(RDM-collectie Johan Journée)

Herinneringen van Nico Meinsma

www.kombuispraat.com
(Anne Mulder, aliasVaerderij)

Een onverwachte ontmoeting in Port Kelang (Swettenham) in maart 1983

We zijn nog niet langs de kant, maar we hopen voor vertrek van dat ouwe KPM'ertje ingeklaard te zijn.

Je hebt hem al op de eerste foto voor de kant zien liggen. Kijk een oude Ba-boot! Waar komen we te liggen, kapitein? Daar vlak voor. Fantastisch, als zij nu maar even blijft liggen. Ik wil gaan kijken. Baas, ik ga met je mee. Na alle aankomstzaken afgehandeld te hebben lopen we er heen. De oude naam weten we nog niet.

Het is wel een klein bootje, hoor! Ach man, het is gewoon laag water.

De voormast. Ik heb nog steeds geen zin de topseinlamp te vernieuwen.

Wat een mooi kasteeltje. De sloep is vervangen door een vlot. Zie de drinkwatertanks in het zonnetje. Ik herinner me daar ook wel een houten betimmering omheen mogelijk ter isolatie; veel hielp dat niet, overvloeien hielp beter (zie mijn uitleg over het gebruik van de mandibak ergens in het hierna volgende).

De verf is nog origineel, zie je dat?

Dat oranje, dat moet tegenwoordig.

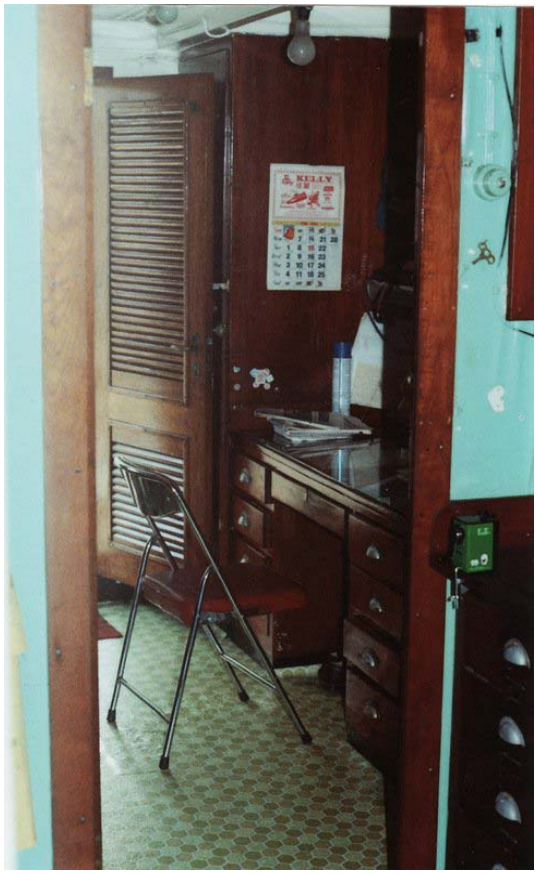
Je ziet de stuurmachinekamer. Die luchtkokers voor de machinekamer moest ik van de HWTK even op de wind zetten toen we met de “Bagan” naar dok voeren. Er waren namelijk geen elektrische MK ventilatoren. Daarna mocht ik het manoeuvreerboekje bijhouden. Ik heb wat boeken geschreven in mijn leven. Nooit een uitgever kunnen vinden, zo bleef er heel wat ongepubliceerd werk in de la liggen.

