



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

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



“ ten Anker “

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 17 november 2020 Korvetten van de Ambon-klasse

Deel 2



Hr.Ms. Ceram.	1
Hr.Ms. Morotai.	4
Hr.Ms. Ternate.	6
Hr.Ms. Tidore.	8
Persoonlijke Herinneringen.	9



Dankzij een oplettende lezer biginnen we deze week we met een rectificatie....  
In deel 1 van vorige week stond onder de foto zolas hieronder is geplaatst een foute tekst.  
“beroemde brug van Hr.Ms. Boeroe “moet uiteraard zijn  
“Sydney Harbour Bridge”



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

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

Foto

+++++

## Deel 2

**Hr.Ms. CERAM.** ex-HMAS Burnie. J 198

Bouwwerf	: Mort's Dock & Eng. Co. Ltd. te Sydney
op stapel gezet	: 1940
te water gelaten	: 25 oktober 1941
in dienst gesteld (Austr.)	: 25 oktober 1941
in dienst gesteld KM	: 3 juli 1946 te Trincomalee
naamsein	: MV 27 15-07-1046), PK 7 (15-09-1946), P 12 (15-01-1947), M 815 (15-10-1950), F 815 (15-10-1952), A 872 (15-07-1957).



Na aankomst in Tandjong Priok werd Hr.Ms. Ceram toegevoegd aan de OAZ (Oudst Aanwezig Zeeofficier) Tandjong Priok. Op 29 augustus vertrok het schip naar Banka, maar moest halverwege met machineschade terugkeren. De reparatie duurde tot 23 september. Daarna haalde de Ceram in Singapore een ex-Japanse walvisvaarder op en sleepte deze naar Tandjong Priok. Van 10 tot 19 oktober volgde een

patrouille langs de noordkust van Java. Vervolgens werd het schip ingedeeld bij de vloot die het KNIL naar Palembang bracht. Een patrouille in Straat Soenda volgde, waarna het schip

naar Soerabaja ging voor groot onderhoud dat van 17 november 1946 tot 13 januari 1947 duurde.

In de ochtend van 28 februari 1947 lag Hr.Ms. Ceram voor de monding van de Sungai Asahan aan de kust van Sumatra in Straat Malakka. Er werd een motorsloep uitgestuurd om prauwen, die dicht onder de kust in ondiep water in- en uitvoeren, te onderscheppen en te onderzoeken. Nabij de monding van de rivier lag de kustkampong Bagan Asahan. Op een gegeven moment seinde de Ceram naar de motorsloep dat een motortongkan, die een roodwitte vlag voerde, naderde. De sloep koerste onmiddellijk op het vaartuig af. De seiner gaf met zijn Aldislamp een stopsignaal doch de tongkan vermeerderde vaart. Met brenguns werd het vaartuig, dat recht naar Bagan koerste, onder vuur genomen.

De motorsloep was nu zo dicht genaderd dat men bij de steiger een paar in groene uniformen geklede en met geweren bewapende lieden kon zien lopen. Ook werd een lichte mitrailleur op een driepoot waargenomen. De sloepscommandant leek de situatie nu te riskant; hij ging snel op tegenkoers.

Plotseling klonk er geweervuur; vanuit de kampong werd de sloep beschoten. Met de brenguns werd teruggeschoten en juist op dat moment sloeg de motor af en dreef de sloep met de stroom mee af.

Tijdens het korte vuurgevecht was matroos M. Huis door een kogel getroffen en op slag gedood. Een andere matroos kreeg een schot door zijn arm. Na enige minuten wist de motorist de motor weer te starten en werd met volle kracht naar de Ceram gevaren.

Eenmaal langszij het schip werd de sloep gehesen en stoomde het korvet zover mogelijk naar Bagan Asahan op. Met het kanon werd de steiger en de mitrailleur opstelling onder vuur genomen en liet de

steiger en het douanekantoor in vlammen achter. Later op de dag werd het stoffelijk overschot van matroos Huis en de gewonde matroos door een Catalina naar Batavia overgevlogen. De volgende dag legde de commandant het schip stil voor Bagan Asahan, liet de gehele bemanning aantreden in zondagstenuue en hield een toespraak ter nagedachtenis aan de gesneuvelde scheepsmakker.



Hr.Ms. Ceram onder de tropenzon.

Foto coll. IMH.

Op 28 september 1949 vertrokken Hr.Ms. Ceram en Batjan gezamenlijk naar Nederland en arriveerden op 19 november in Den Helder voor onderhoud bij de Rijkswerf, waarna de Ceram in maart 1951 weer in dienst werd gesteld. Hierop volgde het gebruikelijke proefvaren en degaussing en werd ingezet voor de visserijinspectie op de Noordzee.

Eind mei was het Vlaggetjesdag en was er een vaardag voor familieleden. De radiohut bevond zich in het manschappenverblijf en daar had men de visserijgolf bezet. De deur van de radiohut stond open en dus konden de bezoekers de gesprekken volgen. Een van de dames vroeg of ze haar man een goede vaart mocht wensen. Uiteraard mocht dat niet want de radiohut is verboden terrein, maar voor deze speciale dag?

Na haar volgden er nog enkelen en het toeval wilde dat er een journalist van de Haagse Courant onder de gasten was. Prompt verscheen de volgende dag een verslag in deze krant, compleet met foto's en namen. Mogelijk heeft dit voorval toch nog een staartje gehad.



Hr.Ms. Ceram hier met naamsein PK 7.

Foto IMH.

In oktober 1951 vertrok het schip naar de Nederlandse Antillen voor een term van 2 jaar. De reis ging via Lissabon en Ponta del Gada naar Willemstad op Curaçao en duurde vijf weken! Vanuit Willemstad werden bezoeken gebracht aan onder andere Kingston op Jamaica, Norfolk, Bovenwindse eilanden, Guantanamo Bay, Frans Gyuana, Paramaribo Aruba en Bonaire. Op 12 oktober 1953 werd naar Nederland teruggekeerd.

Verdere scheepsbewegingen zijn onbekend.

