

# Plaju Homecoming

brengt ex-Pladjunezen bij elkaar

No. 31, februari 2016

e-mail: [plajuhomecoming@outlook.com](mailto:plajuhomecoming@outlook.com)



## De Voorpagina

Gedurende de Wassenaar reunie in oktober verleden jaar, werd ik benadert door een dame die vroeg of ik iemand kende uit Balikpapan, waar zij voor de oorlog was geweest. Daar ik pas in 1952 naar Balikpapan ben gegaan, zo'n goede tien jaar later, verwees ik haar naar het boek 'Brandend Zand'. Dat was natuurlijk fout, maar aangezien mijn vlugge reactie, en zonder die boekenkast in Australië naast mij, was dat geen slecht advies. Maar 'Brandend Zand' is een liedje van Anneke Grönloh, en ik bedoelde natuurlijk 'Brandende Aarde', het boek dat de BPM in 1948 door Johan Fabricius liet schrijven.

Ik hoop dus dat de dame niet, voordat ik haar de correctie heb gestuurd, urenlang door de lokale bibliotheek heeft gezocht naar dit boek.

Maar, hoewel de meeste van ons naar Balikpapan zijn gekomen in de na-oorlogse tijd, denk ik dat het de moeite waard is om even terug te kijken naar de voor-oorlogse tijd. Mede omdat wij nu een wijdere spreiding hebben met vele oud Balikpapan mensen, heb ik in deze Plaju Homecoming een uittreksel van hoofdstuk 5 van het Fabricius boek gezet (met kleine aanpassingen aan de 1948 spellingen). Dit is echter ook interessant voor hen die alleen maar in Plaju zijn geweest omdat het een idee geeft hoe het in Plaju zo moeten zijn gegaan, betreffende de vernieling van de raffinaderij. Deze vernieling vond niet plaats omdat de KNIL troepen die hiervoor getraind hadden, niet in Plaju waren gedurende de Japanse aanval van 9 februari 1942 maar ergens anders waren.

Zoals men kan zien, is er geen familie verhaal in deze uitgave. Waarom? Omdat niemand mij er een heeft gestuurd. **Dit is dus een oproep voor meer familie verhalen.**

Oh ja, en waarom een Plaju Homecoming in een goede maand te vroeg naar jullie gestuurd?

**Wel, dat is, om eerlijk te zijn, om wat meer reclame te maken voor de Magical Plaju reunie, in dat fijne plaatsje dat op de foto staat.,**

Jos Heyman



# Magical Plaju

13, 14 en 15 mei 2016



Dit is opnieuw een oproep voor deelnemers aan de *Magical Plaju* reunie die op 13, 14 en 15 mei 2016 in Palembang en Pladju zal worden gehouden.



Het voorlopig programme voor de reunie is:

- Vrijdag 13 mei 2016 – in de na-middag registratie en gedurende de avond een welcome party waar we (hernieuwd) kennis met elkaar maken. Deze party is inclusief een buffet met Indonesisch eten.
- Zaterdag 14 mei 2016 – een bezoek aan Pladju met de mogelijkheid om zelf door het complex te fietsen of met een betjak te gaan. Er zal een busje zijn voor hen die Bagus Kuning willen bezoeken. Daarna gaan we, in de middag, met een boot naar Palembang terug. Lunch op de boot. In de avond zal er een gezellig feestje worden gehouden.
- Zondag 15 mei 2016 – een 'sightseeing' tour door Palembang. Na de lunch is het formele gedeelte van de reunie en verschillende Indonesische deelnemers gaan terug naar Jakarta.

Het programme voor het post-reunie programma is:

- Op maandag 16 mei 2016 gaan we naar Pladju, Bagus Kuning terug om nog eens rustig rond te kijken. Waarschijnlijk gaan we daarna naar Sungei Gerong om ons even lekker in het zwembad daar te vermaken. Die avond gaan we in een plaatselijk restaurant eten.
- Op dinsdag 17 mei 2016 gaan we met een of meer speedboten naar Sungsang, aand de monding van de Musi. Een fatanstische gelegenheid om iets van de Musi te zien dat we hoogstwaarschijnlijk niet in 'onze' tijd konden doen. Die trip is inclusief een picnick lunch. In de avond zullen we weer ergens gaan dineren.

Op het ogenblik is nog geen beslissing gemaakt betreffende het hotel in Palembang waar we zullen verblijven, maar

ik begrijp dat het een van de nieuwe hotels in Palembang zal zijn – onderhandelingen zijn gaande.

**Als je je nog niet heb opgegeven, moet je dat nu zo gauw mogelijk doen door een e-mail te sturen naar [pladjuhomecoming@outlook.com](mailto:pladjuhomecoming@outlook.com) met vermelding van het aantal personen en of je wilt deelnemen aan het post-reunie programma.**

De kosten voor de deelname aan de reünie zijn op het ogenblik geschat op Rupiah 2.500.000 per persoon en dat is inclusief de hotelkosten voor twee nachten (13 en 14 mei). Voor een 'single room', moet ongeveer Rupiah 600.000 extra worden bij betaald. De uiteindelijke kosten hangen af van de onderhandelingen met het hotel.

