



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
tenanker@kpnmail.nl



Deze extra toevoeging van het web-magazine 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 sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



Extra editie 10 november 2020 Korvetten van de Ambon-klasse



Deel 1 INHOUDSOPGAVE.

Een kort woord vooraf.	2
Australische Fleetminesweepers.	2
Specificaties.	3
Hr.Ms. Ambon.	4
Hr.Ms. Banda.	8
Hr.Ms. Batjan	11
Hr.Ms. Boeroe.	13

EEN KORT WOORD VOORAF.

Toen mij werd gevraagd een boekje samen te stellen over de korvetten van de Ambon-klasse, besepte ik terdege voor een moeilijke taak te komen staan. Immers, uit die lang vervlogen jaren van kort na de Tweede Wereldoorlog zijn maar weinig rapporten beschikbaar omtrent de scheepsbewegingen en operaties van deze kleinere - doch niet minder belangrijke - eenheden zoals de schepen uit deze klasse. Gelukkig zijn er wel een aantal foto's ter beschikking gekomen, zodat alsnog een beeld van deze schepen te geven is. Mede door de steun van het Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag, alsmede van enkele oud-opvarenden is het alsnog gelukt, zij het een summier, beeld te scheppen van schepen uit een lang vervlogen tijd. Al deze mensen ben ik uitermate dankbaar voor hun ondersteuning.

AUSTRALISCHE FLEETMINESWEEPERS.

In 1946 werden van de Australische marine acht stuks zogenaamde fleetminesweepers van de Bathurst-class aangekocht die allen naar eilanden in de Indische Archipel werden vernoemd. De verantwoordelijke man hiervoor was de marinecommandant Australië, KTZ Jhr. H.A. Van Foreest. Admiraal C.E.L. Helfrich in Den Haag had het liefst nog acht schepen erbij overgenomen, maar dan moest Den Haag voor personeel uit Nederland zorgen en dat was er niet.

Hoewel ontworpen als vlootmijnenvegers, hadden zij in de oorlogsjaren voornamelijk escortedienssten verricht. In november 1945 berichtte de marinecommandant Australië dat hij een aantal van deze schepen, waarvan er 63 werden gebouwd, van de Australische marine kon overnemen. Het Ministerie van Marine zag echter geen kans om het overnamecontract tijdig rond te krijgen, doch de *Australian Commonwealth Naval Board* was de Koninklijke marine ter wille en was bereid om de eerste vier schepen in bruikleen af te staan. Zo ontstond de merkwaardige situatie dat deze korvetten onder hun Australische naam bij de Koninklijke marine in dienst kwamen.

Het eerste schip was Hr.Ms. Ambon (Cairns) en werd op 15 januari 1946 te Brisbane in dienst gesteld. Twee weken daarvoor had een Nederlandse kernbemanning het schip van de Australische marine overgenomen. Die verleende alle medewerking. Dit ging zelfs zover dat op verzoek van de marinecommandant het complete mijnenveegtuig met bijbehorende inventaris mocht worden gesloopt en van boord gehaald. Dit, ondanks het feit dat het schip "te leen" was. Na de Cairns volgden Hr.Ms. Banda (Wollongon) en Hr.Ms. Tidore (Tamworth) die op 11 februari en 30 april 1946 te Sydney in dienst werden gesteld. De laatste was Hr.Ms. Ternate (Kalgoorlie) op 8 mei te Melbourne. In juni 1946 was de betaling voor de schepen geregeld en kregen deze vier korvetten hun Nederlandse namen.

In verband met problemen met de Australische vakbonden werden de overige vier schepen bemand met Australisch marinepersoneel naar Trincomalee op Ceylon overgevaren en daar aan de Koninklijke marine overgedragen. Dit gebeurde na een korte opwerkperiode op 3 juni 1946. De bemanningen hiervoor waren met Hr.Ms. Van Kinsbergen naar Trincomalee vervoerd.

