



In de kijker: Theo Pondaag

# Een leven tussen Nederlands-Indië en Nederland



Probeer dit beeld maar eens uit je hoofd te krijgen.' Olieverfschilderij van Fred Boom.

**Door Auk Boom** Dit gesprek vond plaats te Oldenzaal, de woonplaats van oud-KPM'er Theo Pondaag. Theo is geboren op 20 augustus 1937 te Banjoemas, een plaats op Midden-Java. Banjoemas is de naam van de rivier waaraan het dorp ligt en betekent 'Goudwater'. De vader van Theo was planter op de rubberplantage Kroempoet. Theo's eerste jaren verliepen zorgeloos tot in maart 1942 Japan Nederlands Oost-Indië (N.O.I.) binnenviel en ook hier de wereldoorlog een feit was.



De tweejarige Theo stoer voor de Ford Mercury van pa.

Om de Japanse opmars te stuiten – of in ieder geval te vertragen – blies pa Pondaag met enkele kornuiten de brug op over de Banjoemas, de enige verbinding naar Tjilatjap waar veel KPM-schepen lagen afgemeerd. Veel schepen konden uitwijken naar Australië en Brits-Indië, maar voor de mensen was dat geluk niet weggelegd. Het gevolg was dat Theo's vader bij de Japanse bezetter op weinig sympathie

kon rekenen. Hij werd als gevangene afgevoerd naar een plaatsje helemaal in het noorden van Japan en tewerkgesteld in een tinmijn. Voor de familie Pondaag, moeder en vier jonge kinderen, brak een tijd aan waarin van kampong naar kampong werd 'gereisd' en zo veel als mogelijk getracht werd de bezetter niet te frustreren. 'Onder de radar blijven', zou men nu zeggen. Wonder boven wonder overleeft de familie de bezettingsjaren en zelfs pa Pondaag komt na drieënhalf jaar vrij. Hij komt echter niet terug naar Java maar wordt als planter op een rubberplantage op Borneo

geplaatst. Het gezin vertrekt vanuit Batavia met het ms *Tosari* van de KPM naar Bandjarmasin waar zij zich eindelijk bij pa kunnen voegen. De tocht met de *Tosari* is Theo's eerste kennismaking met de zeevaart.

## Bersiap en onafhankelijkheid

Het is echter geen rustige tijd want de beruchte Bersiap woedt over het eilandenrijk. Schrijnend is dat dit de periode is geweest dat de familie wel in een kamp heeft gezeten (met bescherming van onder andere de voormalige bezetter). In 1947 keert de familie terug naar Java. Er breekt een tijd aan waarin de familie op verschillende plekken in Indië woont omdat pa met zijn ervaring als planter naar diverse plantages wordt gezonden om deze weer op te bouwen. Op de rubberplantages zijn ook zware machines aanwezig, zoals bijvoorbeeld walsen voor de latex, die men weer aan de praat moet zien te krijgen en Theo raakt gefascineerd door deze grote apparaten. In 1949 wordt Indië officieel Indonesië onder president Soekarno en is er voor de familie Pondaag geen plaats meer. In 1950 reist de familie Pondaag naar Nederland. Aanvankelijk was passage geboekt op de *Willem Ruys* maar door allerlei kinderziektes en de daaraan gekoppelde quarantainetijd, vliegt de familie uiteindelijk per KLM in twee dagen naar Nederland.

## BM-opleiding

De familie komt in Amsterdam te wonen en Theo krijgt een stoomcursus om zijn gebrekkige schooltijd in te halen want hij wil naar de HBS. Het toelatingsexamen wordt gehaald aan de



Zo werden de jongens enthousiast gemaakt voor een koopvaardijcarrière in De Oost.



Theo, zittend voor met slagsleutel in het praktijklokaal van mijnheer Visser voor de Triple Expansie Machine.

Sport en Spel op de Oranje rondom de latere coryfee Aad van den Heuvel. Theo staat derde van links.

Captain's dinner op de Oranje.