Dit is het 'Early Bird' tarief dat geldt voor registraties die voor 31 maart 2016 zijn overgemaakt. Registraties na die datum kosten Rupiah 3.000.000. Registraties zijn mogelijk tot 1 mei 2016.





Als je een Nederlandse bank rekening heb en gebruikt wilt maken van een groeps overmaking om bankkosten te besparen, neem dan onmiddellijk contact op met Liesje Deelen (mobiel 06 250 25547) betreffende het overmaken van Euro 200 per persoon naar Rabobank rekening nummer NL89RABO398242429 t.n.v. E.B. Deelen-de Kroes, onder vermelding van Magical Pladju en het aantal personen. Dit bedrag maakt het ook mogelijk voor ons om de gebruikelijke Nederlandse soeveniers voor onze Indonesische vriende te kopen. Als je een 'single room' wilt hebben maak dan Euro 40 extra over.

**De 'deadline' voor deze optie is 15 maart 2016**

Zoals eerder aangegeven kunnen de kosten



van de deelname aan het post-reune programma pas bepaalt worden als we weten hoeveel deelnemers er zijn.

Extra dagen in het hotel in Palembang kunnen geboekt worden door een e-mail naar [pladjuhomecoming@iutlook.com](mailto:pladjuhomecoming@iutlook.com) te sturen en wij zullen de wensen doorsturen naar Keluarga ex Plaju die de boekings zullen maken. Deze extra dagen moeten tzt direct aan het hotel betaalt worden.

Deelnemers aan de reunie, de Batavieren voor 2016, zullen in de komende weken verdere informatie ontvangen.



***Onze generatie wordt ouder en, in de toekomst, kunnen sommige van ons misschien niet meer die reis naar Pladju maken – om welke redenen dan ook.***

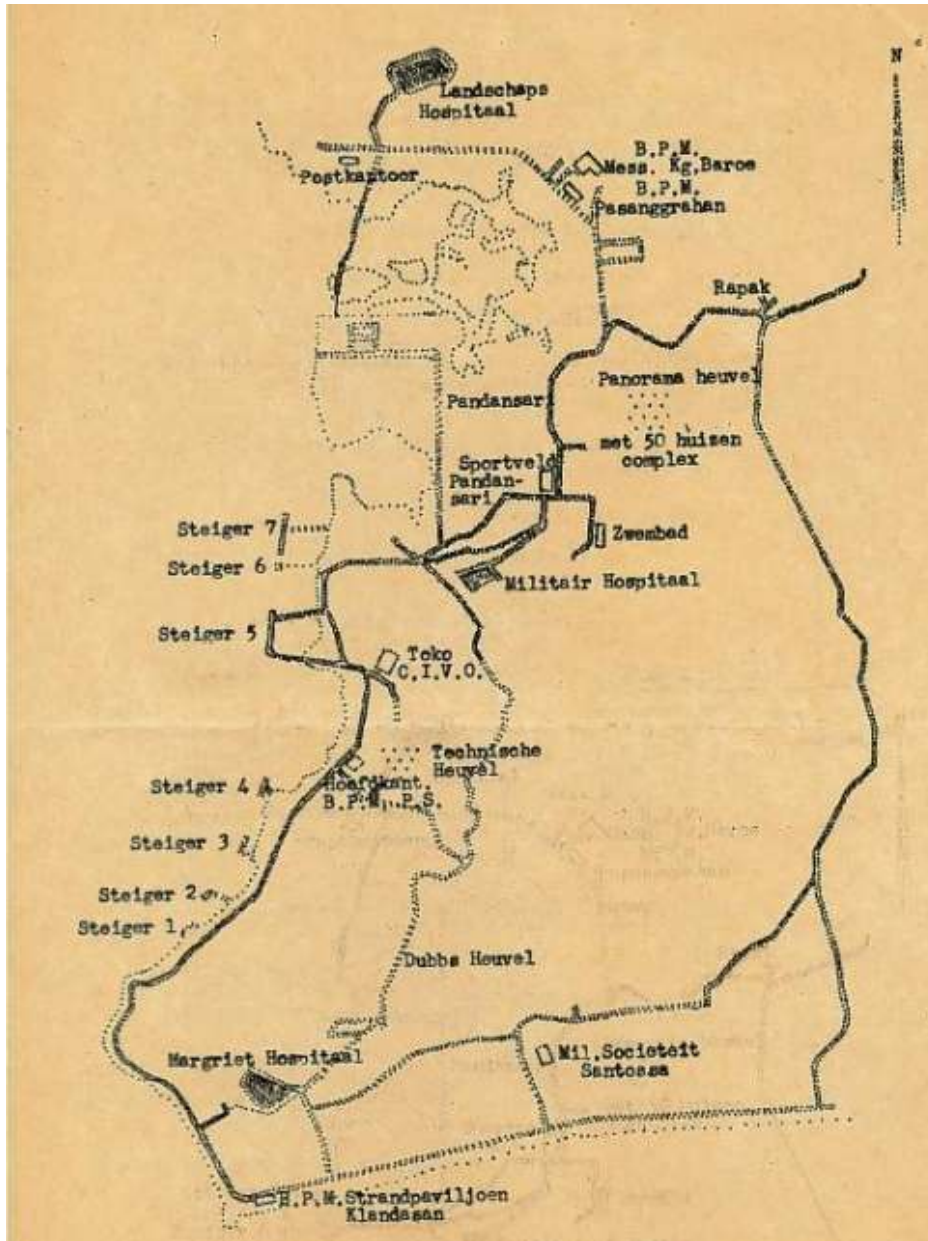
***Grijp dus de kans terwijl je het nog kan en kom naar Pladju om die jeugd herinneringen te hernieuwen.***



