Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd,

“de redactie “ !

Disclaimer

Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: https://www.tenanker.com en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

****

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.

tenanker@kpnmail.nl / 2e jaargang / nummer 2

14 januari 2019

Dit is een Extra Editie ter herinnering aan Abraham Crijnssen, de Zeeuw die op 1 februari 1669 overleed te Paramaribo nu dus 350 jaar geleden.

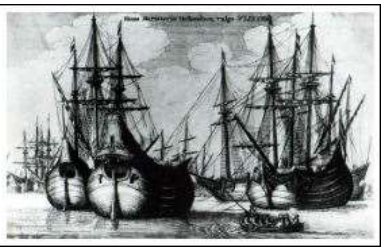
Met dank aan : www.zalig-zeeland.com uit monde van L.C.M. Maas
Uitgeverij Aprilis: www.aprilis.nl
Marine Museum Den Helder
Chris Mark †
Nederlands Instituut Militaire Historie te Den Haag
P Koopman voor zijn fotobijdrage van de verplaatsing achter het museum

http://www.debakstafel.nl/marinekalender-2019.html

Abraham Crijnssen ook wel (Querijnsen) werd vermoedelijk geboren in Vlissingen. Zijn geboortedatum is nergens te achterhalen. Wel liet hij behoorlijk van zich spreken.

Vlootbevelhebber

30 december – Abraham Crijnssen.



De reders Adriaan en Cornelis Lampsins waren eigenaren van een vloot van twaalf schepen die permanent op zee aanwezig waren. Zij voerden kaapvaart uit en streden tegen kapers. In 1632 voerde Crijnssen het bevel over twee oorlogsschepen, de Samson en de Vlissingen, beide behorend tot de vloot van de gebroeders Lampsins. Crijnssen bracht de beruchte Duinkerker kapers regelmatig veel schade toe door zijn overmoedige optredens.

Hij onderscheidde zich ook tijdens de Slag bij Duins op 31 oktober 1639. Admiraal Tromp en zijn viceadmiraal Witte de With behaalden daarbij een beslissende overwinning op een Spaanse oorlogsvloot onder bevel van admiraal Antonio de Oquendo, die een poging ondernam om geld en soldaten naar Vlaanderen te brengen.

Voor de slag bij Duins, schilderij Reinier Nooms

Schipper Crijnssen viel opnieuw op door zijn moedig optreden en om zijn tactisch inzicht.

Commandeur

In 1665 werd Crijnssen benoemd tot commandeur bij de Admiraliteit van Zeeland. Hij diende als eerste kapitein onder Adriaan Banckert. In het najaar werd hij kapitein van het jacht Prins te Paard. Tijdens de Vierdaagse (11 juni tot 14 juni 1666) en de Tweedaagse Zeeslag (4 en 5 augustus 1666) vocht hij mee als bevelhebber van het fregat Zeelandia.

Opdracht Suriname

In december waren de daden van Crijnssen genoegzaam bekend. Hij kreeg het bevel over een eskader, bestaande uit de fregatten Zeelandia, West-Capelle en Zeeridder. Daarnaast vier kleinere vaartuigen waaronder zijn oude schip Prins te Paard. Hij werd door de Staten van Zeeland naar West-Indië en de oostkust van Noord-Amerika gestuurd voor een expeditie tegen de Engelsen.

Tweedaagse Zeeslag door Abrahamsz. van Beerstraten

Op 30 december vertrok het eskader vanaf de rede van Veere met aan boord 700 man en ruim 200 soldaten.
Hij zeilde langs de gevaarlijke Barbarijse kust om vandaar de Atlantische Oceaan over te steken. Op 25 februari 1667 voer hij de Surinamerivier op om het Engelse fort Willoughby te veroveren.

Inname

Na een felle beschieting van het fort gaven de Engelsen zich over. Een deel vluchtte het binnenland in. Ze werden achtervolgd en opgejaagd door de soldaten van Crijnssen. Al snel werden deze gevangen genomen en op 6 maart gaven de Engelsen de hele kolonie op. Fort Willoughby werd omgedoopt tot Fort Zeelandia en de Zeeuwse vlag wapperde fier naast het Ranje, Blanje Bleu op het dak van het fort. Hij liet op het fort een bezettingsmacht achter en organiseerde – hoewel dat buiten zijn opdracht viel – een bestuur voor de nieuwe kolonie.

De vloot van Crijnssen voor vertrek naar de West op de rede van Veere

Buit

Het fluitschip Aerdenburg zeilde naar Zeeland terug beladen met suiker. De West-Capelle bleef in de monding van de Surinamerivier liggen om nietsvermoedende Engelse slavenschepen op te wachten en veroverde het Engelse fregat York. De West-Capelle zeilde in oktober 1667 terug naar Zeeland met aan boord duizend pond olifanten slagtanden, de buit uit de York.

Hij ging maar door.

Crijnssen was op 17 april met de resterende vijf schepen uit zijn eskader, aangevuld met twee nieuwkomers naar drie bestaande Nederlandse koloniën op de noordkust van Zuid-Amerika vertrokken. Deze moesten worden heroverd op de Engelsen die de kolonies in 1665 zouden hebben bezet. Bij aankomst in Berbice bleek dat deze kolonie een aanval van de Engelsen zelf had afgeslagen. Essequibo en Pomoroon bleken al voor de komst van Crijnssen op de Engelsen te zijn heroverd door commandeur Berger van Fort Nassau. Crijnssen benoemde de vaandrig Baerland van Fort Kijk Overal tot commandeur van Essequibo, en de vaandrig Snel tot commandeur van Pomoroon. Hierna zeilde zijn eskader, dat inmiddels tot drie schepen was geslonken, naar Tobago. Bij zijn aankomst op 26 april bleken daar de forten vernield te zijn door de Fransen. Crijnssen liet een van de forten weer opbouwen. Op 4 mei vertrok hij weer van Tobago waar hij een garnizoen achterliet. Hij voer naar Sint Eustatius dat hij heroverde. Vervolgens zeilde hij naar Martinique. Hier hoorde hij van de Fransen dat in het gebied een sterke Engelse vloot actief was. Crijnssen bleek ook een geboren diplomaat en in overleg met de Fransen werd besloten met een zojuist gearriveerde Franse vloot de Engelsen samen aan te vallen, onder gedeeld commando.

Crijnssen kreeg vijf Franse schepen onder zijn bevel. De slag vond op 20 april plaats bij het eiland Nevis maar werd al na enkele uren afgebroken wegens gebrekkige communicatieve samenwerking van de Fransen.

Steeds meer

Na het debacle zeilde Crijnssen door naar Virginia aan de oostkust van Noord-Amerika. Door list en verrassing werd daar, in de monding van de Jamesrivier binnen een paar uur een Engels oorlogsschip veroverd, samen met een groot aantal Engelse koopvaarders. Deze lagen, volgeladen met tabak, klaar om de reis huiswaarts te ondernemen.
Crijnssen verdeelde buit over elf Engelse schepen die hij voorzag van groepen zeelieden van zijn eigen bemanningen. De overgebleven koopvaarders liet hij voor alle zekerheid in brand steken.

Het kalefateren van schepen – Reinier Nooms

Hij zeilde, na kalefateren van zijn vloot, met zijn buit naar Zeeland, waar hij op 25 augustus 1667 in Vlissingen afmeerde. Op 22 september diende hij zijn verslag in bij de admiraliteit. Deze was zo onder de indruk dat de kapteins van Crijnssen werden bevorderd. Zelf ontving hij een gouden ketting met medaillon.

Terug naar de West.

In februari 1668 werd Crijnssen opnieuw uitgestuurd naar Suriname. Ditmaal met een kleinere vloot, twee fregatten en een fluitschip. De Engelsen hadden in oktober 1667 Fort Zeelandia heroverd, hoewel Suriname eerder dat jaar bij de Vrede van Breda voorlopig aan de Republiek was toegewezen. Crijnssen voer op 20 april de Surinamerivier op. Het werd een snelle expeditie. Op 28 april was heel Suriname weer in bezit genomen. Het zou tot 1975 onder Nederlands bestuur blijven.

Crijnssen zelf zou zijn geliefde Zeeland niet meer terug zien. Hij overleed op 1 februari 1669 in Paramaribo aan een slepende ziekte

Herinnering

Bij de Nederlandse marine doet men nog steeds enigszins aan heldenverering. Twee schepen hebben later de naam van Admiraal Crijnssen gekregen. Begin 20ste eeuw werd een mijnenveger naar Crijnssen vernoemd en eind 20ste eeuw kreeg een fregat zijn naam.
Weinig schepen van de Koninklijke Marine hebben zo'n heroïsch verleden als de mijnenveger Hr.Ms. Abraham Crijnssen. Te weinig bekend is het verhaal van de spectaculaire ontsnapping uit Nederlands-Indië in maart 1942. Gecamoufleerd als tropisch eiland misleidde het vaartuig de Japanse patrouilles en bereikte veilig de havenplaats Geraldton op de westkust van Australië.
Hoewel al lang overleden bleef zijn naam, de visie, het inzicht en het tactisch vernuft van de admiraal voortleven. Abraham Crijnssen, een man om nooit te vergeten.