Christelijke HBS en na vijf jaar volgt het gewenste diploma HBS-B. Hiermee komt zijn wens dichterbij om via een carrière op zee – maar dan wel in de machinekamer – zijn geboorteland Indonesië terug te zien. In die tijd plaatste de KPM oproepen om jongeren aan te trekken voor het volgen van een opleiding tot koopvaardijofficier. Contractueel volgt daarna een uitzending van twee jaar naar de Oost om te varen op een van de schepen van de KPM of KJCPL. Er blijkt echter een onverwachte hindernis. Plaatsing bij de KJCPL is ook mogelijk en ja, die maatschappij vaart op Zuid-Afrika. Daar bestaat nog volledige apartheid en Theo komt van Indië en heeft daarom ‘een kleurtje’. Directeur Van der Borden van de Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen aan de Overtoom nodigt Theo vervolgens uit bij hem op school voor de BM-opleiding met de woorden: “Je bent dan vrij om vanuit hier direct bij de KPM te solliciteren. Daar zal je je zeker thuisvoelen.” En zo geschiedde.

## Terug naar Indonesië

Na het examen BM volgt voor de KPM-mensen nog een cursus koel- en vriestechniek bij Grasso op bijvoorbeeld de toen in aanbouw zijnde *Straat Singapore* van de KJCPL. Het schip ligt op de werf te Hardinxveld. Intussen wordt alles in gereedheid gebracht voor de uitzending naar Indonesië; blauw en wit uniform, jassie tutup en verdere uitrusting wordt aangeschaft en uiteraard volgen de nodige keuringen en vaccinaties. Dan breekt het moment van vertrek aan. De reis zal vanuit Amsterdam gemaakt worden op de *Oranje*. Er gaan die reis twee leerling stuurliu mee en veertien leerling wtk's, allen in de tweedeklas passagiersaccommodatie. Een openbaring voor Theo, en waarschijnlijk ook voor de andere

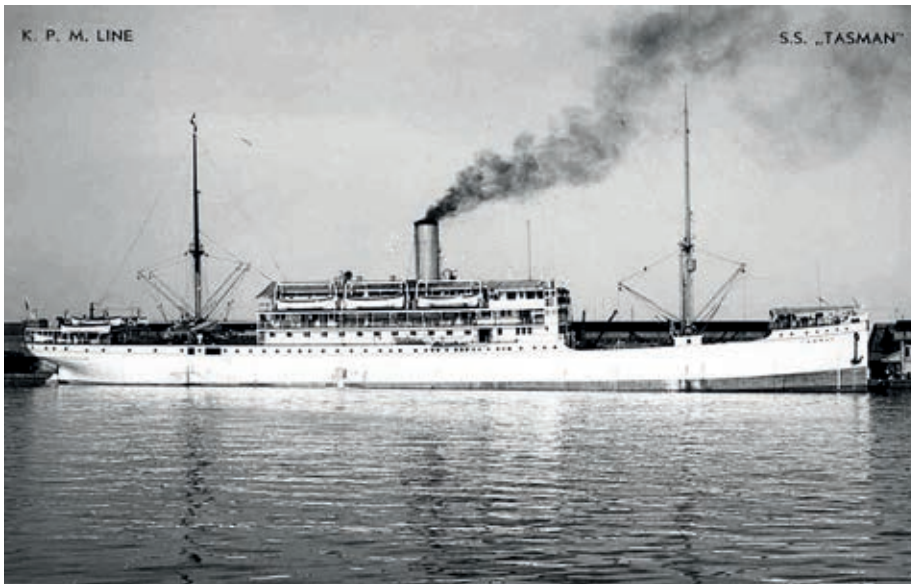
leerlingen, is de eerste stop te Southampton. Hier komt een heel bataljon jonge vrouwen aan boord. Allen op weg naar hun toekomstige echtgenoot, meestal militairen, in het Verre Oosten. Zij zijn allen met de handschoen getrouwd en worden kortweg ‘de handschoentjes’ genoemd. Niet erg eervol, maar ja, er volgt nog een lange zeereis en met zoveel jonge leerlingen aan boord wordt de handschoen wel eens in de la gelegd. Op de *Oranje* is een entertainment officer aangesteld voor sport en spel, de later zeer bekende tv-persoonlijkheid Aad van den Heuvel. Het lijkt wel wat op de bekende tv-serie ‘Loveboat’. Nadat in Colombo op Ceylon (Sri Lanka) een aantal jonge dames bij hun echtgenoten is afgeleverd nadert het Rijk van Insulinde. De eerste haven is Belawan op Sumatra waar geankerd wordt en de passagiers via een drijvende steiger gedebarkeerd worden, voornamelijk planters en hun gezinnen. Dan volgt Singapore waar de laatste ‘handschoentjes’ van boord gaan. Ongetwijfeld worden er wat traantjes weggepinkt bij het afscheid. Dan volgt als eindpunt van de reis Tandjong Priok. Met de bus naar Batavia, het logeergebouw van de KPM aan het Molenvliet, thans de JL. Gajamada te Jakarta. Theo is weer terug in zijn geboorteland.

