

AMS-en & Oceans

Beemster- en Onversaagd-klasse, de Amerikaanse mijnenvegers van de Mijndienst



A855

AMS-en & Oceans

Beemster- en Onversaagd-klasse, de Amerikaanse mijnenvegers van de Mijndienst

Bob Roetering

Lanasta



ISBN: 978-94-6456-100-5

NUGI: 466

1e druk, juli 2023

© Copyright 2023

Walburg Pers / Lanasta

Vormgeving: Jantinus Mulder

Correcties: Crius group

www.lanasta.com

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a database or retrieval system or published in any form or way, electronically, mechanical, by print, photoprint, microfilm or any other means without prior written permission from the publisher. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to: Walburg Pers / Lanasta, Nieuwe Prinsengracht 89, 1018 VR Amsterdam

Voorwoord



Bij de verslaglegging van de schepen van de Mijndienst ben ik nu toegekomen aan de schepen van de Beemster-klasse en de schepen van de Onversaagd-klasse. In het spraakgebruik werden deze schepen aangeduid als AMS-en en Oceans.

In begin vijftiger jaren werden zij verkregen uit Amerikaanse steun. Nederlandse bemanningen haalden de schepen op in Amerika; voor hen een geweldige ervaring in een tijd dat reizen naar vreemde landen nog niet gebruikelijk was.

Veertien kustmijnenvegers type AMS en zes oceaanimijnenvegers werden opgehaald. De Mijndienst was nog niet op personeelssterkte voor die aantallen en vaak moest een schip, zodra het in Nederland was aangekomen, direct uit dienst worden gesteld omdat de bemanning weer

een nieuw schip moest ophalen. Voor de Mijndienst, die nog moest werken met schepen uit de oorlogstijd was het een grote sprong voorwaarts. Tot de zeventiger jaren zijn er steeds AMS-en in dienst geweest, hoewel het merendeel (wisselend) in de reservevloot was opgenomen. Toen op een gegeven ogenblik de gehele Dokkum-klasse een vaarverbod kreeg opgelegd vanwege problemen met de hoofdmotoren werd het gat opgevuld door extra schepen van de Beemster-klasse. Door hun Amerikaanse afkomst verschilden zij aanzienlijk van de Dokkum-klasse. Een zekere gezonde rivaliteit bestond er dan ook. Maar bij oefeningen en zeker bij de ernst-operaties om de laatste mijnevelden van de oorlog op te ruimen stonden alle schepen en bemanningen eendrachtig achter de klus.

Het waren beweeglijke scheepjes en menig beginnend mijndienstman zal zeker aan Neptunus geofferd hebben.

Voor de oceaanimijnenvegers was er minder emplooi. Zij lagen vaak in conservatie. Meestal was er tenminste één in dienst. Op een gegeven ogenblik werden zij bestemd voor de functie van hoofdkwartier-ondersteuningsschip voor een flottielje. Eén schip werd ingericht als oceanografisch vaartuig en één schip werd omgebouwd tot torpedowerkschip. De overige schepen hebben weinig draaiuren gemaakt en zijn rond 1980 afgevoerd van de sterkte.

Bij de beschrijving van de activiteiten van de schepen heb ik mij moeten beperken. Uitgebreide vermelding van scheepsbewegingen zou het boek niet alleen zeer omvangrijk maken, maar ook onleesbaar. Voor de taalkundige correcties gaat mijn dank uit naar Bert van Ingen.

In de duizenden gegevens die vermeld staan zullen ongetwijfeld fouten voorkomen. Opmerkingen, aanmerkingen en herinneringen zie ik gaarne tegemoet voor verwerking in de archieven van de schepen.

Bob Roetering



Inhoud

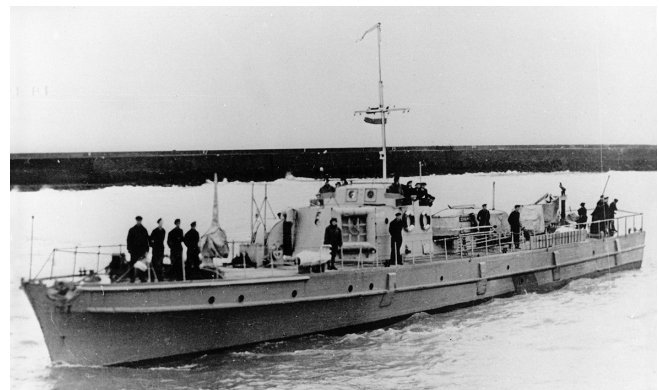
9	Hoofdstuk 1 - Inleiding	
15	Hoofdstuk 2 - De mijnvegers van de AMS 60-klasse	
	- Klasseaanduiding en naamgeving	15
21	Hoofdstuk 3 - De AMS	
	- De technische uitvoering	25
	- Indeling schip	37
	- Het varen met een AMS	40
41	Hoofdstuk 4 - De geschiedenis van de schepen	
49	Hoofdstuk 5 - De schepen Beemster-klasse	
	- Beemster	49
	- Bolsward	53
	- Bedum	57
	- Beilen	60
	- Borculo	63
	- Borne	67
	- Brummen	73
	- Breukelen	76
	- Blaricum	80
	- Brielle	83
	- Breskens	87
	- Bruinisse	91
	- Boxtel	94
	- Brouwershaven	98