*17 weken tot Magical Plaju*

## De vernietiging van Balikpapan

door Johan Fabricius



Balikpapan (1940)

Te Balikpapan had men reeds vroeg – zeer vroeg zelfs – het Japansche gevaar beseft en zijn voorbereidingen getroffen. De heer H.C. Jansen, van de BPM, vertelt hoe hij, in 1940 in Balikpapan aankomend, de Europeese woonwijken en kampongs al van schuilkelders voorzien vond en hoe er luchtalarm oefeningen werden gehouden waarbij alles volgens de beraamde plannen verliep.

Op het fabrieksterrein had men noodshuilkelders geïmproviseerd uit oude stoomketels, waaromheen een aarden wal was opgeworpen, en uit oude Dubbskamers, “die een zeer veilig gevoel gaven”. Verder had men loopgraven gespit en doolhofachtige constructies uit met aarde gevulde drums opgetrokken.

Men trok ook uitgebreide militaire maatregelen. Reeds een jaar voor Pearl Harbour voerde Balikpapan een vrij strenge verduistering in. Gedurende de nacht werd de vaargeul door het mijnenveld, dat de haven beschermde, voor alle scheepvaart gesloten.

Dan was er een uit 120 man samengestelde militaire vernielingsbrigade, grotendeels in uniform gestoken personeel, dat een militaire training onderging, waartoe ook dagelijkse marsen door het bos behoorden, opdat men bij een eventuele evacuatie ‘binnendoor’ enigzins gehard zou zijn en wat ervaring in het bivakkeeren zou hebben.

Op het fabrieksterrein zelf hield de brigade wekelijkse vernielingsoefeningen. Men werkte daarbij volgens een nauwkeurig tijdschema, opdat niemand de ander in de weg zou lopen en de op vijf à zes uren berekende operatie geen persoonlijke ongevallen zou veroorzaken als zij eenmaal in volle ernst moest worden uitgevoerd.

[Na de aanval op Pearl Harbour en] voor het eind van de maand December [1941] waren de meeste vrouwen en kinderen geëvacueerd. Een paar KPM boten vertrokken boordevol naar Java – zowel het Aziatisch als Europeesch personeel kreeg van de maatschappij gelegenheid hun gezinnen weg te zenden. Sommige dames, die Rodekruisdiensten verrichtten, verkozen echter nog te blijven, doch werden spoedig daarna allen weggezonden.

Het leven op Balikpapan werd wel heel anders nadat de vrouwen vertrokken waren.

Reeds sedert het uitbreken van de vijandelijkheden in Europa hadden de bedrijven op volle capaciteit gewerkt. De oorlog verslond olie en benzene, en het regende spoedorders, ook voor asphalt en cutback. De smeeroliefabriek had eierzuchtig gestreefd naar een maandelijkse productie van acht tot negenhonderd ton synthetische smeerolie van uitstekende kwaliteit. De laatste maanden voor de vernieling van haar bestaan leverde ze maandelijks 4300 ton asphalt. Ook de tank installatie en de bedrijven voor andere producten waren zwaar belast.

Na Pearl Harbour was er nog allerlei extra werk aan de winkel gekomen: tal van marinevaartuigen legden bij de steigers aan om te bunkeren en water in te nemen of voor kleine reparaties. Aan alle verzoken werd van harte voldaan; iedereen was er op uit om voor de goede zaak de handen uit de mouwen te steken. Batavia verzocht een aantal vijfduizend-tons-tanks af te breken en naar Java te zenden – onmiddellijk ging men aan de slag.

Het als spoedig dagelijks voorkomende luchtalarm hield weinig verschrikking in. Op de klok van half twaalf – de Japanners zijn methodische mensen – verschenen er op grote hogote, ver buiten het bereik van het afweergeschut, enkele vijandelijke toestellen, die van noord naar zuid over Balikpapan vlogen, om na vijf à tien minuten terug te keren en bij die gelegenheid soms

een paar bommen te laten vallen. Meestal moest het vliegveld te Manggar het dan ontgelden, of de aanval was tegen de ladende schepen gericht, die er om deze tijd voor zorgden los van de steiger te zijn en zig-zag op de baai rond te varen.

De val van Tarakan, op 12 januari [1942], liet uiteraard niet na een diepe indruk te maken. Kort na de val van Tarakan begon men ook in Balikpapan met de vernieling van de boorterreinen.