## Kennismaking met de KPM

“De volgende dag moesten we aantreden op het hoofdkantoor op het Koningsplein voor kennismaking met het walpersoneel en personeelszaken waar we ingedeeld werden op de beschikbare schepen. Ik werd geplaatst op het ms *Banggai* dat voor onderhoud lag afgemeerd aan de Kalimati werkplaats te Tandjong Priok. Lagers pas maken en het verpakken van de sectiedeksels van de ketel van het



Het werkgebied van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, kortweg KPM.



Het logeergebouw van de KPM.



1967 – Tweede wtk Theo Pondaag in de controlekamer van de bulkcarrier ms *Hollands Burcht*.

ss *Reael*. Ik voelde me al een echte wtk. 's Avonds sliepen we in het logeergebouw te Jakarta. En toen kwam dan eindelijk mijn eerste aanmonstering. Ik kon, als leerling wtk, de 5e wtk op het ss *Tasman* aflossen die met verlof ging. De *Tasman* voer op de lijn Tandjong Priok via Benkoelen naar Padang. Varen met een Triple was een ervaring op zich. Hier had ik op school alles over moeten leren; het omzetten van de machine met de Stephenson's schaarbeweging, het

---

En toen kwam 5 december 1957. Op die Sinterklaasdag nationaliseerde Soekarno alle Nederlandse bedrijven en ook de binnenliggende schepen van de KPM.

---

toelaten van hoofd- of hulpstoom op de HD- of MD-schuif bij voor- of achteruit slaan naar gelang de krukken op de juiste neergaande stand stonden. Eindelijk was ik 'de machinist' die ik wilde worden. Tijdens de avondwacht, ik liep wacht bij de 4e wtk, moesten we roetblazen, uiteraard bij gunstige wind ter voorkoming van roet aan dek en op de keurige jurken van de passagiers. Ik voelde me als een vis in het water."

### 'Zwarte Sinterklaas'

"En toen kwam 5 december 1957. Op die Sinterklaasdag nationaliseerde Soekarno alle Nederlandse bedrijven en ook de binnenliggende schepen van de KPM. De officieren werden van boord gehaald en verplicht ondergebracht in het logeergebouw. Het walpersoneel van de KPM werd gedwongen te evacueren waarbij wij, de jonge officieren, hand- en spandiensten verrichtten met het timmeren van verhuiskisten en dergelijke. Er ontstond een levendige handel in rupia's tegen guldens die dan in Nederland op de bank moesten worden gezet. Vier maanden duurde de verplichte logeerpartij die we doorbrachten met 'sport en spel'. Nadeel voor mij was dat die periode niet voor mijn vaartijd meetelde en mijn memoriaaltijd hierdoor een flinke hapering vertoonde."

### De Uittocht

In 1958 komt het bericht dat de schepen teruggegeven moeten worden omdat anders de verzekeraar de molest-clausule zou toepassen. Deze zeer grote claim zou de Indonesische regering voor de broek krijgen als de inbeslagname langer dan vier maanden zou duren. De officieren werden op stel en sprong opgetrommeld om de opgelegde en niet onderhouden vloot vaarklaar te maken



Op de Vulkan werft in Bremen deed Theo beproevingen op de *Nedlloyd Delft*.

voor de vlucht naar Singapore. Dit werd later bekend als 'de Uittocht'. De bemanning werd samengesteld uit de echtgenotes voor in de civiele dienst en het walpersoneel voor dekdiens en machinekamer. De meeste kolenstokers, waarvan er nog heel wat in de KPM-vloot voeren en coasters werden bij gebrek aan personeel, op sleeptouw meegenomen. Er gingen twee marineschepen mee ter bescherming. Niet geheel overbodig want er werd vanuit de Indonesische marine wel eens op ze geschoten.

