

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.

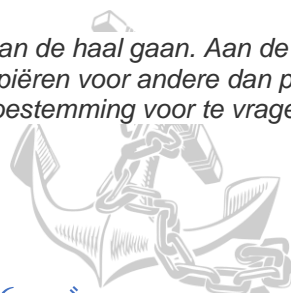


Disclaimer

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.



Nummer 17 – 6e jaargang – 28 april 2023



Het begin van de oorlog
Discipline deel 3 (laatste deel)
170 jaar Onder Stoom / Stoomketels / deel 21
Het persoonlijk dagboek van Ton Mink (vervolg)
De liefdesagenten van de Staatssicherheit deel 2 (slot)
Beloodsen op elleboogstoom
De Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company
Van 's Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 3
Geestelijke verzorging
Reisverslag Hr.Ms. Panter augustus 1969
Zo maar een reisverslag van een stagiair...

Het begin van de oorlog

We woonden, gescheiden door een spoorwetering, op een tuinderij naast de spoorlijn Rotterdam naar Gouda. Op 10 mei 1940 werden we wakker van motorengeronk door laag overvliegende vliegtuigen. Uit bed gekomen zagen we Duitse vliegtuigen, vol met soldaten voor de open deuren gewapend met handwapens. Zo nu en dan hoorden we ook een schot. Die vliegtuigen vlogen richting Delft en Den Haag. Kort daarop vernamen we dat de Duitsers ons land waren binnengevallen. Een opgestegen Fokker jachtvliegtuigje werd, kansloos, door de snelle Duitse jagers boven de Hollandsche IJssel neergeschoten. De oorlogsdagen daarna zagen we de molen aan het Oostplein in Rotterdam branden, maar die brand kon gelukkig geblust worden. Ook het Havenziekenhuis stond in brand.



Het bombardement op Rotterdam

Scherpschutters

De Duitsers waren eveneens in Rotterdam-Zuid geland en wilden de Maas oversteken met bootjes en natuurlijk ook via de Maasbrug. Dat heeft menig Duitser het leven gekost, want onze mariniers waren uitstekende scherpschutters.

Duikbommenwerpers Op 14 mei zagen we, vanaf de spoorlijn voor ons huis, hoe duikbommenwerpers begonnen bommen op Rotterdam te gooien, waardoor er grote branden uitbraken. Kort daarop begonnen mensen de stad uit te stromen. Die zochten een toevluchtsoord in schuren en stallen van tuinders en boeren aan de 's-Gravenweg, net buiten Rotterdam. Ze waren rijkelijk voorzien van voedsel en lekkernijen. Die hadden ze waarschijnlijk verkregen uit door bommen getroffen winkels, dachten we.

Vluchtelingen

Ook onze schuren zaten vol met vluchtelingen; meest Rotterdammers uit de omgeving van het Zwaanshals. Na een nachtje bij ons doorgebracht te hebben, vertrokken ze weer huiswaarts, om te zien wat er van hun huis en haard was overgebleven. Met sommigen hebben we later nog contact gehad. Hun huis aan de Rubroekstraat was gespaard gebleven.

Slechte communicatie Later bleek dat het bombardement op Rotterdam niet nodig was geweest. Kort daarvoor was al besloten te capituleren, maar door slechte communicatie werd dit te laat bekend en waren de bommenwerpers al onderweg.

Blussen In het boekje '7 dagen Rotterdam' van Ds. van Veldhuizen (predikant te Kralingen in 1940) is te lezen hoe de brandweer van Rotterdam met de prachtige Ahrens-Fox brandweerauto's dag en nacht bezig was met blussen en mensen redden. De Ahrens-Fox is nu een museumstuk. Zo begon bij ons de oorlog.

Uit de Oud Rotterdammer 2021 / Joop van der Kraan

Discipline

door Murney Mintzer
Deel 3 (laatste)

Alles wat onze marine nodig heeft om haar onverwinnlijk te maken, is een boots zoals Michael Ignatius O'Halloran op ieder schip'... een boots, die geen boeken nodig heeft om hem te leren hoe hij met de bemanning om moet gaan.

De boots had gezien hoe andere schepen verdwaalde torpedo's najoegen in de vuurlinie, en als zij faalden had hij geluisterd naar hunne verontschuldigheden, bij zichzelf overtuigd dat zulke dingen niet gebeurden op torpedobooten waar men wist hoe men de zaak aan moest pakken. Maar nu was hij vervuld van een dof fatalisme. Met wat hij nu pas geleerd had betreffende discipline aan boord, verwachtte hij het ergste, terwijl hij het toezicht hield over de mannen bij de sloep, de vallen klaarde en stond te wachten.

De gyro van de torpedo was dien ochtend misschien zes inches gevallen op de werkbank. Maar de flauwe deuk die daarvan het gevolg was, was voldoende geweest. Dat was de voornaamste factor in de plotselinge vernietiging van de verwachtingen van de Walgren.

Zonder verbazing zag de boots de luchtballen opnieuw recht op het schip aankomen. In zijn kleine oogen blonk bewondering toen hij voelde hoe het schip onder hem trilde toen de kapitein handig manoeuvreerde. Maar de torpedo was te vlug. Hij vloog tegen de stuurboordzijde met een triomfantelijken bons. Het geluid van de schroef veranderde. Het schip voer plotseling langzamer, begon te slingeren. In het schuim achter de schroeven kookte de torpedo naar boven, gedeukt en met afgebroken schokladingkamer.

„De schroef geraakt... en waarschijnlijk zijn er een paar schroefbladen aan gegaan,” merkte hij op met professioneele belangstelling.

„Laat die boot te water,” riep kapitein West ongeduldig.

De boots stond op het punt het bevel met luider stem over te nemen, maar op het laatste oogenblik hield hij zich in, denkend aan zijn nieuwe taktiek. En opnieuw keken de mannen hem een oogenblik verwonderd aan.

„Neer laten!” Hoewel de mannen geen tijd hadden de aarzeling op te merken, voelden zij het en misten zij den gewonen geruststellenden bulderenden toon in de stem van den kleinen man. Het eene einde van de boot ging naar beneden, onhandig. De man bij den voorsten takel was niet vlug genoeg, hij verloor zijn houvast. Onder een opgewonden geschreeuw en gesplinter van afbrekend hout viel de boeg van de sloep vrij naar omlaag.

Vanaf de brug zag West drie lui van de bemanning van de sloep aan de bengelende touwen blijven hangen, terwijl er vier in het water lagen en juist weer boven kwamen, ongedeerd, zich vastgrijpend aan de boot. Onwillekeurig luisterde hij, en miste de welbekende stem. Toen zag hij den boots, die over de reddingsboei geleund stond en zich tot Hewson wendend en met zijn duim achteruit wijzend, zeide hij: „Die oude kerel, — de boots—heeft geen fut meer. Hij wordt oud. Zag je dat zoeven? Hij is niet veelmeer waard. Geen teken van leven toen ze die boot lieten vallen!” Er klonk afkeuring in zijn stem en hij wachtte even voor hij terugkwam op de

gevolgen van al de pech. “We zullen die torpedo niet krijgen zonder duikers. Hij is naar beneden. En we zijn minstens één schroefblad armer en de sloep kapot.”

De materiele schade van de Walgren werd hersteld. Een nieuw blad in de stuurboord schroef en een paar planken in de sloep waren daarvoor nodig. Wat er van de torpedo over was werd met behulp van duikers van het wachtschip geborgen. Maar de eere-trofee was verloren en daarmee vervloog het laatste overblijfsel van den geest van het oude schip.

Zwijgend en norsch liep de bootsman rond, overtuigd dat het lot van het schip nu in zijn handen rustte, steeds de nieuwe discipline trachtend te verbeteren, in zijn oogen een beschuldigende uitdrukking als zij zich op officieren of manschappen richtten.

Kapitein West werd er steeds meer van overtuigd dat de oude dag zich eindelijk deed gelden bij zijn bootsman. Tweemaal gedurende de volgende maand stond hij aarzelend stil voor de deur van den Chef Personeel. Maar iederen keer hield een flauwe hoop hem tegen, en zond hem terug naar het schip om nogmaals te strijden tegen iets, wat hem een onverklaarbare inzinking leek. Toen, op een stormachtigen Zaterdagavond, toen meer dan de helft van de bemanning van de torpedoboot met verlof aan den wal was, kwam er een radio-bericht van de woeste zee. Een mijnenveger, terugkomend van Hawaii, zond een kreet om hulp uit, en gaf zijn positie op, honderd mijl uit de kust, om daarna in volslagen en veelzeggend stilzwijgen te vervallen. De officier van piket vond uit dat de Admiraal in het Coronado Hotel was en las hem het bericht door de telefoon voor, meer voor den vorm, dan wel omdat hij de hoop koesterde den mijnenveger te kunnen helpen.

„Alle schepen onmiddellijk vertrekken!” bulderde de admiraal door de telefoon. ***“Die mijnenveger moet gevonden worden! Wat? Ik weet wel dat iedereen aan den wal is. Zoek ze dan! Haal ze terug! Stuur de schepen uit zoo gauw er genoeg mannen aan boord zijn om ze te behandelen.”***

Gedurende de eerstvolgende vijf minuten schreeuwde de admiraal tegen de protesten van zijn verbijsterden staf-officier in, terwijl bewonderende hoteljongens steeds dichterbij de telefooncel kwamen staan om te luisteren.