Bij het marinepersoneel waren de korvetten geliefde schepen. Voor een veelheid aan taken werden de korvetten ingezet: vlagvertoon, steun aan het Binnenlands Bestuur, vervoersdiensten, ravitaillering, hulpverlening en transport van materialen. Het was grotendeels werk dat op het terrein lag van de voormalige Gouvernementsmarine, maar die had in 1946 daar nog geen capaciteit voor. De schepen maakten lange reizen langs de talloze eilanden van de uitgestrekte archipel. Landingsdivisies gingen aan land, soms vergezeld van afdelingen van het KNIL.

De eerste twee korvetten die uit Australië kwamen, Hr.Ms. Ambon en Hr.Ms. Banda, werden ter beschikking gesteld van de maritiem commandant Grote Oost en kregen Makassar als basis.

Deze schepen hebben verschillende functies verricht en werden achtereenvolgend als mijnenveger, korvet, patrouillevaartuig, fregat en sommige als logementschip geclassificeerd. Om deze redenen werd regelmatig het naamsein veranderd.

De schepen werden bij aanvang van de Tweede Wereldoorlog in Australië voor de Australische marine gebouwd en hebben tijdens de oorlog een vrij actieve rol gespeeld, onder andere in de Nederlands-Indische wateren.

SPECIFICATIES:

afmetingen	: 57,45 x 9,45 x 2,54 meter
waterverplaatsing	: 790 ton
machinevermogen	: 1.750 IPK
voortstuwing	: Triple-expansiemachines 2 Admiralty ketels
aantal schroeven	: 2
maximum snelheid	: 15 knopen
bemanning	: 75 koppen
bewapening	: 1 kanon van 10,2 cm 1 mitrailleur van 40 mm 4 mitrailleurs van 20 mm

NOOT:

Bij de overdracht van Hr.Ms. Morotai en Tidore op 28 december 1949, alsmede Hr.Ms. Ambon en Banda op 7 april 1950 aan de marine van Indonesië (ALRI) kwamen ook de daarbij behorende documenten, zoals scheepsjournaals en rapporten, in Indonesische handen. Deze werden ergens in een vochtige kelder opgeborgen, totdat een flink aantal jaren later een wetenschapper onderzoek wilde verrichten. Hierbij trof hij alle papieren in dermate vergane staat aan dat deze voor nader onderzoek volkomen onbruikbaar en waardeloos waren geworden, zodat van deze schepen praktisch totaal niets meer te achterhalen valt. Helaas!



Hr.Ms. AMBON. ex-HMAS Cairns. J 183

Bouwwerf	: Cackatoo Dock & Eng. Co. te Sydney
op stapel gezet	: 29 januari 1941

te water gelaten	: 5 juli 1941
in dienst gesteld (Austr.)	: 7 oktober 1941
in dienst gesteld KM	: 17 januari 1946 te Brisbane
naamsein	: MV 21 (15-07-1946), PK 1 (15-09-1946), P 6 (15-01-1947)

De taak van het schip was het patrouilleren in een groot deel van de Archipel, waarbij prauwen en tongkans werden aangehouden, het opsporen van smokkelaars, het uitoefenen van blokkades van vervoersroutes naar en tussen de republikeinse havens, het voorkomen van infiltraties en waar nodig vreedestaken verrichten.



Hr.Ms. Ambon.
Foto H.J.G. Floor

De eerste tocht van het schip was van 2 tot 10 april 1946 en voerde naar het eiland Saleier en de Tijgereilanden tussen Celebes en Flores. De volgende reis duurde een maand. In Makassar werden veertig ton medicamenten, levensmiddelen en textiel in het mijnnevegruim gestouwd en op het achterdek veertig drums met benzine vastgesjord, dit alles bestemd voor het eiland Soemba. Op 19 april vertrok het schip uit Makassar en kwam twee dagen later op haar bestemming, Waingapoe, aan. Dankzij hard werken van de bemanning werd de gehele lading in een dag gelost. Nog diezelfde avond vertrok het schip naar Port Darwin waar men op 25 april arriveerde. Hier kwam dertig ton lading aan boord en op 2 mei vertrok men naar Merauke. In de Arafoerazee kreeg men zwaar weer te verduren; het schip slingerde en stampde hevig en nam zeetjes over de brug over, waarop vaart geminderd moest worden en pas na vier dagen arriveerde het schip op haar bestemming. Nadat de lading van boord was gehaald embarkeerden 58 militairen van het KNIL en had het schip bijna net zoveel passagiers als bemanning. Op 7 mei werd Merauke verlaten en op 10

mei in Banda Neira afgemeerd, waarna men een dag later in Ambon arriveerde, doch op 18 mei was Hr.Ms. Ambon weer terug in Makassar om in onderhoud te gaan.