Fort Zeelandia, voorgoed in Nederlandse handen

Technische gegevens Hr.Ms. *Abraham Crijnssen*

type:	mijnenveger
klasse:	Jan van Amstel
contract:	3 oktober 1935
kiellegging:	21 maart 1936
tewaterlating:	23 september 1936
indienststelling:	26 mei 1937
werf:	Gusto te Schiedam
werfnummer:	702
naamsein:	A 925 M 801 P 1 MV 1
radioroepnaam:	PABR
waterverplaatsing:	525 ton standaard, 620 ton max.
voortstuwing:	2 Yarrow stoomketels 2 triple-expansie machines 2 voortstuwers
machinevermogen:	1600 IPK
schroeven:	2
snelheid:	15 mijl
actieradius:	1600 mijl bij 15 knopen 4700 mijl bij 11 knopen
afmetingen:	lengte 55,8 meter breedte 7,8 meter diepgang 2,2 meter
bemanning:	45 man
bewapening:	1 kanon van 7,5 cm [in 1942 vervangen door 1 kanon van 8.8 cm] [in 1944 vervangen door een Brits drie inch kanon] 2 dubbelmitrailleurs van 12,7 mm [in 1942 vervangen door 2 Oerlikonmitrailleurs van 20 mm]
mijnen:	42 mijnen, 'model 1921'; dit was een verankerde contactmijn, bestaande uit een mijnbol, ankerkabel en anker
veegtuigen:	paravaantuig voor zelfbescherming: een zwaar en een licht veegtuig tegen verankerde mijnen [in 1942 vervangen door Brits Oropesatuig]
dieptebommen:	2 afwerpgoten voor ieder 3 dieptebommen, die op de plaats van de wegneembare mijnenrails konden worden opgesteld [in 1942 werd de capaciteit verdubbeld]

Naar Nederlands-Indië

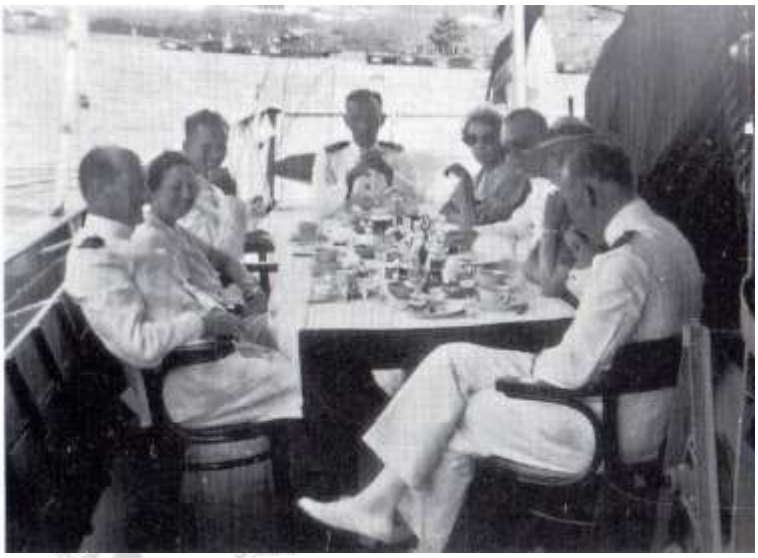
En route

Op 30 augustus 1937 vertrok de divisie mijnenvegers, bestaande uit Hr.Ms. *jan van Amstel, Pieter de Bitter, Abraham Crijnssen en Eland Dubois* uit Vlissingen richting Indië. Divisiecommandant was luitenant-ter-zee der eerste klasse jhr. J.W.F, de Jong van Beek en Donk, tevens commandant van Hr.Ms. *Pieter de Bitter.* Bijna 10.000 zeemijl lag voor de boeg en dat was een hele onderneming voor de vier kleine schepen. Als voorzorg waren pasklare balken aan boord genomen, die in

geval van nood om de paar meter dwarsscheeps in de gangen konden worden opgetuigd om ervoor te zorgen dat bij zware zee de bovenbouw van het schip niet in elkaar zou deuken.
Via de Middellandse Zee, het Suezkanaal en de Indische Oceaan bereikten de mijnenvegers op 13 november de marinebasis Soerabaja in Nederlands-Indië.

Het eerste traject over de Noordzee naar Gibraltar verliep zonder problemen. Na aankomst op 4 september assisteerden de mijnenvegers enige dagen bij het konvooieren van Nederlandse koopvaardijschepen in de Straat van Gibraltar. De Spaanse Burgeroorlog (1936-1939) trof de internationale scheepvaart op de route naar en uit de Middellandse Zee. De Nederlandse regering had de konvooidienst ingesteld om de handelsschepen te beschermen tegen de in haar ogen onrechtmatige inspecties op contrabande door marineschepen van generaal Franco.
Op weg naar Napels kreeg de bemanning haar zeemans-doop. Zware buien en hoge deining uit het noordoosten deden de schepen van stuurboord naar bakboord zwalken. Met iedere golf verdween de bak van de *Abraham Crijnssen* onder water en beukte het schuim tegen het stuurhuis. Het achterschip verhief zich daarbij zover naar boven, dat de schroeven voor een deel uit het water raakten. Op de kleine brug konden de roergangers nauwelijks op de been blijven. Het schip trilde en steunde en leek uiteengereten te worden.

De ervaren opvarenden stelden de jonge matrozen gerust: 'Dit is gewoon een paaltje pikken.' Het verblijf in Napels en op het nabijgelegen toeristische eiland Capri deed de ellende snel vergeten.



Het bezoek aan een buitenlandse haven ging altijd gepaard met een scala aan formaliteiten. De divisiecommandant, vergezeld van de Italiaanse liaisonofficier, een officier der cavalerie in kleurrijk uniform, tekende eerst in het paleis van de kroonprinselijke familie het bezoekersregister. Daarna volgden officiële bezoeken door de vier commandanten gezamenlijk aan de plaatselijke marinecommandant en overige hoogwaardigheidsbeklederS. De Nederlandse marineofficieren waren bij dergelijke plichtplegingen gekleed in groot tenue, compleet met steek en sabel.
Op 18 september verliet de mijnendivisie de pittoreske haven van Capri richting Alexandrië. De schepen koersten door de Straat van Messina en langs de noordkust van Kreta. Op 24 september kwamen ze in de Egyptische havenstad aan. De divisie lag in het bassin voor anker op vijftig meter afstand van de kade. De communicatie met de wal gebeurde met motorsloepen die op gezette tijden heen en weer voeren. In een mum van tijd waren de schepen omringd door roeibootjes van de plaatselijke middenstand, die op luidruchtige toon hun handel aan de man trachtten te brengen. Kleedjes, snuisterijen, beeldjes en houtsnijwerk, tassen en andere lederwaren werden om het hardst aangeprezen tegen schandalige prijzen. Ondanks afdingen hadden de opvarenden toch vaak nog het gevoel dat ze teveel hadden betaald voor de souvenirs. Meestal was dat ook zo.
Op de tocht door het Suezkanaal werd het blauwe tenue verwisseld voor het witte tropentenue. De bemanning genoot van het zicht op eindeloze, bruingele zandvlakten, met hier en daar een oase met groene palmen en kamelen. Na Suez ging het via de Rode Zee naar Aden. Op 6 oktober ankerden de vier schepen in de binnenhaven. Dezelfde avond werden de Nederlandse officieren gefêteerd in de sociëteit. Op hun tegenbezoek aan boord van de mijnenvegers kregen de Britse gastheren een lunch aangeboden. In de namiddag van 12 oktober vertrokken de schepen weer naar zee.

De overtocht van Aden naar Colombo was het langste traject van de reis, ongeveer 1200 mijl. Men had in Aden volgeladen met stookolie om de oversteek te kunnen volbrengen. De Indische Oceaan was één grote, bijna rimpelloze azuurblauwe watermassa. Alleen de dolfijnen die de schepen gezelschap hielden, zorgden voor afwisseling. Na bijna veertien dagen kwam de haven van Colombo in zicht. De schepen bleven hier een week binnen liggen. Dat bood de opvarenden genoeg gelegenheid tot passagieren. Colombo was een mooie stad met verschillende monumenten uit de tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Het contrast tussen de Europese wijk met grote, statige regeringsgebouwen en brede boulevards, en de inheemse buurt met tempels, moskeeën en nauwe steegjes was groot.
Eind oktober begon de mijnendivisie aan het laatste deel naar Nederlands-Indië. Het einddoel was nabij. Op 3 november stoomden de mijnenvegers de Sabang baai ten noorden van Atjeh binnen en meerden af aan de Handelssteiger. De schepen kregen hier een likje verf voor de aankomst in Soerabaja, tien dagen later. De reis vanuit patria had tweeënhalve maand geduurd en was zonder noemenswaardige incidenten verlopen.

Marinebasis Soerabaja

De vier mijnenvegers opereerden in Nederlands-Indië vanuit Soerabaja, een van de best geoutilleerde marinebases in Zuidoost-Azië.
Op het marine-etablissement was 22.000 man personeel werkzaam voor onderhoud, bevoorrading, uitrusting en herstel van de varende eenheden. Er waren machinewerkplaatsen, gieterijen, instrumentmakerijen, een elektrotechnische afdeling en dokfaciliteiten. Het etablissement bood voorts onderdak aan het torpedoatelier en de legering kazernes.