De Walgren lag alleen voor anker, zich gereed makend de kanonnen na te zien voor de komende schietoefeningen. Toen het bevel kwam onmiddellijk te vertrekken was de eenige officier aan boord de jonge Morris. Hij staarde er op en toen de eerste schok voorbij was, liet hij den boots en Conklin, den eersten machinist, bij zich komen, en vroeg hun wat hij kon doen. De twee keken elkaar somber aan. Toen haalde Conklin, die jonger was dan de boots en ontvankelijker voor plotselinge opwindings, diep adem terwijl zijn oogen het gelaat van den jongen officier vermeden waarop ontmoedigende hulpeloosheid te lezen stond.

„Breng hem naar buiten, sir! Wij kunnen beneden in een half uur zijn. Er zijn niet veel mensen aan dek, maar, als we de Pidgeon vinden dan hebben we vanzelf weer mensen om ons te helpen op den terugweg.”

Natuurlijk gaf Conklin alleen maar uiting aan de minachting van het machinekamerpersoneel voor de dekmatrozen. Maar de officier zag het vuur in de oogen van den boots en nam een plotseling besluit.

„In orde. We zullen vertrekken.” En meer uit overtuiging van waar de boots toe in staat zou kunnen zijn, dan wel in de verwachting dat hijzelf het schip naar buiten zou kunnen brengen voor er een ouder officier verscheen, gaf Morris haastig bevel dat zij alle mannen die aan boord waren moesten wekken.

In den stroomenden regen zagen zij een stel lichtjes de baai afkomen, toen nog een stel. De andere torpedobooten begonnen hen voorbij te varen. Er kwamen langzamerhand mannen terug aan boord, opgeroepen door boodschappen op het doek in de bioscopen, door de telefoon of mondeling. Maar nog steeds geen officieren.

De boots rapporteerde dat de afdeeling dekpersoneel klaar was om te vertrekken. Hij verliet Morris op de brug en ging naar het voorschip om het bevel af te wachten het anker te lichten. Hij zag er terneergeslagen uit. Wat voor kans had een man op dit schip ? Er was niet één echt zeeman bij die heele bende! Nog een jager verscheen dicht in de buurt, op weg naar het kanaal. Toen die langsij kwam, nauwelijks twintig yard van de Walgren verwijderd, zagen de mannen op het dek den boots en riepen plagend :

„Moet je dat zien! Dat oude tomatenblik willen ze ook nog naar buiten brengen! Die zit al aan den grond voor ze uit het kanaal zijn. Hé, Walgren, willen jullie een stelletje echte zeelui leenen?”

Er was iets in dit hoongelach dat eindigde wat Conklin begonnen was. Plotseling weerklonk een stem op de rustige voorplecht van de Walgren, een welbekend geluid, dat steeds in kracht toenam tot het het gehuil van den wind beschaamd maakte. Als hij zijn woorden met vloeken spekte, dan was dat slechts toevallig, alleen bedoeld als het zout in den woedenden woordenvloed dien de boots nu den vrijen loop liet.

„Hijschen!” Zelfs door de megaphone klonk Morris' bevel weifelend en angstig. Maar de boots nam het over, en plotseling tot daden gereed, keerde hij de andere snel verdwijnende boot den rug toe, en zonder eerst op adem te komen, zette hij zijn woordenvloed voort en stortte dien uit over den man bij de ankermachine.

„Hijschen!” Vanaf de brug had het geklonken als een zwak caricatuur van een commando. Maar de echo was iets monumentaals, een aanzwellend gebrul, dat weerklonk tot in het binnenste van het schip, en langs het dek golfde tot het de mannen op het achterschip duidelijk in de ooren klonk.

Terwijl de wind in kracht toenam keken de mannen elkaar verwonderd aan, het niet begrijpend en grinnikten. En bij het geratel van de ankerketting die opgehaald werd, scheen het of het vertrouwen plotseling het schip weer binnenvloeide. Zonder zelfs een woord van den boots zwaaide de katdavit over den rand, klaar om het anker op te tillen en op zijn plaats op dek te leggen.

„Het anker is gelicht, mijnheer!” In de heesche, zware stem klonk een tevreden klank. Zelfs Morris, alleen met zijn angst in het donker op de brug, kreeg een prettig gevoel van trots, toen hij aan het koord trok en hoorde hoe het schelle gegil van de stoomfluit aankondigde dat het schip onderweg was. Hij gaf afwezig de signalen aan de machinekamer, terwijl zijn oogen

bleven op dien kleinen man daar op de voorplecht. Het anker rees tot boven de railing, hing toen aan de davit boven de plaats waar het neer moest komen.

„Hieuw op!”

De man, voor wien het commando bedoeld was, stond geen armslengte van hem af, maar de boots gaf het bevel door met al de kracht die nog in zijn zoolang ongebruikte longen was. Vanaf zijn sloep die hem naar boord terug moest brengen stond kapitein West angstig naar zijn schip te turen. Hij schrok toen hij de stoomfluit hoorde en de lichten aan zag gaan.

„Vlugger dan toch,” haastte hij zijn machinist. *„Ik moet mijn schip halen.”*

Zij kwamen dichterbij, maar de Walgren kreeg nu al vaart, de lichten van het North Island vliegveld vlogen hem al voorbij. De drie honderd yard water die de sloep van hem scheidden, werden steeds meer.

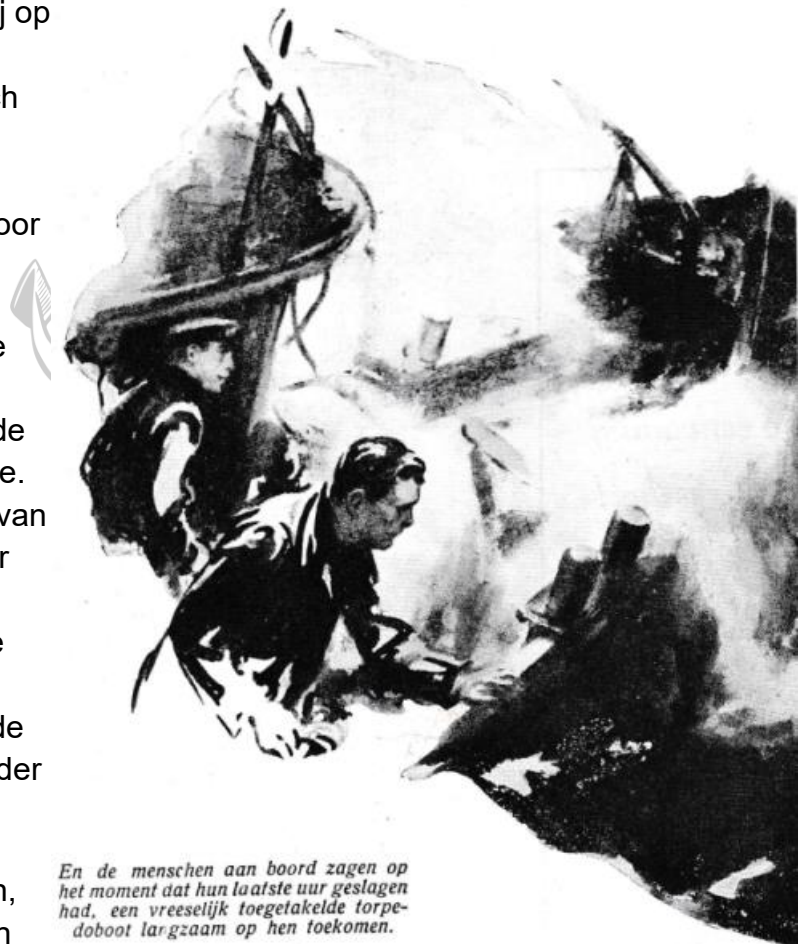
„Hieuw op!”

De stem van den boots bereikte duidelijk West's oor. Het was een vertrouwen inboezemend gebrul dat daar in het duister klonk. Bij het geluid hief de officier het hoofd op en langen tijd stond hij zijn schip na te staren met een vraag in de oogen.

In de lange uren die volgden terwijl hij op het vlaggeschip de binnenkomende radioberichten las, hield zijn geest zich steeds bezig met die woorden en die stem, en de herinnering aan die doodgewone dienstuitdrukking was voor hem een groote geruststelling.

Verscheidene schepen waren voor de Walgren buitengaats gekomen, en richtten hun smalle boegen op de wilde zeeën die de Pacific naar hen toerolde. Sommige stonden onder commando van veel ouder officieren dan Morris. Maar met een snelheid die weinig andere schepen dorsten te bereiken vloog de Walgren vooruit naar de aangegeven plaats en bij elken slag van de racende schroeven scheen het vertrouwen onder de mannen aan boord te groeien.

De boots scheen overal tegelijk te zijn, kletsnat ging hij van den een naar den ander tusschen die huiverende, angstige dekmatrozen die aanhoudend den strijd met den storm moesten volhouden. Maar het meest was hij op de brug, Morris raad gevend op de gebruikelijke manier door om bevelen te vragen, ontelbare — en soms totaal fictieve — incidenten opsommend uit de geschiedenis van torpedobooten, om de raadgevingen te rechtvaardigen die hij den momenteelen commandant van de Walgren opdrong.



En de menschen aan boord zagen op het moment dat hun laatste uur geslagen had, een vreeselijk toetakelde torpedoboot langzaam op hen toekomen.

