

Trainingsmissie in Tanzania

Duur missie	18 augustus 1965 - 24 december 1965
Aantal militairen	12
Dodelijke slachtoffers	geen
Dapperheidsonderscheidingen	geen

Achtergronden

De voormalige Duitse kolonie en het latere Britse mandaatgebied Tanganyika in Oost-Afrika verkreeg in 1961 zijn onafhankelijkheid en werd als nieuwe staat in het Britse Gemenebest opgenomen. Onder leiding van president Julius Nyerere verenigde Tanganyika zich op 26 april 1964 met de eilanden Zanzibar en Pemba. Zo kwam de Verenigde Republiek Tanzania tot stand. Voor de opbouw van een eigen krijgsmacht kreeg de nieuwe staat hulp van Canada, de Volksrepubliek China en de Bondsrepubliek Duitsland (BRD). De Canadezen verzorgden de officiersopleiding voor de Tanzaniaanse landmacht, terwijl de manschappen door China werden opgeleid. West-Duitsland schonk twee nog te bouwen patrouillevaartuigen aan Tanzania en verzorgde de training van de Tanzaniaanse bemanning. Tanzania bestelde als tegenprestatie twee additionele patrouillevaartuigen in Duitsland. De bemanning van deze schepen kreeg haar opleiding in Israël. In afwachting van de levering van de nieuwe vaartuigen gaven de Duitsers vier voormalige *Kriegsfischkutter* (KFK) in bruikleen. Bij aankomst in Tanzania zouden deze schepen door een Duits marinedetachement vaargereed worden gemaakt, terwijl de Tanzaniaanse bemanning verder werd geschoold.

In februari 1965 verbrak de BRD alle diplomatieke betrekkingen met Tanzania, omdat dit land de banden met Oost-Duitsland (DDR) niet wenste te verbreken. De Duitse communistische staat had een belangrijke rol gespeeld tijdens een opstand op Zanzibar waarbij de sultan in januari 1964 was afgezet. Het behoud van de Verenigde Republiek Tanzania, en daarmee ook de machtsbasis van president Nyerere, stond of viel met de steun van de communisten op Zanzibar. West-Duitsland trok daaruit consequenties op grond van de zogenoemde Hallstein-doctrine. Die hield in dat het land alle bilaterale betrekkingen verbrak met staten die de DDR erkenden, in dit geval dus Tanzania. Hiermee verviel ook de Duitse militaire hulp voor de opbouw van een kustwacht, oftewel de *Police Marine Unit* (PMU). Daarom vroeg president Nyerere of Nederland deze taak van de BRD wilde overnemen.

Op 23 april 1965 besprak Nyerere zijn verzoek met de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken J.M.A.H. Luns, de minister voor hulp aan ontwikkelingslanden T.H. Bot, en met minister van Defensie P.J.S. de Jong. In dit gesprek, op kasteel Oud-Wassenaar, lieten de ministers weten dat Nederland in beginsel bereid was steun te bieden. Minister Luns legde tijdens het gesprek met Nyerere een tweetal Nederlandse wensen op tafel. Zo had de KLM haar oog laten vallen op Nairobi in Kenia of Entebbe in Oeganda als extra tussenlandingsplaats op de route Amsterdam – Dar es Salaam. Daarnaast vroeg Luns de Tanzaniaanse president een verlaging van de douanetarieven in de Oost-Afrikaanse landen te bewerkstelligen. Nyerere was bereid om zich bij zijn Afrikaanse collega's hard te maken voor de wens van de KLM. Het punt van de douanetarieven werd verder niet besproken.

Vorbereiding

Op 14 mei 1965 wees de staatssecretaris van Defensie (Koninklijke Marine), schout-bij-nacht A. van Es, kapitein-ter-zee R.J. Hordijk aan om onderzoek te doen naar mogelijke steun van Nederland aan de opbouw van de Tanzaniaanse kustwacht. De verkenningsmissie van kapitein-ter-zee Hordijk met betrekking tot de PMU wees uit dat het Tanzaniaanse marinepersoneel nog lang niet op zijn taak was voorbereid. Hordijk liet zich ook informeren over de toestand van de vier houten schepen die door West-Duitsland in bruikleen waren gegeven. Hordijk constateerde dat de twee schepen die in Dar es Salaam lagen, de *Uhuru* en de *Papa*, in erbarmelijke staat verkeerden. De andere twee schepen, die *Salama* en *Rafiki* waren gedoopt, kon hij niet bezoeken, omdat deze in Mombasa

(Kenia) lagen.

