

REISVERSLAG VAN **Hr. Ms. TORPEDOBOOTJAGER PIET HEIN,**  
DEN HELDER—HONGKONG, 18 JANUARI TOT 29 FEBRUARI 1952.  
Commandant: Kapitein-luitenant ter zee A. H. W. von Freijtag Drabbe.

1. Nautisch gedeelte.

Op 18 Januari werd ten 11.00 uur ontmeerd. Onder zeer ongunstige weersomstandigheden werd het Nieuwediep verlaten. Even buiten de uiterton sloeg kwartiermeester F. van der Horst door een overkomende zee overboord. Na een uur moest het zoeken worden opgegeven. Koers en vaart werden vervolgd. Op de platvoet werd door overkomende zee de stuurboordsmotorsloop totaal vernield, terwijl zware schade werd toegebracht aan de whaleboot en aan dek. Hr. Ms. Piet Hein draaide bij en bleef gedurende de nacht bijgedraaid liggen. Op 19 Januari werd op order van de commandant der zeemacht in Nederland teruggekeerd naar Den Helder. Nadat de schade was hersteld, vertrok het schip op 21 Januari wederom naar zee. Op 25 Januari zouden benoorden Oran oefeningen worden gehouden met Franse schepen en vliegtuigen. In verband met de weersomstandigheden moesten deze schepen naar Oran terugkeren, doch de vliegtuigen deden schijnaanvallen op Hr. Ms. Van Galen. Op de voormiddag werd een divisie U.S. torpedo-bootjagers van de U.S. Sixth Fleet gepasseerd. Zij had Gibraltar tot bestemming.

Op 28 Januari liep Hr. Ms. Piet Hein de Marsaxlock-baai op Malta binnen. Het schip meerde af langs zij de oliesteiger. Een loods kwam het schip bij de ingang van de baai tegemoet en adviseerde bij het afmeren. Hij gaf tevens order aan de Maltezer meerploeg.

Op de platvoet van dezelfde dag werd ontmeerd en koers gezet naar Tripoli welke haven op de dagwacht van 29 Februari werd aangelopen (koers 202°, recht wijzend). Op ongeveer 25 mijl afstand kwam het luchtvaartbaken van het U.S. Lybian Station in zicht, een belangrijk grotere afstand dan het licht van de haven van Tripolis zelf. (Karakter luchtvaartbaken: groepsschitterlicht), 3 schitteringen per 10 seconden, te weten: 1 groene schittering, 5 seconden duister en 2 opeenvolgende witte schitteringen). De verlichting van het vliegveld zelf was op grote afstand zichtbaar. Ook de geleidelijn (173°) om tussen de riffen de haven aan te lopen, was zowel bij daglicht als in het duister duidelijk te zien.

De klokketoren, welke het achterste merk vormt van de geleidelijn om de haven binnen te lopen (236°) is een witte vierkante toren. Hij bleek overdag bij het opdraaien in de merklijn enigszins moeilijk te vinden tussen de verschillende in de nabijheid staande torens. De merklijn was des nachts duidelijk aangegeven. Het voorste punt (rechtkant kasteel) was gemakkelijk te herkennen.

Het binnenlopen van de haven leverde weinig moeilijkheden op. De loods was een plaatselijke Arabier die praktisch geen Engels verstond.

De beide boeien welke de doorvaart in de havenmond markeren, bleken spits, zoals in de gids is aangegeven en niet bolvormig zoals op de kaart staat (B.A. 244).

Op de voormiddag van 31 Januari vertrok het schip naar Port Said. Er werd koers gezet langs de kust. Hr. Ms. Piet Hein liep Port Said aan op de dagwacht van 3 Februari.

Indien de haven buiten de 10 vadem-lijn wordt aangelopen, zijn de beide uitertonnen van de geul naar Port Said moeilijk op te pikken tegen de achtergrond waarop de geleidelijn voor het binnenlopen van de haven zichtbaar is. De vuurtoren van Port Said bleek echter een goed merkteken.

De vaart door het kanaal werd in 8 uur volbracht, dank zij de medewerking van de commander in chief Mediterranean, welke in Malta alle medewerking gaf om het schip zo snel mogelijk het kanaal te laten passeren ondanks het convoisysteem dat in verband met de gespannen toestand in Egypte was ingesteld.