Op 4 juni 1946 werd weer naar zee vertrokken om tussen de eilanden verschillende opdrachten uit te voeren die in hoofdzaak inhielden het vervoer van autoriteiten en personeel, maar ook vrouwen en kinderen. Aan deze trip kwam op 26 juni in Makassar weer een einde waaruit bleek dat het schip in die periode zo'n 7.000 zeemijl had afgelegd en hoognodig aan het halfjaarlijks onderhoud toe was. Daartoe lag het schip van 1 juli tot 7 oktober 1946 bij het marine-etablissement in Soerabaja, waarna naar Makassar werd teruggekeerd.



Hr.Ms. Ambon ten anker.
Foto IMH.

En opnieuw ondernam Hr.Ms. Ambon op 12 oktober de volgende trip van gelijke inhoud als voorgaande. Telkens werden passagiers en lading vervoerd en op sommige plaatsen ging de landingsdivisie aan wal voor een patrouille door de kampongs en omgeving.

Op 1 november ging het echter mis. Commandant P. Cool had de kortste route naar Banggai, tussen het eilandje Poeah en de kust, gekozen. Hij was zelf op de brug toen de Ambon 's ochtends om 05.00 uur met negen mijls vaart in deze passage op een rif liep. De zeekaart waarop de navigatie werd gevoerd was in 1906 opgenomen en, naar later bleek, was het koraal in noordelijke richting uitgewerkt. Er was een geluk bij het ongeluk: het schip stond rechtstandig op het koraal, maar beide schroeven waren vrij van het rif. Het was wel pech dat het schip met hoogwater was vastgelopen. Duikers constateerden dat de scheepshuid niet noemenswaardig was beschadigd en alle hens werd aan het werk gezet om het schip weer vlot te krijgen. Acht ton munitie werd vanuit het voorschip naar het achterdek gesjouwd

en uit de voordrinkwatertank tien ton water buitenboord gepompt. Beide motorsloepen en de vlet werden gestreken en beide ankers werden uitgebracht. Met hoogwater werd steeds met beide machines volle kracht achteruit geslagen en met de spillen aan de ankers getrokken, doch er kwam weinig beweging in het schip. Toen moest commandant Cool om assistentie vragen en op de platvoet van 3 november arriveerde Hr.Ms. Evertsen en werd een sleeptros klaargemaakt. Doch nog diezelfde avond ondernam de commandant een nieuwe poging en nu lukte het wel! Met beide machines uiterst vermogen achteruit en maximum pk's op de spillen kwam Hr.Ms. Ambon om 21.45 uur vrij van het rif, waarna een luid gejuich opsteeg. Al deze inspanningen hadden een flinke aderlating in de brandstofvoorraad teweeg gebracht en daarom kwam de Evertsen de volgende morgen langs zij om olie en drinkwater af te geven. Op 7 november was het schip weer in Makassar terug om daarna naar Soerabaja te gaan voor ketelonderhoud, hetgeen tot 2 december 1946 duurde.



Op 5 september 1948 werd Hr.Ms. Ambon in de baai van het gelijknamige eiland gedoopt. Priesters sprenkelden water uit heilige bronnen op het voorschip. De commandant, Ltz.1 W.P. Jansen, is getuige van de ceremonie.

Foto IMH.

Naast het hierboven beschreven relaas vervulde Hr.Ms. Ambon vele patrouilles en leverde talloze malen assistentie bij allerhande operaties van de RP's.