*Melding in het Haarlem's Dagblad, 24 January 1942*

Op de dag dat er op de boorterreinen een begin met de vernieling werd gemaakt, was men in Balikpapan zelf met het droogstoken van de destilleer en stoomketels begonnen. Daar niemand precies wist hoeveel tijd daarmee gemoeid zou gaan, leek het verstanding om niet tot het laatste ogenblik te wachten. Pas na dertig uren fel stoken zakte de dom van een van de destilleer ketels geleidelijk naar binnen; spoedig volgden de overigen. Het stukstoken van de stoomketels was slechts een kwestie van vijf tot acht uur gebleken.

Diezelfde 18e januari kwam er uit Java een opdracht om de machines voor een complete drumfabriek te demonteren en voor verzending gereed te maken – zo mogelijk ook nog een complete fabriek voor kleinere vaten. Binnen enkele uren was het nodige personeel uit de evacuatiekampen bijeengetrommeld, en in koortsig tempo sloeg men aan het werk. Over twee dagen zou er een konvooi van vier schepen komen, werd er bij getelegrafeerd.

In de vroege ochtend van de 20e januari was de krachttoer volbracht; het te verzenden materiaal wachtte op de steigers. Maar het konvooi dat het zou komen weghalen, bereikte de baai niet meer.

[Op de 20e januari werden] twee te Tarakan krijgsgevangen gemaakte Nederlandse officieren, door de Japanners in een buitgemaakte launch naar Balikpapan gezonden. Een van deze officieren [heeft een door] de vijand in het Engels en Japans opgesteld ultimatum: overgave van Balikpapan in onbeschadigde staat of "wij zullen allemaal worden gebajonetteerd". De intimidatie poging miste natuurlijk haar doel.

Al spoedig waren de verschillende ploegen volop aan het werk. Terwijl het marine-personeel het boven het water gebouwde kantoor van de Plaatselijke Commandant Zeemacht (de oude Gouvernements passangrahan) in de brand stak, vloog met een geweldige knal het mijnenmagazijn in de lucht, ten koste van all ruiten in de buurt.

Omstreeks half tien die morgen [de 20e januari] begon men met de vernieling van de steigers. Elke steiger was, voor dit doel, van een ringleiding voorzien waaraan, op onderlinge afstanden van ongeveer vijf meter, sproeiers waren gelast. De door de ringleiding stromende olie zou in de sproeiers worden verstoven en een vuurscherm rond de steiger vormen waardoor – zo had men zich voorgesteld – niet alleen de (houten) steiger in brand zou geraken maar ook een eventuele Japanse landing onmogelijk zou worden. De naar de steigers 1, 2 and 3 lopende leidingen, die voor dit doel gebruikt zouden worden, waren echter nog gevuld met solarolie, omdat er gedurende de nacht weer enkele onderzeeërs waren binnengelopen om te bunkeren, en deze olie bleek voor het doel ongeschikt, zodat men er to over moest gaan de leidingen eerst met ruwe olie te spoelen. Maar zonder aftewachten tot dit werkje verricht was, opende men alvast de 6 inch spuileiding op steiger 1 en stak de uitstromende olie met een thermietontsteker in brand. De steiger, die volstond met vaten smeerolie, vatte al gauw vlam.

Na enige aanvankelijke ontstekingsmoeilijkheden begonnen ook steigers 2 en 3 fel te branden. Tegenwind uit de baai maakte het nodig de ontsteking telkens aan de kop van de steiger te doen plaats vinden.

Een zeer lichte solarolie leverde de brandstof voor steiger 4, die eerst met behulp van een drum benzene werd aangestoken. Intussen had men in de ringleidingen rondom steigers 5, 6 en 7 kerosine-raffinaat gepompt, maar de vlammen uit de sproeiers bleken te zwak om zich tegen de wind in voort te planten. Pas nadat er, in plaats van de raffinaattank, een benzinetank was

opgezet, vatten de steigers goed vlam. Een gedeelte van de zuidelijke arm van steiger 5 werd bovendien opgeblazen, zodat de daar opgestapelde materialen (de zo haastige afgebroken drumfabrieken!) in de baai stortten

Omstreeks twaalf uur stonden alle steigers in lichter laaie. Dikke grauwe en zwarte rookwolken wervelden kaarsrecht omhoog in de gloeiend hete Indische middaghemel.



*Balikpapan, 20 januari 1942*

Inmiddels was ook de vernieling van de fabrieken begonnen. Van kwart over twaalf af volgde de ene explosie de andere en overall laaiden de brand op. De Parraffinefabriekploeg, 36 man sterk, blies eerst de gebouwen tegenover steigers 5 en 6 op en werkte daarna in oostelijke richting verder, evenwijdig aan het waterfront, een onbeschrijfelijke ravage achter zich latend. De waterpijpestoomketels van de raffinaderij waren reeds drooggestookt; de gewone vuurgangketels, waarvan de paraffinefabriek een batterij van twaalf stuks bezat, werden vol met water gepompt, en in de vuurgang bevestigde men een zwaar blok trotyl. Bij het exploderen daarvan scheurden de ketels op alle naden open. Ook de pompen werden met trotyl opgeblazen.

Een uit 18 man bestaande ploeg, met de vernieling van het pas gebouwde Pandansari-complex belast, stak inmiddels de blikkenfabriek in brand. Door de geweldige hitte explodeerden nabijgelegen benzine drums; enkele vlogen als vurige projectielen door de lucht. Razende, gierende vlammen schoten wel vijftig meter hoog.