"Zelf voer ik op de *Tasman* met twee coasters naar Singapore en later door naar Hongkong met de *Valentijn* op sleeptouw. De schepen zouden in Hongkong worden gesloopt. De opdracht was om zo langzaam mogelijk te varen – dus zo zuinig mogelijk – maar omdat er vele verlofgangers aan boord waren, werd 's nachts met regelmaat de slagenteller 'uitgepikt' om zo die order te omzeilen en een tandje bij te kunnen zetten. Zo zouden de verlofgangers toch wat eerder op hun bestemming aankomen. Kort voor aankomst kregen we opdracht om alle niet direct voor de vaart noodzakelijke werktuigen en hulpwerktuigen te demonteren en vooral de koperen delen te verzamelen. Die zouden later in Hongkong door de schrootverzamelaars met hun jonken wel opgehaald worden. Een leuke bijverdienste waardoor een groots feest voor de verlofgangers kon worden georganiseerd. In Hongkong werd ik ondergebracht in een hotel omdat het ms *Van Waerwijck*, mijn volgende schip, vertraging had. Op dit schip heb ik mijn memoriaal kunnen afronden."

## Surveyor

Tot aan 1969 blijft Theo varen voor de KPM, HVM en NTPM en hij blijft al die jaren ook de 'machinistenschool' aan de Overtoom trouw. Uiteindelijk haalt hij daar ook zijn C2. In 1968 maakt Theo een reis als HWTK op de *Senegalkust*, de voormalige *Van Spilbergen* en dan neemt hij afscheid van de zee vanwege zijn voorgenomen huwelijk. Hij trouwt in Amsterdam en treedt als surveyor in dienst bij het Stoomwezen te Rotterdam.

"In New York deed ik aan boord van de ss *Rotterdam* de ketelsurvey en tijdens de cruise de survey van de lekke oververhitter. De beproeving van de stoomketelconstructie en hydraustatische test aan boord van het ss *Abel Tasman* van Nedlloyd op de Verolmewerf te Alblasterdam sprak mij ook bijzonder aan. Op de Vulkanwerft te Bremen deed ik beproevingen op de *Nedlloyd Delft*. Tijdens een bezoek aan 'Hollandia' te Krimpen aan den IJssel, waar ik staalplaten moest herwaarmen, werd ik rondgeleid door de toenmalige directeur Ruud Lubbers. Hij was een groot voorstander van kernenergie en adviseerde mij een toekomst daarin. In het AD las ik een advertentie waarin ervaren inspecteurs



Neratoom/Kalkar (1972-1986): stoomgenerator 'internal-bore' lasmethode – bezoek aanwezig bij Stork in Hengelo. Van links naar rechts: project manager Ir. Knaap, directeur Felkers en inspecteur Theo Pondaag.



De Schelde 'Clean-room' tijdens de lunchpauze in de hal bij de fabricage van na-warmtewisselaars.



Neratoom/Kalkar (1972-1986): controle van het decontaminatie reactorbodemschild dat later gevuld zal worden met UO<sub>2</sub> kristallen.

gezocht werden in bezit van het diploma HTS-werktuigbouw of scheepswerktuigkundigen met hun volledig C. Zo solliciteerde ik bij het Neratoom-consortium (Nederland, België en Duitsland) dat een snelle kweekreactor wilde bouwen vlak over de grens bij Kalkar. Totaal veertien jaar heb ik aan dit negen miljard Duitse markten kostende project gewerkt. Het gehele project werd uiteindelijk afgeblazen. Een zo goed als kant en klare kernreactor (300 Megawatt) kreeg geen vergunning vanwege overweldigende protesten. Ook de explosie in Tsjernobyl deed de publieke opinie kantelen. Nu fungeert deze hoogwaardige installatie als pretpark onder de naam 'Wunderland Kalkar'. Ja, als oud-leerling van 'de machinistenschool' kan ik als technicus terugkijken op een interessant en afwisselende leven. De contacten met leeftijdgenoten en oud-zeevarenden via de verenigingen van oud-KPM'ers en oud-studenten geven me nog steeds veel plezier."