Het marinevliegkamp Morokrembangan lag nabij, terwijl de pyrotechnische werkplaatsen op het tegenovergelegen eiland Madoera waren gevestigd, Hr.Ms. Jan *van Amstel, Pieter de Bitter, Abraham Crijnssen* en *Eland Dubois* werden in Nederlands-Indië ingedeeld als Divisie Mijnenvegers II. Tot de eerste divisie behoorden Hr.Ms. A, B, C en D, scheepjes van 179 ton die in 1930 op sleeptouw

naar de Oost waren gebracht. Na aankomst in Soerabaja werd een groot aantal bemanningsleden van de *Crijnssen* en haar zusterschepen overgeplaatst. Zij werden vervangen door de zogenoemde inlandse schepelingen. Op de oppervlakteschepen van de vloot in Indië bestond gemiddeld een derde van de bemanning uit Indonesiërs. De nieuwe bemanning moest zich de kunst van het mijnenvegen nog aanleren.

Daartoe werden vaar- en tuig oefeningen gehouden in Straat Madoera. Het was routine om maandagochtend naar zee te vertrekken en vrijdag weer in Soerabaja binnen te lopen. Door de week ging de divisie 's avonds voor anker onder de wal van Madoera, of maakte 's nachts een slag langs de kust van Java. Ook het mijnenleggen werd druk beoefend. Op het achterdek kwamen mijnenrails en met oefenmijnen werd het vak eigengemaakt.
Het kunnen leggen van mijnen was van groot belang, omdat bij dreiging of oorlog de belangrijkste havenplaatsen in Indië met mijnversperringen zouden worden beschermd. Dit waren Soerabaja, Tandjong Priok (de haven van Batavia), Tjilatjap aan de zuidkust van Java. Palembang op Sumatra en de oliehavens Balikpapan en Tarakan op Borneo.

Hr.Ms. Abraham Crijnssen (R.E.Holst Pellekaan)

In oorlog

Mobilisatie

In navolging van Nederland werd in Nederlands-Indië op 29 augustus 1939 de mobilisatie afgekondigd. In de daaropvolgende maanden waren Hr.Ms. *Abraham Crijnssen* en *Eland Dubois* afwisselend te Soerabaja, Tandjong Priok en Tjilatjap gestationeerd om bij dreiging zogenoemde eerste-instantie mijnversperringen te leggen. Tevens patrouilleerden de mijnenvegers voortdurend voor kustbewaking en neutraliteitshandhaving. Dat lag gevoelig bij de Europese 'bondgenoten'. Britse en Franse oorlogsschepen toonden grote belangstelling voor de havens waar Duitse vrachtschepen hun toevlucht hadden gezocht. Vijf lagen er in Sabang, vijf in Emmahaven (Padang), drie te Tandjong Priok (Batavia), drie te Soerabaja, en een in respectievelijk Makassar, Menado en

Tjilatjap. Om die schepen bij een uitbraakpoging tijdig te kunnen onderscheppen, werd door geallieerde oorlogsschepen en vliegtuigen vrijwel voortdurend in de aangrenzende zeegebieden gepatrouilleerd. Mocht Nederland na Groot-Brittannië en Frankrijk in oorlog raken met Duitsland, dan zouden de Duitse schepen direct overmeesterd moeten worden. Op 8 mei 1940 kreeg de *Abraham Crijnssen* opdracht met spoed op te stomen naar Tjilatjap. Twee dagen later meerde de mijnenveger af aan de steiger nabij het Duitse vrachtschip *Stassfurt.* Commandant B. Poortman besprak de situatie met de plaatselijk militair commandant en de havenmeester. Om 11.00 uur ontving hij bericht dat Nederland in oorlog was met Duitsland en kwam meteen in actie.
De stuksbemanningen kregen opdracht zich verdekt op te stellen bij het kanon en de mitrailleurs. De motorsloep stak af met een zwaar bewapende *boarding party* die zich onderdeks schuilhield.

Langszij van het Duitse schip gekomen, gingen de havenmeester en de eerste officier aan boord. Op hun bevel riep de Duitse gezagvoerder zijn scheepsbemanning bijeen. Daarop stormde de *boarding party* de machinekamer in om de buitenboordafsluiters veilig te stellen en bezette vervolgens de rest van het schip. De Duitse vlag werd vervangen door de Nederlandse driekleur. Met een tweede motorboot kwam een peloton van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) aan boord.
De Duitse opvarenden werden naar een interneringskamp gebracht.
De Nederlands-Indische regering stelde de *Stassfurt* ter beschikking van de Rotterdamse Lloyd. Onder de naam *Langkoeas* voer het schip in Aziatische wateren. Op 2 januari 1942 werd het schip op een reis van Soerabaja naar het Midden-Oosten in de Javazee bij Bawean door een Japanse onderzeeboot getorpedeerd. Slechts drie van de 94 opvarenden overleefden de Japanse aanval. Achttien van de negentien Duitse schepen konden in mei 1940 in de Indische havens worden prijsgemaakt. Slechts één schip, geladen met oorlogsmateriaal, werd even buiten Sabang door de eigen bemanning tot zinken gebracht.

Na de succesvolle actie in Tjilatjap kruiste *de Abraham Crijnssen* nog enige dagen langs de zuidkust van Java om daarna terug te keren naar Soerabaja. Tot december 1941 patrouilleerden de schepen van de Divisie Mijnenvegers II ten noorden van het Westervaarwater om de locale scheepvaart uit verboden mijnenvelden te weren.
Tussentijds voeren de schepen van en naar Tandjong Priok en Balikpapan om oude mijnenvelden te vegen en nieuwe mijnversperringen te leggen.

Japans offensief
Met argusogen had het Westen de Japanse veroveringen op het vasteland van Zuidoost-Azië gevolgd. Na de annexatie van Korea in 1910, was in de jaren dertig Mandsjoerije bezet. Toen de Japanners in 1936 China binnenvielen, raakten de koloniale mogendheden pas echt gealarmeerd. De Aziatische regio was voor Japan van grote betekenis als afzetgebied voor de exportindustrie en als leverancier voor grondstoffen. Nadat Japan zich aan de zijde van Duitsland en Italië had geschaard, werd de dreiging steeds beklemmender. De agressieve expansiedrift van Japan werd onderstreept door de bezetting van Frans Indo-China in juli 1941. De Verenigde Staten kondigden daarop een algemeen embargo tegen Japan af. Ook Nederland en Groot-Brittannië blokkeerden de Japanse tegoeden en legden de handel aan banden. Oorlog leek nu onafwendbaar. Met de aanval op de Amerikaanse marinebasis Pearl Harbor en andere doelen bij Hongkong, op Malakka en het eiland Luzon kozen de Japanners eerder dan verwacht het offensief. In een keer werden acht slagschepen van de *Pacific Pleet* vernietigd en grote aantallen vliegtuigen stukgeschoten. In de vroege ochtend van 8 december 1941 vernam de bevolking van Nederlands-Indië het onheilspellende nieuws via een radiotoespraak van gouverneur-generaal jhr. A.W.L. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer. 'De Nederlandse regering aanvaardt deze uitdaging en neemt de wapens op tegen het Japanse keizerrijk', zo eindigde hij. Reeds twee dagen later kreeg het vertrouwen op een goede afloop een geduchte knauw toen de Britse slagschepen *Prince of Wales* en *Repulse* tot zinken werden gebracht nabij Singapore.
Het militair potentieel van de Nederlandse zeestrijdkrachten in Zuidoost-Azië was bij het uitbreken van de oorlog weinig indrukwekkend.

De kern van de zeemacht in de Oost werd gevormd door vier kruisers, zeven torpedoboot-jagers en vijftien onderzeeboten, aangevuld met kanonneerboten, mijnenleggers en -vegers, in totaal zo'n honderd oorlogsschepen en toegevoegde vaartuigen. De mijnenveegdienst telde 29 mijnenvegers. Behalve de eerste en tweede divisie waren er sinds de

mobilisatie nog drie divisies gevormd, bestaande uit tot hulpmijnenvegers verbouwde vaartuigen van de gemilitariseerde Gouvernements Marine.

Naast varende eenheden beschikte de Koninklijke Marine over zo'n zeventig vliegboten van de Marine Luchtvaartdienst en een paar compagnieën mariniers.
Op enkele opmerkelijke successen van Nederlandse onderzeeboten en vliegtuigen na, verloren de geallieerden op alle fronten. Binnen drie maanden veroverden de Japanners aan de zuidflank Hong Kong, de Filippijnen en Malakka met het steunpunt Singapore. Celebes en Borneo werden bezet. Op 3 februari 1942 vond vanuit Kendari op de zuidoostkust van Celebes de eerste luchtaanval op Soerabaja plaats. In de daaropvolgende drie weken waren het havencomplex en het marine-etablissement vele malen doelwit van Japanse bommenwerpers.
Er werd grote schade aangericht. Ook het marinevliegkamp Morokrembangan was het toonbeeld van verwoesting. Met de lucht-landingen bij Palembang op Sumatra en de verovering van Bali medio februari werd Java direct bedreigd. Hoe hadden de geallieerden de Japanse opmars willen stuiten?
Op 3 januari 1942 was het *American-Britisch-Dutch-Australian (ABDA)Command* opgericht, onder eenhoofdig opperbevel van de Britse generaal *Sir* Archibald Wavell. Het aanvankelijke strategisch doel van de ABDA-strijdkrachten was de verdediging van de Maleise barrière, welke liep van Malakka via Sumatra, Java en de Soenda-eilanden naar Australië. Na de val van Singapore op 15 februari 1942 werden de

plannen bijgesteld. Tien dagen later werd het *ABDA-Command* ontbonden. Wavell had zijn hoofdkwartier in de nabijheid van Bandung op Java toen al verlaten.
Ter verdediging van Java was begin februari de *Combined Striking Force* onder commando van schout-bij-nacht K.W.F.M. Doorman gevormd, bestaande uit Amerikaanse, Britse, Nederlandse en Australische oorlogsschepen. Doorman stond voor de schier onmogelijke taak de oppermachtige Japanse invasievloot de landing op Java te beletten, resulterend in de dramatisch verlopen Slag in de Javazee op 27 februari 1942.
De tegenstander was geen schade van betekenis toegebracht. Aan geallieerde zijde gingen drie kruisers en drie torpedobootjagers ten onder, waaronder het vlaggenschip van Karel Doorman, Hr.Ms. *De Ruyter.*
Tegenover de ruim duizend gesneuvelde opvarenden, lieten zo'n tien Japanners het leven. Met slechts een etmaal vertraging landden de eerste Japanse troepen op Java. Daarna ging het heel snel. Soldaten van het KNIL boden op Oost- en West-Java wel verzet, maar bijna overal liep de verdediging uit op een chaos. Het leger capituleerde op 8 maart. In totaal werden 42.000 militairen krijgsgevangen genomen, onder wie bijna vierduizend man marinepersoneel.