105	Hoofdstuk 6 - Buitenlandse AMS	
	- De Belgische Zeemacht	106
	- Bernisse	107
	- Alta	107
	- Inzet voor MFO	107
109	Hoofdstuk 7 - De eindbestemming van de schepen van de Beemster-klasse	
111	Hoofdstuk 8 - De oceaanjnnevegers van de Onversaagd-klasse	
123	Hoofdstuk 9 - De MSO	
139	Hoofdstuk 10 - De geschiedenis van de individuele schepen van de Onversaagd-klasse	
	- Onversaagd	139
	- Onbevreesd	143
	- Onverschrokken / Mercur	148
	- Onvermoeid	154
	- Onvervaard	158
	- Onverdroten	161
	Gebruikte afkortingen	165
	Register	166
	Bronnen / Verantwoording / De auteur	168

Hoofdstuk 1 - Inleiding



De *Volkerak* operationeel vegend op de Noordzee. Deze mijnenvegers type YMS stamden nog uit de Tweede Wereldoorlog. (NIMH)



De *Schouwen*, een ex-Duitse Raumboot, loopt de haven aan. Tien van deze schepen werden door de Koninklijke Marine in 1947 aangekocht. (Frans de Boer)

De vlootplannen na WO II

Na het beëindigen van de vijandelijkheden van de Tweede Wereldoorlog zag de Koninklijke Marine zich geconfronteerd met een paar grote uitdagingen:

De strijd in Nederlands-Indië, de opbouw van een naoorlogse marine en het ruimen van de grote mijnenvelden voor de Nederlandse kust en in Nederlands-Indië. Het materieel voor deze operaties ontbrak. Voor de directe uitvoering van de taken van de Mijndienst Nederland werden schepen overgenomen van andere landen. (R-boten en BYMS)

De politieke discussie in Den Haag begon. Men harrewarde over de noodzaak van een grote zeegaande vloot, het nut van een vliegkampschip en de afschaffing van de functie van minister van Marine. De financiële toestand van het land was uiteraard niet florissant: het militaire aandeel in de Nederlandse rijksuitgaven was een kwart van het totaal. Men probeerde dit te verminderen door te beknibben op de grootte van de krijgsmacht.

Naarmate de internationale samenwerking van de grond kwam, en zeker toen bijvoorbeeld de Westerse Unie (WU later WEU) aangaf dat de Nederlandse bijdrage vooral

moest bestaan uit een bijdrage van land- en luchtmacht, werden de behoeftstellingen van deze internationale organisaties gebruikt tegen de marine.

De WU (lees Engeland en Frankrijk) wilde een groot voorterrein tegen een eventuele agressie vanuit het oosten en maritieme operaties konden beter door de Britse en Franse marine uitgevoerd worden. Voor de Nederlandse marine resteerden slechts mijnenvegen en havenoperaties. En dus plaatste de WU een behoeftstelling aan de Nederlandse marine voor 102 mijnenvegers!

Deze strategie werd oorspronkelijk ook door de NAVO overgenomen, maar dankzij de inzet van marinevertegenwoordigers in diverse NAVO-fora konden ook de aanvragen (force goal) voor grotere eenheden bereikt worden.

Intussen was in 1948 duidelijk dat de Koninklijke Marine geen eenheden meer behoefde te leveren voor Nederlands-Indië. Ook dit beïnvloedde de behoeftestelling.

De grote mijnenveeg-inspanning van de veertiger jaren begon zijn tol te eisen. De materiële toestand van de vegers begon zorgen te baren. Het waren houten schepen, gebouwd in oorlogstijd en zwaar beproefd in hun diensttijd. Vervanging was dus urgent.

