb ik de spreuk hangen van de filosoof Georg W.F. Hegel (1770-1831) die zegt:

“Wie de geschiedenis, het verleden, niet kent is gedoemd tot herhaling”

Deze spreuk geldt niet alleen voor de zeevaart maar is mij ook in de periode na 1958 toen ik de KPM had verlaten, en in de chemische industrie ging werken goed van pas gekomen, want voor ieder van ons geldt, kennisdeling is heel belangrijk, dit kun je alleen waar maken indien je de dingen opschrijft.

Het verhaal weliswaar opgetekend door een WTK heeft vooral betrekking op het navigeren van het schip, misschien voor de stuurlui nog interessant. (Hoewel in de tegenwoordige tijd de Maritiem officier zijn intrede heeft gemaakt.)

Een tweede reden - en voor mij eigenlijk de belangrijkste - is de nagedachtenis aan mijn vader, geboren in 1894 die vanaf zijn prille jeugd beurtschipper is geweest, gevaren met de oude zeilschepen (Skûtsjes) tot en met de - voor die tijd - moderne motorschepen, nood- gedwongen moest hij zijn werk in 1956 beëindigen wegens hartklachten.

Ik zelf geboren in 1933 als jongste van een groot gezin moest mijn moeder, die na 15 jaar bedlegerig te zijn geweest - in 1947 overleden - al vroeg missen. Begrijpelijk, dat ik in mijn prille jeugd veel met mijn vader op het schip ben opgetrokken. Mijn vader had een expeditie bedrijfje waar met kleine binnenvaartschepen een dagelijkse dienst werd onderhouden tussen Dordrecht en Rotterdam.

Hij was dan ook apetrots dat hij zijn jongste zoon in 1954 in Rotterdam als 5^{de} WTK a/b van het “m.s. Roggeveen” kon uitzwaaien om zijn contract bij de KPM (3 jaar) uit te dienen.



Van nieuw naar oud

Op 20-05-1955 werd ik in Singapore van het “m.s. Roggeveen” bouwjaar 1954 overgeplaatst naar de “Le Maire II” die met het bouwjaar 1944 niet tot de allernieuwste schepen gerekend kon worden, een hele overgang, maar hij voer... in charter voor de KJCPL, in KPM termen, op de buitenlijnen. Zo'n eerste overplaatsing doet veel in je omgaan, je was met een mooi nieuw schip betrokken uit Nederland en nu naar een oud schip overgeplaatst. Ik heb het voordeel gehad dat tijdens de bouw van de ‘Roggeveen’ op de werf P.Smit jr in Rotterdam ben ingewerkt door twee goede leermeesters Hft wtk. T.J.W.H. Kaijzer en 2^{de} WTK. J.A. Gieltjes, waar mijn vader bij het vertrek in 1954 uit Rotterdam ook kennis mee had gemaakt. Het zijn deze zaken die je dan bij zo'n overplaatsing - plus dat je, je alleen voelt - hard treffen.



Vertrek Hongkong en op 23.05.55 R. Beijk
gepromoveerd tot 4^{de} WTK manoeuvreren
onder toezicht van Hft Kaijzer,
2^{de} WTK. Gieltjes en 3^{de} WTK Sies

m.s. Roggeveen

De daaropvolgende periode van 1955 tot 1957 maakte ik kennis met - zoals ik dit noemde Indonesische periode - een periode waar ik veel ervaring opdeed, vooral het zelfstandig werken was belangrijk, iets waar ik in mijn verdere loopbaan veel profijt van heb gehad.

In deze periode op verschillende (oude)schepen gevaren maar de langste tijd ruim een jaar op het s.s Plancius – the grand old lady – uit 1924 als 3^{de} WTK. Dus ook op de bewuste 3 augustus 1957, een datum die zoals later bleek, ik niet snel zou vergeten.