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

**Hr.Ms. MOROTAI.** ex-HMAS Ipswich. J 186

Bouwwerf : Evans Deaking & Co. Ltd. te Brisbane

op stapel gezet : 1940

te water gelaten : 11 augustus 1941

in dienst gesteld (Austr.) : 11 augustus 1941

in dienst gesteld KM : 3 juli 1946 te Trincomalee

naamsein : MV 15 (15-07-1946), PK 8 (15-09-1946), P 13 (15-01-1947).





Hr.Ms. Morotai.  
Foto coll.IMH.

Nadat Hr.Ms. Morotai in Tandjong Priok was gearriveerd, begon het schip op 23 juli met een patrouille langs de noordkust van Java, om daarna een patrouille in Straat Banka en in de Riouw-archipel te maken. Na een onderhoudsperiode van drie weken in Tandjong Priok ging de Morotai met het ex-Japanse bergingsvaartuig de Triton op sleep naar Soerabaja waar men op 10 oktober aankwam. Hier bleef het schip onder de hoede van de maritiem commandant ter plaatse. Op 28 oktober werd het schip met spoed naar het eiland Masalembo gezonden. Daar was Hr.Ms. RP 110 na een actie met Hr.Ms. Banckert op een rif gelopen en lek gestoten. De Morotai begeleidde de RP 110 naar Soerabaja waar men op 29 oktober behouden binnenliep. Na nog twee patrouilles in Straat Madoera te hebben volbracht ging het schip naar Soerabaja voor onderhoud.

Op 4 januari 1947 seinde Hr.Ms. Morotai dat op de rede van Cheribon een viertal ALRI-scheepjes actief was, waarop Hr.Ms. Kortenaer hier op af werd gestuurd om korte metten te maken. De Morotai kreeg echter opdracht om naar Tegal te gaan. Teruggekeerd op de rede van Cheribon werden een aantal daar aanwezige schepen met de motorsloop aan een nader onderzoek onderworpen.

Bij de eerste politionele actie was Hr.Ms. Morotai ingedeeld bij smaldeel Oost om te assisteren bij de landingen en, zoals eerder omschreven bij Hr.Ms. Boeroe, vuursteun te verlenen. Hierna ging het schip patrouilleren tussen de noordoost- en zuidoostpunt van Java om infiltraties te verhinderen.

Op 7 juni 1948 werd Hr.Ms. Morotai uit dienst gesteld en op 23 augustus 1948 overgenomen en bemand door personeel van het Departement van Scheepvaart. Het zou echter wel enige tijd duren voordat het schip effectief zou deelnemen aan de patrouilledienst.

Met enig ceremonieel werd het schip op 28 december 1949 bij de Indonesische marine in dienst werd gesteld als Hang Tuah. Het schip werd op 28 april 1958 door een vliegtuig van opstandelingen nabij Balikpapan tot zinken gebracht.

**Hr.Ms. TERNATE.** ex-HMAS Kalgoorlie. J 192

Bouwwerf	: Broken Hill te Whyalla
op stapel gezet	: 25 juli 1940
te water gelaten	: 7 augustus 1941
in dienst gesteld (Austr.)	: 7 augustus 1941
in dienst gesteld KM	: 8 mei 1946 te Melbourne
naamsein	: MV 15 (15-07-1946), PK 3 (15-09-1946), P (15-01-1947), M 816 (15-10-1950), F 812 (15-10-1952).

Na het vertrek uit Australië escorteerde Hr.Ms. Ternate de eerste serie HDML's (Hr.Ms. RP 105 t/m RP 108) vanaf Port Darwin naar Koepang, waar men op 12 augustus 1946 arriveerde. Hierna ging het schip door naar Makassar, waar men op 14 augustus aankwam. De CZMNI vond drie korvetten



wel genoeg en de Ternate zou op Tandjong Priok worden gebaseerd. Daartoe vertrok het schip op 18 augustus uit Makassar en via een korte patrouille rond Madoera kwam het schip op 20 augustus in Tandjong Priok aan.

Van daaruit werden twee patrouilles in de Riouw-archipel gemaakt. Na een sleeptocht met een LCM maakte het schip weer patrouilles op de oostkust van Sumatra en bracht vijftien ton vliegtuigbenzine in drums van Singapore naar Sabang. Vervolgens werden vanuit Belawan Deli een tweetal patrouilles in Straat Malakka uitgevoerd.

Hr.Ms. Ternate met naamsein PK 3.  
Foto IMH.

In februari 1947 begon de westmoesson door te staan wat gepaard ging met zware deining en hevige stortregens. Hr.Ms. Ternate ondervond dat aan den lijve. Op 10 maart arriveerde het schip om 07.00 uur op de rede van Tegal om de Ambon af te lossen. In de middag stak de wind op en begon de deining door te staan.

Na enkele moeizame inspecties aanvaarde het schip met een aangehouden schip op sleeptouw de terugtocht met vijf mijls vaart. Bij een hogere vaart zou het schip zijn stuk getrokken. Vroeg in de morgen van 14 maart arriveerde de Ternate met haar sleep op de rede van Semarang. Over detocht van Tegal naar Semarang – een afstand van tachtig zeemijlen – had men 42 uur gedaan!



Hr.Ms. Ternate in de Indische wateren.  
Foto IMH.

Bij de landingen op Madoera op 4 augustus 1947 was Hr.Ms. Ternate ingedeeld bij de bewakingsafdeling tezamen met Hr.Ms. Evertsen en Ambon.