In verband met de slechte toestand van de schepen en het gevaar dat het opgeleide Tanzaniaanse personeel het geleerde snel weer zou vergeten, adviseerde Hordijk op korte termijn een Nederlands marinedetachement naar Tanzania uit te zenden. In zijn ogen moest het een kleine ploeg zijn die leiding kon geven aan alle onderdelen van het scheepsbedrijf. De uitzendtijd schatte hij op zes maanden tot een jaar, met de mogelijkheid op verlenging. Dit laatste was afhankelijk van het verloop van de missie. Zijn raad werd opgevolgd. Binnen drie weken werd er een detachement van twaalf man samengesteld, onder leiding van luitenant-ter-zee der tweede klasse oudste categorie (LTZ2OC) H.C. van der Meyden.

Het Nederlandse marinedetachement moest de Tanzaniaanse bemanningen (in totaal circa vijftig man) ondersteunen bij het vaargereed maken en het onderhoud van de vaartuigen, het geven van een praktijkgerichte opleiding in het varen met de schepen en het geven van advies en assistentie bij het opzetten van een doelmatige organisatie. Ongeveer de helft van het Tanzaniaanse personeel had van juni 1964 tot februari 1965 in Holtenau (BRD) onderwijs in marinetaken genoten. Oorspronkelijk zou hun opleiding nog tot 10 juni hebben geduurd, maar doordat West-Duitsland de betrekkingen met Tanzania verbrak, stopte deze vroegtijdig. De andere helft van de groep had bij de Israëliëse marine uitsluitend theoretisch onderwijs genoten. De opleiding in Israël was evenwel minder grondig dan die in Duitsland. Helaas bleek het in Duitsland opgeleide personeel bij aankomst van het Nederlandse detachement van het toneel verdwenen. Voordat dit marinedetachement naar Tanzania vertrok, kregen de manschappen van 26 tot 31 juli 1965 bij het 2. *Marine Ausbildungs Kommando* te Glücksburg-Mürwik (BRD) de gelegenheid met het type schip, waarmee zij in Tanzania zouden gaan werken, vertrouwd te raken.

Taken en uitvoering

Op 18 augustus 1965 meldde het detachement zich op de marinekazerne in Amsterdam om daarna vanaf vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam, via Londen naar Dar es Salaam te vliegen. Toen het detachement de volgende dag in Tanzania aankwam werd het in het gouvernementshotel, de *New Dar es Salaam Club*, ondergebracht. De eerste twee dagen maakte de detachementcommandant onder meer kennis met de Nederlandse zaakgelastigde op de ambassade en de Tanzaniaanse politieautoriteiten. De overige leden van het detachement begonnen met het inspecteren van de twee schepen, gevolgd door schoonmaakwerkzaamheden en het uitvoeren van reparaties. Het leeuwendeel van het opknop- en reparatiewerk moest door het detachement zelf worden gedaan. Het in Israël opgeleide personeel had nauwelijks enige vakkennis. Het kon slechts voor eenvoudige klussen worden ingezet en behoefde voortdurend toezicht en aansturing. Bovendien bezat het grootste deel van het personeel de rang van korporaal of hoger. Zij weigerden vuile werkzaamheden te verrichten. De regelgeving schreef namelijk voor dat personeel boven de rang van korporaal geen handmatige arbeid mocht verrichten, maar alleen toezicht mocht houden. De Tanzaniaanse politieorganisatie had de Britse dienstvoorschriften na het verkrijgen van de onafhankelijkheid in ongewijzigde vorm overgenomen.

De detachementsleden legden zich in eerste instantie toe op het herstellen van een van de twee schepen in Dar es Salaam, opdat zo snel mogelijk een begonnen kon worden met de praktijkgerichte vaaropleiding. Helaas waren de reservedelen, speciaal gereedschap en verbruiksartikelen na het plotselinge vertrek van de Duitsers in een provisorisch getimmerde schuur opgeslagen. Weer en wind hadden hier vrij spel. Het detachement trof dan ook een "stinkende en stomende berg rotzooi" aan. Veel materiaal was verrot of door ratten aangevreten. Een deel van de artikelen die de Tanzaniaanen zelf konden gebruiken, was verdwenen. Daarnaast waren de rompen lek of sterk aangegroeid, metalen onderdelen zwaar verroest en was bij de twee schepen het dek opengesprongen. Desondanks werd een proefvaart met de *Papa* gemaakt. Tijdens de proefvaart bleek de hoofddiesel niet naar behoren te werken en was in het heldere water de aangroei op de romp te zien. Het schoonmaken van de romp diende idealiter op een scheepshelling te gebeuren. In Dar es Salaam was dat niet mogelijk. Een duiker van het detachement verwijderde daarom de aangroei op de romp, het roer en de schroef. Tijdens het schoonmaken bleek de