Terwijl het schip in augustus 1947 in Soerabaja in reparatie lag, werd op 4 augustus een kustbatterij van Tjimiring door torpedobootjagers buiten gevecht gesteld en een landingsdivisie aan land gebracht. Nadat de jagers de volgende dag terugkeerden naar Soerabaja, bleef een Port Party van 37 man, in hoofdzaak bestaande uit de bemanning van Hr.Ms. Ambon in de haven achter. Zo kreeg ook Probolinggo eenzelfde bezoek van Ambon bemanningsleden.

In maart 1948 werd assistentie verleend aan de RP 133 die de ALRI-motorboot Nori 1 had onderschept en daarbij een vuurgevecht was aangegaan waarbij gewonden en een dode

aan ALRI-zijde was gevallen en een aantal mensen gevangen werd genomen. Deze laatsten werden door Hr.Ms. Ambon overgenomen en aan de autoriteiten overgedragen.

Op 26 december 1948 was Hr.Ms. Ambon op patrouille langs de kust bij Benkoelen. Het schip had opdracht assistentie te verlenen wanneer de stad door het leger werd bezet. Dit laatste werd echter vertraagd. Op de voormiddag van 4 januari stoomde de Ambon de baai van Benkoelen in. Op één mijl vanaf de haven werd de motorsloep met zes man gestreken onder leiding van de oudste officier. Hij moest dicht onder de kust de mogelijkheden om te landen onderzoeken. Het kustrif bood geen mogelijkheid om te landen. De sloep voer langzaam de haven in, doch bij het verlaten van de haven werd de sloep vanaf een fort onder vuur genomen. De Ambon kwam te hulp en vuurde een paar granaten op het fort af. Dit weerhield de TNI er niet van nog twee loodsen in brand te steken. Die avond was vanaf de Ambon de gloed van de brandende goedangs nog een tijd lang te zien.

De volgende morgen verscheen Hr.Ms. Tjerk Hiddes op het strijdtoneel, terwijl de Ambon nabij de haven ten anker lag. De Ambon had inmiddels twee sloepen gestreken die langs zij de torpedobootjager kwamen om 25 KNIL-infanteristen aan boord te nemen. Met de gewapende sloep van de jager voer men op de haven af. De eerste sloep rondde het havenhoofd en voer ongehinderd de havenkom binnen. De sloep van de Ambon volgde en draaide stuurboord uit om langs de kade af te meren. Op dat moment openden twee mitrailleurs vanaf ongeveer twintig meter het vuur. Deze vuurstoot trok een rij kogelgaten in de kajuit van de sloep. De treffers lagen nog geen 10 cm van de voorste brenschutter, die slechts licht gewond werd door rondvliegende houtsplinters, doch de infanteristen konden aan land gaan. Gelukkig keerde de sloep weer veilig aan boord van het schip terug. In de avond van 5 januari keerde Hr.Ms. Ambon terug naar Soerabaja.

Een oud-opvarende herinnert zich nog helder dat Hr.Ms. Ambon, stomende in de trechter van de Straat Madoera, plotseling ter hoogte van Grissee door een TNI-kustbatterij onder vuur werd genomen. De granaten gierden letterlijk over het schip! De commandant liet onmiddellijk met behulp van de geschutstoren het vuur beantwoorden en kennelijk was dit voldoende, want na enige salvo's zweeg de kustbatterij en kon het schip haar koers vervolgen.

De CZMNI, vice admiraal A.S. Pinke had meer dan drie jaar de hoogste post in Indonesië vervuld en ging met het motorschip Bali thuisvaren. In de Straat Malakka werd hij verrast met een laatste groet van zijn geliefde patrouilledienst. In opdracht van de Commandant Maritieme Middelen Belawan had Hr.Ms. Ambon op 9 oktober een interceptiekoers op de Bali uitgezet en tegen het eind van de middag werd contact met het koopvaardijchip gemaakt. Met de gehele bemanning aangetreden aan dek maakte de Ambon een admiraalszwaai dicht langs het schip en werd een driewerf hoera uitgebracht. Op de brugvleugel van de Bali stond een eenzame figuur in het wit met zijn pet te zwaaien.