Na Hr.Ms. Tidore te hebben afgelost werd van 2 september tot 13 oktober in hetzelfde zeegebied als de voorganger gepatrouilleerd en vrijwel meteen was het raak. In de ochtend van 6 september lichtte het schip het anker voor de Siakrivier om te patrouilleren in Straat Lalang en Straat Pandjang. De motorsloep werd achtergelaten met de opdracht de monding van de rivier te bewaken. De sloep was bemand met vijf matrozen, twee motoristen en een telegrafist onder commando van een Ltz.3<sup>e</sup> klas. Deze besloot de kampong te verkennen en voer langzaam op zo'n vijfhonderd yards langs de steiger. Opeens werd vanuit de struiken het vuur op de motorsloep geopend met mitrailleurs en geweren, hetgeen onmiddellijk werd beantwoord. De motor werd op volle kracht gezet en na enkele minuten liet de sloepscommandant het vuren staken. Nadat de brenguns waren afgekoeld ging hij op tegenkoers en voer opnieuw langs de kampong en opnieuw barstte het vuur los. Gelukkig vielen er geen gewonden en bleef de sloep onbeschadigd. Toen het schip terugkeerde en vernam wat er was gebeurd besloot de commandant tot een strafexpeditie. Dit gebeurde met het kanon van 4 inch waarmee 32 granaten werden afgevuurd, waarna het schip vertrok.

Na zeer vele spannende en intensieve patrouilles was ook voor Hr.Ms. Ternate het einde gekomen aan de machtsverhoudingen in Indonesië en lag het schip van 15 juli tot 11 oktober 1950 in onderhoud te Soerabaja, waarna het naar Nieuw Guinea vertrok om negen maanden later naar Nederland te gaan voor groot algeheel onderhoud.

Na bij de Rijkswerf in onderhoud te zijn geweest, vertrok het schip eind 1952 weer naar Nieuw Guinea waar het op 20 december 1952 te Sorong afmeerde. Op 12 april 1954 kwam van CMRNG de opdracht naar Kaimana op te stomen voor onderzoek. Twee dagen later arriveerde het schip in de middag de Kaju Merah-baai en ging bij de kampong Mondak een landingsdivisie aan wal.

Van 19 september tot 22 december 1954 werd een reis van Sorong naar Townsville, Sydney, Cairns en terug naar Nieuw Guinea gemaakt. Op 17 augustus 1955 werd Sorong verlaten en keerde het schip op 27 oktober 1955 in Den Helder terug. Van 19 september tot 22 december 1954 lag het schip voor onderhoud in Australië.

Verdere operatierapporten ontbreken helaas.

Het schip werd in 1956 uit de sterkte afgevoerd en als oefenschip bij het TOKM in Amsterdam gebruikt. Op 21 september 1961 werd het voor sloop verkocht.

**Hr.Ms. TIDORE.** ex-HMAS Tamworth. J 181

Bouwwerf	: Walkers Ltd. te Maryborough
op stapel gezet	: 1941
te water gelaten	: 14 maart 1942
in dienst gesteld (Austr.)	: 14 maart 1942
in dienst gesteld KM	: 30 april 1946 te Sydney
naamsein	: MV (15-07-1946), PK (15-09-1946), P 9 (15-01-1947).



Hr.Ms. Tidore ten anker liggend.  
Foto coll. IMH.

Hr.Ms. Tidore arriveerde op 27 juli 1946 in Makassar. Het schip maakte twee reizen door de Grote Oost en nam van de OAZ te Morotai twee landingsvaartuigen over die op sleeptouw werden genomen en op 29 september in Soerabaja werden afgeleverd. Vervolgens bleef het schip hier tot 1 november in onderhoud en vertrok daarna naar Singapore om te bevoorraden, doch was op 23 november 1946 weer terug in Makassar. De daarop volgende patrouilles gingen naar de omgeving van de eilanden Flores en Timor.



Hr.Ms. Tidore arriveerde op 17 februari 1947 op de rede van Tidore en onderging dezelfde dooplechtigheid als bij Hr.Ms. Ambon werd omschreven. Het schip zag er feestelijk uit met gehesen geus, topvlaggen en pavoiseervlaggen.

Op 22 oktober 1947 was het schip aanwezig bij de landing in de Mauritsbaai ten westen van Tjilitjap om zonodig artilleriesteun te verlenen. Hier bleef het schip ten anker liggen, doch keerde de volgende dag terug naar Soerabaja en Tandjong Priok. Maar ook bij talloze andere landingsoperaties was het schip ter ondersteuning aanwezig.

Na vele patrouilles en talloze ondersteunende operaties werd Hr.Ms. Tidore samen met Hr.Ms. Boeroe van 15 december 1948 tot 20 april 1949 overgedragen aan de Dienst van Scheepvaart en ingeschakeld bij de patrouilledienst onder operationeel bevel van de Koninklijke marine.



Hr.Ms. Tidore afgemeerd.  
Foto IMH.

Op 28 december 1949 om 09.00 uur vond te Soerabaja de uitdienststelling plaats en werd Hr.Ms. Tidore met ceremonieel gebruik overgedragen aan de marine van Indonesië waar het met de naam Pati Unis in dienst gesteld werd gesteld.

## **PERSOONLIJKE HERINNERINGEN.**

Voor een persoonlijk uitvoerig verslag komt de toenmalige Ltz.3 KMR P.J. van den Bent aan het woord die als verbindingsofficier aan boord van respectievelijk Hr.Ms. Boeroe en Tidore diende en zijn ervaringen op schrift stelde.

## **Mijn plaatsing aan boord van de korvetten Hr.Ms. Boeroe en Tidore, tijdelijk overgedragen aan de Gouvernements Marine voor ondersteunende politionele operaties.**

Er bleek behoefte te zijn aan ervaren officieren om aan boord van korvetten de verbindingen met het Marine Hoofdkwartier te onderhouden. Voor de actie zette de Marine fregatten, torpedobootjagers, LST's, mijnenleggers en -vegers in, alsmede kleine patrouillevaartuigen, de RP's (Rijks Patrouille motorboten). Deze laatste waren kleine boten, slechts bewapend met een Oerlikon op het voordek en wat vast opgestelde machinegeweren aan beide zijden van de commandobrug. Er waren daar twee soorten van, de van de Engelsen overgenomen houten HDML's (Harbour Defence Motor Launches die in de wereldoorlog belast waren met de verdediging van de Engelse havens), die maximaal 25 zeemijl ( $\pm$  40 kilometer) per uur haalden, en de veel langzamere stalen Higgins boten; deze hadden dezelfde bewapening als de HDML's maar konden "*met de koffiemolen bij*" niet meer dan 10 mijl per uur halen. Beide typen, waarvan de Marine er een veertigtal had, waren overgenomen van de Australische marine, net als overigens de korvetten, waarvan het bijzondere is geweest dat die tijdens de Tweede Wereldoorlog voornamelijk door Australische vrouwen op de werven daar gebouwd zijn. Het waren schepen met een waterverplaatsing van 790 ton, bewapend met een 10 cm. kanon op het voordek, Oerlikon's op de brug, Bofors op het achterdek, vierloop pompom's tegen laagvliegende vijandelijke vliegtuigen en dieptebommenrekken tegen vijandelijke onderzeeboten.

