

## Het einde van mijn KPM relikwie

Omdat het in 1950 gebouwde motorschip *Sanana* in juni 1968 verkocht zou worden, lagen de marconist en ik met de overgebleven bemanning toen te wachten op de rede van Singapore.



Foto 1 m.s. Sanana



Foto 2 Rede van Singapore vanuit KPM kantoor

Ik stond als 4<sup>de</sup> wtk op de ranglijst en was benoemd als dienstdoend 2<sup>de</sup> wtk op dit mooie schip. Het salaris was navenant (dus goed en met het regelmatige overwerk héél goed).

Op het schip werkten vijf Nederlandse officieren en de overige bemanning bestond uit een mix van mannen uit Indonesië en Singapore.



Voorschip met ankerlier



De kok

De *Sanana* (genoemd naar een eiland in de Molukken in Indonesië) was een klein schip (2000 ton) en het had een leuk vaargebied tussen - globaal gezien - Colombo, Bangkok, Singapore, Hongkong en Indonesië. We voeren dikwijls naar Banjarmasin op Borneo en om daar te komen moesten we een heel eind de Barito rivier opvaren. Dat was vaak spectaculair, met een hevige golfslag in een niet altijd even brede rivier.



Foto 3 en 4



Foto 5 Varen op de rivier Barito

Bij de kades van Banjarmasin ankerden we op stroom en dan kregen we bezoek van de scheepsagent, die de post uit Nederland meebracht. Ook maakten ambtenaren van verschillende haveninstanties hun opwachting, zoals douane, politie en militairen. Zij waren 'belangrijk' en werden door ons dan ook behoorlijk gefêteerd, waardoor na enige tijd de kade dan plotseling was vrijgemaakt van andere schepen en wij langs de kant konden afmeren. Wij laadden daar hardhouten boomstammen en balen rubber en dat duurde vele dagen. Via via hadden we in Banjarmasin vrijwel altijd contact met een missiepost, waar Nederlandse paters en zusters een school en een weeshuis runden. Zij kwamen dan een hapje bij ons eten (Hollandse pot) en later werden wij op de missiepost uitgenodigd voor een biljartmiddag en een Indische maaltijd met bintang, het bekende inlandse biertje. Als het schip was volgeladen en terugvoer naar zee moest er handmatig worden gepeild (gelood), omdat er een zand/modderbank lag. Daar kon je niet altijd direct overheen varen. Soms moesten we wachten op hoogtij voordat we verder konden.



Loden

Technisch was het schip heel bijzonder, want met de hoofdmotor (een Deense Nohab Polar) kon - indien nodig - korte tijd zonder hulpmotor worden doorgevaren. En dat gebeurde nogal eens, omdat de smeroliepompdruk van de hulpmotor wel eens wegzakte, waardoor deze motor dan uitviel. En dan viel alles stil, behalve de hoofdmotor met al zijn aangekoppelde hulpwerktuigen. Het was zaak om dan snel de andere hulpmotor te starten en op toeren te brengen. Maar voordat deze elektrisch vermogen kon afgeven, moest het veld van de



generator met een draagbare accubak worden bekrachtigd. Pas daarna kon de generator weer vermogen leveren. Het zgn. remanente magnetisme was dan verdwenen en het werd door gebruik van de accu weer iets geactiveerd. Drie van de vijf Nederlandse bemanningsleden waren getrouwd en zij woonden in Singapore. Kapitein was Arie Bikker (op de foto links met mij aan het stuurwiel), hoofdmachinist was Rob Schols. De naam van de 1<sup>e</sup> stuurman kan ik mij niet goed meer herinneren (zou het Jaap Plenter kunnen zijn?) en ook de naam van de marconist is mij ontschoten. Met de laatste verbleef ik nog een dag of wat op de *Sanana* in

Singapore, voordat het schip uiteindelijk werd verkocht.

We vulden onze tijd met het bezoeken van de stad en we haalden saté van de Cliffordpier.



