

HDML 1337 / RP 104 / MV 31 / M 881 / Y8128 Jakhals Keeten

Patrouillevaartuig / Mijnenveger / Duikvaartuig

Door: Frits Rohling

Na het einde van de Tweede Wereldoorlog in Nederlands-Indië had de marine dringend behoefte aan materieel. Landen als de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Australië waren druk bezig om hun strijdkrachten te verminderen en daardoor kwam er materieel vrij om in de verkoop te doen. Aan CZMNI VADM A.S. Pinke waren echter vanuit Nederland restricties opgelegd inzake het aankoopbeleid, vooral op financieel gebied. De nieuwbouw in Nederland kreeg prioriteit en in de rijksbegroting waren er voor de KM mondjasmaat gelden vrijgemaakt. De Minister van Marine had voor de zeegaande vloot zoveel personeel nodig dat voor de vloot en de MLD in Indië weinig personeel overbleef.

Op 28 januari 1946 arriveerde vanuit Nederland in Tandjong Priok het 203^e flottielje mijnenvegers bestaande uit acht motor mine sweepers en het moederschip Hr. Ms. Jan van Brakel. Uit Australië arriveerden acht korvetten die, vanwege het niet op tijd rondkrijgen van het overnamecontract, onder hun Australische naam bij de KM in dienst kwamen. Ook werden door de KM zes landingsvaartuigen overgenomen en in dienst gesteld, de LT 101 t/m LT 106. Daarnaast werden in april 1946 te Singapore de eerste vier HDML's (Harbour Defense Motor Launches; in 1942 gebouwd door Frederick Nichol, Durban, Zuid-Afrika) overgenomen van de Royal Navy en als RP 101 t/m RP 104 in dienst gesteld. Deze boten hadden de uitstraling van een motorjacht met hun slanke houten romp van mahoniehout, gemonteerd op stalen dwarsspanen en stringers (diagonaalbouw). Voor op de bak stond een 3,7 cm kanonnetje en aan dek was een vlet vastgesjord. Achter het kanon was de kaartenkamer, een overkapping met grote ramen en van daaruit ging de trap naar beneden naar het volksverblijf, waar kooien waren voor acht man en een minuscule kombuis. Achter de kaartenkamer de verhoogde open brug met aan elke zijde een halfroond borders waarop een Brengun kon worden opgesteld. Direct achter de brug was de afgang naar de machinekamer. Twee acht cylinder Gardner dieselmotoren van elk 150 PK konden de HDML's een maximum vaart geven van twaalf knopen. Het achterdek werd grotendeels in beslag genomen door een bordes waarop een Oerlikon 20 mm mitrailleur stond.



(HDML1400/RP105/Panter/MV32/M882/Hr.Ms. Mastgat/Y8129)

Onder het achterdek bevond zich een kleine tweepersoonshut voor de kwartiermeester en de korporaal machinist en de telegrafistenhut. Daar stond de radiozender/ontvanger en tussen seinsleutel en verbindingdienstboekwerken was er nog net plaats voor een, niet al te gezette, telegrafist. Helemaal achterin was de kajuit van de commandant, een pijpenla met twee langsscheepse banken en een opklapbare tafel in het midden.

De bemanning bestond uit elf man: De commandant, vaak een jeugdige adelborst eerste klas of een luitenant-ter-zee derde klasse, een kwartiermeester, drie matrozen, een korporaal machinist en drie stokers, een telegrafist en een kok.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 81)

In mei 1946 kreeg de OAZ (Oudst Aanwezend Zee-officier) Bali Hr. Ms. RP 103 en RP 104 tot zijn beschikking om te patrouilleren in de Straat van Bali naar aanleiding van infiltraties die vanaf Banjoewangi zouden worden uitgevoerd. Wanneer op 4 juli 1946 de jager Hr. Ms. Kortenaer op de rede van Kilimanok voor anker gaat teneinde een bombardement voor te bereiden op Banjoewangi waaraan de RP 103 en RP 104 zouden deelnemen en het KNIL zorgde voor een B-25 Mitchell-bommenwerper voor aanslagwaarneming en verkenning. Wanneer de RP 103 en de RP 104 naar de rede van Banjoewangi worden gestuurd wordt er vanaf de wal door de ALRI (*Angatan Laoet Republik Indonesia*) heftig gevuurd waarop de RP boten het vuur beantwoorden en zich terugtrekken.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 99)



(Hr. Ms. Keeten)

In het scheepsjournaal van de RP 104 staat geschreven dat het schip op 13 mei 1946 om 18.00 uur de haven van Kili Manoek binnenloopt en afmeert op zes trossen. Op 14 mei verlaat het schip om 13.00 uur Kili Manoek en ziet om 14.00 uur een prauw zeilend in de Sint Nicolaasbaai. De prauw wordt viermaal met een schot voor de boeg gewaarschuwd en vlucht vervolgens naar het strand, te ondiep voor de RP 104. De prauw wordt vernietigd.