Terwijl men het olietankenpark naast de paraffinefabriek in vlammen deed opgaan, begon men met de vernieling van het tegenover het (ook reeds brandende) hoofdkantoor gelegen controle laboratorium. Het vernielen werd reeds als een koorts. Men dacht niet meer bij wat men deed; men sloeg maar kapot. Het deed geen pijn meer dat een levenswerk vernield werd. Men lachte zelfs en maakte grappen, terwijl men zweetend en roetbesmeurd tussen de vlammen doorliep.

Intussen bleef het ingestampte, honderd maal gerepenteerde werkprogramma gehandhaaft. Samen met de Pandansari ploeg werkte men parallel op naar de elektrische centrale, waar een groep van zes man opdracht had de nog overgebleven stoomketel op te blazen en de turbines en generatoren te vernielen door tegen de vitale delen trotyl en springgelatine te bevestigen. De drie verenigde ploegen trokken daarna door tankenpark 2 langs de benzinevlei naar tank 218, vanwaar een pad naar het radiostation aan de zogenaamde Nieuwe Weg leidde. Daar zouden autobussen gereed staan om de diverse ploegen naar de emplacementen van de heer Bruinier te rijden – dit was een oude getrouwe van de BPM die te Balikpapan de houthandel behartigde.

Op dit verzamel punt wachtte van half vijf af reeds de uit zes-en-derig man samengestelde 'Petroleumfabriek ploeg'. Deze had eerst het zuidelijke gedeelte van het emplacement vernield, waaronder begrepen de opslagtanks ontsteken. Slechts een tank moest gevuld blijven opdat men eventueel een vuurscherm zou kunnen leggen in de beek langs de 'stal Koeda' aan de noordzijde van Balikpapan.

Oorspronkelijk had men de vernieling van de tanks voorbereid door bij de hoofdafuiter een vijftiental blokjes trotyl in omgekeerde U vorm tegen de tankwand te bevestigen. De ontsteking zou met slag en vuurkoord geschieden en door de ontploffing zou een gat in de tankwand worden geslagen waardoor de olie vlam moest vatten. Maar om het vernielingswerk nog te bespoedigen en het persoonlijk gevaar in bepaalde valleien te verminderen, was men er in begin januari tot overgegaan om elektrische ontsteking voor ganse groepen tanks in te voeren. Verscheidene lager gelegen groepen tanks weigerden echter te ontbranden doordat de reeds maanden tevoren aangebrachte springladingen door het weer bleken te zijn aangetast. Wel explodeerde de binnen de 'U' gelaatsje slaghoedjes en de stukken trotyl werden meters ver weggeslingerd.

Acht tanks moest men tenslotte onvernield laten staan; de mensen raakten ook vermoeid. [Uiteindelijk werden sommige van de tanks in brand gestoken met andere middelen].

Het werk was verricht. Het was kundig verricht zonder ongelukken. Maar niemand zou in zijn leven hetzelfde graag nog eens doen. Wankelend van moeheid stapten de mannen in de prauwen met aanhangmotor, die hen naar hun eerste bivak in het oerwoud zou brengen, aan de zuidzijde van de baai, en tuurden stil en stom over het water, dat rood was van de weerschijs van het vuur. Achter de paraffinefabriek schoten nog steeds hoge steekvlammen in de snel verduisterende hemel, gevlogd door dreunende ontploffingen. Het hele waterfront was een vuurzee.

Het werk was verricht. Wat nu.

Al maanden tevoren waren maatregelen getroffen voor de evacuatie van de Vernielingsbrigade, wanneer het werk eenmaal gedaan zou zijn. Vrezend dat de marime vliegdiens dan geen tijdige assistentie meer zou kunnen verlenen, had men besloten gebruikt te maken van het tracee van de nieuwe weg naar Banjarmasin. Dit pad begon een paar uur varen stroomopwaards van de tegenover Balikpapan in de baai uitmondende Sungei Riko.



Een kleine groep bij Soengai Riko op 2 february 1942

*JH: Verschillende leden van de vernielingsploegen werden inderdaad op de avond van de 20e januari en de volgende dagen door vliegtuigen aan de monding van de Soegai Riko afgevoerd. Maar op 23 januari 1942 landden de eerste Japanners in Balikpapan en een grote groep mensen begon de trek naar Banjarmasin. Toen een week later de Japanners uit Balikpapan een achtervolging waren begonnen, versplinterde de groep langzamerhand in kleinere groepen die hun eigen evacuatie weg zochten. Van de 75 Europeanen die vanuit Soengai Riko het woud introkken overleefden slechts 41 de vermoeienissen van de tocht. De Japanse gevangenkampen, waar de meeste van hen uiteindelijk terecht kwamen, eisten in de volgende drie en een half jaar nog eens zes slachtoffer.*

*De Japanners slaagden er gauw in om de raffinaderij te herbouwen en in 1943 was Balikpapan de belangrijkste producent voor vliegtuig benzine voor de Japanners.*