Tot mijn groot genoegen kreeg ik een boordplaatsing op een van deze korvetten, Hr.Ms. Boeroe. Dat betekende in feite een "uitplaatsing" omdat de drie korvetten Boeroe, Ceram en Tidore waren uitgeleend aan de Gouvernementsmarine, die op orders van de Koninklijke Marine verantwoordelijk waren voor patrouillediensten tussen Indië en het Aziatisch vasteland (Singapore en Malaya, het tegenwoordige Maleisië) om de wapensmokkel naar de Indische rebellen te voorkomen. Daarnaast kregen zij ook operationele opdrachten tijdens de politionele acties. Zij dienden als moederschepen voor de kleine RP's en gaven vuurdekking bij landingen en patrouilles.

Normaliter bestond zo'n eskader uit een korvet en ongeveer 6 tot 12 van die HDML's en Higgins boten. Tijdens patrouilles in bijvoorbeeld de Riouw Archipel (onder Singapore) kwamen deze RP's op afgesproken data bij het korvet olie en munitie laden en natuurlijk proviand voor de elfkoppige bemanning. Naast mijn verantwoordelijkheid voor de operationele verbindingen aan boord had ik als taken daarnaast het inspecteren van tongkangs en prauwen op mogelijke contrabande (smokkelwaar maar vooral wapens en munitie voor de rebellen), optreden als artillerieofficier voor het 4 inch kanon, terwijl ik eenmaal aan boord ook nog werd gestrikt als wachtlopend dekkofficier en de proviandering in de aan te lopen havens en de verdeling daarvan over de RP's op zee.

En zo ging ik op 13 december 1948 bepakt en gezakt scheid op de Boeroe. Behalve de Nederlandse Gezaghebber De Rooy (zoals de rang van scheepscommandant bij de Gouvernements Marine heette) en de eerste officier, Piet Hokke en bestond de verdere bemanning uit Javanen en Molukkers. Waar ik tot die tijd geen Maleis van enig belang kende, leerde ik die taal aan boord spelenderwijs.

De eerste week werd er constant geoefend, vooral met het kanon en de boordwapens. De gezaghebber benoemde mij tot geschutscommandant, naast mijn taak dus als verantwoordelijke voor de radioverbindingen. Wij voeren voor deze oefeningen door de Javazee en Straat Soenda.

Daarbij werden grote drijvers uitgezet op vier aan lange palen aan elkaar verbonden oliedrums waarop, verticaal, aan lange stokken een groot stuk canvas aan verticale palen was bevestigd. Op ruime afstand, zo'n 2000 meter, werd dan op en neer gevaren en moest er met het kanon op het doel worden geschoten.

Daartoe nam ik positie in achter een horizontaal spiegelvizier bovenop de brug, waarmee het mogelijk was de exacte afstand tot het doel te bepalen. Via een hoofdmicrofoon kon ik de afstand dan doorgeven aan de kanonnier, die verantwoordelijk was voor het instellen van de

afstand. Het nam toch wel wat tijd voordat we succesvol waren, maar in de dagen daarop was vrijwel elk schot raak.

Hetzelfde gebeurde met de Oerlikon's op het achterdek, waarbij de Boeroe zich met hoge vaart van het doel verwijderde en de kunst was natuurlijk om de steeds grotere afstand naar het doel op de juiste elevatie in te stellen. Twee keer werd geoefend met de boordwapens, waarbij Tiger Moth vliegtuigen van onze Luchtmacht een sleep achter zich aan hadden, waarop met de dubbelloops Oerlikons moest worden geschoten.



Soerabaja, voorjaar 1949. Hr.Ms. Boeroe terug van een patrouille met de Gouvernementsmarine. Rechts op de foto zittend P.J. van den Bent met ernaast mevr. Hokke. Achter haar gezagvoerder P. Hokke.

Foto P.J. van den Bent.

Na een paar weken was de bemanning, ik inclusief, voldoende geoefend om deel te nemen aan mogelijke acties. Dat zijn er drie geweest, de landing op Zuid Sumatra (de havenplaats Telok Betong tijdens de operatie Oosthaven), het herstellen van een gedoofde vuurtoren op het uiterste westpunt van Java, en later de landing op de noordkust van Java voor de doorstoot van het Korps Mariniers en de 7 December Divisie van de landmacht naar Djokjakarta.

Voor ik daarmee begin, zal ik vertellen waarmee wij ons tijdens die eerste patrouilles op zee bezig hielden. We ontvingen, nadat we ons als schip en bemanning hadden ingewerkt, de order om naar Noord-Java op te stomen en daar te waken tegen wapen- en troepeninfiltraties van de TNI, terwijl de landingen van de Mariniers Brigade met hun Sherman tanks en de 7-December Divisie van de landmacht als onderdeel van de Tweede Politionele Actie plaatsvond. Wij patrouilleerden tussen de eilanden Borneo, Bawean, Madoera en Java. Er

viel niets te ondernemen en vier dagen later stoomden we op naar Straat Soenda, de zeestraat tussen Java en Sumatra, om de torpedootjager Hr.Ms. Kortenaer af te lossen, die voor periodiek ketelonderhoud naar Soerabaja zou opstomen.