Om 23.45 uur wederom een prauw voor de boeg geschoten waarop het zeil wordt gestreken. De naam van het schip is 'Si Oetoesan' afkomstig uit Brakas district Raäs Madoera. De eigenaar is Ibrahim. Aan boord worden drieduizend Japanse guldens gevonden. Het schip wordt meegenomen. Op 15 mei stoomt de RP 104 op naar Boeelen en om 05.00 uur wordt het zeilschip 'Sinar Lembang' afkomstig uit Makassar district Tanah Biroe aangehouden. De eigenaar is Soe Agi en het schip vervoert een zoutlading van Djembrana (Bali) voor Boeelen. Op 17 mei om 05.00 uur wordt een prauw onderzocht, maar die heeft goede papieren.

Om 06.00 uur wordt een Madoerese prauw aangehouden en meegenomen. Naam 'Siontoeng Selamat' van Brakas, district Raäs Madoera. Bij onderzoek worden 20.000 Japanse guldens gevonden. Om 07.00 uur wederom een schip aangehouden en meegenomen. Naam 'Oesoel' van Kangean. Diezelfde dag worden nog een aantal prauwen aangehouden en overgedragen aan de politie.



Op 14 juni 1946 vertrekt de RP 104 om 05.30 uur voor het uitvoeren van een patrouille aan de Zuidkust van Bali. Op 21 juni wordt het schip tijdens een gezamenlijke patrouille met de RP 103 om 18.15 uur beschoten vanaf de wal waarbij de sloep treffers oploopt. Het vuur werd beantwoord met de Lewis en Vickers, waarna de wal zweeg. Vervolgens keren de beide schepen terug naar Kili Manoeek.

Tijdens een patrouille op 4 juli 1946 om 12.10 uur wordt de RP 104 vanaf de Javawal vanaf een punt circa 2.5 mijl Noord van de suikerfabriek Bas... beschoten en moet veel treffers incasseren. Vanaf het schip is vermoedelijk een mortier vernietigd en heeft men de hulp van Hr. Ms. Kortenaer ingeroepen. Het schip keert terug naar de wal voor reparatie. Op 5 juli is het langs de westwal van Java weer raak en wordt de RP 104 gesommeerd terug te keren voor reparaties.

Op 25 oktober 1946 neemt de RP 104 deel aan de operatie 'Paling Baik'; een expeditie via de Moesirivier naar Palembang om de Brits-Indische 26^{ste} Divisie te vervangen. (Uit: *Operaties in de Oost*, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 111 en 114)



(Waakzaam op de brug)

Eind 1947 en begin 1948 werd extra aandacht geschonken aan mijnneveegoperaties in de havens van Probolinggo, Panaroekan en Pasoeroean. Vervolgens werden Straat Bali en het mijnenveld bij Banjoewangi vrijgemaakt en nog een geallieerd mijnenveld in Straat Madoera geveegd. Al met al een mooi resultaat met een beperkt aantal mijnnevegers. Helaas vond de Minister van Marine dat het personeelsbestand in Indië moest worden teruggebracht en konden de mijnnevegtaken niet meer worden uitgevoerd. De mijnnevegers werden op 16 januari 1948 in conservatie gelegd. Op verschillende plaatsen in de Archipel waren echter grondmijnen in ondiep water gelegd waarvoor mijnnevegers met weinig diepgang nodig waren om deze mijnen te vegen. Hiervoor werden de veegtuigen van ondiepwatermijnnevegers in Nederland gedemonteerd en drie HDML's werden bestemd om te worden omgebouwd tot ondiepwatermijnneveger in de Indische wateren. (Uit: *Operaties in de Oost*, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 210)

Op 30 januari 1948 wordt de Hr. Ms. RP 104 te Soerabaja weer in dienst gesteld en neemt men, gelegen aan de jagersteiger, de inventaris aan boord. Vervolgens wordt het schip verhaald naar de OZD (Onderzeedienst) en voert de bemanning scheepswerkzaamheden uit. Op zaterdag 31 januari wordt de radio-installatie aan boord geplaatst plus de bewapening en munitie. Op maandag 2 februari worden kaarten en boekwerken aan boord afgeleverd.

Op dinsdag 3 februari wordt het schip ontmeerd om schietoefeningen te houden en stoomt men op door het Oostervaarwater met in kiellinie de Hr. Ms. RP 103 naar boei 3. Op de rede wordt de kompas gecompenseerd en keren de schepen terug naar de OZD te Soerabaja.