Met groot ceremonieel werd in Soerabaja Hr.Ms. Ambon op 7 april 1950 uit de sterkte afgevoerd en aan de Indonesische marine (ALRI) overgedragen en herdoopt in Banteng. Het schip had haar sporen ruimschoots verdiend.

Hr.Ms. BANDA. ex-HMAS Woolongong. J 172

Bouwwerf

: Cackatoo Dock & Eng. Co. te Sydney

op stapel gezet	: 29 januari 1941
te water gelaten	: 5 juli 1941
in dienst gesteld (Austr.)	: 5 juli 1941
in dienst gesteld KM	: 11 februari 1946 te Sydney
naamsein	: MV 22 (15-07-1946), PK 2 (15-09-1946), P 7 (15-01-1947)

In principe heeft Hr.Ms. Banda dezelfde taken verricht als bij Hr.Ms. Ambon werden omschreven, hetgeen ook bij de beschrijving voor de overige schepen van toepassing is.



Hr.Ms. Banda op patrouille in de buurt van Makassar.
Foto T. Smeets.

Hr.Ms. Banda kreeg Makassar als basis en werd ter beschikking gesteld van de Maritiem Commandant Grote Oost.

Als eerste maakte het schip een tocht langs Ambon, Saparoea, Banda, Ceram en Koepang om personeel voor de Koninklijke marine te werven. Daar was grote belangstelling voor en

de ingescheepte keuringsarts en wervings-onderofficieren hadden hun handen vol werk. Daarna ging het schip van 15 augustus tot 26 oktober 1946 te Soerabaja in groot onderhoud.

Op 24 januari 1947 meldde een Catalina dat het bij het eiland Sailoes in de Paternoster-archipel een verdachte prauw had ontdekt en met de boordmitrailleurs onder vuur had genomen. Hr.Ms. Banda werd naar de bewuste plek gezonden met een sectie van het KNIL aan boord. In de ochtend van 25 januari werd voor Sailoes ten anker gegaan om een onderzoek in te stellen en na verkregen inlichtingen werd koers gezet naar de Postillon-eilanden waar die avond voor Sapoeka Besar ten anker werd gegaan. Daar lag een Higginsboot van de Dienst van Scheepvaart uit Makassar met eveneens een groep KNIL aan boord. Deze gingen op zoek naar een beruchte KRIS-leider die met zijn handlanger werd gearresteerd en aan boord van de Banda werden gebracht voor overdracht aan de autoriteiten.



Hr.Ms. Banda met naamsein PK 2 op de flank.
Foto IMH.

Tussen 1 april 1946 en 12 februari 1948 maakte het schip een groot aantal patrouilles in de Indonesische wateren, waarbij op 5 november 1947 een republikeinse motorpatrouilleboot werd aangehouden waarvan de illegale wapens in beslag werden genomen, waarna de boot en bemanning werden vrijgegeven.

Een rapport van 8 augustus 1947 vermeldt het volgende:

Begin augustus 1947 kwam de OAZ (Oudst Aanwezig Zeeofficier) van Belawan er achter dat in het kustplaatsje Tandjong Tiram, aan de monding van de Kali Goenoeng, een aantal prauwen gestolen rubber aan het laden waren. Hij gaf opdracht aan de commandanten van het korvet Hr.Ms. Banda en de patrouilleboten Hr.Ms. RP 122 en RP 130 om de aldaar met rubber geladen tongkans naar buiten te brengen en vervolgens naar Belawan te begeleiden.

In de vroege ochtend van 8 augustus 1947 kwam Hr.Ms. Banda voor de monding van de rivier ten anker. Met de motorsloep ging de landingsdivisie aan wal en vervolgens Tandjong Tiram in. De voorraden rubber in de goedangs werden opgenomen. Drie met rubber geladen tongkans werden onder bewaking van de patrouilleboten naar buiten gestuurd. Vanuit de goedangs werd rubber overgeladen in langs de kant liggende prauwen. Twee volgeladen prauwen werden buitengaats gezonden.