De haven van Djibouti werd op de dagwacht van 7 Februari aangelopen. Zulks leverde geen moeilijkheden op, de lichten op het voor de kust liggende rif en ook de bergen en uitstekende kapen maakten een goede plaatsbepaling mogelijk.

Na het rondenvan het rif benoorden Djibouti werd de haven in de lichtenlijn aangelopen. In de ochtendschemering waren de beide torens van de geleidelijn moeilijk op te pikken tot op een afstand van 6 a 7 mijl, doch de achter de beide torens liggende Direction Hill vormde een goed merkteken. De voorste toren van de geleidelijn heeft een zwarte in plaats van een rode band, zoals is aangegeven in zeemansgids.

Op de voormiddag van 8 Februari vertrok het schip uit Djibouti. Koers werd gezet naar Colombo, de route werd genomen ten noorden van Sokotra. Op de dagwacht van 13 Februari werd de haven van Colombo aangelopen hetgeen navigatorisch geen moeilijkheden opleverde. Vertrek op de achtermiddag van 14 Februari met bestemming Singapore. De route werd genomen benoorden Pulu Weh en door Straat Malakka. Straat Singapore werd aangelopen op de dagwacht van 18 Februari. Door Keppel Harbour stoomde Hr. Ms. Piet Hein naar de rede van Singapore.

Olieladen te Tandjong Pagar was volgens een telegram van de Nederlandse consul-generaal te Singapore niet mogelijk, zodat in de loop van de morgen werd opgestoomd naar Pulu Sabarok, een laadstation van de Standard Oil Company. De loods kwam bij het eiland Pulu Bukum aan boord.

Na beëindiging van het olieladen op de platvoet van 18 Februari verliet het schip Singapore. Door Straat Singapore werd koers gezet naar Manilla.

De route werd genomen beoosten Anamba Island en benoorden Prince of Wales en North Danger Reef; vaart 18 mijl.

Op 19 Februari kwam het schip in een depressie met hoge deining uit het Noord-Oosten. Hevig stampen van het schip en overkomende zeeën noodzaakten de vaart te minderen tot 11 mijl, wind en zee namen toe, zodat op de dagwacht van 20 Februari moest worden vaart geminderd tot 7,5 mijl (behoud 3,5 mijl).

Op 21 Februari kon de vaart weer geleidelijk worden opgevoerd tot 18 mijl. Aan de Nederlandse gezant te Manilla werd getelegrafeerd dat de aankomst van Hr. Ms. Piet Hein in verband met weersomstandigheden was vertraagd.

Op de dagwacht van 23 Februari kwam het eiland Luzon inzicht. Het aanlopen van de baai van Manilla leverde geen moeilijkheden op. Buiten en binnen de haven ligt een groot aantal wrakken welke alle op de kaart (B.A. 3487) staan aangegeven.

De loods werd even buiten de haven aan boord genomen. Op de voormiddag van 26 Februari verliet Hr. Ms. Piet Hein de haven van Manilla. Koers werd gezet naar Hongkong en de route werd genomen benoorden Stewart Bank, beoosten de Lena Islands en ten zuiden van Victoria Island.

Op de eerste wacht van 27 Februari werd Victoria Island aan gelopen. Hr. Ms. Piet Hein ging beoosten Victoria Island in Tathon Channel ten anker teneinde de volgende morgen de haven van Hongkong binnen te kunnen lopen.

Bij oefeningen met de Britse marine bleek later dat Britse oorlogsschepen Junk Bay, beoosten Victoria Island, als ankerplaats gebruikten.

Op de voormiddag van 28 Februari liep Hr. Ms. Piet Hein de haven van Hongkong binnen en meerde af op de Naval Dockyard.

Het aanlopen van Victoria Island en het binnenlopen van de haven van Hongkong leverde geen navigatorische moeilijkheden op. In de wateren rondom Hongkong moest scherpe uitkijk worden gehouden naar prauwen, waarvan vele onverlicht waren en een gevaar voor de scheepvaart vormden.