Op woensdag 4 februari wordt de Hr. Ms. RP 104 naar de kruiserkade verplaatst en wordt er voor veertien dagen voeding aan boord genomen, waarna het schip weer naar de jagersteiger terugkeert om ontbrekende inventaris aan boord te nemen.

Donderdag 5 februari vaart het schip weer naar de kruiserkade om aldaar 2.5 ton water te laden en wordt de Hr. Ms. RP 104 gereed gemaakt om naar zee te vertrekken. Om 10.30 uur vertrekt het schip en met een variabele koers volgt men op zicht de boeien van het Westervaarwater, vaart 8 mijl bij 600 o.p.m. Nabij boei 6 loopt het tussenblok van SB-schroefas warm en keert men op de BB-motor terug naar de OZD. De tussenas wordt eruit gehaald. Vanaf 14 februari wordt de tussenas weer gemonteerd en plaatst de commandant een aantekening in het scheepsjournaal, dat op lasst van de CVKD de werktijden omschreven moeten worden als "cf KVD wal", maar dat de lessen voor het bootspersoneel expliciet vermeld moeten worden: "stokers les infanterie/ matrozen les (splitsen en knopen/ roeien).

Op 17 februari wordt een proefvaart uitgevoerd met gunstig resultaat. Vervolgens wordt aan de kruisersteiger een ton water en voeding aan boord genomen. Op 18 februari vaart de Hr. Ms. RP 104 uit om via het Westervaarwater naar het patrouillegebied te varen en maken om 14.20 uur rendez-vous met de Hr. Ms. RP 116, waarbij de patrouille wordt overgenomen. Om 16.00 uur gaat het schip voor anker in 9 meter water in positie 06.58.10 Z en 112.42.10 E.



(Hr. Ms. RP 112 / Wezel)

Op donderdag 19 februari gaat het anker op en stoomt men op via het geveegde Westervaarwater naar open water en worden daar geconfronteerd met een hoge zee. Tijdens de patrouille worden diverse prauwen aangehouden en gecontroleerd, waaronder de 'Sri Sesari'.

Op 20 februari loopt de Hr. Ms. RP 104 de haven van Soerabaja weer binnen en meert af bij de OZD, waarna wederom een aantal reparaties wordt uitgevoerd.

Op woensdag 20 februari vaart Hr. Ms. RP 104 weer via het Oostervaarwater, met aan boord de nautische ambtenaren 2e klasse T.J. Spaan en A.E. Kuipers. Tijdens de patrouille worden alle prauwen direct doorgestuurd naar Probolinggo. Om 18.00 uur meert het schip af naast Hr. Ms. Van Galen, welke ten anker ligt op de rede van Panaroekan. De pakking van BB schroefaswerkbuis wordt vervangen. Om 20.30 uur vertrekt het schip en maakt een patrouilleslag om de West. Alle vaartuigen worden naar Besoeki gestuurd.

Op vrijdag 27 februari krijgt de Hr. Ms. RP 104 om 20.15 uur een gebarsten koelwatermantel afvoergassenpijp van BB-motor. De patrouille wordt afgebroken en het schip keert terug naar

Soerabaja alwaar het op 28 februari arriveert en afmeert bij de OZD. De nautische ambtenaren gaan van boord. De gehele bemanning gaat over naar de Hr. Ms. RP 102 en de Hr. Ms. RP 104 zal later uit dienst worden gesteld voor een langdurige reparatie. Voorlopig blijft de bemanning op de Hr. Ms. RP 104 wonen.

Op zaterdag 6 maart 1948 wordt de RP 104 uit dienst gesteld met als laatste commandant Ltz II W.H. Albregts (Van 30-01-1948 tot 06-03-1948)

(Uit: Het scheepsjournaal van de Hr. Ms. RP 104, Nationaal Archief)



De RP 104 wordt de eerste HDML, als experiment, die aan een ingrijpende verbouwing wordt onderworpen op het marine-etablissement te Soerabaja en moet worden uitgerust voor het vegen van magnetische grondmijnen met een gesleept elektrisch veegtuig. De naam van het schip wordt MV 31. Het voorverblijf wordt geheel ontruimd en voorzien van stevige rekken, waarop de accubatterijen worden vastgezet*. In de ruimte achter de machinekamer wordt de veegmotor geplaatst, die de benodigde elektrische spanning moet opwekken. Daarachter, onder het achterdek, wordt het schakelbord geplaatst met de hoofd'breakers': de zwarte schakelaars die elke tien seconden in- en uitklapten om de stroomstoten (3000 Ampère**) voor het magnetische tuig te leveren. Achter op het halfdek wordt een enorme kabeltrommel geplaatst voor het veegtuig. Het in- en uitdraaien van het veegtuig wordt met de hand gedaan. De verbouwing ging ten koste van de accommodatie. Voor veegoperaties zou een moederschip nodig zijn dat accommodatie bood aan de dertig man bemanning van de drie schepen en een reparatieploeg van acht man.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 283)

*: Overigens was een verblijf van een uur of langer in deze batterijkamer niet zonder gevaar in verband met de geproduceerde batterijgassen.