Konvooivaren

Enkele dagen na het uitbreken van de oorlog waren maatregelen getroffen om de verliezen van koopvaardijschepen op zee te beperken. Het scheepvaartverkeer van en naar Java werd zoveel mogelijk in Tjilatjap geconcentreerd. De infrastructuur van de haven was daartoe in 1941 drastisch uitgebreid. Aan de noordkust van Java werd tussen Soerabaja en Tandjong Priok een konvooidienst ingesteld, waaraan de schepen van de Divisie Mijnenvegers II een belangrijke bijdrage leverden. Konvooiering was een nieuwe taak voor de mijnenvegers. Hoewel wat klein, was de uitrusting van de schepen hiervoor wel geschikt. Met het 7,5 cm kanon kon men een aan de oppervlakte varende onderzeeboot van het lijf houden. De vaartuigen waren verder voorzien van twee dieptebommenrekken en een dieptebomwerper op het achterschip. Voorts was op de *Abraham Crijnssen* en de Jan *van Amstel* een onderzeebootdetectie installatie (Asdic) ingebouwd. Deze installaties waren in de tweede helft van 1941 mondjesmaat aangevoerd vanuit Engeland. Bij de Abraham *Crijnssen* was het systeem tijdens het periodiek onderhoud in oktober 1941 geïnstalleerd. In diezelfde maand was luitenant-ter-zee der eerste klasse A. van Miert tot commandant benoemd. Oud-commandant Lebeau was al eerder gepromoveerd tot divisiecommandant van de groep mijnenvegers. Vanaf half december

heet de Abraham Crijnssen verschillende schepen geëscorteerd langs de noord- en zuidkust van Java van en naar de havens Soerabaja, Tandjong Priok en Tjilatjap. Zo vertrok op 23 januari een klein konvooi bestaande uit ms *Batavia* van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, het Britse ss *Kumsang* en het Noorse ss *Bust* vanuit Soerabaja naar Tandjong Priok onder begeleiding van de *Abraham Crijnssen* en *Eland Dubois.* De *Crijnssen,* met Asdic, voer voor het konvooi uit. Hr.Ms. *Eland Dubois* bleef in de achterhoede om de schepen bij elkaar te houden. Er werd continu oorlogswacht gelopen en een dubbele bezetting op de uitkijk speurde de zee af. Er was immers nog geen radar! 's Nachts voeren de schepen verduisterd. In de late namiddag van 25 januari kwam het konvooi in Tandjong Priok aan. Voorzichtig baanden de schepen zich een weg door de overvolle haven. Er lagen tientallen schepen met oorlogsvoorraden en vele schepen uit gebombardeerde havens waren naar Tandjong Priok uitgeweken, op weg naar veiliger oorden.
Dergelijke konvooidiensten waren niet zonder gevaar. Dat ervoer ook de bemanning van Hr.Ms. *Abraham Crijnssen.* Op bevel van het *ABDA-Command* werden begin februari 1942 troepen overgebracht ter verdediging van Bangka en Billiton. Onder escorte van de kruiser Hr.Ms. *Java* verlieten op 5 februari twee troepentransportschepen met een bataljon van het KNIL aan boord de haven van Batavia. De *Crijnssen* en *Dubois* arriveerden later die ochtend met een konvooi voor Tandjong Priok. Zij kregen opdracht het konvooi los te laten en zich bij de kruiser en de troepenschepen *Van der Hagen* en *Khoen Hoea* te voegen. Met 15-mijls vaart koersten de mijnenvegers in de richting van Straat Bangka.

Zes uur later werd rendez-vous gemaakt met het konvooi. Gezamenlijk stoomden de schepen op naar Bangka en Billiton. Nadat de troepen op de eilanden aan wal waren gezet, keerde Hr.Ms. Java direct terug naar Tandjong Priok. De twee mijnenvegers zouden de transportschepen verder beschermen. In de ochtend van 8 februari vertrokken de schepen vanuit Pangkal Pinang, de hoofdplaats van Billiton, met een groot aantal evacués richting Batavia.
Omstreeks 11.00 uur werd het konvooi in de Gasparstraten aangevallen door een formatie van zes Japanse bommenwerpers. Terwijl met de 12,7 mm mitrailleurs een stroom van vuur werd afgegeven, wisten de schepen, snel manoeuvrerend en volle kracht varend, de bommenregens te ontwijken. Na tien minuten verdwenen de vliegtuigen. Het konvooi werd behouden Tandjong Priok binnengebracht. Nu de Japanners zich steeds vaker in Indische wateren lieten zien, werd de situatie op zee steeds gevaarlijker. De *Abraham Crijnssen* en *Eland*

Dubois wisselden konvooidiensten af met de bewaking van het Westervaarwater voor de kust van Soerabaja. Gewoonlijk kruiste dan een schip twintig mijl buitengaats als 'buitenbewakingsvaartuig'. Het 'binnenbewakings vaartuig' loodste de binnenkomende en uitgaande schepen door de mijnenvelden naar en uit de haven van Soerabaja.
Na de landing van Japanse troepen op Bali vertrokken de meeste koopvaardijschepen uit Soerabaja naar Tandjong Priok of Tjilatlap onder escorte van schepen van de Divisie Mijnenvegers II. Op 26 februari 1942 keerden de *Abraham Crijnssen* en *Eland Dubois* terug in de marinehaven. Het was hun laatste konvooidienst. Die avond zag de bemanning de silhouetten van de *Combined Striking Force* de rede verlaten. De volgende dag leed het geallieerd eskader bij de Slag in de Javazee een catastrofale nederlaag. Nadat de Japanse troepen op de noordkust van Oost-Java waren geland, rukten zij snel op naar Soerabaja.

Rookwolken boven Soerabaja 1 maart 1942 gezien vanaf het dek van Hr.Ms. Crijnssen

Evacuatie

Ter verdediging van de marinebasis was nog maar een klein aantal operationele oorlogsschepen beschikbaar: de vier mijnenvegers van de Jan van Amstelklasse, de mijnenleggers *Krakatau* en *Gouden Leeuw,* de

zes hulpmijnen-vegers van Divisie Mijnenvegers IV en de oude onderzeeboten K VIII , K IX, K XI en K XII. Verschillende schepen waren de laatste dagen bij Japanse luchtaanvallen zwaar beschadigd of gezonken. Op 17 februari had de commandant der Marine te Soerabaja, schout-bij-nacht P. Koenraad, aan de scheepscommandanten schriftelijk order gegeven pas na het sein 'KPX' uit te wijken naar Australië. De schepen moesten zo lang mogelijk op post blijven, maar mochten onder geen voorwaarde onbeschadigd in handen van de vijand vallen.
De Japanners naderden Soerabaja zo snel, dat reeds op l maart werd besloten tot evacuatie van het marinepersoneel. Per trein werden in drie dagen tijd circa vierduizend man van Soerabaja naar Tjilatjap vervoerd. De bewakingsdienst van het Westervaarwater werd opgeheven.
Opstomende naar Soerabaja zag de bemanning van de *Abraham Crijmsen* zware rookwolken boven de haven opstijgen. Op bevel van Koenraad was het personeel begonnen de vlootbasis te vernietigen. Schepen die in reparatie lagen, zoals de onderzeeboten *KX, K XIII* en K XVIII en de torpedobootjagers *Banckert* en *Witte de With* ontkwamen niet aan de vernielzucht.
Met enorme explosies gingen ook de pyrotechnische werkplaatsen op Madoera de lucht in.
Bezaaid met scheepswrakken en brandende loodsen gaf de marinebasis een luguber aanzicht.
Voor Divisie Mijnenvegers II was geen taak meer weggelegd. Overdag kruisten de vaartuigen op de rede op en neer in verband met de aanhoudende Japanse luchtaanvallen, 's nachts meerden de schepen af aan de Kruiserkade. Er was onzekerheid en twijfel - moest men uitwijken of niet? De commandanten waren onderling verdeeld. Sommigen vonden het gekkenwerk om te evacueren, anderen wilden wel een poging wagen. De K VIII, KIX en *K XI* vertrokken op 2 en 3 maart als eerste naar zee met de door Koenraad aangewezen stafofficieren aan boord. Koenraad zelf zou met de K XII pas op het laatste moment vertrekken. Laat in de middag vertrokken op 3 maart ook drie hulpmijnenvegers van de Divisie Mijnenvegers IV onder bevel van luitenant-ter-zee der tweede klasse J.J.C. Korthals Altes. Na een hachelijke tocht wisten de *Merbaboe, Rindjani* en *Smeroe* op 10 maart Australië te bereiken. De laatste marineschepen waren nu feitelijk ingesloten op de rede van Soerabaja.
De situatie werd steeds nijpender. Op enkele schepen was een deel van de inheemse bemanning gedeserteerd. Japanse troepen waren de haven tot op zestig kilometer genaderd, 's Ochtends 6 maart ontving divisiecommandant Lebeau de uitwijkorder. De afgelopen dagen had hij met zijn commandanten voortdurend overleg gepleegd. Luitenant-ter-zee

der eerste klasse J.P.A. Dekker van Hr.Ms. *Pieter de Bitter zag* het helemaal niet zitten om uit te wijken.