“The grand old lady”

Zij deed haar naam eer aan, zij had uitstraling ondanks haar hoge leeftijd, en ondanks dat de hut van de 3^{de} Wtk (vroeger was die van de scheepsarts(?)) geweest, geen vers stromend water had, maar iedere dag werd het tankje gevuld, wanneer je dorst had werd er maar een Ankerpils of het z.g.n.exportbier gedronken.



Ondanks de oude leeftijd van het schip werd het door bekende en belangrijke...! personen bezocht. Ik kan alleen maar uit mijn tijd citeren, maar de oudere KPM.ers herinneren zich zeker welke bekende en belangrijke passagiers nog meer aan boord zijn geweest.

In mijn periode was het afscheid van Pres.Dir. D.Iken waarbij een grote afscheidsreceptie aan boord van het s.s. Plancius werd gehouden (zie foto.) een belangrijke mijlpaal.



De tweede gelegenheid die ik mij herinneren kan, was het bezoek in Makassar (?) van de opperbevelhebber van het Indonesisch leger Generaal Nasution. Wat het doel daarvan was heeft ons niemand verteld, of ik heb het vergeten, in ieder geval, alle officieren van de Plancius moesten van de kapitein langs de “gangway” in de houding staan, of wij dit zo prettig gevonden hebben was voor mij een vraag (?).



onder muziek van Bach.

Een meer prettiger(?), vooral voor de oudere onder ons die van klassieke muziek hielden, was het meevaren van een groep – zeker in Nederland – bekende zangeressen en zangers leiding van een pianist, een unieke gelegenheid om kennis te maken met bijvoorbeeld de

Dit ensemble zou in verschillende plaatsen die wij op deze lijndienst aandeden uitvoeringen geven.

“De behoefte aan westerse kunstuitingen leefde heel sterk onder de betere kringen. Vooral de Europeanen streefden ernaar het leven overzee op dezelfde voet voort te zetten. Ter afwisseling van het harde werken was er in de vrije tijd behoefte aan toneel, dans, literatuur en vooral aan klassieke muziek. Er waren met name in de grote steden kleine kamermuziekensembles of zelfs orkesten van enthousiaste amateurs die geregeld uitvoeringen gaven. De Bond van Kunstkringen liet bekende topmusici overkomen voor een concerttournee, die vaak ook voor de radio (NIROM)aandacht kregen”

Het ensemble bestond uit: Aafje Heynis Alt, Anette de La Bijse sopraan, Arjan Blanken Lyrische tenor, Laurens Bogtman bariton en pianist Jan de Man.

De bekendste – ook internationaal – was Aafje Heynis in binnen en buitenland bekend als oratorium en liedzangeres. Vermaard is haar uitvoering van de ‘Alt’Rapsodie’ van Brahms die zeker vergeleken kan worden met die van haar beroemde collega’s Sigrid Onégin en Kathleen Ferrier. In 1961 won zij met haar vertolking van Engelse Volksliederen de vermaarde Miss Harriet Cohen International Music Award.

Aafje Heynis



Na zo'n uitvoering waar men toch wel van kon genieten zei ik tegen mezelf, "Zo...! Dit heeft een eenvoudige 3^{de} WTK meegemaakt in het jaar 1956(?) in Indonesië, toch wel een 'paradox' op de hete machinekamer met zes B en W ketels en twee Quadruple expansie stoommachines van 5800 PK".

De kapitein had georganiseerd dat het ensemble ook aan boord een uitvoering zou geven, wij waren meer of minder verplicht te komen. Er was een piano aan boord want ik heb toen tijdens het optreden de pianist horen en zien spelen. Voor die tijd had ik mij eigenlijk nooit gerealiseerd dat wij een piano aan boord hadden, misschien is hij wel voor deze reis aan boord geplaatst(?).

Ook bij uitvoeringen aan de wal, was het volgens de kapitein aanbevelenswaardig de optredens – indien men geen dienst had – te bezoeken. De jongere officieren tussen de 20 en 25 jaar hadden in die dagen veel dienst...(!) Want de zang/muziek was zwaar!