En zoo hield de Walgren het vol gedurende dien langen nacht, bestuurd door een vreemde mengeling van jeugd en ouderdom, van ondervinding en ruwe onwetendheid. En zij kwamen alle andere schepen ver vooruit. Ook in de grauwe ochtendschemering hield het geluk nog aan, en de menschen aan boord van den mijnenveger zagen, in wat zij wisten dat hun laatste uur zou zijn, een vreeselijk toetgetakelde torpedoboot langzaam op hen toekomen. De Pidgeon lag al diep in het water en zonk snel. Morris verdeed geen tijd met hem lang te bekijken. Toen het sein kwam dat hij het nog maar een paar minuten uit zou kunnen houden, keek hij den boots aan.

Als de laatste al gedurende den nacht om Morris er doorheen te helpen gedaan had alsof hij ermeer van afwist dan hij werkelijk deed, dan kwam hij nu toch op voor hem bekend terrein, toen er een boot uitgezet moest worden om bij het wrak te komen. Met dezelfde bemanning die bij die ongelukkige schietoefening uit de sloep gevallen was, bracht hij nu de eerste lijn over. En hoewel de Walgren nog steeds alleen was toen de volgende torpedoboot aan den horizon verscheen, was de laatste man van de Pidgeon toen al veilig overgebracht.

„Een uitstekend schip, West! Uitstekend, mijnheer!” Het was zuiver een ceremonieel bezoek dat de vlootvoogd op de Walgren bracht den Zaterdag nadat hij in de haven terug was gekomen, maar hij had er op gestaan de mannen die op de voorplecht opgesteld stonden, een woordje toe te spreken. Terwijl hij sprak bleven zijn oogen goedkeurend gericht op den ouden, verweerden bootsman, die aan het andere einde van de rij stond. *„Het was vreeselijk jammer dat jullie den eerewimpel dit jaar verloren. Maar dat is eigenlijk zuiver geluk — en voor het grootste gedeelte hangt dat af van de cijfers die de klerken op het departement uitrekenen. Maar echte zeevaarkunde dat is dit geweest — echt werk van den zeeman. Dat toont den geest van het schip — de discipline.”* De admiraal zweeg om de mannen vriendelijk toe te lachen.

„Staan jullie niet te grinniken,” bromde de boots in een hoorbaar gefluister. *„Denk jullie dat hij het tegen jullie heeft?”*

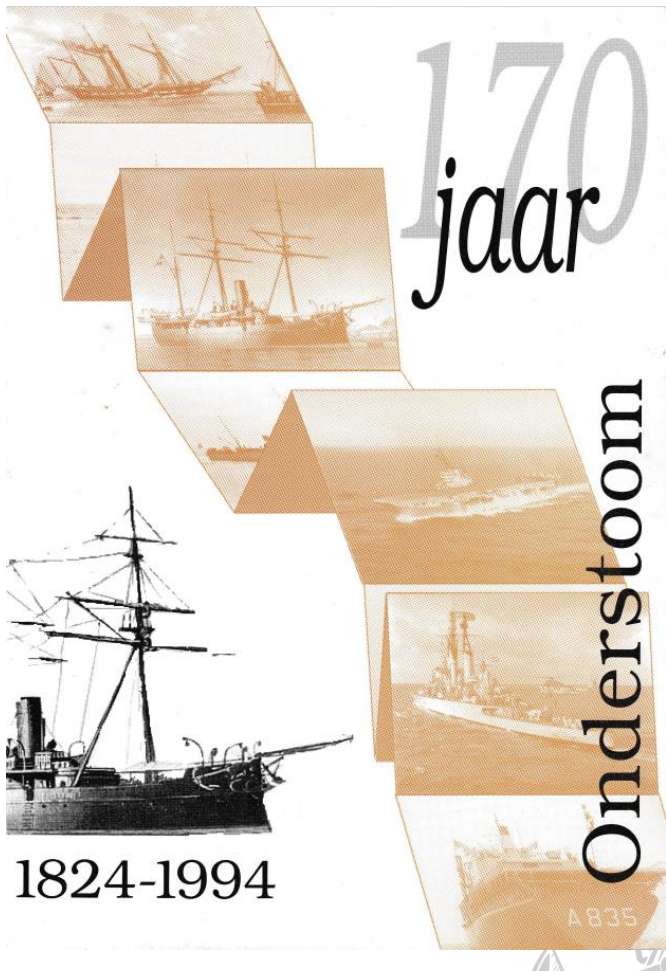
„Nu,” glimlachend keek de admiraal kapitein West aan, *„hierna denk ik dat wij je moeten geven waar je om vraagt.”*

„Ik vraag niet veel,” antwoordde West met ginsterende oogen, *„maar wilt u uw Chef Personeel vertellen dat mijn bootsman daar, voorgoed op dit schip blijft?”*

De boots hoorde het natuurlijk allemaal. En toen de ceremonie afgelopen was liep hij met opgeheven hoofd het dek langs. En als hij tot een van de andere onderofficieren sprak was dat op eenigszins beschermenden toon. Want was hij niet de eenige aan boord geweest die de moeilijkheden van de nieuwere discipline beheerschte?

Bron:

ACTUEEL WERELDNIEUWS
8^E JAARGANG NO. 4
JANUARI 1931

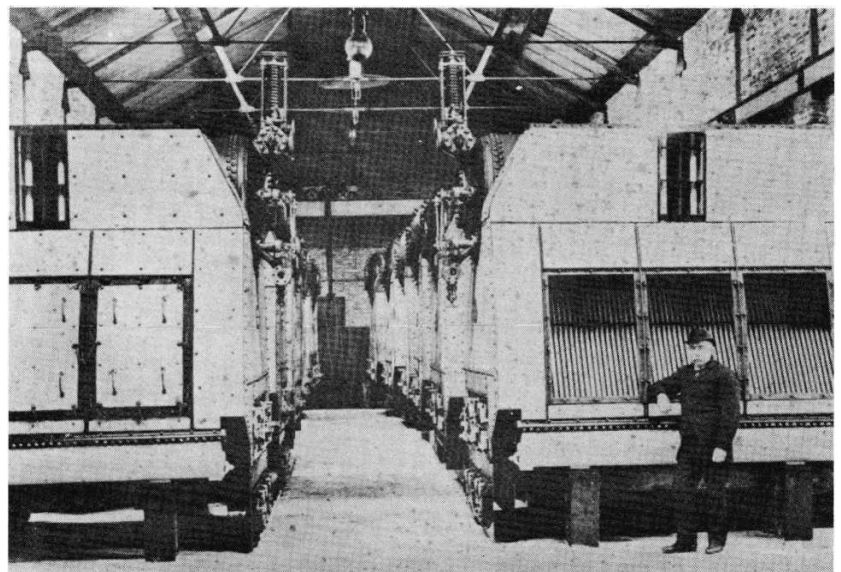


De stoomketel is bij de Koninklijke Marine vanaf 1824 tot 1994 in gebruik geweest als krachtbron voor de voortstuwing. In den beginne was het nog hulpstoomvermogen, maar gaandeweg zijn de zeilen verdwenen. De ontwikkeling van de vierkante koperen ketel met slechts 0,3 bar overdruk tot de stalen ketel met een druk van 45 bar is een heel verhaal waarbij veel technische moeilijkheden zijn overwonnen. Al gauw werd de koperen vlampijpketel vervangen door een ijzeren ketel. Daarna kwam de ronde vlampijpketel in gebruik. Eerst met één vuurgang en later met meerdere vuurgangen.

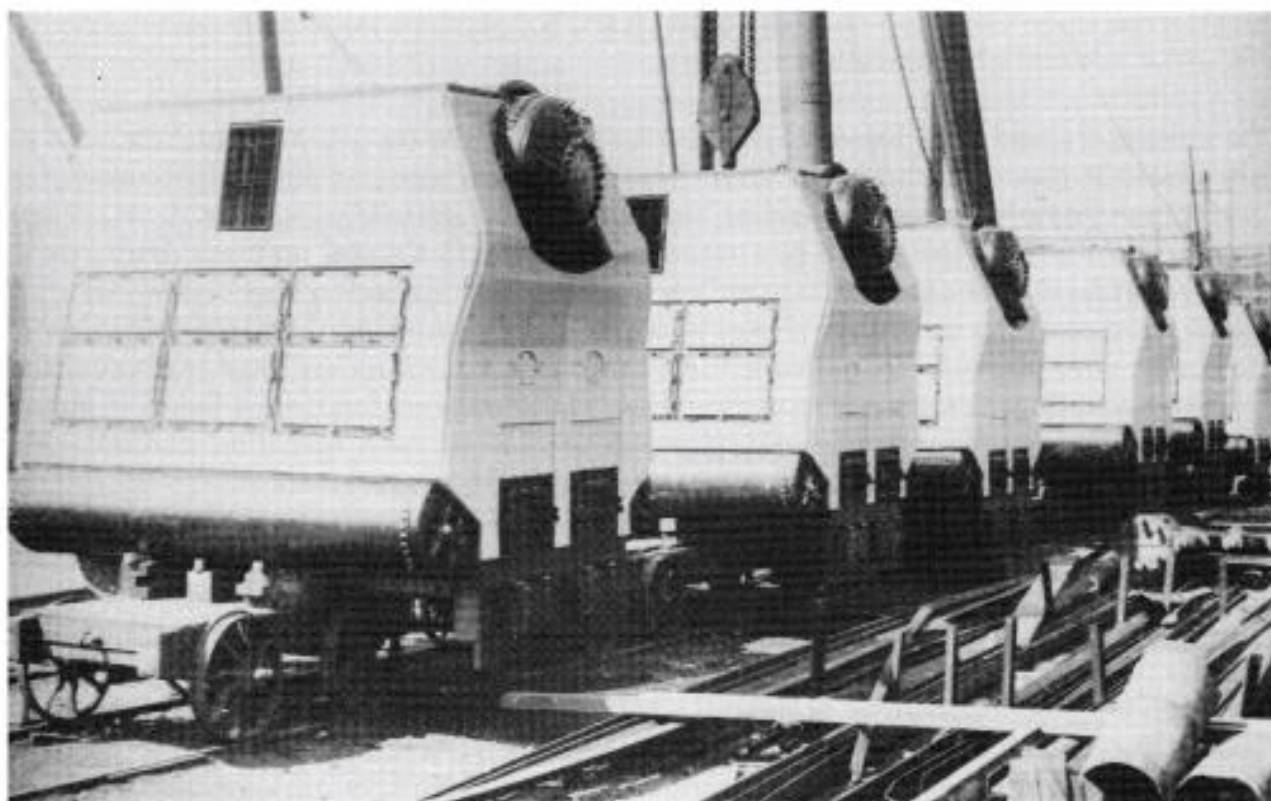
Toen kwam de waterpijpketel. Er werd nog steeds met kolen gestookt, totdat in het begin van deze eeuw schoorvoetend werd overgegaan op stookolie.