** : Voor het opwekken van deze stroomstoten werd door de constructeurs gekozen voor een Ford V8 benzine motor!! die er voor zorgden dat bij een omgevingstemperatuur van over de 50° C regelmatig situaties ontstonden waarbij een brandweerman zijn vingers zou aflikken.

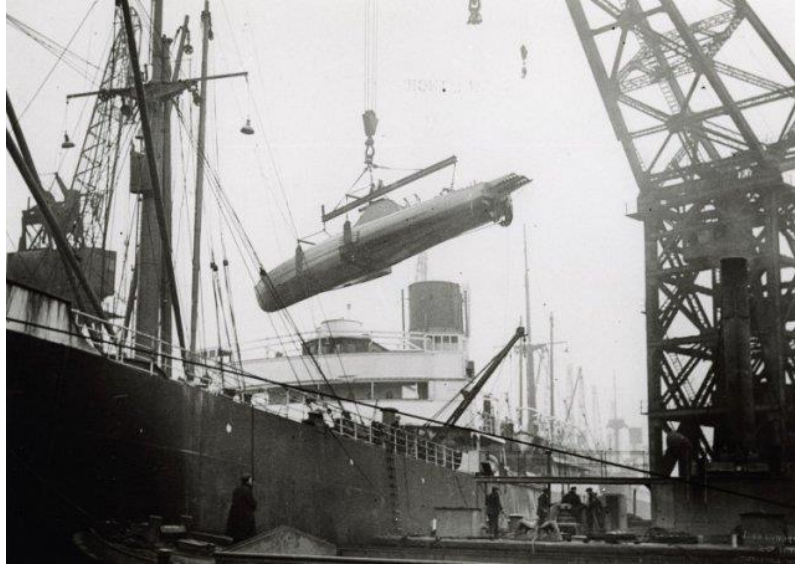
(Bron: KTZ b.d. Bob Roetering)

Na de verbouwing voeren de M 881, M 882 en M 883 regelmatig veegacties uit nabij Soerabaja met het LAA-tuig, waarbij de 'Switch on/Switch off' procedure bij iedere activatie in het scheepsjournaal wordt genoteerd.

Commandanten:

Van 13-03-1951 tot 06-07-1951 Ltz II D.N. Wentholt

Van 06-07-1951 tot 17-08-1951 Ltz III E.G. Kleinherenbrink



(De verscheping van de MV31 met Ms. Modjokerto)

Op 15 augustus 1951 wordt de M 881 uit dienst gesteld en op 17 augustus 1951 overgedragen aan CMKV KTZ W.A. Montanus. Op 2 september 1951 wordt het schip verscheept naar Nederland met motorschip Modjokerto (Koninklijke Rotterdamse Lloyd). In februari 1953 ontvangt de M 881 de naam

Hr. Ms. Keeten en zal tot januari 1956 dienst doen als mijnenveger, waarna het als hulpschip/duikvaartuig onder de naam Y8128 tot 1964 in gebruik zal zijn en vervolgens wordt afgevoerd van de sterkte.



(De bottelier brengt bevoorrading aan boord)

Als Y8128 wordt de HDML in Den Oever gestationeerd als hulpduikvaartuig van 20 augustus 1958 tot 24 mei 1963. Op 20 mei 1963 wordt het schip vanuit Den Oever naar Den Helder versleept om aldaar te dokken voor reparatie. SB en BB schroeven zijn beschadigd en de beplating van SB roer is los achter de huidplaten.

Gedurende de periode 1958 tot 1965 waren de volgende personen schipper op de Y 8128:

200858 – 180659	kwmr J. Boshamer 31328
190659 – 200861	btsm K. de Waard 20176
210861 – 190662	btsm Feenstra

200662 – 201262
211262 – 240563
260663 – 071064
081064 – 100265

kwmr F.D. Heida 19485
btsm W.A.M. Nas 26791
btsm C. van Grondelle 31188
btsm W.N.A. Admiraal 26561



(Hr. Ms. Keeten passeert Hr. Ms. Schorpioen)



(Hr. Ms. Keeten 1946 – 1962)