Wij fungeerden nu als moederschip voor een aantal patrouilleboten, de RP's B 052, B 090, B 113 en B 139; de eerste drie waren Higgins boten, de laatste een HDML. Deze boten waakten tegen infiltraties door gewapende prauwen en tongkangs van de rebellen. Zij moesten zich elke twee uur radiografisch bij ons melden, waarbij zij hun positie opgaven, zodat wij in noodgevallen er als de bliksem naar toe konden stomen om zo'n RP de benodigde vuurdekking te geven wanneer dat noodzakelijk zou zijn.

De B 113 had bijvoorbeeld zo'n probleem. Zij waren voor verkenning aan land gegaan op het eilandje Karang Hantu (Karang = koraalrots en Hantu = kwade geest) en werden onder vuur genomen. Omdat de overmacht groot was, keerden ze naar de RP terug en bleven buiten schootsafstand op en neer varen. We gingen er met volle kracht op af en op aanwijzing van de B 113 schoten we een aantal loodsen in brand met speciale brisantgranaten van het 10 cm. geschut.

Vervolgens scheepte ik me in op een van de twee met Winchester machinegeweren bewapende motorbarkassen en gingen we poolshoogte nemen. De loodsen bleken vol te liggen met kopra (handelswaar dus) maar ook kisten met militaire kleding en een kleine hoeveelheid geweren, handwapens en munitie. De TNI was gevlucht en wij konden de echte contrabande dus per barkas weghalen. En zo waren er veel van deze schermutselingen.

Omdat de RP's erg klein zijn en maar een beperkte actieradius hebben, kwamen zij eens in de drie dagen langszij om brandstof in te nemen, zoet water en natuurlijk voedsel voor de elfkoppige bemanning. We waren daarmee dus op open zee vaak en langdurig bezig. Door (vaak vrij sterke) wind en de deining was het een hele opgave om te voorkomen dat er schade optrad. Wanneer wij naar een verder gelegen patrouillegebied gingen, namen we de RP's aan sleepkabels met ons mee, om zodoende hun motoren en dieselolie te sparen. Wanneer er wat zwaardere wind was en/of de zeegang wat moeizamer, brak er wel eens een sleep en waren we een paar uur kwijt om zo'n "*kind*" van ons weer aan het lijntje te krijgen.

En zo maakten we zo'n sleeptocht van 1500 zeemijl langs Zuidoost Sumatra, tussen Banka en Sumatra door, langs de Riouw Archipel naar de Siak rivier. Daarvan hadden we bericht dat de rivier, waarvan de delta vele mijlen breed is, door de wapensmokkelaars werd gebruikt om contrabande (wapens dus) vanuit Singapore en Malakka diep landinwaarts te brengen. Het opslepen van die RP's vroeg om een tijdrovende voorbereiding.

Aan beide zijden van het korvet werden voor en achter een soort laadbomen dwars uitgehangen. Hieraan konden per laadboom maximaal twee RP's worden vastgemaakt en zo "*zeulden*" we deze boten met ons mee.

Daar lieten we de RP's weer los, die vervolgens hun patrouillevaarten vervolgden. Wij moesten nu zelf gaan bunkeren, zowel olie als drinkwater, en de nodige verse proviand voor ons en de RP bemanningen. Dat deden we in Tandjoeng Oeban of Tandjong Pinang (niet te verwarren met Penang Island), waar de marine een groot etablissement bezat, die op diens beurt weer werden bevoorrad door de schepen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en natuurlijk de lichtbewapende coasters van de Gouvernements Marine.

Aan mij weer de tijdrovende klus om de voorraadlijsten bij te werken, bestellijsten te maken en te zien dat we alles inkochten en aan boord ontvingen wat benodigd was. Voor verse zaken zoals groenten en fruit werden de lokale markten gebruikt, waar de Chinezen stinkend rijk van werden ! Ik zorgde er dan wel voor dat ik de nodige gratis sloffen Engelse sigaretten van hen cadeau kreeg ...



We waren maar net op tijd bij de Siak rivier, want de B 052, B 113 en de B 139 waren de rivierdelta ingevaren om daar poolshoogte te nemen, waarbij zij hevig beschoten werden. De kanonnier van de Oerlikon op de B 052 werd door mitrailleurvuur getroffen, gelukkig niet levensgevaarlijk. We voeren vervolgens zelf de Siak rivier op en namen de gewonde over. We seinden naar Tandjoeng Oeban, waar permanent een PBY Catalina was gestationeerd, speciaal voor zulk een geval, die na enkele uren, vlak voor het invallen van de duisternis, naast ons op zee landde, de gewonde overnam en hem linea recta naar Singapore vloog voor ziekenhuis opname. Vervolgens leenden we een kanonnier van de Gouvernements Marine van onze Boeroe uit aan de B 052.

Vervolgens zijn wij zelf de Siak opgevaren, onderzochten twee kampongs die plotsklaps verlaten bleken en waar we bij doorzoekingen geen contrabande aantroffen, rendez-vousden weer met ons "gebloed" terug voor verdere patrouilles langs de kust.

Na zes weken loste Hr.Ms. 'Flores', een kanonneerboot van de Koninklijke Marine ons af en vervolgden we een erg lange patrouille verder om de Noord van Sumatra, bunkerden in Sabang, om daarna om de Zuid langs de Westkust van Sumatra te gaan. Onderweg hadden we een rendez-vous met een fregat van de Britse marine, het HMS Gloucestershire in de Straat van Malakka. Het doel was om info uit te wisselen, aangezien de Britten net zoveel als wij er gebrand op waren eventuele opstandige elementen in Malaya - dat toen nog een Britse kolonie was - zo goed als mogelijk van hun eigen gezagsgebied weg te houden.



De etat-major van Hr.Ms. Tidore met uiterst links Ltz. P.J. van den Bent.  
Foto P.J. vanden Bent.