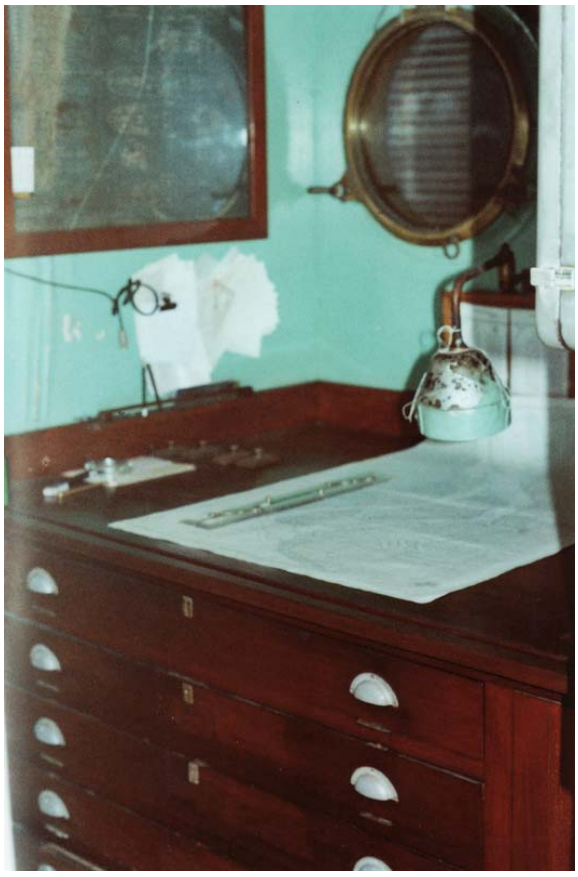
De stuurmachinekamer staat op het tentdek. Zie je de containerkranen? Het is echt 1983.

Nu gaan we aan boord, eerst naar die ouwe.

Op of vanaf de brug. Dat bordje van de werf, daar had ik even een close-up van moeten maken.

De kaartenkamer.





Op de brug, van links naar rechts, de gezagvoerders van de “King Bird” en de “Nedlloyd Albany” (Chr. Offringa, ex SMN).

Naar het voorschip.

Je ziet het hier niet, maar ze hadden op enkele plaatsen de remdeksels van de lieren er continu af liggen. Zelfreinigend en veel minder gesleutel. Niet dekwassen en mooi weer houden.

Hier kijken we vanaf de brug naar de “Nedlloyd Albany”. Gewone laadbomen op het voorschip van de “Batoela”. Ruim III achter heeft het KPM-zwaaipatent.

Sloepen en officierendek met zonwering i.p.v. een sloep.

Het KPM-zwaaipatent.

Dan naar beneden.

Ik denk hierbij aan dat zachte riedeltje langs die louvredeur als je gepord werd. Je kon horen dat het de olieman was, je werd er maar moeilijk wakker van. Was het een collega, dan was het zeker niet zacht.

Het teakhouten deksel van de mandibak ontbreekt en de koperen mok uiteraard. Links zie je een nu witgeverfd plankje. Daar stak onder ongeveer 30 graden een stokje in. Op dat stokje hing op zijn kop de mandimok. Dat bouwbureau dacht werkelijk overal aan. Als je weet dat het badwater direct uit de tank boven op de opbouw door de zon meestal flink heet was, begrijp je dat je - na gebruik van het frisse water uit de mandibak - deze voor je medemensen zo mogelijk direct weer diende op te vullen. Dan kon het weer een beetje koelen. Zo mogelijk, want de mandibak was ook handig bij water-rantsoenering. Rantsoenering was een noodzakelijk kwaad in verband met het aantal hut- en dekpassagiers (resp. 24 en 353 personen), bemanningsleden (53) en/of het te vervoeren vee. De “Houtman” en de “Roggeveen” waren geloof ik de laatste schepen waar ik op voer met nog een enkele mandibak. In die tijd kon ik me nog dusdanig dubbel vouwen dat ik in zo’n bak paste, hetgeen ongepast was natuurlijk. Op de “Waikelo”, herinner ik me, hadden we twee zoetwatersystemen: bad- en drink- en veewater. Dan was er het overvloei-systeem (dat op de “Batoela” vrijwel zeker ook bestond) waarbij de valtank, zolang de pomp draaide, een stuk koeler bleef. Halen uit BB, overvloeien op BB. Dat systeem werd ook vaak gebruikt voor kleine correcties om het schip recht te houden, door over te vloeien naar de andere kant (niet vergeten).

Eerste klas hutten.

Enkele van de ramen lijken blijvend geblindeerd, goedkoper dan reparatie van hor of glas.

Op sommige schepen trok je die louvrehorren op d.m.v. een leren riem die onderlangs liep, net als het raampje van een stoomtreincoupé. Maar dat is hier niet zo, dat was alléén als ze tussen de betimmering vielen.

Dan even naar het voorschip en terug.

Blik op het voorschip. Het heeft allemaal z'n beste tijd gehad, maar ook voor de KPM was een 35 jaar oud schip niets bijzonders.

Ruim I.