Aan het eind van de middag drong plotseling een TNI-patrouille (Tentara National Indonesia) de kampong binnen en er ontstond een schermutseling met de landingsdivisie van Hr.Ms. Banda. Matroos P. van Westen werd dadelijk dodelijk getroffen. De TNI trok zich terug, maar de commandant van de landingsdivisie vond het raadzaam de actie af te breken.

De RP 130 had intussen het stoffelijk overschot van Van Westen aan boord genomen en met een volgeladen tongkan op sleeptouw koerste het naar buiten. De RP 122 sleepte een zeiljonk en de motorsloep begeleidde een met rubber geladen tongkan.

De volgende morgen vertrok een lang konvooi van tongkans, jonken en prauwen onder begeleiding van de drie Nederlandse oorlogsbodems naar Belawan. Daar werd de gesneuvelde matroos met militaire eer begraven.

Oud-opvarende T. Smeets heeft in Straat Malakka drie beschietingen meegemaakt. Bij twee ervan op Lho Seumawe werd, na uitlokking, op bevel van de commandant het 10,2 cm kanon volledig ingezet en wel zodanig dat de terugreis naar Soerabaja noodzakelijk was wegens gebrek aan munitie. Het fikte behoorlijk aan de wal na afloop, iets waar men natuurlijk niets trots op was. Toen niet en nu ook niet.

Het schip werd op 7 april 1950 uit de sterkte afgevoerd en aan de Indonesische marine overgedragen en herdoopt in Radjawali.



Verbindingsdienst
personeel op het
achterdek.

Foto's privé-
collectie T.
Smeets.

Hr.Ms. BATJAN. ex-HMAS Lismore. J 145

Bouwwerf	: Mort's Dock & Eng. Co. Ltd. te Sydney
op stapel gezet	: 1 maart 1940
te water gelaten	: 10 augustus 1940
in dienst gesteld (Austr.)	: 10 augustus 1940
in dienst gesteld KM	: 3 juli 1946 te Trincomalee
naamsein	: MV 25 (15-07-1946), PK 5 (15-09-1946), P 10 (15-01-1947), M 813 (15-10-1950), F 813 (15-10-1952), A 870 (15-07-1957).

Op 18 juli 1946 arriveerde Hr.Ms. Batjan vanuit Trincomalee in Tandjong Priok waar het werd toegewezen aan de Maritiem Commandant Soerabaja. Na enige weken in onderhoud te zijn geweest, vertrok het schip om de oost en maakte een patrouille rond Bali en Madoera. Het schip arriveerde op 4 september in Soerabaja en maakte daarna nog twee patrouilles langs de noordkust van Java en Madoera, en rond Bali en Lombok. Het groot onderhoud in Soerabaja duurde van 27 september tot 2 december.

In de ochtend van 30 maart stoomde de Batjan bij de vuurtoren van Kapoposang de Spermonde-archipel binnen. Tegen 11.00 uur werd een telegram ontvangen dat de vorige avond een prauw met infiltranten een landingspoging had gedaan. Een Catalina kreeg opdracht de verdachte prauw op te sporen en toen dat was gelukt werd contact opgenomen met de Batjan. De commandant liet de Oerlikons bezetten en posteerde een aantal mensen met brenguns aan dek. Dichtbij gekomen zag men met witte doeken zwaaien en stonden een man of vier aan dek met de handen omhoog. Maar benedendeks bleken nog veertig man aanwezig te zijn die na sommatie in het Maleis met de handen omhoog aan dek verschenen. Met de motorsloep werden de infiltranten in groepjes van vijf aan boord genomen en op het achterdek verzameld, waarop de prauw langszij werd genomen voor onderzoek en daarna op sleeptouw genomen en in Makassar afgeleverd.



De stoffelijke overschotten worden aan land gebracht.

Foto IMH.