Het einde nadert

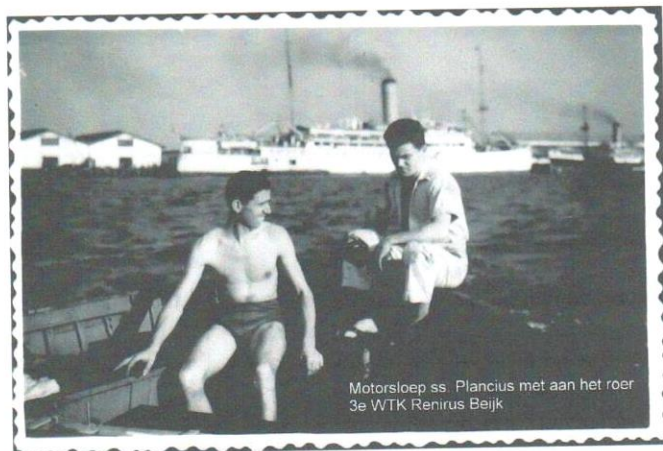
Een andere gebeurtenis die zwaar is geweest, was de aanvaring van de Plancius met het Indonesische bebakeningvaartuig de "Belantik" dat op 3 augustus 1957 plaats vond.

Op deze bewuste dag van 3 augustus 1957 had ik als 3^{de} WTK de hondenwacht (0.00 – 4.00 uur) gelopen en de dienst overgedragen aan de 2^{de} WTK om 4.35 uur werd voor anker gegaan.

Zoals gebruikelijk ben ik na mijn dienst gaan mandiën en daarna de kooi ingekropen om bij aankomst in Surabaia weer vroeg bij de tijd te kunnen zijn.

Bij de tijd was ik al om ca 6.00 uur toen na een behoorlijk harde klap ik werd wakker geschud, mijn kooi uitsprong, een overal aantrok om te kijken wat er gebeurd was.

Er bleek een aanvaring geweest te zijn met een schip, aan de klap die mij had wakker geschud kon ik opmaken dat het geen kleine aanvaring geweest moest zijn.



Motorsloop ss. Plancius met aan het roer
3e WTK Renirus Beijl

Op zo'n moment vliegt in secondes het hele schouwspel aan je voorbij, het schip zag ik in ca. 10 minuten geheel onder het wateroppervlak verdwijnen, vele opvarende sprongen van boord. In zulke situaties mogen emoties niet de overhand krijgen, snel handelen was geboden. Ik zag de 3^{de} stuurman staan klooiën* om de motorreddingboot te water te laten. Ik riep luid tegen hem: "Laat mij dit maar van je overnemen want anders zijn we te laat, stap maar in de boot dan laat ik hem zakken". Toen de boot in het water lag snel de motor gestart en hebben enige opvarende uit het water gehaald. Door mijn arm uit te steken kon ik één der opvarenden in de sloep trekken. De opvarende die ik de reddende hand toestak, had zijn greep zo stevig in mijn

arm gedrukt dat dit na 14 dagen nog steeds te zien was.

Voor de juiste weergave van de aanvaring zou ik graag willen verwijzen naar het bijgevoegde onderzoek en de uitspraak van de Raad voor de scheepvaart van 13 oktober 1958 nr.198.

Dit onderzoek heb ik in Maart 2003 aangevraagd bij de Marinestaf Instituut voor Maritieme Historie in Den Haag om de reden zoals genoemd in de inleiding van dit verhaal.

Het stond vast dat ik eind 1957 met verlof naar Nederland zou vertrekken. In de afgelopen tijd had ik via briefwisseling steeds mijn vader – omdat ik wist dat hij daar interesse voor had – op de hoogte gehouden op wat voor schepen ik voer. In mijn jeugd had hij veel verteld over de zeeschepen en dan vooral die hij contacteerde in de zeehaven Rotterdam; de Batavierlijn, Halcionlijn, bananenschepen, RL, HAL etc. waren geen vreemde uitdrukkingen voor mij.