Diverse marinebegrotingen met variërende aantallen schepen werden behandeld. Al deze vlootplannen waren gebaseerd op de plannen van de marinestaf onder leiding van de BDZ, vice-admiraal Jhr. E.J. van Holthe. Zij werden met verve door de staatssecretaris van Marine, schout-bij-nacht H.C.W. Moorman, verdedigd in het parlement.

De Amerikaanse steun die werd aangeboden, en die eigenlijk afweek van de NAVO-strategie, vergde wel een door de Amerikanen opgelegde minimum defensie-inspanning door Nederland. Rond 1951 werd de situatie duidelijk. Er zou een smaldeel komen met een vliegekampschip en twee kruisers; zes jagers waren aanbesteed, zes zouden er volgen.

De Mijndienst zou gaan bestaan uit ongeveer vijftien schepen, deels betaald uit eigen zak en deels met Amerikaanse steun. De Nederlandse defensie was verankerd in de multinationale verdedigingsorganisaties. De marinebegroting was vastgesteld als een redelijk vast gegeven, zodat planning mogelijk was.

Dat resulteerde in de derde defensienota van mei 1954, waarin de sterkte voor de Nederlandse mijndienst werd voorzien op 68 mijnenvegers, namelijk 32 mijnenvegers type WU, 14 kustmijnenvegers type AMS, 16 ondiepwatmijnenvegers en 6 oceaanmijnenvegers.

Pas in de zestiger jaren werd de Noordzee buiten de routes, behoudens een gevaarlijk gebied boven de Waddeneilanden, voor normale scheepvaart veilig verklaard.

MDAP (Mutual Defense Aid Program)

In Amerika was in 1948 het MDAP opgestart. Dit is een samenstel van bilaterale verdragen in januari 1950 gesloten tussen enerzijds de Verenigde Staten van Amerika, en anderzijds een aantal landen in Europa en Azië. Het doel was om die vrije landen, welke zelf niet over de middelen beschikten om een moderne bewapening te bekostigen, in de kortst mogelijke tijd van wapens te voorzien.



De ondertekening van het MDAP-verdrag tussen de Verenigde Staten van Amerika en Nederland in 1951. Links achteraan staat de staatssecretaris van Marine H.C.W. Moorman.

Het MDAP was geen programma ter uitvoering van het NAVO-verdrag. Het programma strekte zich ook uit over niet-leden van dit verdrag zoals Iran, de Filippijnen, Formosa en Joegoslavië. Voor de NAVO-landen betekende het programma wel de voornaamste vorm waarin zij directe hulp van Amerika ontvingen en waarmee zij de onderlinge afspraken van het NAVO-verdrag zouden kunnen nakomen. Het MDAP omvatte in zijn doelstelling niet alleen hulp door levering van goederen, maar ook bijstand in de opbouw en uit-

bouw van een eigen defensie-industrie door verschaffing van machines, apparatuur en grondstoffen, terwijl het tevens voorzag in de opleiding en herscholing van militair personeel. Later werd het uitgebreid met het z.g. offshore procurement program, dat de mogelijkheid bood tot het plaatsen van orders tegen betaling in dollars.

Er was nog een andere economische reden: Bij het beëindigen van de oorlog werd in Amerika de productie fors omlaag geschroefd met als gevolg een dreiging van toenemende werkloosheid, die nog verergerd zou worden door het bedanken van veel personeel door defensie. Het inscha-

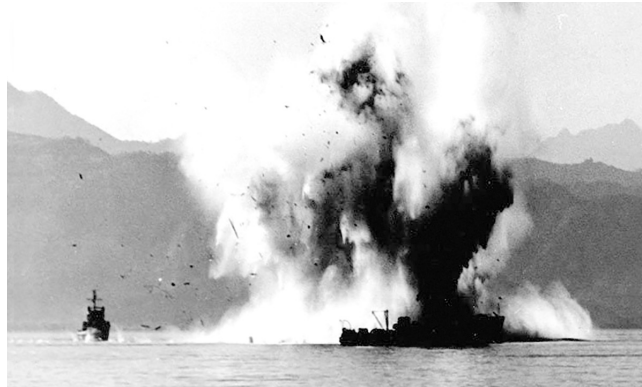
kelen van de Amerikaanse industrie bij het leveren van materieel aan derde landen zou goed zijn voor de Amerikaanse economie. Bovendien zou een groot deel van de geleverde steun verrekend moeten worden met leningen of uitstaande uitgestelde terugbetalingen.

In 1949 begonnen de onderhandelingen tussen Nederland en de USA.