Rede van Singapore met Clifford pier

Na de overdracht werd ik overgeplaatst naar het motorschip *Boissevain*. Een schip dat naar de sloop in Formosa zou gaan (zie mijn verhaal op de website van de KPM vereniging). De drie Sa - schepen, *Sabang*, *Sambas* en *Sanana*) waren niet uitgerust met airconditioning en vaak was het er erg warm, maar gelukkig zorgde de ventilator in de hut voor verkoeling. Te veel daarvan is ook niet goed en daarom sliepen we onder een laken en een dunne deken met ook nog een goeleng tussen de benen (in verband met transpiratie). Deze dunne deken was - in mijn herinnering - in gebruik op alle KPM schepen waarop ik had gevaren. De kleuren waren grijs met paars/blauw en het embleem van de KPM stond in het midden. Als aandenken aan mijn vaartijd bij de KPM nam ik zo'n deken mee naar de *Boissevain*,



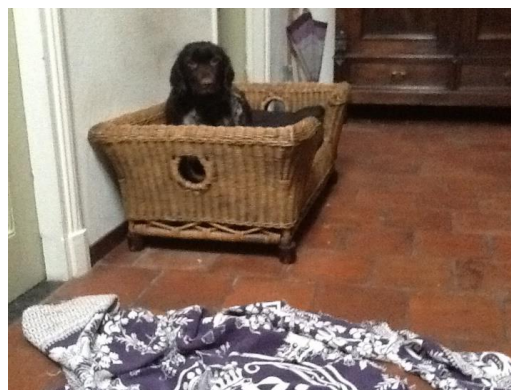
zoals gezegd, mijn volgende schip. En later stuurde ik het met de toen veel in gebruik zijnde scheepskist naar Nederland. De KPM was in 1967 al overgenomen door de KJCPL, maar wij hadden wij nog steeds de originele gele schoorsteen. Dat is nog te zien op de foto links waarop wij stroomopwaarts bij Sampit langs de kade lagen, samen met de

*Sambas*. Waarom wij nog tot 1968 met de oude schoorsteenkleur voeren weet ik niet.

In 1970 ben ik gestopt met varen en daarna ik ging in continudienst werken op de elektriciteitscentrale in Nijmegen. Wisselende diensten betekenen dat je vaak op verschillende tijden van de dag moet slapen, maar ik had/heb het geluk dat ik dit mijn leven

lang kon en nog steeds kan. Zo was het jarenlang mijn gewoonte om na het avondeten even op de bank onder mijn KPM deken een uiltje te knappen. Maar na vijftig jaar en vele wasbeurten was de deken behoorlijk versleten en gerafeld. Hoewel het een dunne deken was, was de stof toch te dik om 'met de hand' te herstellen. Dus toen mijn zus, die een naaimachine heeft, een keer op bezoek was, vroeg ik haar of zij het misschien wilde proberen. Dat wilde ze wel en ze nam de deken daarom mee naar huis. Ik zei nog tegen haar dat ik er erg aan was gehecht, omdat hij - samen met mijn uniformpet - het enige tastbare is uit mij KPM verleden. Een paar weken later werd ik opgebeld door mijn zus. Ze was bijna in tranen toen ze mij het volgende opbiechtte.

*“Vanochtend sloeg de schrik mij om het hart toen ik naar beneden ging en jouw mooie KPM deken op de grond zag liggen. Totaal aan flarden getrokken! De hond lag in de mand en keek met een groot schuldgevoel(?) schuin naar mij en daarna dook ze snel met haar kop diep in de mand. Ik weet niet meer precies wat ik op dat moment voelde. Hoe kan dat nou, of had ik maar ...?”*



Tja, zo gaan de dingen. Maar ... misschien was er nog net genoeg stof over voor een klein kussentje.

En jawel. Een handige nicht van mij heeft er in haar vrije uren zelfs nog twee kussens van weten te maken.



En - op mijn verzoek - óók nog een opbergzakje voor de TomTom. Een laatste restant stof werd door haar ingelijst en dat kreeg een plekje aan een muur in mijn werkkamer.



N.B. De foto's 1, 2, 3, 4 en 5 kreeg ik van G.J. Hosmar, oud-collega van de KPM , ter verduidelijking van dit verhaal.