romp echter door houtworm aangetast. Hiermee verdween iedere illusie dat met de schepen nog konden worden gevaren.

Eind september 1965 reisde Van der Meyden met een paar leden van het detachement naar Mombasa om de toestand van de twee zich daar bevindende schepen te beoordelen. Deze vaartuigen, die in nog slechtere staat bleken dan de schepen in Dar es Salaam, lagen afgemeerd aan een boei niet ver van een kleine werf waar alle noodzakelijke reparaties konden worden uitgevoerd. In afwachting van een beslissing betreffende het wel of niet doen uitvoeren van de herstelwerkzaamheden aan deze schepen, viel er voor het Nederlands marinedetachement geen zinnig werk meer te doen. Om toch nog enigszins invulling te geven aan de oorspronkelijke taakstelling, vroeg Van der Meyden aan de commandant van de PMU of hij het op prijs zou stellen wanneer het detachement theorielessen zou verzorgen waarmee het Tanzaniaanse personeel zijn kennis op peil kon houden. Het antwoord van de PMU-commandant was dat zijn personeel al een goede opleiding had genoten.

Het verblijf

De kosten voor zowel de huisvesting als de voeding kwamen voor rekening van de Tanzaniaanse overheid, zolang zij geen geschikt huis voor het detachement hadden gevonden. Daarna zou Nederland de kosten van de voeding op zich nemen. Vooraf was schriftelijk vastgelegd dat het Nederlandse marinedetachement slechts een korte periode zijn onderkomen in het genoemde gouvernementshotel zou hebben. Deze accommodatie liet namelijk veel te wensen over. Zo waren de kamers en het linnen- en serviesgoed vies en onverzorgd, werden de toiletten en badkamers vrijwel nooit gereinigd en was de verzorging zeer pover, zo meldde Van der Meyden. De maaltijden waren eentonig en niet afgestemd op de smaak van de detachementsleden. Ook vond er driemaal per week een luidruchtig dansfeest plaats, waardoor de detachementsleden niet vóór 02.00 uur de slaap konden vatten. Het zoeken naar een ander onderkomen leverde om uiteenlopende redenen niets op.

Het moreel van de detachementsleden had te lijden onder het feit dat ze geen werk meer hadden. Het marinedetachement ondervond weinig medewerking van de Tanzaniaanse autoriteiten. De wil om daadwerkelijk aan te vangen met het opbouwen van de PMU ontbrak. Dit lag aan een aaneenschakeling van factoren. De Tanzanianen wisten niet goed van wie de aanwezige schepen nu eigenlijk waren, wat er ging gebeuren zodra de bruikleentermijn verstreek en wanneer de resterende schepen uit Duitsland zouden arriveren. Zij wisten evenmin wat ze nu wilden en zagen op tegen het maken van kosten. "En het is hierdoor dat het werken hier, zo niet zinloos dan toch wel ondankbaar is", lichtte de detachementscommandant toe.

Op 16 december 1965 maakte president Nyerere bekend dat zijn regering geen belangstelling meer voor de schepen had en dat geen stappen meer zouden worden ondernomen om deze alsnog gerepareerd te krijgen. Van der Meyden kreeg op 18 december vanuit Den Haag te horen dat het marinedetachement voor Tanzania was opgeheven en dat het naar huis kon terugkeren. Vijf dagen later vlogen de Nederlandse militairen met een toestel van Alitalia naar Rome, en vervolgens per KLM naar Nederland, waar zij de volgende dag arriveerden.

Literatuur

'Hulp van de Koninklijke marine aan Tanzania' in: *Jaarboek Koninklijke Marine 1965* (Den Haag 1966) 218-219.

De meningen en opvattingen die in dit document worden uitgesproken, geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de Minister van Defensie.