Dat werkt allemaal nog.

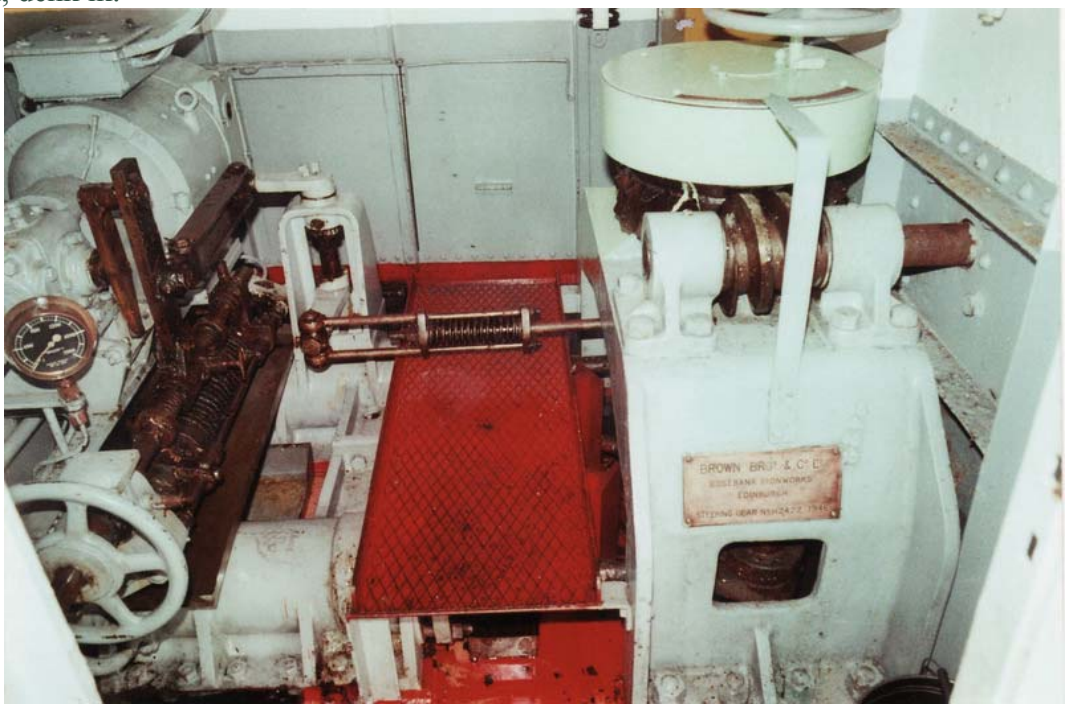
De telegraafkettingen gaan vast door die pijp rechts.

Dan over tentdek naar achteren.

Achter ruim III. Rechts boven in de diepe schaduw nog net de omvormer zichtbaar voor het zwaaipatent. De deksels liggen van de remmen af (zelfreinigend). Beetje oppassen met dekwassen.

Daar heb je dat oranje weer. Dat is begonnen met Anthony Fokker. Die had al vroeg opgemerkt dat je die sinaasappels op de markt van Haarlem zo goed van uit de lucht zag liggen. Links boven achter die latten lagen de zwemvesten voor de dekpassagiers, kapok tot 1960. Daarmee moest je een aantal uren het hoofd boven water zien te houden, dan was het wel genoeg.

Stuurmachine. Links de Hele-Shaw en telemotor. Daaronder twee rammen. Onder het rechtse deel de helmstok. We zien de noodstuurinrichting en de roerstandaanwijzer. Zou de roerkoning of een soort verlengde hennegatskoker te zien zijn een dek lager? Die stuurmachine stond op het tentdek. De kokhofmeester die net met z'n boodschappen thuis komt en z'n maat zitten een dek lager. Door die vierkante kast links moet de roerkoning lopen, denk ik.



Dan bij ruim III naar het hoofddek.