Het waren wederom de kruisers Java en Sumatra die als eerste grote Nederlandse oorlogsschepen op dit gebied de spits afbeten. De verzadigde stoom voor de zuiger machines werd oververhitte stoom voor de turbines. De ketel kreeg een economischer en een oververhitter. De stoomdrukken werden steeds verder opgevoerd en tenslotte eindigde de ontwikkeling met de volautomatisch werkende ketel in een onbemand ketelruim. Alles ging automatisch; de voeding bij wisselende belasting, het bij- en afzetten van de branders, de juiste oliedruk met bijbehorende luchthoeveelheid.

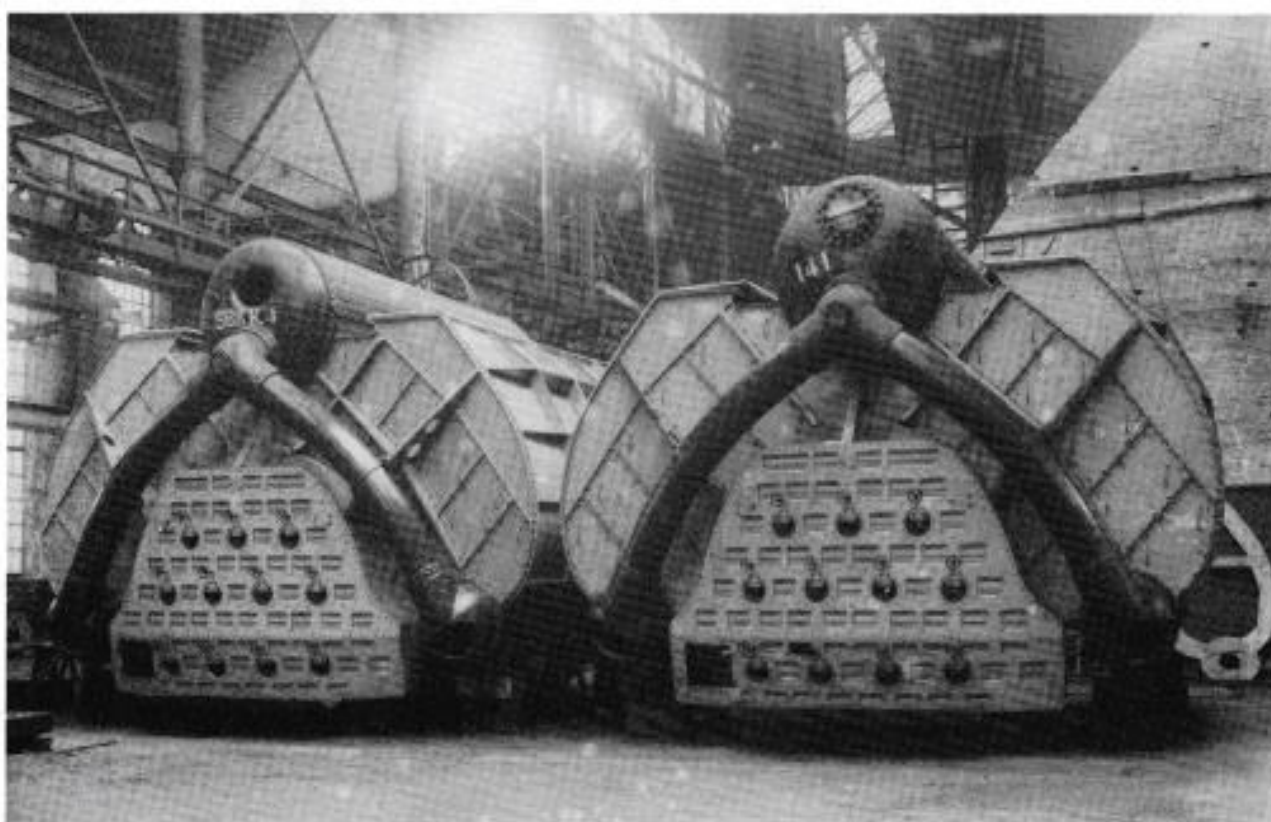
Alleen voor het in werking stellen van de vele roetblazers moest even op een knop gedrukt worden. Na al deze inspanningen en vernuftige uitvindingen werd de ketel van de sterkte afgevoerd. Enkele foto's geven de ontwikkeling van de stoomketel weer



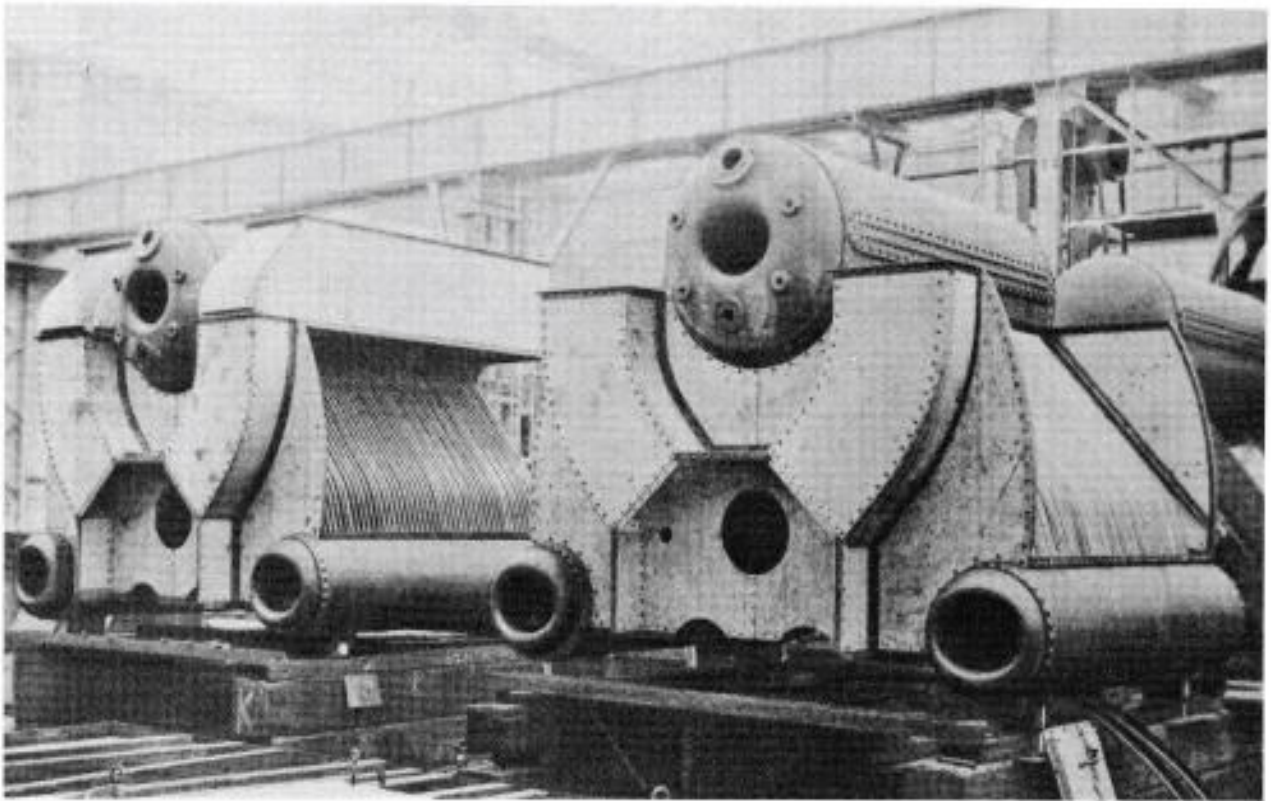
Een loods vol kolenketels voor Hr.Ms. Noord-Brabant gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij de Schelde te Vlissingen in 1899. De roetluiken zijn gemakkelijk te verwijderen.