Op zondag 13 april 1947 was Hr.Ms. RP 107 op patrouille in Straat Madoera, toen een prauw in zicht kwam waarmee het schip het aan de stok kreeg. Bij het langszij komen sprongen twee man over op de prauw die in een razend snel moment met een kris werden

neegestoken. Hulp verscheen in de vorm van Hr.Ms. Batjan die eveneens hier op patrouille was. Deze opende het vuur op de prauw waar een groot aantal treffers op werden geboekt en deze het vuren staakte. Met de motorsloep werden daarna 10 drenkelingen uit zee opgevist. Met de twee gesneuvelden aan boord en de prauw op sleeptouw werd vervolgens koers gezet naar Soerabaja.



Hr.Ms. Batjan met naamsein P 10 op de flank.
Foto IMH.

Begin september 1947 kon nog als hoofdkwartierschip steun verleend worden bij een landing op de noordkust van Oost-Java.

De ketels van Hr.Ms. Batjan waren intussen zo slecht geworden dat het schip op 29 september 1947 naar Nederland werd gezonden voor algehele reparatie bij de Rijkswerf en pas op 28 mei 1948 in Indië terugkeerde.

Op 15 september 1948 assisteerde het schip bij de aanhouding en arrestatie van een prauw met een aantal wapensmokkelaars nabij Ajer Aboe. Met de motorsloep en whaleboot werden een grote hoeveelheid wapens van boord gehaald die een grote waarde vertegenwoordigde hetgeen in Tandjong Pinang werd afgegeven.

Op 28 september 1949 keerde het schip naar Nederland terug voor wisselende diensten. Onder andere werd dienst gedaan als politievaartuig op de Noordzee bij de visserij. Ondanks naspeuringen zijn er helaas nergens reisverslagen, rapporten of andere gegevens van dit schip te vinden.

Op 15 juli 1957 werd het schip uit de sterkte afgevoerd en ingericht tot logementschip.

Hr.Ms. BOEROE. ex-HMAS Toowoomba. J 157

Bouwwerf	: Walkers Ltd. te Maryborough, Queensland
op stapel gezet	: 6 augustus 1940
te water gelaten	: 26 maart 1941
in dienst gesteld (Austr.)	: 26 maart 1941
in dienst gesteld KM	: 3 juli 1946 te Trincomalee
naamsein	: MV 26 (15-07-1946), PK 6 (15-09-1946), P 11 (15-01-1947), M 814 (15-10-1950), F 814 (15-10-1952). A 871 (15-07-1957).

Twee dagen nadat Hr.Ms. Boeroe vanuit Trincomalee op haar basis in Tandjong Priok was gearriveerd, vertrok het schip op 23 juli met de LV 111 op sleeptouw naar Merak om de sleepboot Tjermai te overmeesteren. De volgende morgen kwam het schip op de rede van Merak aan en ging ten anker. Een enterploeg voer met de LV 111 naar de steiger. Vanaf de wal werd met geweren geschoten, doch een paar vuurstoten met de 20 mm mitrailleurs maakte daar een einde aan. De enterploeg klom aan boord van de Tjermai die er smerig uitzag en waarvan de dieselmotor uit elkaar lag. Hierop werd de Tjermai op sleeptouw genomen en met de Nederlandse vlag in top in Tandjong Priok afgeleverd. Regelmatig werden patrouilletochten uitgevoerd waarbij ook sleepdiensten werden verricht, afgewisseld met onderhoudsbeurten.



Hr.Ms. Boeroe in de haven van Tandjong Priok met opgetuigde zonnetenten.
Foto IMH.

Bij de eerste politionele actie was Hr.Ms. Boeroe in Straat Bali in de Menengbaai op 22 juli aanwezig om in samenwerking met Hr.Ms. Evertsen en Morotai een bombardement uit te voeren. Na dit ruim een half uur durende bombardement volgde de landing en hierna kreeg het schip opdracht om te patrouilleren tussen de noordoost- en zuidoostpunt van Java om infiltraties te verhinderen. Ook bij andere landingen werd assistentie verleend.

Op 15 december 1948 werd Hr.Ms. Boeroe tot 20 april 1949 aan het Departement van Scheepvaart overgedragen en kreeg daarbij Dhr. P. Hokke als gezagvoerder. Het schip bleef wel onder operationeel bevel van de Koninklijke marine.