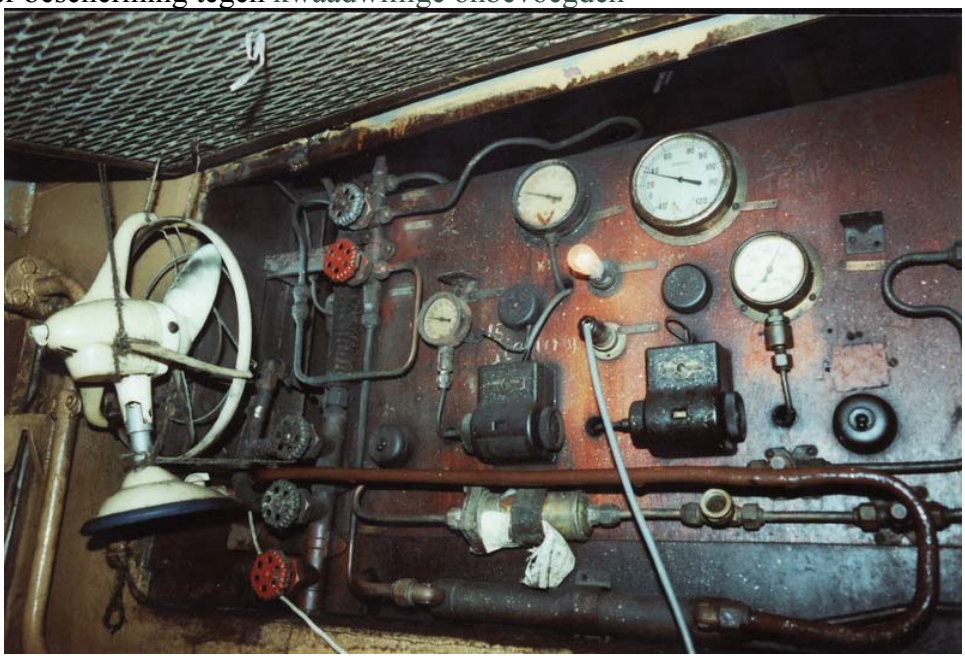
Bij ruim III.

Bij ruim III.

En vandaar naar achteren.

Een bemanningshut onder het houten tentdek.

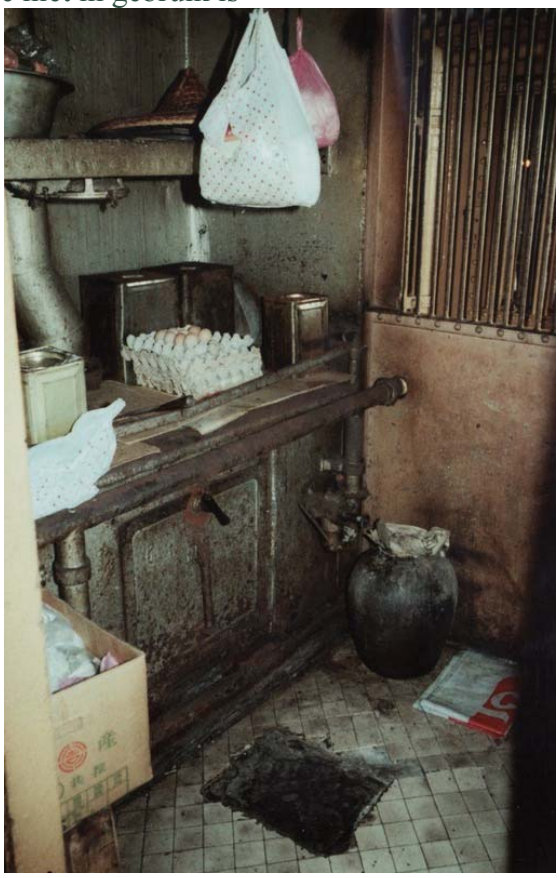
Bedieningspaneel proviand koel- en vriesinstallatie. Het rooster links-boven kon neergelaten worden ter bescherming tegen kwaadwillige onbevoegden



CD spoelruimte.

1800 ton dw inclusief drie kombuizen. De Chinezen worden hier over één kam geschoren, maar bij de RIL had je daar weer onderscheid in.