Die ontmoeting was erg interessant om reden van het feit dat de Britten veel meer en betere "intelligence" over onze toch gemeenschappelijke vijand (de rebellen) hadden dan wijzelf. De whisky in de longroom van de Gloucestershire was om te zuigen. In feite was het de eerste keer dat ik dit goddelijk nectar tot mij nam. Daarbij was het leuk om eens een andere taal dan

je eigen te gebruiken, ook al was dat schoolengels. Verder waren we nogal wat jaloers op de uitrusting van zo'n fregat; daarbij vergeleken was de Boeroe maar een heel klein en onderbewapend ukkie.

Na deze bijzonder lange patrouille keerden we terug naar Soerabaja, waar ik werd overgeplaatst op het zusterschip, de Tidore; de gehele Gouvernements bemanning ging ook over; alleen de gezaghebber bleef achter, want hij ging met pensioen naar Nederland. Piet Hokke, onze eerste officier, werd nu zelf in rang verhoogd tot Gezaghebber en hij werd nu mijn baas. Plezierig, want ik mocht hem bijzonder en hij mocht mij ook.

Toen alles "ship-shape" was, vertrokken we naar Tandjong Priok, om ingezet te worden bij een vrij belangrijke zeeactie: De landing bij Telok Betong, Zuid-Sumatra

De Tidore had tot taak mee op te stomen met het landingseskader en behulpzaam te zijn bij het bluswerk rondom de haven van Telok Betong. Daartoe waren we speciaal uitgerust met een enorme hoeveelheid brandslangen en speciale hogedruk pompen aan dek.

De feitelijke landing werd ondernomen door de Mariniersbrigade, die met een groot aantal Shermantanks aan boord van drie LST's werden overgevoerd van Tandjong Priok op Java naar Zuid-Sumatra. Voor de vuurdekking stonden de kanonneerboot Flores en de torpedootjager Tjerk Hiddes, alsmede het fregat Van Kinsbergen ter beschikking; verder waren er bevoorradingschepen en een troepentransportschip met mariniers.

Wij voeren achterin het konvooi mee en we moesten dus, nadat een bruggehoofd was geslagen, de haven binnenvaren en zo nodig ontstane branden in de grote loodsen rondom de haven zien te blussen.

We vertrokken 's middags geheel achterin het konvooi en arriveerden voor de rede van Telok Betong bij het kriecken van de nieuwe dag, doch hadden met de eigenlijke landing niets van doen. Het was bekend dat er een vrij groot aantal TNI-soldaten (Tentara Negara Indonesia) in en rond de haven aanwezig was en het boordgeschut van de schepen bestookte aan weerszijde van de haveningang de TNI-stellingen. We zagen de LST's het strand opvaren, de laadkleppen laten zakken en de Shermantanks en jeeps er afrijden; met de kleine LCT's (Landingcraft Troops), die vanaf de bevoorradingschepen in zee werden neergelaten, werden de mariniers naar het strand gevaren.

Inderdaad was er wat tegenvuur met mitrailleurs en mortieren, maar dat was wat sporadisch. Toen de LST's en LCT's hun werk hadden gedaan, stoomde de Tidore de haven binnen. Inderdaad was er brand ontstaan in twee van de goederenloodsen en het duurde maar kort om die met onze brandblusapparatuur te doven. Ons werk zat er op. In de namiddag ging ik van boord met een peloton die draagbare brandblussers bij zich had en zo konden nog een paar nasmeulende brandjes worden gedoofd.

We vonden in de loodsen nogal wat klein wapenmateriaal en munitie, naast veel legertextiel, dat natuurlijk als oorlogsbuit mee aan boord ging van een van de bevoorradingschepen. De dag daarop konden wij, omdat onze taak er opzat, weer scheep gaan naar Tandjong Priok.

### **De gedoofde vuurtoren op West Java die opnieuw moest worden ontstoken.**

Onderweg kwam er een gecodeerd telegrambericht binnen, waarbij wij opdracht kregen een onderzoek in te stellen bij een vuurtoren die op een landtong op het uiterst westelijk punt van Java staat, bij het plaatsje Merak. Deze vuurtoren bakent Straat Soenda tussen Java en Sumatra en is uiterst belangrijk voor de vaart van de Indische Oceaan naar de Javazee; alle handelsschepen maakten van de Straat Soenda gebruik om naar Batavia te komen. De vuurtoren was normaliter in gebruik, maar om een of andere reden was het licht gedoofd. Dat

kon zijn door sabotage van de Indonesische rebellen, maar het kon ook zijn dat er een defect aan was.

En zo voeren we langs het eiland Krakatau, beroemd om zijn uitbarsting aan het eind van de vorige eeuw. De krater rookte nog steeds hevig. Onze opdracht was om een onderzoek in te stellen en vervolgens telegrafisch Batavia op de hoogte stellen van onze bevindingen. Daarna moesten we verdere instructies afwachten.

We gingen op zo'n 500 meter uit de kust voor anker en met een motorbarkas gingen we er op af. Uiteraard waren we redelijk goed bewapend, omdat West-Java TNI-gebied was. Ikzelf was bewapend met een Winchester mitrailleur en met mij gingen twee Gouvernements Marineofficieren mee en vier gewapende matrozen. De Tidore zou ons met het vier inch kanon en de Oerlikons zo nodig vuurdekking geven.

We landden zonder problemen, om de eenvoudige reden dat de TNI, zo die daar was, bij het zien opstomen van ons korvet verdwenen was. Wij zagen of ontmoetten niemand.

We beklommen de vuurtoren en constateerden dat de reden van het niet-branden van het licht het feit was, dat er geen carbid meer was, die daarvoor werd gebruikt. Met vlaggeseinen werd dit doorgegeven aan ons moederschip en in afwachting van nadere instructies keken we uit vanaf de vuurtoren en we zagen op een paar honderd meter afstand een kampong. We besloten om met achterlating van de seiner op de toren, de kampong te gaan verkennen. Er was geen levende ziel te bekennen, totdat we een van de kamponghuisjes binnengingen en daar, gezeten op hun slaapbanken, zagen we een twintigtal Javanen met lepra. Het waren allemaal oude mannen en vrouwen. Bij ondervraging bleek dat inderdaad de TNI zich had teruggetrokken. Natuurlijk waren we niet zo erg zeker van onszelf en we maakten hals over kop dat we terug naar de barkas gingen.