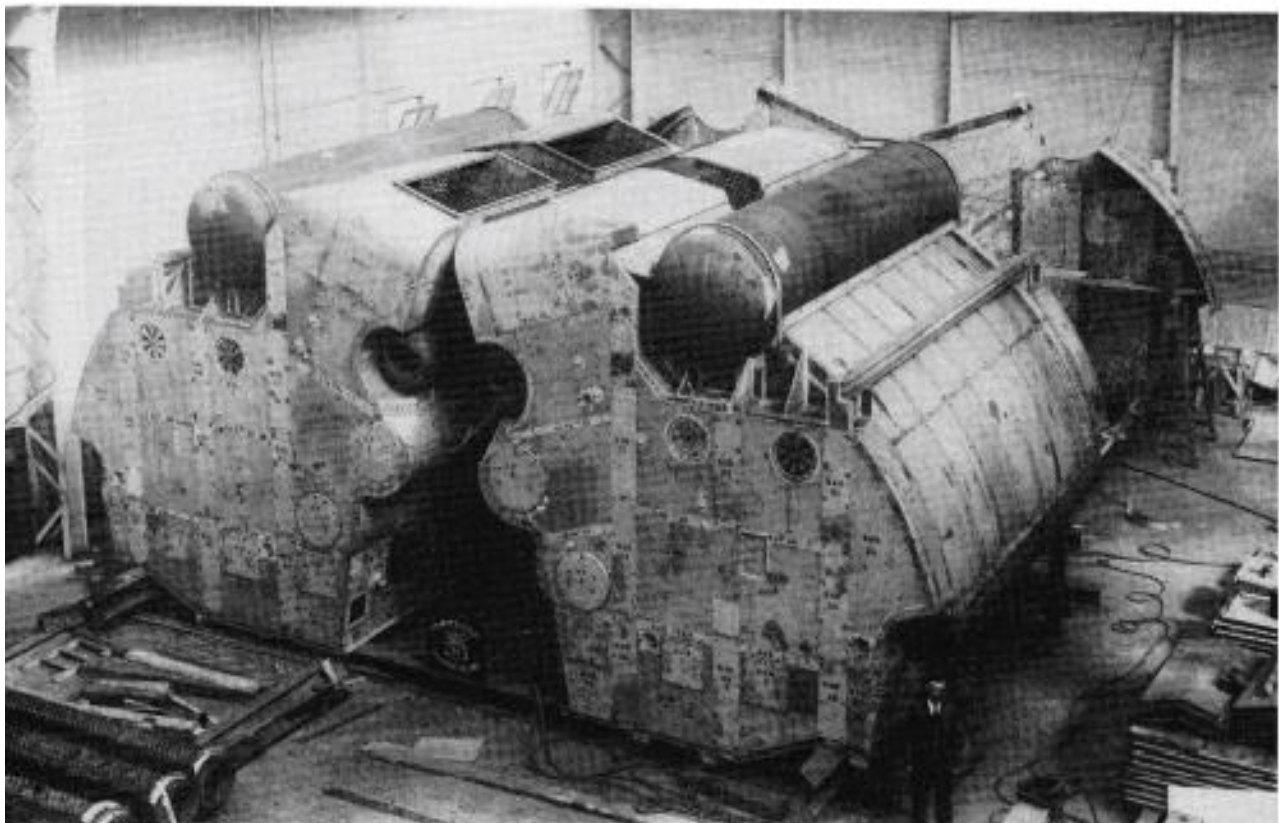
Een trein met 6 kolenketels op weg naar het pantserschip Koningin Regentes in aanbouw op de Rijkswerf in Amsterdam in 1900. Geheel geklonken ketels met 2 vuurgangdeuren en daaronder de luchtregeling en asafvoer. Waterpijpketels.



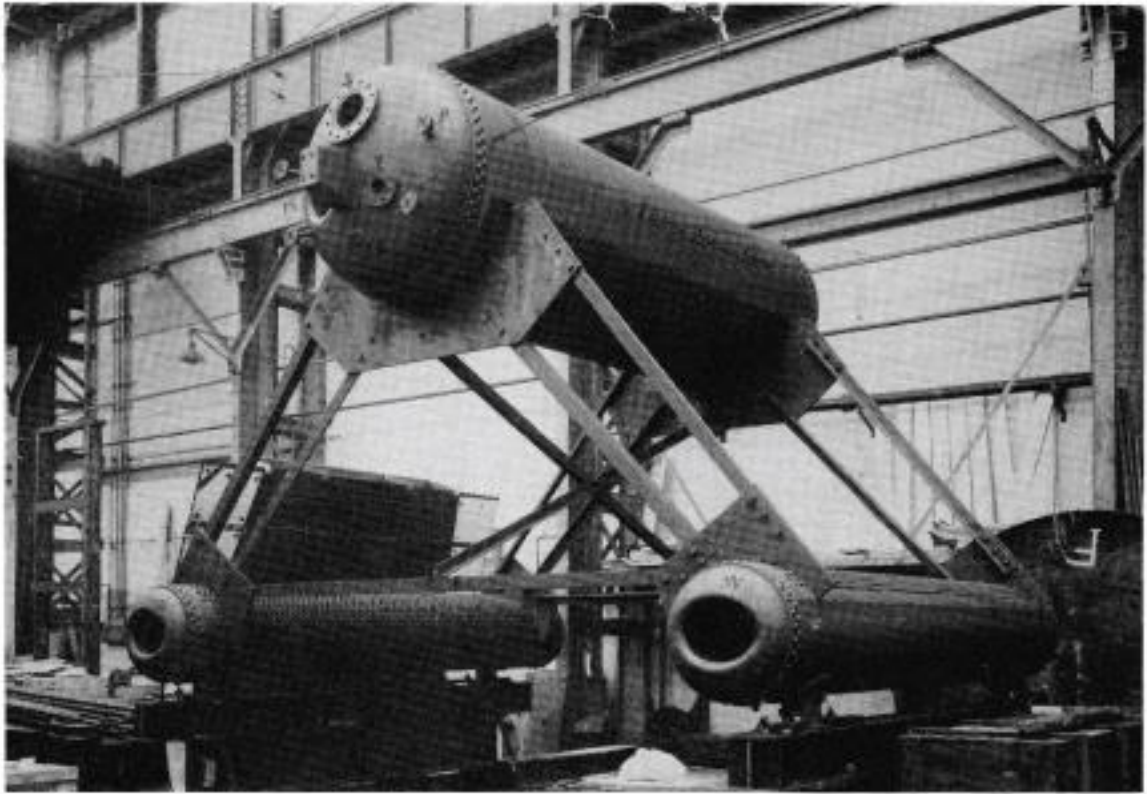
2 van de 8 waterpijpketels voor Hr.Ms. Java in 1922. Stoomdruk 18 kg/cm². De eerste oliegestookte grote ketels. Ook groot zijn de valpijpen voor de circulatie tussen de stoomhouder en de waterhouders. Typische mangaten.



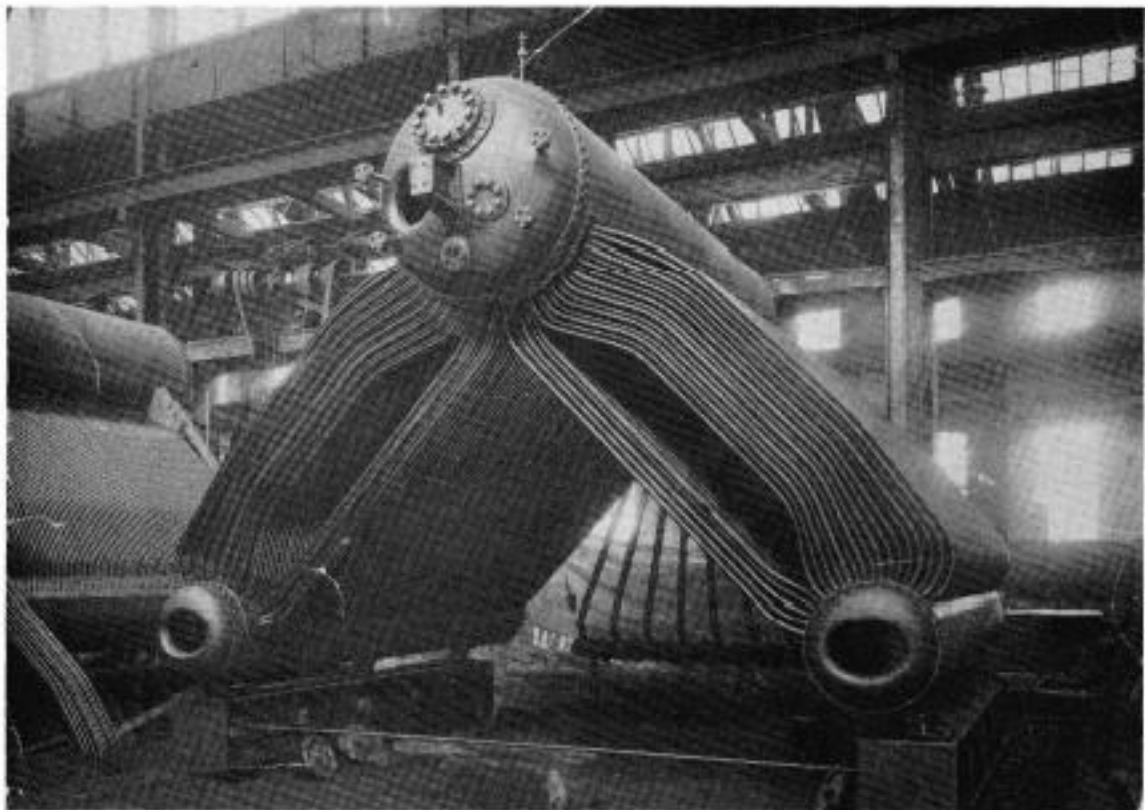
Twee waterpijpketels voor Hr.Ms. Johan Maurits in aanbouw bij de Koninklijke Maatschappij te Schelde in 1932. Verzadigde stoomdruk was 14 kg/cm^2 . Links zijn de luchtverhitters en kanalen naar het branderfront aangebracht. Rechts is de geklonken stoomhouder goed te zien.