## 2. Reden en havens.

MALTA. — Op de oliesteiger werd afgemeerd door beide ankers te laten vallen met het achterschip naar de steiger toe. Het schip stoomde vervolgens achteruit, tot het evenwijdig aan de Oostzijde van de steiger kwam te liggen.

Van het achterschip werd een tros uitgebracht naar een bolder op de wal aan het einde van de steiger; een tweede tros werd uitgebracht naar een boei bakboord achteruit.

Het uitbrengen geschiedde met eigen personeel en sloepen.

Het schip lag toen op ongeveer 10 meter afstand evenwijdig aan de steiger. Communicatie met de wal moest met eigen sloepen worden onderhouden. De aanlegplaats was aan de Westzijde van de steiger.

Wat betreft de leveranties was de kwaliteit van aardappelen en uien uitmuntend, die van bloemkool slecht.

Andere verse groenten waren niet verkrijgbaar. Strengere controle bleek noodzakelijk, aangezien gepoogd werd onderwicht te leveren.

TRIPOLI. — Het schip koos ligplaats niet het achterschip op boei no. 8. Alvorens op de boei af te meren werd geankerd met beide ankers en gestoken tot 100 m, waarna het achterschip naar de boei werd gemanoeuvreed. Aanlegplaats voor sloepen was de Ceremonial Jetty.

Verse groenten waren, behalve kool, niet verkrijgbaar. De kwaliteit was redelijk, doch strengere controle was noodzakelijk.

DJIBOUTI. — Afgemeerd werd langs zij de Jetée du Large. Voor vervoer naar de stad werd een sloepdienst onderhouden naar de Jetée du Gouvernement, welke de kortste verbinding met de stad vormt. Op de Jetée du Gouvernement was men bezig met de aanbouw van loodsen. Als doorvoerhaven voor de uitgebreide in- en export van Abessinië gaat Djibouti een steeds belangrijker plaats innemen.

De kwaliteit van de ingekochte aardappelen en uien was zeer goed, die van de groenten redelijk. Alles werd geïmporteerd uit Abessinië. Strengere controle bleek noodzakelijk daar men poogde onderwicht te leveren en bovendien een mindere kwaliteit dan was besteld.

COLOMBO. — Gemeerd werd achteruit en vooruit op de boeien, ligplaats nummer 22 NE (kaart 914); het anker werd gestoken tot 80 meter ketting. Als aanlegplaatsen voor sloepen werd de Passenger Jetty gebruikt. De loodsen in de haven van Colombo zijn Britten. Uit een telegram van de Nederlandse marine-attaché te Londen bleek, dat Hr. Ms. Piet Hein in verband met het voorgenomen bezoek van H. K. H. Prinses Elizabeth van Engeland en de Duke of Edinburgh aan Ceylon, op 13 Februari na olieladen weer zou moeten vertrekken. De reden van dit vervroegde vertrek verviel echter door de dood van Z. M. Koning George VI van Groot Brittannië en het als gevolg daarvan niet doorgaan van bovenvermeld bezoek.

Het vaarprogramma werd dus onveranderd uitgevoerd.

Een strenge controle op de levering van victualiën bleek noodzakelijk, daar men poogde onderwicht te leveren.

De kwaliteit was redelijk.

SINGAPORE. — Op de rede lag een Russische vissersvloot van ongeveer 32 trawlers met een moederschip voor anker.

MANILLA. — Gemeerd werd lang pier no. 7 welke de aanleg-plaats is voor schepen van de Philippijnse marine. De kwaliteit van de hier gekochte levensmiddelen was uitmuntend en de leverancier bleek zeer betrouwbaar.

3. Formaliteiten.

De formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden weken niet af van de normale.

Te Manilla werden bezoeken afgelegd bij de Nederlandse gezant A. J. D. Steenstra Toussaint, de commandant van de Philippijnse marine, kapitein ter zee José Francisco, de burgemeester van Manilla, de heer A. H. Lascon, de minister van nationale defensie, de heer Ramon Magsaysay, de chef van de generale staf generaal-majoor Calixto Duque en bij de commandant U.S. naval station Sangley Point schout bij nacht R. H. Cruzen.

Een niet officieel bezoek werd gebracht bij de Amerikaanse ambassadeur, gepensionneerd admiraal A. Spruance.