Terug aan boord van de Tidore was in de tussentijd een telegrafische boodschap uit Batavia gekomen, waarin werd vermeld dat de volgende dag een Catalina vliegboot van de Koninklijke marine zou arriveren om een aantal vaten carbid af te leveren. We bleven dus voor anker en de volgende dag kwam de Catalina er aan en konden we het carbid bij de vuurtoren aanleveren. De melaatsen hebben we toen kunnen vertellen wat het geval was en we vroegen hen om de carbid aan de TNI over te dragen zodat die het licht weer konden ontsteken. We bleven die nacht daar liggen en inderdaad werd het licht bij het inzetten van de duisternis ontstoken. Het behoeft vermelding dat de Indonesische rebellen zelf ook belang hadden bij de werkende vuurtoren, want voor bevoorrading vanuit Maleisië en Singapore naar Zuid Java moesten de smokkelschepen ook door Straat Soenda.

We kregen vervolgens telegrafisch de order om alle melaatsen uit de kampong te verzamelen en mee te nemen naar Tandjong Priok. Op een enkeling na die weerstand bood, waren de meesten zo ziek dat ze gedwee megingen. Terug in Priok werden deze arme donders naar het eiland Edam (een van de zo geheten Duizend Eilanden ten noorden Priok) gebracht. Op dat eiland was een speciale leprakolonie, waar deze mensen konden worden verpleegd. Ik ben daar later eens als meevarende opstapper op een motortorpedoboot geweest en zag daar enkele van onze "*gasten*" terug. Ze grijsden vergenoegd naar ons, weet ik nog; ze werden goed gevoed en de verpleging bleek wat te helpen, want echt grote open leprawonden waren verdwenen.

Met de Tidore gingen we vervolgens op patrouille langs de gehele westkust van Sumatra (Sumatra strekt zich op de kaart van Europa uit van Amsterdam tot aan Brindisi in Italië). Ter hoogte van Sibolga, halverwege de lange kust kwamen we terecht in wat een "*Sumatraantje*" wordt genoemd. Een enorme tropische storm, waarbij het zicht nul komma nul was en vrijwel

de gehele bemanning zeeziek werd. We reden de storm uit, die drie dagen duurde. Ik ben gelukkig niet echt bevattelijk voor zeeziekte, maar ik herinner me dat ik me toch wat lamleendig voelde en weinig trek in eten had.

Via Straat Soenda koersten we weer noordwaarts langs de Oostkust van Sumatra. Opnieuw was het patrouilleren geblazen, maar nu hoofdzakelijk in de Riouw Archipel, de eilandengroep ten zuiden van Singapore, met Tandjong Oeban als bunkerhaven. Het vertrouwde beeld weer met het fungeren als moederschip voor de RP's. en het geven van vuursteun bij acties.

Een bijzonder fenomeen deed zich voor, toen ik de hondewacht van middernacht tot vier uur op de brug liep. Het was volkomen windstil en de zee was werkelijk spiegelglad onder een volle maan. We liepen stille vaart, wat betekent dat we nauwelijks een mijl of vier per uur voeren; we waren op de kijkuit naar mogelijke smokkelschepen en we voerden geen lichten. Ik keek mijn ogen uit toen de zee langzamerhand volkomen melkweit werd. De Gezaghebber, Piet Hokke, die een brugcontrole deed, kwam naar boven en toen ik hem op dit vreemde schouwspel attent maakte, vertelde hij mij dat hij het daarvoor nog maar één keer eerder had gezien en dat het een zeldzaam biologisch verschijnsel was.

Er is een bepaald soort plankton (microscopisch organisch leven) dat bij een bepaalde temperatuur van het zeewater en een boven- en onderstroom van lichtgroen verandert in melkweit. Het was onder die volle maan en met die doodse stilte om ons heen een adembenemend gezicht. Vele jaren later kwam ik in een boek de beschrijving hiervan tegen en inderdaad bleek het een uiterst zelden voorkomend gebeuren te zijn. We waren er beiden erg stil van. Feeëriek en toch ook wat beangstigend, dat varen door een eindeloze melkplas. Ik bleef na mijn turn tot vier uur op de brug om er als betoverd naar te staren.

Vervolgens voeren we door Straat Ringgit, een kaarsrecht en haast kunstmatig soort kanaal tussen twee eilanden in. De naam van de zeestraat, Ringgit betekent rijksdaalder en door de smalte van de zeestraat (hooguit 60 meter) was het als een rijksdaalder die op zijn kant staat.

De eilanden van deze archipel waren in het bezit van de Indonesische rebellen en door de smalte van Straat Ringgit was het niet ongevaarlijk; we liepen dus oorlogswacht. Halverwege de straat werd er ineens met zwaar geschut op ons gevuurd. Het bleef bij een enkel schot en het was dus kwestie om wat verderop te gaan stilliggen en telegrafisch contact op te nemen met Batavia. Na een uurtje of zo kregen we instructie om op onderzoek uit te gaan. Dat betekende voor mij dus weer een tochtje met de bewapende motorbarkas naar de kant. Gewapend met karabijnen, handgranaten en een machinepistool gingen we op onderzoek uit en troffen notabene een Duits kanon van middelbaar kaliber aan, verdekt en gecamoufleerd opgesteld. De kanonbemanning had het hazepad gekozen. Via de walkie-talkie kregen we van onze gezaghebber de order het kanon onklaar te maken. Dat werd gedaan door enkele keren een handgranaat in het sluitstuk van het kanon te werpen. Nadat we ervan overtuigd waren dat het kanon zodoende onklaar was gemaakt, gingen we terug aan boord van de Tidore. Hoe en op welke wijze dit Duitse kanon daar op dat eilandje terecht is gekomen, weten we niet; ik neem aan dat de Japanners dat ding daar tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden geplaatst. Het is en blijft een raadsel, daar midden tussen wat kleinere eilanden dat monsterlijk grote kanon te vinden.