* volgens van Dale = stuntelen

Ik vergeet nooit dat hij vertelde, als wij aan de achterstevan van een groot zeeschip vast lagen pas op voor de schroef. Men kon de schroef - indien het schip leeg was - dan half boven water zien uitsteken, de schepen die met twee schroeven waren uitgerust moest men extra oppassen, een klein binnenvaart scheepje kon deze snel beschadigen.

Toen ik had geschreven dat ik op de Plancius voer een schip met twee schroeven was zijn antwoord - in een brief die ik eigenlijk te laat maar vlak voor mijn verlof ontving - "mooi jongen dat zijn schepen waar men veel gemakkelijker mee kan manoeuvreren...één machine voor uit de ander achteruit laten draaien dan draait hij in een cirkel rond", ik had hem niet ingelicht over de aanvaring die had plaats gevonden.

Door de politieke toestand eind 1957 en het vertrek van één der laatste Constellation van de KLM, waar ik mee ben terug gevlogen naar Nederland, heeft een verslaggever van het blad NT transport in een interview met mij in 2002 bij een artikel over de Constellation wat *overdreven* gezegd: "Beijk weet het vliegen met een Connie zich nog levendig te herinneren, het is een zaligheid om daar mee te vliegen". Maar bovenal: "de Connie heeft mijn leven gered".

Zoals een ieder weet zijn dit de overdreven interpretaties van een verslaggever, maar dat het toen geen pretje was in Jakarta, daar kunnen veel KPMers over meepraten.

Bij aankomst in Nederland werd eerst van het verdiende verlof genoten en daarna werd consistentie voor de nieuwe levensfase weer opgebouwd, de koopvaardij hield ik voor gezien.

Verder studeren in de procestechniek die er economisch beter voorstond dan de koopvaardij. Later met succes in de chemische Industrie gaan werken, in 2001 op 68 jarige leeftijd gepensioneerd.

Frappant waren de twee berichten die in 1957 - in de Nederlandse taal - in twee Indonesische couranten verschenen. Deze had ik in 2002 van de 2^{de} WTK gekregen, uit de gepubliceerde tekst proeft men - bij courant A - duidelijk de weerstand tegen de Belanda, hieronder een klein gedeelte van de tekst als citaat.

Courant A	Courant B
Het drama heeft zich in ca 15 minuten afgespeeld. Hieruit blijkt dat de Belantik met prachtige duidelijkheid hebben bewezen uitstekende zeelieden te zijn. De officieren van de Belantik zijn erin geslaagd hun mensen te redden. Hun persoonlijke bezittingen liggen op de bodem van de zee.... Einde citaat	Alle opvarenden konden dank zij het snelle optreden van de bemanning van de Plancius, worden gered en aan boord genomen; zij bevinden zich thans aan de wal

In de periode van de derde levensfase ga je wat meer nadenken over het verleden en moest dan terugdenken aan de woorden van mijn vader " Een schip met twee schroeven is gemakkelijker te manoeuvreren dan een schip met één schroef. Ik heb toen besloten om het door een onafhankelijke instantie opgestelde rapport aan te vragen, voor mij was en is de conclusie duidelijk!

Als persoonlijke noot zou ik graag willen opmerken! : "Na de aanvaring in 1957 - althans aan mij - is er door de KPM weinig informatie aan de bemanning gegeven. Alle bemanningsleden van de Plancius hebben zich bij deze calamiteit uitstekend van hun taak geweerd, maar een klein woord van erkenning is waarschijnlijk overboord en in het water gevallen...? Is er om welke reden dan ook, publicatie van deze aanvaring verzweigd?

"Aan U...! Ex- gezagvoerders en stuurlieden, om na het lezen van het rapport u conclusie te trekken".