De voornaamste taak was het transport van goederen en personen. Goederen werden in het mijnenveegruim gestouwd, waaronder medicijnen, levensmiddelen, gereedschappen en werktuigen alsmede radiozendapparatuur. Op het achterdek werden vaten met smeerolie of benzine vastgesjord en een enkele maal moest zelfs een plek voor een jeep worden gevonden. Ook werd soms levende have vervoerd.

Zo nam het schip op 18 januari 1948 een paard aan boord bestemd voor kampong Asaoedi. Het dier werd vanaf de steiger met een laadboom op het achterdek gezet. Bij aankomst de volgende dag bij de kampong werd het dier met een sling door de laadboom te water gelaten en klom, het water van zich afschuddend, onder luid gejuich het strand op.



Hr.Ms. Boeroe feestelijk gepavoiseerd.
Foto IMH.

Na het staakt het vuren wist Hr.Ms. Boeroe begin oktober 1949 beslag te leggen op een befaamde smokkelspeedboot, voor de kust van Atjeh ter hoogte van Tandjong Tamian. Dit schip, de PPB 58 LB was geladen met twee personenauto's, een jeep, een vrachtwagen, twee motorfietsen, een grote partij autobanden, een lichtaggregaat, een grote partij levensmiddelen en zeven kisten met geneesmiddelen, waaronder penicilline. De uit achttien man bestaande Indonesische bemanning werd onder arrest gesteld en het schip opgebracht naar Belawan.

Begin december 1949 begonnen de voorbereidingen voor de versterking van de defensie van Nieuw Guinea. Hr.Ms. Boeroe werd daar heen gestuurd. Zo vertrok het schip met een merkwaardig konvooi op 25 december 1949 uit Soerabaja. Voorop voer Hr.Ms. Woendi, gevolgd door Hr.Ms. Boeroe, met als commandant Ltz.1 R.M. Crommelin, met daarachter de

LT 106 en de olielichter Enige op sleep, dan de zeesleper Beatrix met de LT 101 en de LT 102 op sleep en als hekkensluiter de sleepboot Emma. De LT's waren volgestouwd met materiaal en voorraden. De Koninklijke marine was op weg naar Nieuw Guinea! Op 7 januari 1950 arriveerde het gezelschap in Sorong. De reis had ruim twee weken geduurd.

Hr.Ms. Boeroe was hiermee het eerste schip dat een term van bijna drie jaar in Nieuw Guinea zou maken. Tijdens de vele patrouilles werden talloze kampongs bezocht voor medische hulp en controles. Ook werd Hr.Ms. Boeroe verschillende malen ingezet om eenheden van het Korps Mariniers op bedreigde punten aan land te zetten, teneinde infiltraties tegen te gaan. Daarnaast werd ook personeel van de Koninklijke Landmacht vanuit een noordelijk bivak geëvacueerd naar Sorong.



Hr.Ms. Boeroe in Sydney voor reparatie in het dok.
Foto's privé-collectie W.Pols

In de lente van 1951 werd averij in de machinekamer opgelopen en moest het schip op één schroef met spoed via Cairns en Brisbane opstomen naar het Australische Sydney voor herstel, waarna opnieuw naar Nieuw Guinea werd teruggekeerd. Pas 24 november 1952 keerde het schip vanuit Sorong naar Nederland terug nadat het was afgelost door het zusterschip Hr.Ms. Ternate. Na aankomst in Nederland lag het schip van maart tot november bij de Rijkswerf in vierde traps onderhoud en daarna werd als fregat en logementschip dienst gedaan.

Het schip werd op 15 juli 1957 uit de sterkte afgevoerd en als logementschip in gebruik genomen tot 12 september 1961 toen het voor sloop werd verkocht.



Hr.Ms. Boeroe onder de beroemde brug van Hr.Ms. Boeroe in de Indische wateren. Sydney.

Foto coll. IMH.
Foto privé-collectie W. Pols.

Hr.Ms. Boeroe onder de tropenzon.
Foto IMH.



TO BE
Continued



Vervolg op 17 november a.s.