In 1950 zegden de Amerikanen zes oceaanmijnenvegers toe. (De latere Onversaagd-klasse).

In het Amerikaanse Fiscal Year voor het jaar 1951 stonden al 23 kustmijnenvegers voor Nederland gereserveerd. Maar Nederland was er nog niet klaar voor.

In 1952 werd de overeenkomst bevestigd. In Nederland zullen 32 kustmijnenvegers type WU worden gebouwd en in Amerika zullen 14 kustmijnenvegers type AMS ter beschikking van Nederland worden gesteld. De eerste schepen zullen worden toegewezen uit het reeds gestarte bouwprogramma.



Tijdens de veegoperatie bij Wonsan loopt een Koreaanse mijnenveger op een mijn.

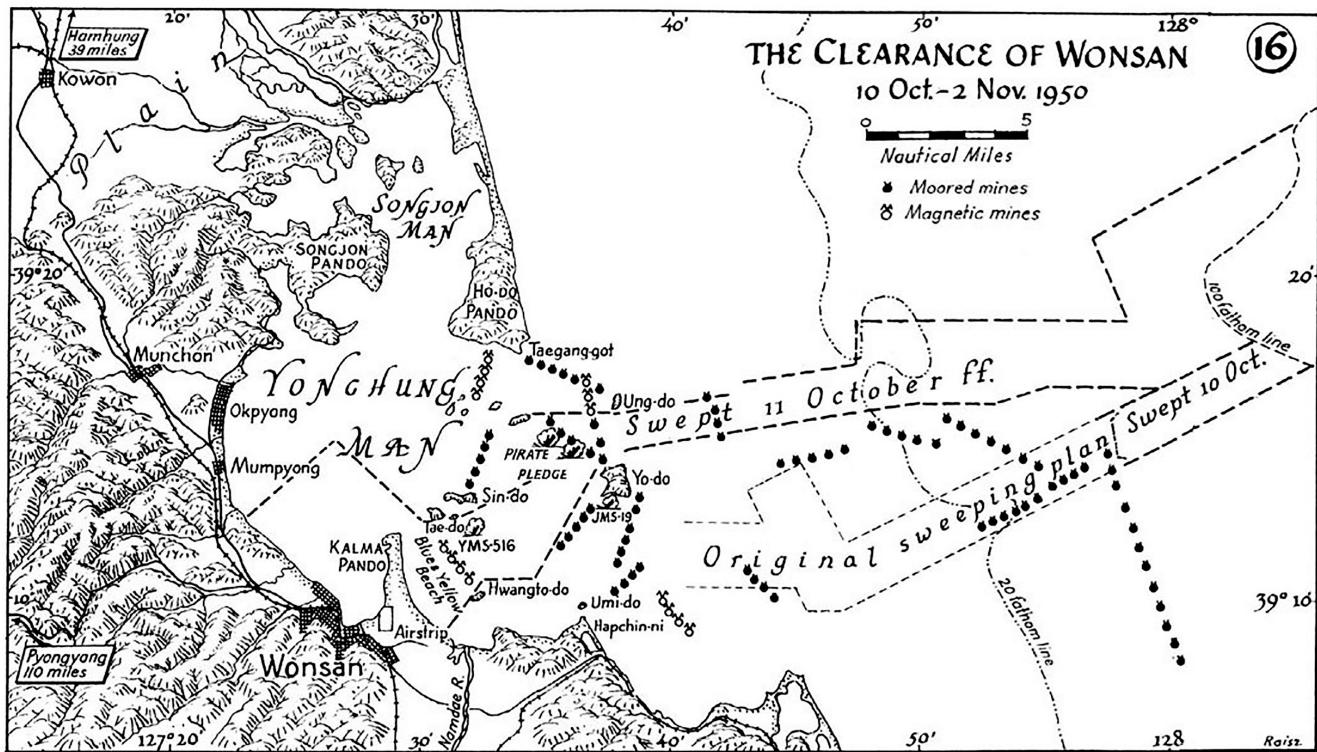
In Den Haag kwam er een coördinatieorgaan voor de Amerikaanse militaire steun aan Nederland: Chief of Military Assistance and Advisory Group Netherlands. (MAAG Netherlands). De MAAG verleende zowel militair advies, hulp bij opleidingen en technische assistentie als toezicht op aflevering, gebruik en onderhoud van het materieel dat in het kader van MDAP geleverd werd. Nederland ontving tot in de jaren zestig militaire steun van de V.S.; gedurende de jaren vijftig kwam de helft van de materieel-aanschaf voor rekening van de Amerikanen.