Begin van de vernieling van het marine-etablissement te Soerabaja 2 maart 1942

Ook de commandanten van de Jan *van Amstel* en de Eland Dubois, luitenant-ter-zee der tweede klasse C. de Greeuw en luitenant-ter-zee der tweede klasse H. de Jong, hadden er maar weinig fiducie in. Lebeau zelf twijfelde eveneens aan de kans van slagen. Alleen Van Miert van de *Abraham Crijnssen* was vastbesloten naar Australië over te steken.

Na ontvangst van de uitwijkorder 'KPX' achtte Lebeau de omstandigheden zo verslechterd, dat hij de commandanten adviseerde de schepen te vernietigen. Zover kwam het nog niet. Om 9.00 uur klonk luchtalarm. De divisie ging buitengaats om geen gemakkelijk doelwit voor Japanse bommenwerpers te zijn. Ook de KXII met Koenraad aan boord ontmeerde en hield zich schuil op de rede door op de bodem te gaan liggen. Af en toe kwam de onderzeeboot met de toren boven water

om verse lucht te happen. Tegen 15.00 uur meerde Dekker Hr.Ms. *Pieter de Bitter* af aan de Kruiserkade en verzamelde zijn bemanning op de steiger. Wie naar Australië wilde uitwijken, kon zich melden aan boord van de Crijnssen. Alleen de oudste officier luitenant-ter-zee der tweede klasse V.R.Y. Winkelman gaf hieraan gehoor. Even later werden op de *Pieter de Bitter* twee tijdbommen tot explosie gebracht. Het schip kapseisde en zonk. Wat volgde, was tekenend voor de heersende chaos. Koenraad had de explosie aan boord van de *K* XII gehoord en kwam direct aan de oppervlakte. Toen hij hoorde dat de commandant zijn schip zelf had vernietigd, ontstak hij in woede. Hij gaf Lebeau schriftelijk opdracht de zaak te onderzoeken. Indien Dekker zonder geldige reden in strijd met de uitwijkorder had gehandeld, moest hij worden gefusilleerd. Gelukkig voor Koenraad en Dekker is het daar niet van gekomen.
Aan de wal was het dreigement snel bij iedereen bekend. De commandanten van Hr.Ms. Jan van *Amstel* en Eland Dubois besloten om acht uur 's avonds hals over kop met halfvolle tanks alsnog uit te varen. In de vroege ochtend van 7 maart gingen beide schepen bij het eiland Gili Radja ten anker. In verband met een defect aan de stoomketels kon de Eland Dubois geen volle kracht meer lopen. Na scheepsraad werd besloten alleen met de Van *Amstel* verder te varen. Bij schemering laadde de bemanning de brandstof over. Overdag was het schip provisorisch gecamoufleerd met takken en verf. De Eland Dubois werd tot zinken gebracht. In de avond van 8 maart vertrok Hr.Ms. Jan van *Amstel* naar zee. Kort voor middernacht werd het schip onderschept door een Japanse torpedobootjager. Na een kort gevecht ging de mijnenveger ten onder. Van de tachtig officieren en schepelingen kwam 21 man om het leven. Bijna zestig opvarenden werden opgepikt door de Japanse jager of konden met reddingsvlotten Bali bereiken.

Tropisch eiland op de vlucht

Commandant Van Miert van Hr.Ms. *Abraham Crijnssen* had nooit getwijfeld uit te wijken. Omdat hij wist dat zijn collega-commandanten er weinig voor voelden naar Australië te evacueren, ging hij de laatste dagen zijn eigen weg. In afwachting van het sein 'KPX' trof hij voorbereidingen voor het vertrek. Hij negeerde het advies van zijn divisiecommandant om zijn schip te vernietigen. 'Ik weet dat wij verdomd weinig kans maken, maar ik verdrink liever dan dat ik Japans krijgsgevangene word,' liet hij Lebeau weten. Van Miert nam extra voorraden aan boord en laadde zoveel mogelijk water en brandstof. Met man en macht probeerde de bemanning het schip zo goed mogelijk te vermommen. Geverfd in camouflagekleuren en verscholen onder boomtakken en bladeren leek de *Crijnssen* precies op een tropisch eiland.

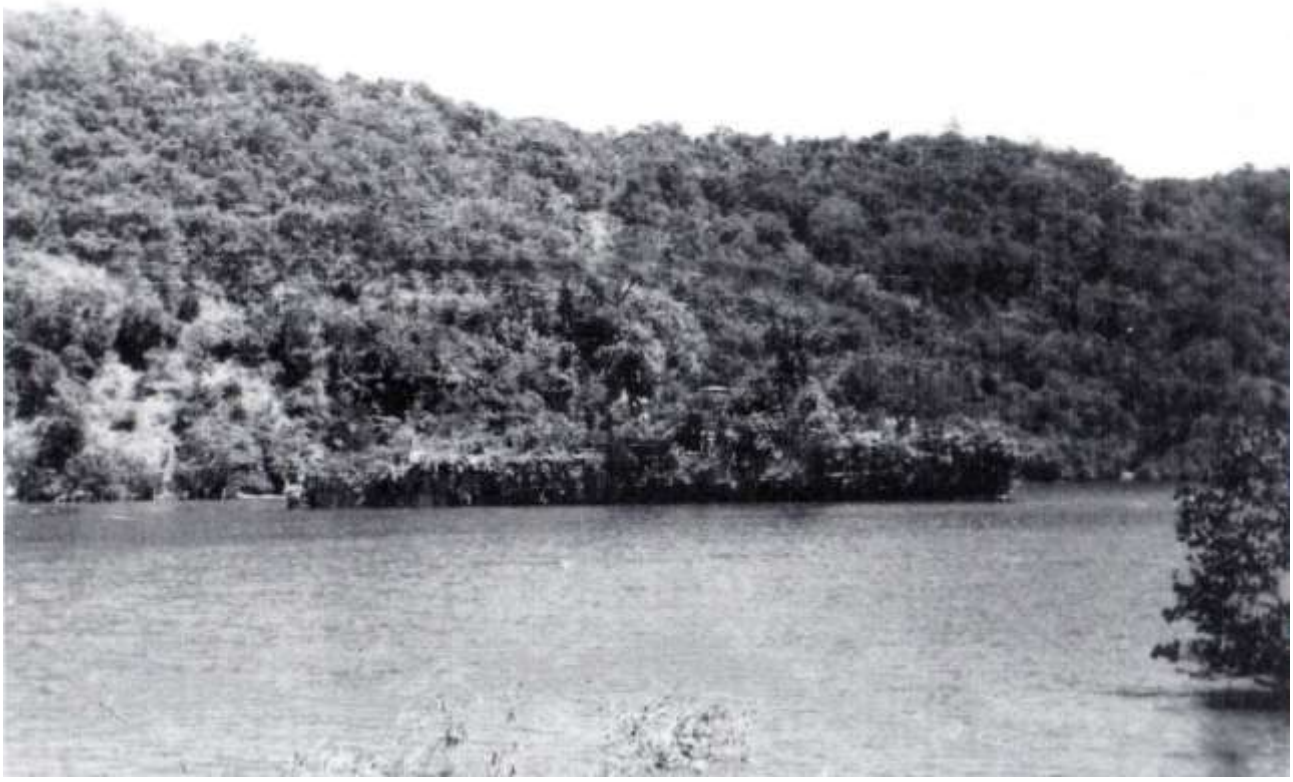
De commandant liet zijn bemanning de keus mee te gaan of in Soerabaja te blijven. Ongeveer de helft van de opvarenden ging van boord, onder wie de zes onderofficieren en alle inheemse schepelingen. Van Miert en zijn oudste officier, luitenant-ter-zee der tweede klasse A.D.H. Heringa, wisten voldoende liefhebbers van andere schepen bijeen te trommelen. Met elf officieren en 48 schepelingen had de mijnenveger zelfs een meer dan voltallige bemanning. Twee sergeanten machinist van de *Gouden Leeuw* zouden de stoomketels bedienen. Op het laatste moment stapte ook Lebeau aan boord. Zeer opmerkelijk was de aanmonstering van verpleegster Agnes Vestdijk. Zij was de eerste vrouw die daadwerkelijk een taak vervulde aan boord van een operationeel marineschip.

De *Abraham Crijnssen* was het laatste marineschip dat Soerabaja verliet. Op 6 maart om 21.30 uur ontmeerde de mijnenveger van de Kruiserkade met het zeiljacht *Urania* op sleep. Dit opleidingsschip van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Soerabaja was bemand met twaalf opvarenden die eveneens naar Australië wilden ontkomen. De *Abraham Crijnssen* profiteerde optimaal van de avondschemering. Het schip was geheel verduisterd: de navigatielichten waren gedoofd, de patrijspoorten voorzien van blindeerkleppen. Tussen scheepswrakken en kapotgeschoten lichtboeien baanden de vaartuigen zich een weg door het water.