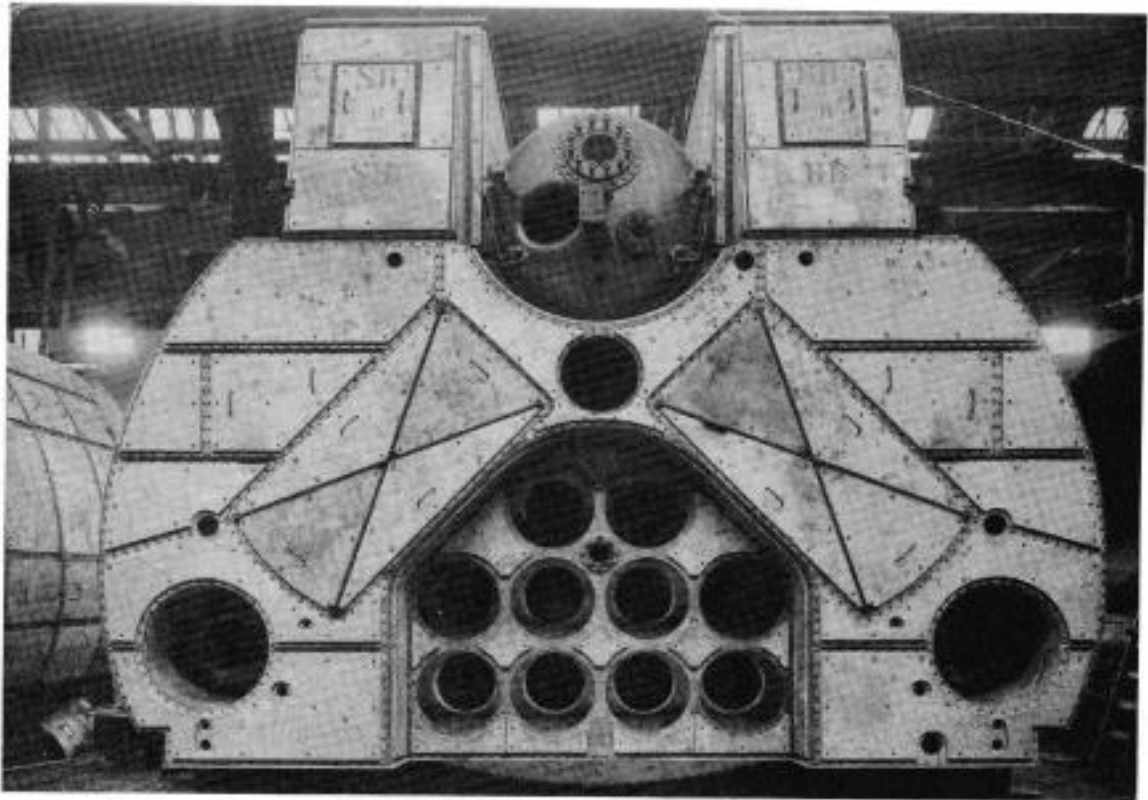
Twee van de zes waterpijpketels voor Hr.Ms. kruiser De Ruyter. Werkdruk 30 kg/cm^2 . Stoomtemperatuur 365°C . Voor de variatie zijn de achterfronten op de foto gezet. De pijpbundels zitten achter de omkasting. Bouwjaar 1935.



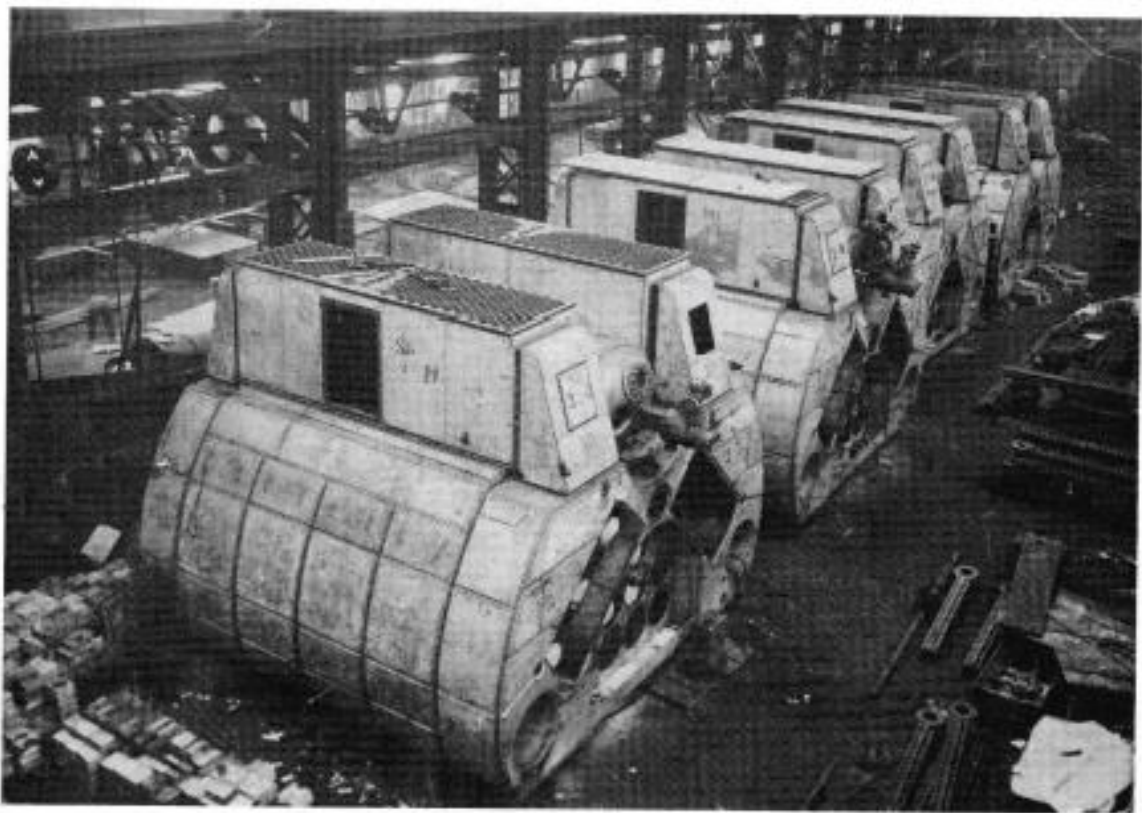
De bouw van een ketel in beeld. Opstelling van stoom- en waterhouders voor het inzetten van de waterpijpen. Alleen de fronten van de drums zijn geklonken. De appendage-aansluitingen op de stoomdrum zijn aangebracht.



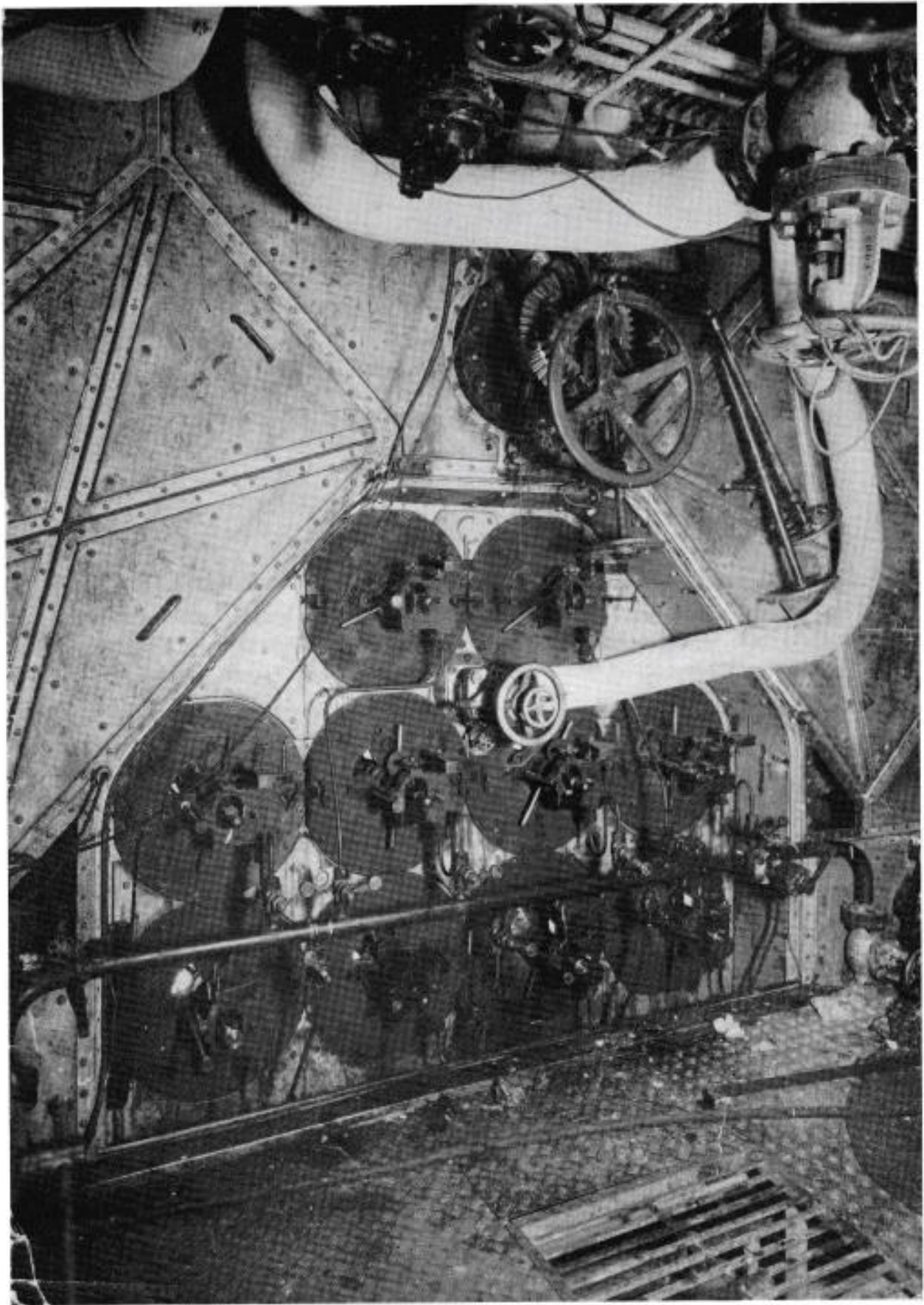
Waterpijpen gemonteerd. Ketel persklaar maken. Mangatdeksels liggen klaar. Aan de achterzijde dwarswaterhouder voor koel- en valpijpen. Tussen de waterpijpen is ruimte vrijgehouden voor de oververhitterpijpen. Yarrow ketel.