Daaronder waren aanvankelijk vooral fregatten (Van Amstel- en Wolf-klasse), mijnenvegers, onderzeeboten en vliegtuigen voor de MLD (PV-2 Harpoons, P2V-5 Neptunes, Grumman Trackers en Avengers en 3 Sikorsky helicopters.). In de jaren zestig werden nog Starfighter gevechtsvliegtuigen, Terrier, Hawk en Nike Hercules luchttoeraketten geleverd. Ook de defensie-industrie profiteerde zoals de DAF-fabrieken en de Artillerie Inrichtingen Hembrug.

Het Korea-conflict

In Europa was het gevaar voor de scheepvaart door de grote aantallen mijnen, die een erfenis waren van de Tweede Wereldoorlog, nog erg hoog. De mijnenbestrijdingsvlooten in Europa moesten nog op peil blijven, zo niet uitgebreid worden. Voor Amerika lag de zaak anders. De dreiging in hun kustwateren was minimaal en er werd sterk bezuinigd op de mijnenbestrijdingsvloot. Toen kwam het Koreaconflict en daarin werd het gebrek aan mijnenvegers pijnlijk

De mijnenveegoperatie bij de haven van Wonsan.







De bouw van een AMS op 7 november 1952 te East Boothbay. (USNA)

duidelijk. Complete landingen moesten worden geannuleerd vanwege de verliezen door mijnen.

Met spoed werd een nieuwbouwprogramma opgestart met als resultaat het ontwerpen van oceaanmijnenvegers type MSO en het versnellen van de bouw van mijnenvegers type AMS.

Dit was eigenlijk een verdere ontwikkeling van het oorlogsmijnenvegers type YMS maar nu met een verbeterde veegcapaciteit en een hogere zeewaardigheid, in het bijzonder de stabiliteit.

De Amerikaanse bouw

In het begin van de Tweede Wereldoorlog werden de Amerikaanse net zoals de Britse marine verrast door de magnetische mijn. Een nieuwbouw- en ombouwprogramma werd opgestart. Na Pearl Harbor begon de mijnenbestrijdingsvloot gestalte te krijgen, voornamelijk AM mijnenvegers van de 184 voets Admirable-klasse en de kleinere YMS mijnenveger. De YMS was zo inzetbaar dat deze klasse de meeste invloedsmijnen



Linkerpagina en links: De tewaterlating van de eerste AMS, de latere USS *Bluebird* op 11 mei 1953. (USNavy)

tijdens de oorlog onschadelijk maakte. Tot 1945 hadden de Amerikanen in de Stille Oceaan vooral verankerde mijnen aangetroffen. De schrik kwam toen YMS-en bij Borneo moesten vegen en bleek dat de schepen niet veilig waren voor de gevoeligste Japanse en geallieerde invloedsmijnen. De houten YMS bevatte veel magnetische componenten en zelfs de hoofdmotoren waren van magnetische materialen. Men vertrouwde op een goede degaussingsinstallatie, maar door de ontwikkeling in de technologie van zeemijnen kon die nu niet meer voldoende bescherming bieden.

In 1945 begon het Bureau of Ships daarom

met een nieuw ontwerp in samenspraak met het scheepsontwerpbureau van Sparkman & Stephens.

Hoewel nog steeds werd vertrouwd op hout als bouw materiaal werd nu alle aandacht gevestigd op de ontwikkeling van niet-magnetische onderdelen en hoofdmotoren. In 1949 was het ontwerp voor een nieuwe mijnenveger gereed. De aanduiding voor de schepen van dit ontwerp zou AMS zijn. De plannen werden in de begroting van 1950 echter uitgesteld. Vliegkampschepen en onderzeeboten kregen voorrang.

In 1951 en 1952 begon de bouw van de AMS-en, eerst voor de Amerikaanse marine maar daarna in grote aantallen voor andere landen in het kader van de MDAP-verdragen.

De Amerikaanse marine behield 24 AMS-en voor eigen gebruik. Aan een verscheidenheid van landen werden AMS-en ter beschikking gesteld, een gedeelte daarvan werd in het ontvangende land gebouwd. In totaal werden er tegen de 200 AMS-en aan andere landen ter beschikking gesteld waaronder Frankrijk (34 stuks), Thailand (4 stuks) en Zuid-Vietnam (3 stuks). Daarna waren de zorgen voor de US Navy nog niet voorbij want bij de strijd in Korea bleek toch weer de behoefte aan een grotere en veiliger mijnenveger, dit zou de MSO worden.