De oorlogswacht was op post. Het overige personeel probeerde aan dek wat te slapen met de zwemvesten om. Met 10-mijls vaart ging het dicht langs de zuidkust van Madoera. Het was rustig weer en een heldere maannacht. Tegen middernacht zag de bemanning aan de kim een paar vage, niet te identificeren silhouetten. Van Miert week uit in zuidelijke richting en liet aanzetten tot 12-mijls vaart. Het schip koerste bezuiden het eilandje Kambing naar de Gili eilanden. Om 02.00 uur 's nachts werd de *Urania* losgegooid. Het zeiljacht had geen geluk. De hulp-motor raakte defect en nog voor Straat Bali werd de *Urania* door een Japanse torpedobootjager aangehouden en opgebracht.

In de ochtendschemering van 7 maart naderde de *Abraham Crijnssen* het eiland Gili Radja. Daar lagen de Jan *van Amstel* en *Eland Dubois* naast elkaar afgemeerd ten anker. Beide schepen waren nog niet gecamoufleerd en Van Miert besloot door te varen naar het nabijgelegen eiland Gili Genteng. In een kleine baai trachtte hij zo dicht mogelijk onder de wal te ankeren. Daarbij liep het voorschip vast op het kustrif, waarbij ook de schroeven de keien even aantikten. Direct werd de motorsloep gestreken om het achterschip vrij van het rif te houden. Tot grote opluchting van de bemanning kwam de *Crijnssen* vrij spoedig met vol achteruitslaande machines vlot. De hele dag bleef het schip onder de kust liggen. De oorlogswacht bleef op post en de rest van het personeel voer met de motorsloep af en aan naar de wal om de takken en het groen van de camouflage te verversen. De bewoners van het eiland lieten zich niet zien.
In de kaartenkamer besprak Van Miert het vaarplan met zijn jeugdige navigatieofficier, luitenant-ter-zee der tweede klasse KMR HJ. van der Weyde. De beste route naar de Indische Oceaan was via Straat Alas, de zeestraat tussen Lombok en Soembawa. Rechtstreeks vanaf Gili Genteng naar Straat Alas varen was te riskant. Men moest dan het open water van de Balizee oversteken, gedeeltelijk bij daglicht. Van Miert

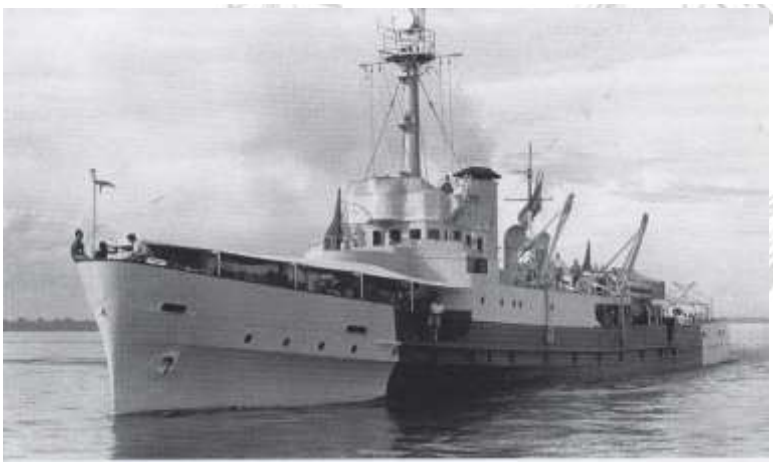
besloot eerst 's nachts nog een oversteek naar de Kangean-eilanden te maken om zich daar ergens onder de wal overdag schuil te houden en dan de volgende nacht de oversteek naar Straat Alas te wagen. Het zou een juiste keuze blijken te zijn. De *K XII,* die eveneens op 6 maart uit Soerabaja was vertrokken, wist op 8 maart in de Balizee ten zuiden van Kangean nog maar net aan een Japanse



torpedobootjager te ontkomen. Om 18.30 uur in de avond van 7 maart werd anker opgegaan en stoomde de *Abraham Crijnssen* bezuiden de eilanden Sapoedi en Raas en langs het eiland Goa-Goa. In het maanlicht kwam spoedig daarna Kangean in zicht. Bij het ochtendgloren ging het schip ten anker dicht onder de kust van Aloean, een klein onbewoond eiland ten noorden van Kangean. Weer werden de verdorde camouflagetakken vervangen door vers groen. Zondagavond 8 maart begon het gevaarlijkste traject over de Balizee. Iedereen bleef aan dek. Het was stil weer met een kalme zee en een heldere maan. Het schip voer verder tussen de eilanden Pageroean en Sakala door. Vandaar koerste de *Abraham Crijnssen* naar de noordwestpunt van Soembawa. Tegen 23.00 uur meldde de uitkijk op het bordes in de voormast een silhouet aan de horizon. Was het een vijandelijk schip? Voor de zekerheid veranderde Van Miert met volle kracht van richting. Het silhouet verdween. Een zucht van verlichting ging door het schip, dat zijn oorspronkelijke koers vervolgde. In de ochtendschemering van 9 maart liep de *Abraham Crijnssen* de kust van Soembawa aan. Met de

motorsloep en bewapend met karabijnmitrailleurs en geweren verkende een deel van de bemanning een baai ten noordwesten van Soembawa Besar. Niets wees op onraad, waarop de mijnenveger de kleine baai binnenstoomde. Op dat moment vernam de telegrafist de capitulatie van het Indisch leger. De strijd om Nederlands-Indië was verloren. De inwoners van een kampong in de baai waren de bemanning echter goedgezind. Zij verkochten groenten en fruit, alsmede enige honderden klappers als aanvulling op de drinkwatervoorraad. Het nieuws dat er een Nederlands marineschip voor de kust voor anker lag, verspreidde zich als een lopend vuurtje. Later die dag ontving Van Miert enige inheemse bestuursambtenaren en een vertegenwoordiger van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij aan boord in de hoop de laatste informatie te ontvangen. Veel meer dan enkele vage inlichtingen over vermeende vijandelijke luchtactiviteiten en scheepsbewegingen in Straat Alas konden zij niet geven. Van Miert was er niet gerust op en besloot diezelfde avond uit te varen. Hij nam niet het hoofdvaarwater van Straat Alas, maar de nauwe doorvaart tussen een rij eilandjes en de kust van Soembawa, soms nauwelijks een mijl breed. Samen met Van der Weyde navigeerde hij het schip door de smalle passage. Voortdurend werden peilingen genomen en koerscorrecties opgegeven aan de roerganger.

Tegen 22.25 uur was men ter hoogte van Tandjong Amat aan de zuidelijke ingang van Straat Alas. Ter plekke besloot Van Miert met de sterke stroom mee te varen en direct over te steken naar Australië. Te middernacht werd van alarmstelling overgegaan op oorlogswacht. In het noorden verdween Soembawa geleidelijk uit het zicht. De bemanning ging er langzamerhand in geloven. Van slaap was de afgelopen dagen niet veel gekomen. Zij, die niet op post stonden, zochten hun kooi op of verkozen een slaapplaats aan dek. Van Miert bleef om de zuid stomen om de afstand tot de Indische archipel zo snel mogelijk te verkleinen en buiten de actieradius van Japanse verkenningsvliegtuigen te komen. In de middag van 10 maart minderde hij van veertien tot tien mijl om brandstof te sparen. Het was nog zo'n achthonderd mijl tot de meest westelijke punt van Australië, legen 16.00 uur diezelfde middag trommelde de oudste officier iedereen op om schoon schip te maken en de camouflage overboord te zetten - tot ongerief van de meereizende aap die er veel genoegen aan had beleefd. De volgende dagen verliepen rustig. Het bleef mooi weer en er was geen schip te bekennen. Op vrijdag 13 maart tegen 08.00 uur praaide de uitkijk in de voormast: 'Australië in zicht. Recht vooruit!' Al het volk stroomde aan dek. Aan de horizon lag de North-West Cape. Een luid gejuich barstte los. Eenmaal op koers langs de Australische kust dronk de bemanning een extra oorlam.



De volgende dag stak een harde wind op. Van Miert hoopte met het brandstofrestant Geraldton te bereiken, waar volgens de zeemansgids olie kon worden geladen. Nog even kregen schip en bemanning het zwaar te verduren.

Op zondag 15 maart arriveerde *de Abraham Crijnssen* om 12.00 uur op de rede van Geraldton. Met behulp van een loods meerde de mijnenveger af langs de steiger van de Inner Harbour. Tot ieders verrassing lag daar ook Hr.Ms. *K* VIII, die op 2 maart uit Soerabaja was vertrokken. De vreugde was groot. Er werden handen geschud en belevenissen uitgewisseld. Vermomd als tropisch eiland had *de Abraham Crijnssen* ongezien de vijandelijke linies gepasseerd. De opdracht om uit te wijken naar Australië was volbracht. Voor deze moedige daad werd

commandant Van Miert bij Koninklijk Besluit van 2 september 1942 nr. 23 het Kruis van Verdienste verleend. Tien andere opvarenden zouden eveneens deze onderscheiding ontvangen.