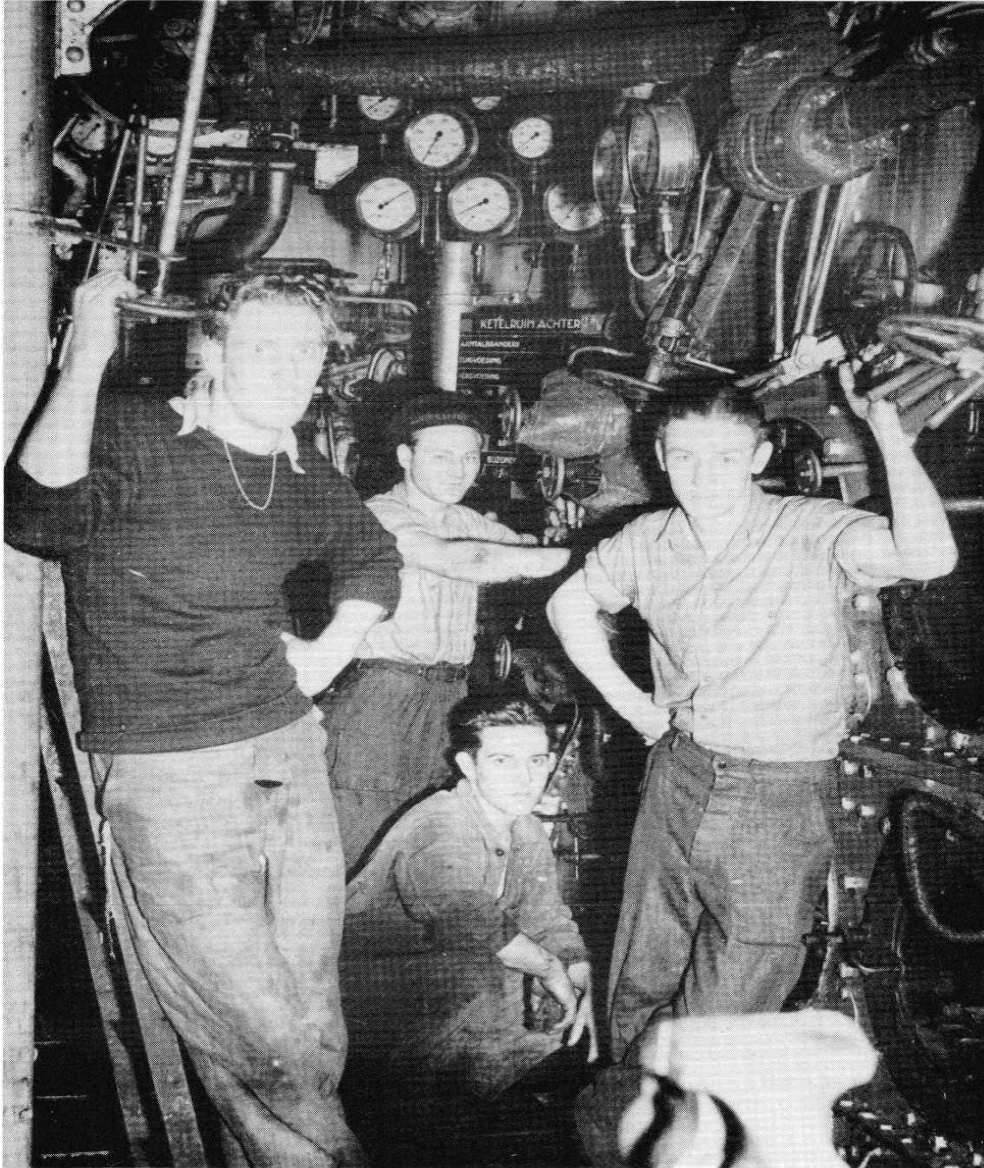
Voorfront met luchtverhitters. Oververhitters achter de schuine beplating. Enveloppe ketel. De buitenlucht wordt rechtstreeks aangezogen, voorverwarmd en naar de 10 brandermonden gevoerd. Een zogenaamd "open ketelruim".



Oververhitters worden gemonteerd. Lucht door omkasting naar de branders. Er zijn 8 van deze ketels gebouwd door Werkspoor Amsterdam in 1937 en 1939 voor Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms. Jacob van Heemskerk. Deze 4 zijn bijna klaar.



De ketel staat aan boord en wordt opgestookt. Twee trapeziumvormige luikjes liggen open voor de luchttoevoer naar de twee branders links en rechts onder die bijstaan. Het voorfront heeft 10 brandermonden. Later gewijzigd in 7 brandermonden. De plaat is nog niet schoongemaakt.



Stookplaat op Hr.Ms. Evertsen in 1956. Er is weinig ruimte voor de mensen overgebleven. Alles staat en hangt vol. Het gezag draagt een pet. De drie andere machinisten kijken niet bepaald vrolijk.

Het persoonlijke dagboek van Ton Mink,

Vervolg van deze reis.

Zo kwamen wij op donderdagmiddag 14 april 1966 weer aan in Nederland. Tot de dinsdagmorgen had ik verlof. De daarop volgende dagen werden aan boord besteed aan het opknappen van het schip, zowel de binnen als ook de buitenkant.

Op maandagavond 25 april gingen de bijna voltallige bemanningsleden van Garcia en Drenthe kijken waar nu al dat overheerlijke Heineken pils vandaan kwam. Dit alles tijdens een fantastische feestavond die ons door de Heineken Brouwerij in Amsterdam was aangeboden. In de nacht om 2 uur werd tijdens enorme mist met 5 bussen de terugkomst ondernomen met lang niet nuchtere passagiers. Maar het had goed gesmaakt.

Op 28 april kwamen in de achtermiddag HMS Skeena en HMS Restigouche de Matchmaker gelederen versterken.

In de avond was het "sloepenrol" in het huis "Tijdverdrijf" waarvan het programma werd opgenomen om op 30 april te worden uitgezonden op de radio. De presentatie was toevertrouwd aan Ageeth Scherphuis .

Medewerkenden waren: De Zaaiers – Trio Hellinique – Tobi- en Gerry Rix – Mieke Telkamp – Max Woisky jr. en zijn sextet – The Young Sisters onder begeleiding van The young ones. En last but not least – Onze scheepsband The 004!!!!

Op 3 mei was de tijd van vertrekken uit Den-Helder weer aangebroken. Dit was in de morgen Om 9 uur met mooi weer richting Borkum.

Er werd deelgenomen aan de grote Nato oefening "Wooden Walls .Veel luchtaanvallen , mtb,s en mijnen dreigingen

Op 4 mei werd te Cuxhaven het anker uitgeworpen gedurende enkele ogenblikken om personen aan land te kunnen brengen. Ditzelfde gebeurde een uur later weer bij het eiland Borkum bij de ankerplaats "Alte Ems "

Tevens werd er " Alle Hens "gehouden wegens de dodenherdenking.

Op 5 mei kwamen we om 09.30 uur weer voor 1 dag in Den-helder terug om ons bevrijdingsfeest te vieren.

Van 6 mei 19.00 tot 9 mei 22.00 out of exercise status die we in Hamburg zouden gaan doorbrengen.

5 Mei verlieten we de haven tijdens harde wind. Dit was voor de Duitse coaster "Monica " fataal want ze liep op de Haaksgronden vast. Maar wij zetten onverdroten koers naar Hamburg waar we in de nacht van vrijdag op zaterdag 7 mei om half drie aankwamen.

Deze dag had ik natuurlijk meteen weer de wacht!

Ik liep vanwege een gecombineerde wacht met de andere schepen aan boord van de "Skeena "de wacht d.w.z. vier uur op en vier uur af.

Maar de volgende dag kon ik dan toch wel de wal op.

's - Morgens was er eerste de "meeting ", dit begon mij te vervelen en zodoende ben ik de wal op gegaan om 12.00 uur om pas om middernacht 24.00 uur terug te keren.

De stad Hamburg is gelegen aan de samenvloeiing van de rivieren Alster , Bille en Elbe en voortgekomen uit een oude versterking genaamd Hammaburg die rond het jaar 800 al een bekende uitwijkplaats was.

De huidige stad (1966!) heeft ongeveer 2 miljoen inwoners en is de belangrijkste Duitse haven. De Elbe stroomt ruim 3500 meter lang door de haven en is daar tussen de 300 en 500 meter breed.

Er zijn veel musea in de stad en 12 schouwburgen waarvan het Deutsche Schauspielhaus tot de beste van het land behoort.