*In 1945 besloten de geallieerden dat de herovering van Balikpapan essentieel was en een invasie vond plaats in de ochtend van 1 juli 1945 toen Australische troepen op het strand bij Kladasan landden. Dit was na een zwaar bombardement gedurende juni 1945, waarin Balikpapan total vernield werd. Op 3 juli 1945 hadden de Australische troepen Balikpapan en Klandasan in handen en tegen 9 juli was de hele omgeving in hun beheer.*

*De Australiers bleven Balikpapan beheren to begin 1946 toen het gezag aan de Nederlanders werd overhandicht. De BPM was al eerder begonnen met de herbouw van Balikpapan raffinaderij en de woonwijken.*

*Klandasan na de Australische invasie.*

## De Mauritius vluchten

Door Rob van den Heuvel

*Onder het motto 'Indië verloren, rampspoed geboren' stelde onze regering na de oorlog alles in het werk om de winstgevende kolonie te behouden. De republiek Indonesia werd niet erkend en in onze strijd om het oude gezag te herstellen, keerde een aantal zelf net onafhankelijk geworden Aziatische landen zich tegen ons, hetgeen in 1949 tot een luchtvaartboycot tegen de KLM leidde. Om de uiterst belangrijke Indië-route in stand te houden, kwam de KLM met een even ongebruikelijk als spectaculaire oplossing. Hoewel die niet direct in verband staat met onze herinneringen aan Pladju, zal het verhaal - we hebben allemaal een zeker band met de KLM - zeker aanspreken.*

### Verbinding in gevaar

Al bij de eerste politionele actie in 1947 werd de luchtlijn Amsterdam - Batavia door een blokkade van het Sukarno gezinde India en Pakistan getroffen. De gevolgen waren minder ernstig, omdat de KLM toen nog een tussenlanding op het onder Brits bestuur staande Ceylon kon maken, Bij de tweede politionele actie in 1948/49 lag dat anders.

Wederom werden de landings- en overvliegvergunningen voor de KLM introkken, maar deze keer had ook Ceylon zich aangesloten en dat maakte het wel erg lastig. Het was volstrekt ondenkbaar om de levenslijn gedurende het conflict stil te leggen, zodat koortsachtig gezocht werd naar alternatieven. Daarbij speelde twee gecompliceerde kwesties en wel; het vliegtechnische aspect aan KLM kant en het luchtvaartpolitieke aspect aan de kant van de Nederlandse regering. Hoewel beide partijen hun eigen verantwoordelijkheden hadden, konden de kwesties niet los van elkaar gezien worden en was een goede samenwerking onontbeerlijk. Niet vergeten mag worden dat de overheid in belangrijke mate bijdroeg aan de exploitatie van de luchtlijn.

### Keuzes

Nadat een aantal alternatieve routes via het Midden-Oosten, de USA, Canada en de Pacific om politieke en operationele redenen waren afgewezen, bleef het kleine eiland Mauritius oostelijk van Madagaskar als springplank over. Zelfs voor de Lockheed Constellations met bekwame bemanningen geen kleinigheid om de afstand van ruim 5500 km naar Batavia en terug zonder grondstations, bakens, meteo en uitwijkmogelijkheden non stop over open zee te overbruggen.

Er moest het nodige werk verzet worden om die verbinding mogelijk te maken, maar voor het zover was werd, steeds in de nacht zonder verlichting, een aantal clandestiene vluchten over India gevlogen.

Dankzij misleidende vluchtplannen, bedrieglijke radiocommunicatie en gebrekkige luchtverdedigingsystemen lukte het de gezagvoerders om er zonder kleerscheuren door te komen. Toen India en Pakistan lucht van die geheime vluchten kregen, maakten diplomatieke rellen een einde aan die brutale Hollandse praktijken.

Gelukkig was de eerste proefvlucht via Mauritius inmiddels succesvol verlopen en was de druk enigszins van de ketel.

### Eerste proefvlucht

Op 26 januari 1949 vertrok gezagvoerder de Haas met de gestripte Constellation PH-TDF 'Franeker' voor de eerste proefvlucht. Om gewicht te besparen werden letterlijk alle overbodige kilo's, tot stoelen en bagagerekken toe, van boord gehaald.

Gevlogen werd via Khartoum, Réunion en Padang. Mauritius stond aanvankelijk niet op het schema omdat er kinderverlamming heerste, maar omdat de faciliteiten op Réunion zeer te wensen overlieten, besloot de Haas alsnog door te vliegen naar Mauritius.

Bij de oversteek had men niet over weer en wind te klagen en droegen een Nederlands marineschip en koopvaardijsschepen op de route bij aan de navigatie. Padang kon zelfs overgeslagen worden en na 15 uur en 45 minuten landde de 'Franeker' met nog ruim voldoende brandstof op Kemajoran.

'The Dutch did it again' kopte een Engelse krant.

Na een aantal onregelmatige vluchten, kwam langzaam maar zeker een vaste dienstregeling met afwisselend passagiers- en vracht/post vluchten van de grond. Omwille van de navigatie en weerberichten werd later zelfs een speciaal schip, de 'Aer Mas' op de route gepositioneerd.

### Zenuwlopend

De start vanaf Mauritius ging met veel zorgvuldigheid gepaard.