### **De mislukte jacht op een wapensmokkel-MTB.**

Van de Riouw Archipel gingen we richting Singapore, omdat we een telegram uit Batavia ontvangen hadden waarin stond dat een beruchte Chinese smokkelaar verwacht werd door



te breken met een lading oorlogsmateriaal voor de Indonesische rebellen. Het was bekend dat deze smokkelaar daartoe regelmatig een omgebouwde MTB (motortorpedoboot) gebruikte, die tijdens de Tweede Wereldoorlog vooral in het Kanaal tussen Engeland en Frankrijk opereerden en werden aangedreven door een vliegtuigmotor, gekoppeld aan de schroefas. Die boten konden een snelheid van 35 mijl (56 km.) per uur halen tegen de magere 15 mijl van ons korvet (*als de koffiemolen tenminste ook meedraaide !*). Wij hadden echter radar en we konden zodoende een kans krijgen gedurende de nacht de MTB te onderscheppen en met ons 10 cm. kanon op afstand vernietigen. De smokkelaar ondernam die tochten viermaal per maand, in het holst van de nacht. Het enige dat bekend was, was dat hij vanuit Singapore vertrok naar steeds weer wisselende kampongs op Sumatra's Oostkust op steeds wisselende nachten en tijden en waarbij hij natuurlijk nooit navigatielichten voerde.

We kregen opdracht positie in te nemen in de internationale wateren even ten Zuiden van Singapore.

De eerste nacht de beste leek het raak te zijn. Om ongeveer vier uur in de ochtend kregen we een radarecho van een betrekkelijk snel varend schip, dat geen navigatielichten voerde, op een afstand van zo'n 10 zeemijlen. We zagen dat het schip iets ten Westen van onze eigen vaarroute zat en we veranderden onze koers enigszins om het te kunnen onderscheppen. Natuurlijk werd oorlogswacht betrokken en de kanonnières stonden paraat bij onze 4 inch op het voordek. De Gezaghebber besloot voor alle zekerheid het daglicht af te wachten; de afstand was bovendien wat te groot om accuraat te kunnen vuren.

Net op het moment dat het schip op vuurafstand was gekomen, brak daglicht aan en kon worden vastgesteld dat het schip veel te groot was voor een MTB.

Tot onze schrik bleek het een Britse kruiser te zijn, die zelf op patrouille was. Opluchting ook, omdat als we hadden gevuurd, er een internationaal incident van de eerste orde zou zijn ontstaan. Wij veranderden van koers en passeerden de kruiser op een paar mijl afstand, waarbij wederzijds de nodige eerbetuigingen met de nationale vlag werden gemaakt.

Twee nachten later was het eindelijk écht raak. Opnieuw kregen we een duidelijke radarecho op ons scherm. Opnieuw dus oorlogswacht. We konden op de radar de snelheid van het schip meten; het voer zo'n 20 mijl per uur. Tegen de tijd dat we op voldoende afstand waren om het vuur te openen, moet de smokkelaar lucht hebben geroken, want van het ene moment op het andere liep zijn snelheid op tot maximum en verdween hij van het radarscherm.

Een derde poging werd door het Marine Hoofdkwartier afgeblazen en aangezien de marine onvoldoende MTB's had (er was er maar één op de basis Tandjong Priok), is het dus bij onze twee pogingen tot onderschepping gebleven.

Het werd weer tijd voor het grote 6-weeks onderhoud van de Tidore op de marinebasis van Soerabaja en dus voeren we daar naar toe. Toen we daar bijna waren, kregen we onverwacht de order om nog een patrouille te doen rond het grote eiland Bawean, ten noorden van Soerabaja. Ook hier was sprake van vermeende wapensmokkel tussen dat eiland en Java. We patrouilleerden daar voor een week, maar zonder resultaat en uiteindelijk meerden we af en ging de Tidore in dok. Toen het schip hoog en droog in dok lag, kon je zien hoe vervuild het onderschip was; een vele centimeters dikke laag zeepokken, wier en mossel-achtige aangroei was goed te zien.

We zouden opnieuw op patrouille gaan, maar dat ging voor mij niet door, want ik ontving telegrafische orders om naar Batavia te vliegen, voor een walplaatsing. Ik droeg mijn verantwoordelijkheden over aan mijn plaatsvervanger en vloog met een DC3 van de Marine

Luchtvaartdienst naar Batavia, waar ik opnieuw mijn intrek nam in de Marinemess op de Menteng Boulevard.

Aldus het verhaal van Ltz.3 KMR P.J. van den Bent.

## VERANTWOORDING.

Zoals in de inleiding reeds werd vermeld waren nergens gegevens omtrent deze schepen te vinden, tot het moment dat begin mei 2003 een nieuw boek verscheen dat een leemte invulde in de geschiedschrijving over de Koninklijke marine in Indië.

Het boek: "Operaties in de Oost, De Koninklijke marine in de Indische archipel (1945-1951)" van de heren R.E. van Holst Pellekaan en I.C. de Regt, leverde een enorme bijdrage bij de totstandkoming van dit boekje, waar een dankbaar gebruik van werd gemaakt.

Het fotomateriaal werd in hoofdzaak geleverd door het Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag en enkele anderen welke bij de betreffende foto's zijn genoemd.

Bijdragen werden onder andere aangeleverd door P.J. van den Bent, H.J.G. Floor, R. Filon, J. Romkema, T. Smeets, W. Bal en W. Pols. Hen allen mijn hartelijke dank.

Resterende informatie komt uit eigen archief.

De samensteller:  
Chris Mark †



### 20-11-2020 Weekedite met o.a.

Een nieuw lied op een vrouwe matroos...  
KM Herinneringen van Bart Nijeburgh  
Bataafse vloot in 1795 veroverd  
Whisky – vrouwen en zoutwater  
De rode Marines  
Reis door het Suez kanaal van Ferry Zeeman  
Herberg de "Blauwe Druif"

### 24-11-2020 extra editie

Eeuwfeest Curaçao