Eén van de kombuizen die niet in gebruik is

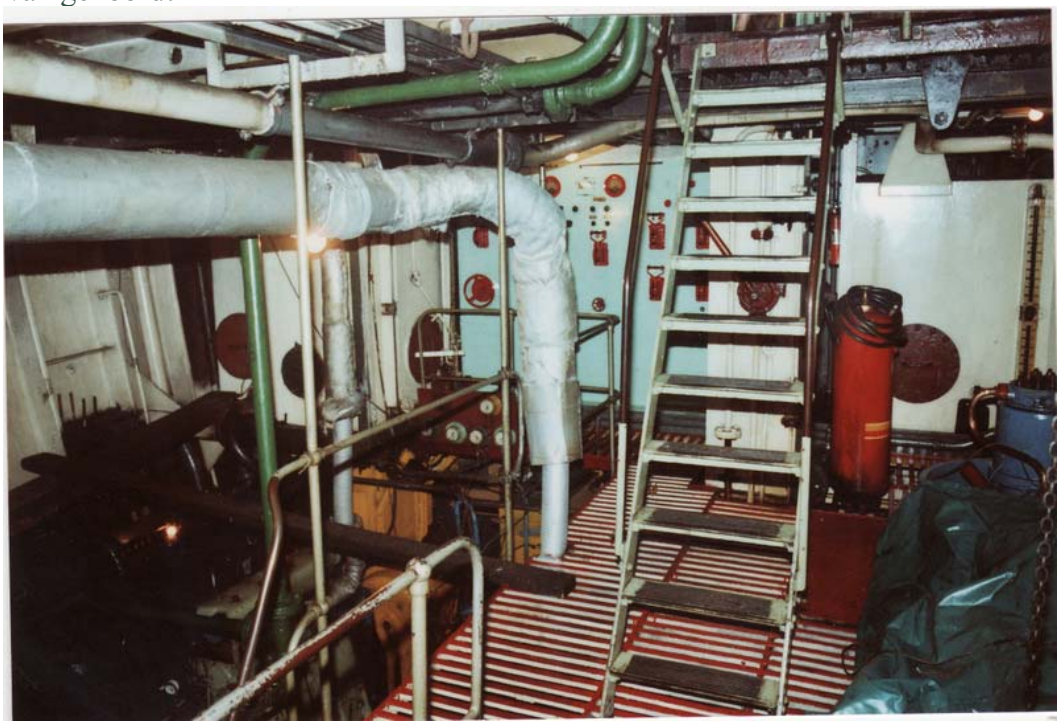


Kombuis in gebruik. Eén van de branders wordt regelmatig gebruikt.

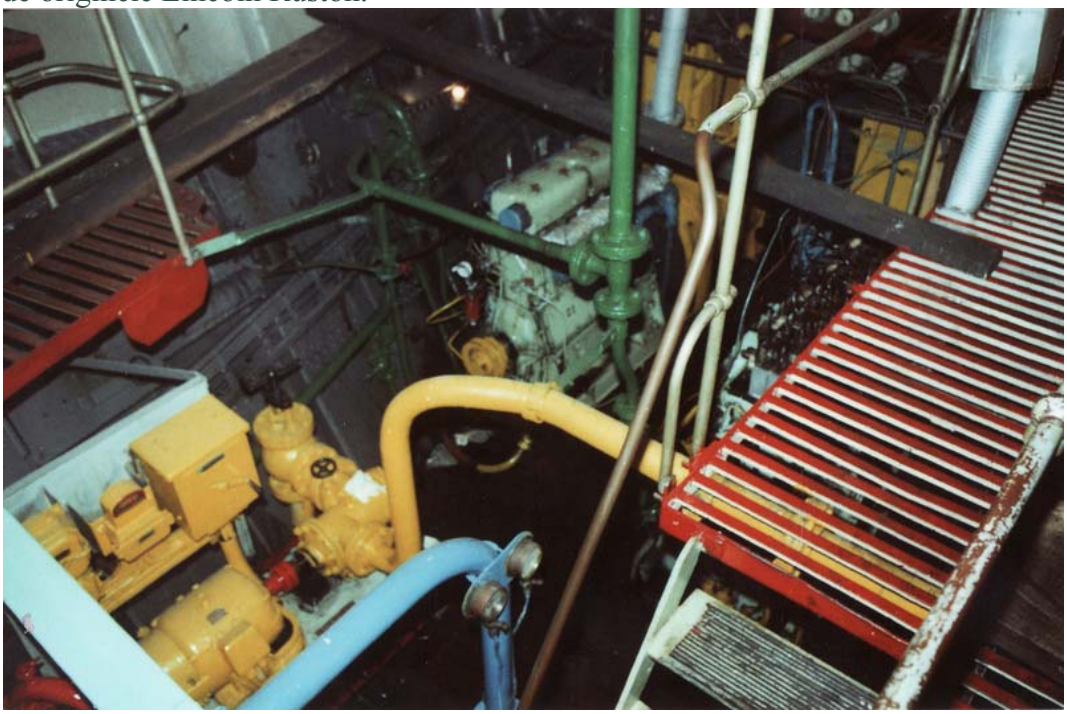
Een open kombuis. Links de besproken koker.