Om een maximum aan brandstof mee te kunnen nemen, werden de vleugels vlak voor het vertrek met waterstralen afgekoeld, waardoor extra brandstof kon worden bijgevuld. Vanwege het maximum startgewicht en de korte baan taxiede de gezagvoerder de zware Constellation achteruit tot de hoofdwielen tegen de uiterste rand van de baan stonden.



Ook in Batavia was de lengte van startbaan kritisch, zodat hoogspanningskabels die in het verlengde van de baan liepen en gevaar opleverden voor de laag overkomende machines, tijdelijk werden uitgeschakeld. Dat de stad een tijdje in het donker zat nam men op de koop toe.

Kostbare tijd en geld gingen verloren als bij een sterke tegenwind na uren vliegen moest worden teruggekeerd. Tijdens de oversteek was het van belang om het point of no return te kennen. Catastrofaal waren navigatiefouten die de machine in een gebied brachten, van waaruit het bereiken van welk vliegveld dan ook ten enen male onmogelijk was. Het spreekt vanzelf dat alleen de meest ervaren vliegers en navigators op de Mauritius vluchten werden ingedeeld.

Desondanks raakte menig bemanningslid op de zenuwslopende vluchten volkomen uitgeput en ontstond de behoefte om zich in hotel Transaera - wie van ons kent het niet - al dan niet met een stevige borrel af te reageren.

### **De afloop**

De druk vanuit de internationale gemeenschap, met name de Verenigde Staten, om de soevereiniteit van Indonesië te erkennen - er werd zelfs bedreigd om de Marshall hulp in te trekken - leidde uiteindelijk tot de soevereiniteitsoverdracht op 27 december 1949. Aan het Nederlandse koloniale bewind in Nederlands-Indië was na bijna 350 jaar een einde gekomen.

Diplomatieke inspanningen hadden in mei van dat jaar al tot het zogenaamde van Roijen-Roem akkoord geleid waarbij afspraken met de Republiek werden gemaakt over het beëindigen van de vijandelijkheden in aanloop van de Rondetafelconferentie in den Haag. Pakistan en India konden zich in dit akkoord vinden en beëindigden hun boycot op respectievelijk 14 en 20 juli.

In totaal werden 130 vluchten via Mauritius gemaakt.

### **Een zware tol**

Nog voor het einde van de boycot vonden twee zware ongevallen plaats.

Om de publieke opinie in de Verenigde Staten, die ten aanzien van het Nederlandse beleid in Indië niet in ons voordeel pleitte, gunstig te beïnvloeden, werd een aantal prominente journalisten door de regering uitgenodigd om ter plaatse zelf een oordeel te vellen.

Hoewel de top van het State Department niet gelukkig was met het Nederlandse initiatief, werd het gezelschap op 13 juni met de Constellation PH-TER 'Roermond' vanuit New York naar ons land gevlogen waar het nog enige dagen aangenaam en 'diplomatiek bewerkt' verbleef. Tenslotte arriveerde men op de 19e met dezelfde machine via Mauritius op Batavia.

Het noodlot sloeg toe, toen het vliegtuig met Hans Plesman als gezagvoerder op de terugweg bij het Italiaanse Bari in zee stortte. Niemand overleefde de ramp en de precieze oorzaak is nooit achterhaald.



PH-TER

Na een rondreis door de archipel was de opvatting van de Amerikanen, die zich breed hadden kunnen oriënteren, op bijna gênante wijze in het voordeel van de Nederlanders uitgepakt. De opvatting dat Sukarno het gevaar van het oprukkende communisme niet zou inzien werd door de Nederlandse voorlichtingsdienst knap uitgebuit. Vol goede moed werd dan ook op 10 juli aan de terugreis met de 'Franeker' (PH-TDF) onder gezagvoerder van der Vaart begonnen.

Om snel thuis te zijn had het vermoeide persgezelschap aangedrongen om in plaats van Mauritius de normale kortere en veilige route te nemen, 'As a gesture of goodwill' verleende India deze bijzondere vlucht bij wijze van uitzondering toestemming om te landen in Calcutta, New Dehli en Bombay.



*PH-TDF*

Maar in Bombay ging het fout. Voor van der Vaart was het onbekend terrein waar nog bij kwam, dat een visuele oriëntatie door het slechte weer vrijwel onmogelijk was. Na enige tijd gecirkeld te hebben, raakte het toestel een in de laaghangende bewolking verscholen heuveltop. Ook nu waren er geen overlevenden.

Misleidende instructies door de toren, het geknoei met de logboeken van de verkeersleiding, en het ontbreken van de laatste pagina's uit het radiologboek van de 'Franeker', gaven al snel voeding aan complottheorieën.

Het valt niet uit te sluiten dat de herziene opstelling van de invloedrijke verslaggevers, die sommige partijen een doorn in het oog moet zijn geweest, een rol heeft gespeeld. Zwarte dozen met vitale vluchtgegevens waren er toen nog niet en ook de onderzoekstechnieken stonden nog niet op het hedendaagse niveau, zodat direct bewijs bleef ontbreken. Wel zijn er aanwijzingen dat de Indiaase verkeersleiding een groter aandeel in de vliegcrash heeft gehad dan in de officiële rapporten wordt aangenomen en werden er verbanden gelegd met de 'Roermond'. Hoe het ook zij, paradoxaal genoeg verongelukten beide Constellations juist op veilig geachte routes en niet op de riskante Mauritius lijn.