Na uitdienststelling is de Abraham Crijnssen nog als Museum schip te bewonderen geweest aan de voorzijde van het Marine Museum waar hij in 2008 ingekort is om versleept te worden naar een nieuwe ligplaats te Den Helder alwaar hij nu ligt afgemeerd in het Natte dok achter het museum !

Het mag dan ook duidelijk zijn dat daar heel wat werk aan is geweest, want het bochtenwerk in de grachten waar hij doorheen moest worden gesleept werkte niet bepaald mee.
Hiervoor moest de Abraham worden in gekort met enkele meters. Hieronder een kleine impressie van deze operatie zodat u een beetje beeldvorming krijg van deze gigantische klus.

Hier ligt de Abraham Crijnssen in de hoofdgracht
langs de Kanaalweg te Den Helder

18 september 2008 is er een aanvang gemaakt met het branden opdat de kont kan worden verwijderd om er op de nieuwe ligplaats weer aan te worden gelast….., knap staaltje werk……

Op 22 september is de kont verwijderd en op een ponton gezet zodat het mee kan worden getransporteerd…..

Vanwege deze bocht diende de kont te worden ingekort teneinde door de hoofdgracht langs de Zuidstraat zijn reis voort te zetten…..

De Abraham Crijnssen door de Binnengracht

Hier ligt ze thans in het Natte dok achter het Museum ….

Burgemeester Koen Schuiling in gesprek met Fulco (Fred) en Cisca Bouwmeester die de foto op schoot heeft. FOTO GEORGE STOEKENBROEK

Laatste overlevende Crijnssen honderd jaar

Arie Booy

Den Helder * Fulco Bouwmeester - bij de marine bekend als Fred - vierde gisteren zijn 100e verjaardag met familie en vrienden.
Vijftig jaar geleden zwaaide hij af bij de zeemacht. „Daarna werkte hij nog in allerlei baantjes tot zijn 75e", zegt echtgenote Cisca. De eeuweling is de laatste overlevende van Hr.Ms. Abraham Crijnssen. „Ik ben geboren op Borneo", zegt Bouwmeester enthousiast. Hij nam dienst bij de Koninklijke Marine en werkte toen de Japanse vloot in maart 1942 Java naderde in de machinekamer van de Abraham Crijnssen. Het schip werd geschilderd in camouflagekleuren en met behulp van netten, takken en ander groen vermomd als tropisch eiland. Er werd 's nachts gevaren en overdag lag het schip stil. Zo kon het ontsnappen naar Australië. „Mijn man kwakkelt met zijn gezondheid", zegt zijn echtgenote. „Ik heb hem lang thuis verzorgd, maar nu woont hij in Den Koogh." De 100-jarige heeft het er naar de zin: „Ik word goed verzorgd", zegt hij monter. Burgemeester Schuiling overhandigde een door hem zelf gemaakte foto van een zonsopgang boven Huisduinen. „Prachtig!", vond de jarige.

Uit het Helders Dagblad 31-07-2018, een knipsel van de laatste overlevende Hr.Ms. Crijnssen (foto boven), afgebeeld.

We maken nu de laatste sprong in de tijd……
Hr.Ms. ABRAHAM CRIJNSSEN. F 816.

Voor het achtste standaardfregat werd op 24 oktober 1978 bij de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen onder bouwnummer 357 de kiel gelegd. Kielleger was raadsadviseur Ir. J.F. Meijer in zijn functie van souschef nieuwbouw bij de directie materieel Koninklijke marine. De doopplechtigheid geschiedde op 16 mei 1981 en werd verricht door Mevr. M.K. Kool-van der Kooy, echtgenote van de directeur economisch beheer Koninklijke marine, die het schip Hr.Ms. Abraham Crijnssen doopte. Gelijktijdig werd ook Hr.Ms. Jan van Brakel gedoopt. Op 27 januari 1983 werd Hr.Ms. Abraham Crijnssen aan de vloot toegevoegd door middel van het indienststellen door Kltz. T.J.N. van der Voort die de vlag, geus en oorlogswimpel liet voor hijsen.
De eerste taak was het opwerken van schip en bemanning. Dit vond voornamelijk plaats in de Noorse wateren. Tussendoor fungeerde het schip als drijvende banenmarkt en bezocht onder meer Bergen, Hamburg en Newcastle. De commandant van het Fregattensquadron verklaarde het schip vervolgens oefen gereed, hetgeen men meteen kon bewijzen tijdens de NAVO-oefening Bright Horizon. Op 18 mei volgde een varende ouderdag. Na een onderhoudsperiode volgde in de Oostzee de oefening Baltops en werd van 24 tot 27 juni een bezoek aan Lübeck gebracht. Na het zomerverlof werd aan de eskaderreis deelgenomen en op 13 september koers gezet naar de Middellandse Zee. Bezoeken werden gebracht aan Napels, Pireaus, Cagliari, Toulon, Barcelona, Valencia en Lissabon, waarna op 25 november in Den Helder werd teruggekeerd. Tijdens het bezoek aan Napels brachten 90 opvarenden een bezoek aan de Paus in Rome.

Hr.Ms. Abbraham Crijnssen was het zesde standaardfregat van de Koninklijke marine. Foto IMH.

Na het winterverlof werd op 3 januari 1984 naar zee vertrokken om als schip van de wacht te dienen. Op 16 februari begon in dok VI van de Rijkswerf het garantieonderhoud en op 14 maart werd naar de bouwwerf in Vlissingen vertrokken voor het restant hiervan. Dit duurde tot 23 april en de volgende dag werd naar zee vertrokken voor machinekamerbeproevingen en stabilisatieproeven dat vier dagen duurde. In Den Helder liggend vonden brandoefeningen plaats en op 7 mei op de rede een grootscheepse averijoefening. Op 16 mei kreeg het schip opdracht een oostblok eskader te begeleiden dat het schip bij de Shetland Eilanden bracht.
Met allerlei korte vaaropdrachten volgde een opwerkperiode die onder meer in Portland bij de FOST werd doorgebracht. Na het zomerverlof werd opgetreden als gastschip voor de Marine Voorlichting met een aantal vaardagen voor hoge autoriteiten. Midden oktober was men in Den Helder teruggekeerd van de functie van schip van de wacht en werden voorbereidingen getroffen om naar de Antillen te vertrekken. Dit gebeurde op 13 november toen een grote menigte familieleden de bemanning kwam uitzwaaien. Op 24 november werd Willemstad bereikt en de functie van stationsschip overgenomen.

Op 9 januari 1985 gingen in Willemstad de trossen los om het ruime sop te kiezen en met de regelmaat van de klok werd in internationaal verband geoefend en een aantal buitenlandse havens aangelopen. Na een drukke periode werd op 18 mei aan de thuisreis begonnen en na 205 dagen van huis te zijn geweest werden op 7 juni in aanwezigheid van vele familieleden de trossen in Den Helder belegd. Terwijl de bemanning met verlof ging lag het schip in dok VI van de Rijkswerf. Op 19 augustus vertrok het schip weer naar zee voor de functie van schip van de wacht, een vaardag voor Marine Voorlichting en het bijwonen van de vlootschouw tijdens de visserijdagen bij Katwijk.
Op 3 oktober werd een Russische onderzeebootjager gesignaleerd en na een korte achtervolging moest het schip terugkeren voor de volgende vaardag met gasten. Vanaf 28 oktober begon een oefening bij het Fregattensquadron en werd van 9 tot 15 november meegedaan aan de Joint Maritime Course 2/85 waarin werd bewezen dat men tegen een stootje kon. De gehele periode stond er windkracht 9 tot 11 maar de oefeningen gingen

gewoon door. Begin december liep het schip weer de Helderse marinehaven binnen voor het verlof.

Na enkele dagen als schip van de wacht te hebben gediend lag het schip tot half februari 1986 binnen voor onderhoud. De ijsgang in de zeegaten zorgden bij bittere koude voor de nodige complicaties bij het navigeren. Begin maart kwam Prins Willem Alexander aan boord voor een stageperiode tot half april als toegevoegd officier van de wacht. Eind april onderging het schip een dokbeurt om de beschermkap van een schroefas te laten vervangen. Vervolgens werd bij het Fregattensquadron op de Noordzee doorgebracht en maakte het schip tijdens een zware storm een slagzij van 48 graden. Hierdoor vielen dieselgeneratoren uit en kon er gedurende 10 minuten niet met het roer worden gestuurd. Maar het element zeemanskunde was de situatie snel onder controle. Eenmaal terug in de haven werden voorbereidingen getroffen voor de reis naar de Verenigde Staten die op 16 juni begon. De oversteek nam 10 dagen in beslag waarbij onderweg olie werd geladen vanuit een Britse Marine tanker. De stad Albany, de hoofdstad van de staat New York, vierde haar 300-jarig bestaan en omdat de Nederlanders de grondleggers waren werd een Nederlands marineschip uitgenodigd. Het werd een week van feesten, recepties en radio en tv-opnamen. Op 3 juli kwam het schip in New York om de viering van de nationale feestdag mee te maken. Onder een stralende zon baande het schip zich een weg tussen de grote en kleine schepen naar haar ankerplaats, pal voor Manhatten. Hr.Ms. Abraham Crijnssen viel de eer te beurt om 21 saluutschoten aan president Reagan af te geven die dit vanaf het passerende slagschip USS Iowa afnam. Op 5 juli werd opgestoomd naar een van de pieren van Brooklyn waar ’s avonds een grote receptie aan boord werd gehouden. Op 9 juli ving de thuisreis aan en op 17 juli arriveerde men in Den Helder voor het zomerverlof.
Na enkele weken onderhoud werd aan de NAVO-oefening Northern Wedding deelgenomen en op 25 augustus werd Prins Willem Alexander weer aan boord geplaatst als toegevoegd officier van de wacht. Na einde oefening was het schip op 19 september weer in Den Helder. Na deelname aan een banenmarkt in Amsterdam werd op 20 oktober in een vliegende storm door de sluizen van IJmuiden geschut terwijl de bestelde sleepboten bezig waren een bulk-carrier van de Noorderpier af te houden. Zonder ook maar één krasje op te lopen werd ook deze hindernis genomen. Vervolgens oefende het schip in een JMC op een stormachtige Noord Atlantische Oceaan. Op 15 december meerde het schip na 153 vaardagen in Den Helder af.