Dan de MK in.

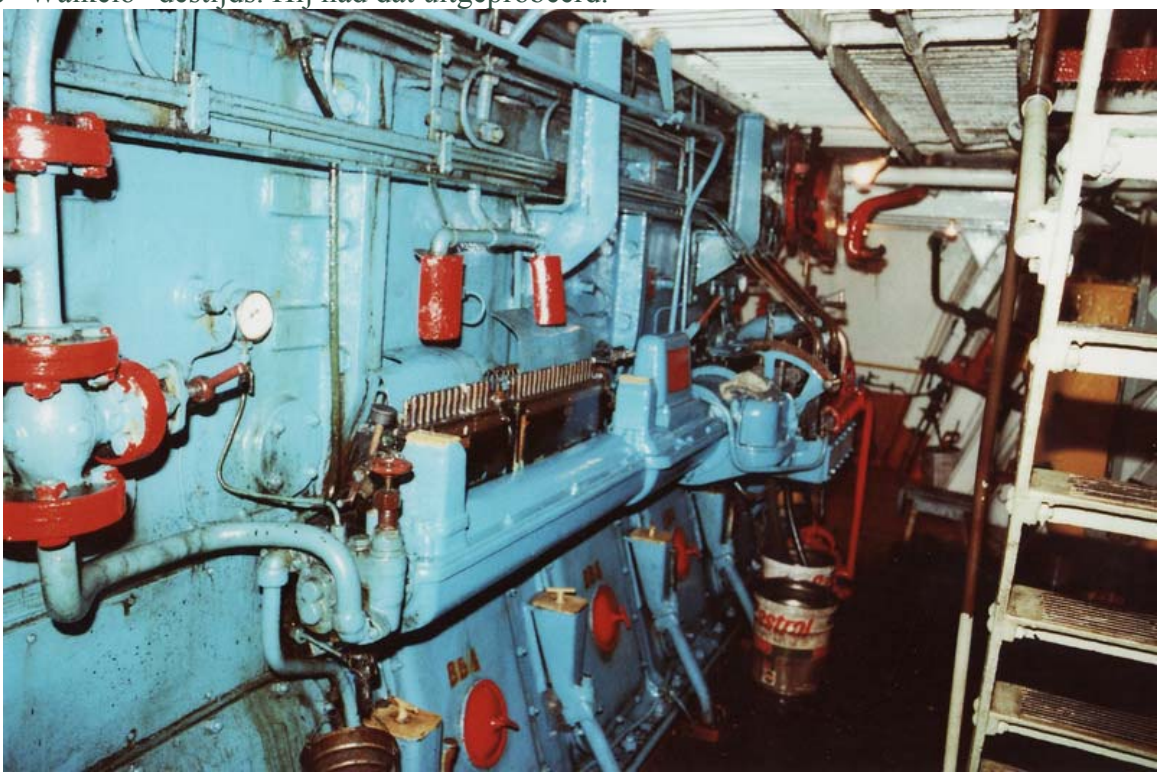
Je ziet de twee uitlaatgassenleidingen van de beide hulpmotoren en het hoofdschakelbord. De buitenste motor is een niet originele Paxman Ricardo. Die meer naar binnen is nog zo'n originele Lincoln Ruston. Als je terug aan dek kwam, tuitten je oren. Gehoorbescherming? Nooit van gehoord!



Op 9 februari 1959 heb ik de opgelegde "Batoela" mee helpen klaarmaken voor verstomen naar dok. Als je een memoriaal bijgehouden hebt, weet je later nog eens wat. Hier zie je iets beter de originele Lincoln Ruston.