En zo eindigde een episode vol lef en tragiek, dat deel werd van de toch al rijke en heroïsche geschiedenis van onze bijna 100 jaar jonge nationale luchtvaart- maatschappij.

Gelet op de beperkingen is het aannemelijk dat weinig of geen BPM-ers op de Mauritius route hebben gevlogen. Mocht dat toch het geval zijn en er herinneringen aan bestaan, dan houd ik mij daar graag voor aanbevolen.

## Bahasa Indonesia en een beetje meer

Gedurende mijn recente bezoek aan Jakarta kwam ik weer wat van die leuke woorden in Bahasa Indonesia tegen.

- **Auto spa:** ja, daar kan je de auto laten wassen, maar of dat nu in wat echt een 'spa' is, weet ik niet.
- **Matikan Mesin:** die is wat moeilijker. Mati is het Indonesisch voor 'dood' terwijl 'mesin' machine schijnt te betekenen. Dus also je deze woorden in een benzine tank station ziet, betekent het 'maak de machine dood', of te wel, 'motor afzetten'.
- **Pitrase;** herinner je je nog dat je een hondje met de naam Fikkie had en dat de baboe de hond Pikkie noemde? OK, doe hetzelfde, maar 'de andere kant uit' met Pitrase en, jawel, dat is 'vitrage'.
- **Bistik ayam:** dit komt van een menu kaart en 'bistik' is duidelijk een versie van het Nederlandse woord 'biefstuk', dus een stukje rundvlees. Maar we weten allemaal dat 'ayam' een kip is. Uiteraard heb ik deze kip biefstuk niet geprobeert.

Het bezoek was in December, tegen de Kerst, dus vele winkel centra hadden kerst versieringen en andere kerst evenementen, ondanks het feit dat Indonesie nu niet bepaalt een kerstmis vierend land is, als je begrijpt wat ik bedoel.

Dus in een van de winkel centra was een kerstman. Wel, hij had een bruine huid en had geen 'ho, ho, ho' buikje, maar hij was de kerstman. Maar naast hem stond een figuur gekleed in een zwarte lange broek, een zwart truitje met lange mouwen, een zwart ijsmutsje en zijn gezicht was ook zwart. En hij had een zwarte zak over de schouders.

Eventjes dacht ik: 'Wat hebben we nou' en toen ging er een lichtje aan in mijn hersens: Ja wel, dit was een versie van Zwarte Piet!

Ik neem aan dat iemand heeft gedacht dat Santa Claus, zoals we de kerstman in het Engels noemen, hetzelfde was als de Nederlandse Sinterklaas en daar dit person diep in zijn herinneringen wist dat Sinterklaas met Zwarte Piet werkte, kwam dit persoon tot de conclusie dat de Santa Claus in dit winkel centrum een Zwarte Piet moest hebben.

Wel, dit is Indonesie.

En voor hen die gevoelig zijn voor Indonesisch eten, zijn hier twee voorbeelden om van te wateren.



## De Mailing List

De volgende namen zijn van de mailing afgehaalt omdat hun e-mail adres twee keer 'failed': Jacob Suijk, Jacob, Carla Voogel-Klein, Jenny Den Rooijen en Thomas Van Der Bijl. Als jij contact met hun hebt, laat ze dan even weten wat er gebeurt is en misschien kunnen ze een nieuw e-mail adres aan ons sturen.

Welkom ook aan Marijke Van Der Bend en Ernst Hofmann. Ernst schreef:

*Dank je voor de toezending van Pladju Homecoming. Lees e.e.a. met veel heimwee naar mijn geboorteland. Vooral het liedje met het refrein heeft mijn hartzeer getroffen. Kwam ik toch als radio-officier bij de Shell (MS Gadila) vaak naar Pladjoë, zoals dat toentertijd heette. Ook Balikpapan en Tandjong Priok (MS Oranje). Mijn geboortestad Probolinggo (in Oost Java) nog eens te zien was mij niet vergund. Mijn vader was zijn hele leven opperhoutvester bij het Nederlandsch-Indisch gouvernement, een van de acht Duitse houtvesters die de Nederlandse regering in 1908 naar Java haalden om de djatibossen te cultiveren, straten, bruggen en spoorlijnen te bouwen en vulcanen te beklimmen (met complete familie vanzelfsprekend).*

*Mijn zus (tien jaar ouder dan ik) was er een jaar of twintig nog maar de Zeestraat heette nu anders en geen mens kende die nog. Heeft er iemand nog een plattegrond van Probolinggo? - Zijn laatste standoord was Bandoeng waar we in de Tjisangkoeistraat nummer 6 gewoond hadden. Mijn hart gaat gewoon open wanneer ik Pladju Homecomings lees.*

Ernst Hofmann woont tegenwoordig in Duitsland.

Als je met Marjke of Ernst contact wilt hebben, stuur dan even een e-mail naar [pladjuhomecoming@outlook.com](mailto:pladjuhomecoming@outlook.com) en het verzoek zal doorgestuurt worden.



*De Ampera Brug over de Musi in Palembang*