Hr.Ms. Abraham Crijnssen in een ruwe zee.
Foto IMH.

Nadat iedereen op 5 januari 1987 van verlof was teruggekeerd werd het schip aangewezen als stilliggend opleidingsplatform voor de Wapen Technische School dat tot 9 februari duurde. Daarna onderging het schip tot 18 september het meer jaarlijkse onderhoud met een drastisch

verminderde operationele dienst en nog maar 123 mensen aan boord verbleven. Na het zomerverlof kwam de bemanning geleidelijk aan weer op volle sterkte en werd een begin gemaakt met het opwerken en een varende week van materieels beproevingen.

Helaas is over het jaar 1988 geen reisverslag bekend. Wel is bekend dat het schip bij STANAVFORLANT was ingedeeld. Hiermee nam het schip op 7 juli deel aan de reddingsactie van het in brand geraakte olieboorplatform Piper Alfa in de Noordzee op ongeveer 100 mijl uit de Schotse kust. Op het moment dat de melding werd ontvangen bevond het verband zich op ongeveer 230 mijl vanaf de plek des onheils en ging met hoge vaart er op af. Vroeg in de morgen van 7 juli arriveerde men ter plekke en trof men een enorme brandende chaos aan. Meteen werd een aanvang gemaakt met het redden van overlevenden en het bergen van de slachtoffers. Er bevonden zich tijdens de explosie 240 mensen op het boorplatform waarvan in de loop van de dag slechts 60 overlevenden werden opgepikt en 20 lichamen werden geborgen. De meldingen van de helivlieger van de Crijnssen spraken boekdelen en het schip kon een leeg reddingsvlot bergen. Tot het invallen van de duisternis bleef men naar overlevenden in het ijskoude water zoeken, waarvan de kans gering was dat zij het zouden overleven.

Op 23 januari 1989 keerde de bemanning terug van verlof en bleef het schip tot 1 mei langs de kant liggen en in die periode werd de Goalkeeper geplaatst. Deze werd hierna in zee beproefd en ging het schip van 22 mei tot 5 juni samen met de Zuiderkruis naar de Barentszzee. Na terugkeer nam het schip van 27 juni tot 3 juli deel aan de afsluiting van de William & Mary festiviteiten in Londen. Na het zomerverlof werd aan de eskaderreizen van 28 augustus tot 22 september en van 22 oktober tot 28 november deelgenomen.

Nadat de bemanning in januari 1990 van winterverlof was teruggekeerd werden voorbereidingen getroffen voor het vertrek naar de Nederlandse Antillen om de functie van stationsschip te gaan vervullen. Daartoe werd op 7 mei vertrokken en via een tussenstop op de Azoren om olie te laden werd op 19 mei de taak van de Banckert overgenomen. Op 16 november kwam de Piet Heyn het schip aflossen en werd naar Den Helder teruggekeerd.

Van 4 tot 11 maart 1991 was het schip ter beschikking voor training van helikopterdirectie- en vliegdekofficieren om daarna op 18 maart met het eskader naar zee te gaan voor een aantal oefeningen. Hiervan werd op 12 april teruggekeerd en werd met het Fregattensquadron geoefend. Op 13 mei vertrok het schip naar de werf van Wilton Feijenoord voor een dokbeurt om de beschadigde sonardome te vervangen. Na terugkeer in Den Helder werd met het eskader uitgevaren en toen dit ten einde was volgde het zomerverlof. Vanaf 12 augustus begon het meer jaarlijkse onderhoud.

Op 3 februari 1992 ging het schip bij de Rijkswerf in het overdekte dok om ook de onderzijde eens grondig na te zien om daarna langs de kade te komen. Gedurende deze periode was ongeveer een kwart van de bemanning aan boord, maar dat veranderde toen aan het MJO op 25 mei een einde kwam. Er volgde nu een periode van materieel beproevingen en opwerken. Op 3 september vertrok het schip naar Amsterdam om als gastschip te fungeren voor twee Poolse marineschepen. Tijdens het schutten in de sluizen van IJmuiden ramde een met zand geladen aak de stuurboordschroefas en in het dok moesten ook de beschadigde schroefbladen worden vernieuwd. Het restant van het jaar werd gevuld met een FOST-periode en oefeningen en was Oslo de enige buitenlandse haven die nog kon worden bezocht.

In het voorjaar van 1993 was het de bedoeling dat Hr.Ms. Abraham Crijnssen met het eskader zou uitvaren, maar dit werd plotseling een geheel ander reisdoel. Op 15 februari werd koers gezet naar de Adriatische Zee voor deelname aan Operation Grapple ter ondersteuning van een eventuele terugtrekking van Engelse en Nederlandse troepen uit voormalig Joegoslavië. Er werden intensieve patrouilles uitgevoerd en nadat het schip op 3 mei in Corfu was afgelost liep men op 14 mei weer in Den Helder binnen.

Na het zomerverlof vertrok het schip op 17 juli opnieuw naar de Adriatische Zee om zich bij STANAVFORLANT aan te sluiten voor de operatie Sharp Guard. Ditmaal bestond de missie uit het controleren van de uitvoer van de VN-resoluties met betrekking tot het embargo tegen Joegoslavië. In vijf maanden tijd werden dertig boardings uitgevoerd. Tijdens deze reis bracht de bemanning een verlaten Albanees vluchtelingenvlot tot zinken omdat het een gevaar voor de scheepvaart opleverde. In september werden drie Kroatische vissers met een snelle actie van de helikopter gered nadat hun bootje even buiten Dubrovnik was gezonken. Op 13 december werd het schip afgelost en was op 19 december terug in de thuishaven.

Het begin van 1994 werd gevuld met een onderhoudsperiode van twee maanden. Daarna werd van 1 tot 31 maart deelgenomen aan de oefeningen Arctic Expres en Pomor. Deze oefeningen vonden plaats rond de Noordkaap. Na twee maanden onderhoud met een dokbeurt werd met adelborsten de bootjesreis ondernomen en kwam het schip bij het Fregattensquadron.
Na het zomerverlof werd een groot deel van de bemanning overgeplaatst en nam het schip in Rotterdam deel aan de Wereldhavendagen. In Wilhelmshaven werd de demagnetiseringsrange bezocht en nam het schip deel aan activiteiten voor werving, voorlichting en promotie. Een week lang waren elke dag ongeveer 150 gasten aan boord die demonstraties kregen voorgeschoteld. Daarna werd van 17 oktober tot 19 november aan de eskaderreis deelgenomen en eenmaal terug in Den Helder werd de tijd besteed aan onderhoud van het schip.

De eerste operationele inzet van 1995 vond plaats van 15 januari tot 24 april toen het schip was toegevoegd aan de Standing Naval Force Mediteranean waar het als stafschip fungeerde. Het operatiegebied was Montenegro waar zeven schepen werden gevisiteerd. Na een compensatieperiode werd bij het Fregattensquadron gevaren en begon men op 5 juni aan de bootjes- en kruisreis voor adelborsten. In de periode van 21 augustus tot 19 november werd onderhoud gepleegd in verband met het vertrek naar het Caribisch gebied en op die dag onder grote belangstelling de thuishaven werd verlaten. Op 2 december werd met de taak van stationsschip begonnen.

Al tijdens de eerste patrouille in januari 1996 onderschepte de bemanning een bootje met daarin 325 kg cocaïne. Op 30 januari wist de bemanning vier mensen te redden die nabij St. Eustatius met een vliegtuig in zee terecht waren gekomen. Op 11 maart begon het schip richting de Amerikaanse kust te koersen met bezoeken aan Baltimote en Norfolk. Op 14 juni werden de taken van stationsschip overgedragen aan de Willem van der Zaan en ging het via een tussenstop op de Azoren voor olie laden naar huis waar op 26 juni werd afgemeerd. Op 2 september werd het schip naar De Schelde in Vlissingen gesleept voor groot onderhoud omdat het reeds in juni was bestemd voor de verkoop aan de Verenigde Arabische Emiraten en werd uit dienst gesteld.

Op 2 juni 1997 werd Hr.Ms. Abraham Crijssen weer in dienst gesteld en op 16 en 17 juni varende materieels beproevingen gehouden als voorbereiding op de overdracht. Vervolgens werd met de VAE-bemanning in Het Kanaal en de Noordzee opgewerkt met een sterk ingekrompen Nederlandse bemanning van slechts 67 mensen. Na een korte aftimmerperiode werd het schip op 31 oktober voor de laatste maal uit dienst gesteld en op die dag ceremonieel overgedragen aan de marine van de Verenigde Arabische Emiraten. Het schip kreeg de nieuwe naam Abu Dhabi met het naamsein F 01. Op 4 november werd Den Helder verlaten.

F 816