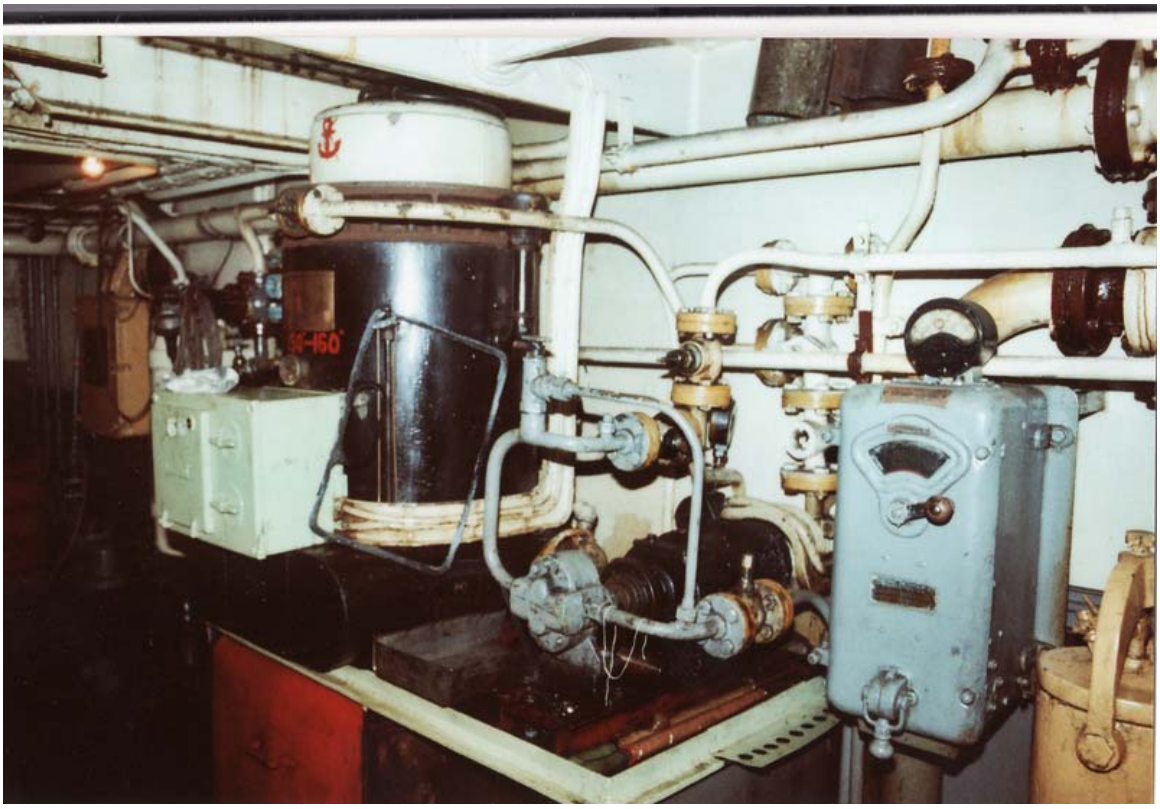


Je kijkt in de richting van de manoeuvreerstand en het achterpiekschot. Onder die tweede blauwe roostersteun zie je een rode handel. Daar kon je in één beweging alle ontlastkleppen mee open zetten. Dat gaf in bedrijf zeven vuurstralen. Daarmee kon je die lastige Indonesische soldaten de machinekamer wel uitkrijgen, althans volgens mijn tweede wtk op de "Waikelo" destijds. Hij had dat uitgeprobeerd.



Tornen kon met de hand. Geen machine. Enige verbinding naar de brug was met de "lul"- en fluitpijp. Je ziet de tachometer en de aanzetlucht-verdeler.

Streamlinefilter. Had een eigen pompje en een warmwaterbad als mantel. Vuile Shell Talpa kwam er transparant weer uit. Te goed, want toen de “Melina” kwam moest hij af, haalde ook de dope uit de smeerolie. Werd schoongemaakt door middel van terugblazen met lucht. Voorzichtig, want je vernielde het filter met te hoge luchtdruk. Rondom vierkante staven, ringen van heel dun papier. Je blies het papier tenslotte toch een keer stuk en dan kon je de hele boel open halen om naar dat lek te zoeken. Ik denk achteraf dat vooral water in de olie de boosdoener was van dat lekblazen. Dat lekzoeken was een “zeer zwart karwei”.



v-v-v-v-v-v-v-v-v-v-v-v-v-v- v-v-v