Ruim 100 bioscopen geven de mogelijkheid de avond lui door te brengen. Ik bezocht het vrolijke bierhuis "Sinnertal " vanwaar ik met een meisje naar een andere dancing ben gegaan en heb daar de avond al dansend doorgebracht en aansluitend haar naar huis gebracht !

Tot mijn grote spijt kozen we maandagmorgen 9 mei weer het ruime sop om in konvooi naar Hoek van Holland op te stomen. En dat nog wel op mijn verjaardag , de dag dat ik 20 werd. Maar de geste van de commandant vergoedde veel want hij bood mij namelijk een grote vruchtentaart aan die wij in de avond met veel bier naar binnen hebben gespoeld door de wachtsdivisie B.

Dinsdagmorgen gingen we wegens dichte mist tot de middag voor anker. Wegens het mee helpen zoeken naar 2 starfighters uit Duitsland die nabij Texel waren neergestort werd het anker weer gelicht.

Er werd niets anders gevonden dan een wiel en een vliegersjack. Op deze dag was tevens de Nato oefening W.W. afgelopen want het konvooi was veilig in Hoek van Holland

aangekomen. Inmiddels had HMS "Annapolis" zich ook bij ons gevoegd. Wel later dan gepland maar ze was in Plymouth achter gebleven van de andere 2 Canadese schepen wegens machineschade.

De reis ging door en we stoomden via de Sont en het Kattegat naar Kopenhagen om deze stad met een bezoek te vereren.

Voor de verandering was de mist weer eens lekker dik zodat wij op donderdag 12 mei vlak voor de havenmond om 10.00 uur het anker moesten laten vallen. In de middag trok de mist op en kon Kopenhagen binnen worden gevaren. Nog dezelfde middag was er een excursie naar een oud wapenmuseum en het super moderne complex van de Carlsberg Brouwerij (geef mij maar Heineken !!!!)

Toch smaakte het niet zo slecht en in een opperbest humeur waren we om 6 uur weer terug aan boord. In de avond liet ik het mij op de wal nog eens goed smaken en viel om middernacht doodmoe op mijn tampatje direct in slaap.

De volgende dag was er weer een excursie. Ditmaal naar een grote machinefabriek waar dieselmotoren voor schepen werden gemaakt. Hierbij was ook een museum met schepen die door de hun vervaardigde motoren werden aangedreven, al vanaf 1880.

In de avond bracht ik de stad wederom een bezoek en kwam in de nacht aan boord terug. Tijdens deze avond heb ik het Tivoli park bezocht. Dit is een groot vermaak centrum in het midden van de stad met o.a. restaurants, bars, diverse attracties, kermissen, schouwburg, fonteinen, vijvers. Teveel om op te noemen maar voor ons wel tamelijk duur.

De nu volgende drie dagen ben ik aan boord gebleven want anders liep mijn spaarschema voor een nieuwe brommer knijp.!

Dinsdagmorgen vertrokken we om 2 uur vanuit een stralend Kopenhagen met ergens toch wel spijt want de tijd daar was er voor ons prachtig geweest.

Vanaf nu was ik aan boord van HMS Restigouche in het kader van personeels uitwisseling tussen de diverse schepen onderling.

Het nu volgende relaas heb ik enige dagen na terugkomst op de Drenthe opgeschreven.

Daarover de volgende keer meer.

De liefdesagenten van de Staatssicherheit

Deel 2 (slot)

De prijs voor liefde was verraad

Auteur: Albert J. Vinke

Bewerken van de informant

Richtlijn 2/79 van de minister voor Staatsveiligheid, Erich Mielke, handelde over het bewerken en samenwerken met informanten, in het bijzonder secretaresses. Deze richtlijn werd ook principieel gevolgd. Het Stasi-leerboek gaf echter enkele aanvullende bijzonderheden respectievelijk praktijkervaringen waarmee rekening moest worden gehouden. In de eerste plaats het fundamentele bijzondere



Erich Mielke (Bundesarchiv, Bild 183-R0522-177 / CC-BY-SA 3.0)

was dat het hier uitsluitend om vrouwelijke informanten handelde. Dit betekende dat men bij het bewerken van secretaresses in hoge mate rekening moest houden met de positie van de vrouw in de Bondsrepubliek, met name op het gebied van emancipatie, gelijkberechtiging, vrouwenbeweging, discriminatie etc. Het bewerken van de secretaresses moest daarom zeer speciaal uitgaan van de vrouwelijke psyche, mentaliteit en het sterke en uitgesproken emotionele gevoel van de vrouw. Politiek-ideologische verbondenheid, materiële en andere persoonlijke belangen konden als basis dienen voor een succesrijke samenwerking. De ervaring leerde dat rekrutering van secretaresses succes had bij het rekening houden met en toepassen van typisch vrouwelijk gedrag. De groei van nauwe vriendschappen en liefdesrelaties was een dragende, stabiele en bewezen succesvolle basis voor een goede samenwerking. De praktijk wees uit dat de vrouwen zich in de eerste plaats interesseerden voor hun geliefde en pas in de tweede plaats voor de zaak die hun geliefde vertegenwoordigde. Voor de Stasi-agent kwam het er dus in de eerste plaats op aan dat hij behoedzaam, invoelend en tijdrovend zich aan de interesses en problemen wijdde, er “voor haar is” en haar het gevoel gaf als gelijkwaardige partner erkend, gewaardeerd en bemind te worden. Wanneer het de agent lukte dat hij waardering, vertrouwen of liefde kon schenken, werd bij haar een diepe emotionele band bereikt, een gevoel van geborgenheid, dankbaarheid en ook een bereidheid tot persoonlijke hulp ontwikkeld. Met deze gevoelens kon de agent het verraad van de secretaresse uitbouwen. Gelijktijdig kon op deze fundamenteën verder gewerkt worden aan politieke beïnvloeding. Volgens de Stasi waren vrouwen die een persoon sterk vereerden of lief hadden, dikwijls bereid of geneigd de politieke opvattingen van haar geliefde zich eigen te maken.

Obstakels

De sterke emotionele band van een secretaresse met haar Romeo kon naast voordelen ook nadelen met zich meebrengen. Mocht het nodig zijn hem uit de relatie los te weken, zou het tot complicaties kunnen leiden met de overgave van de secretaresse aan een andere Romeo.

Het merendeel van door de Stasi bewerkte secretaresses was alleenstaand en op zoek naar een partner (volgens de Stasi 30% van de vrouwelijke medewerkers bij ministeries in Bonn). De Romeo werd vaak als toekomstige “levenspartner” beschouwd met wie persoonlijke doelen in de maatschappij konden worden gerealiseerd, als aanzien, welstand, huis etc. Bij zulke vooruitzichten waren de secretaresses bereid hun Romeo informatie te geven om hem aan haar te binden, hem te helpen zijn maatschappelijke positie te verbeteren en om zijn carrière uit te bouwen. Ook beloften van de Romeo als huwelijk, samenleven, gemeenschappelijke lange vakanties etc. waren werkzaam. Deze methode was echter ook riskant. De motivatie van de vrouwelijke “bron” werd enkel en alleen door onpeilbare gevoelens en erotiek gestuurd, een uiterst fragiele constructie. Gebroken illusies en teleurgestelde liefdes zouden relatief snel in haat en wraakgevoelens kunnen omslaan en tot een gevaar voor de Romeo kunnen leiden.

De inzet van mannelijke agenten voor het rekruteren van secretaresses bleek in de praktijk succesvoller dan de inzet van vrouwelijke agenten, maar die inzet moest toch niet worden onderschat. Nauwe vriendschappelijke relaties van vrouw tot vrouw, het uitwisselen van gemeenschappelijke zorgen en behoeftes, gemeenschappelijke interesses zouden een even stabiele basis kunnen vormen voor het rekruteren van verraders. Ervaringen bewezen dat deze relaties, in het bijzonder met alleenstaande secretaresses die de zoektocht naar een mannelijke

partner hadden opgegeven en bij gehuwde secretaresses, die moeilijk door mannelijke agenten bewerkt konden worden, succesrijk konden zijn. De bewerking van gehuwde secretaresses was een gecompliceerd probleem voor de Stasi. In deze gevallen was enerzijds een vrouwelijke agent de aangewezen weg, anderzijds kon de echtgenoot worden bewerkt. Met de rekrutering van de echtgenoot nam deze dan de rol over van de Romeo-agent.

Een ander probleem bij het samenwerken met secretaresses was de aard van het werk nadat zij was gerekruteerd als inlichtingenbron. De enkele Romeo die met zijn bron trouwde, merkte in zijn werk steeds vaker dat de echtgenote van groter betekenis werd voor het inlichtingenwerk dan hij zelf en dat hij zelf nog slechts koerierdiensten verrichtte. Deze rolwisseling moest door de Stasi goed worden voorbereid. Successen moesten ook aan hem worden toegeschreven. Ontevredenheid met zijn nieuwe taak had bij sommige Romeo's geleid tot het in gevaar brengen van de inlichtingenbron.

Kon de ingezette Romeo-agent om meerdere redenen niet langdurig bij haar zijn, dan werd er min of meer op aangedrongen een vaste persoonlijke relatie met een ander aan te gaan. Deze constructie was beter dan wisselende contacten die moeilijk te controleren waren. Ook op de werkplek van de secretaresse was een vaste, bekende partner die op veiligheid was gecontroleerd, een positieve veiligheidsfactor. Het Stasi-leerboek sloot af met het schetsen van interessegebieden van secretaresses. Hiertoe behoorden een uitgesproken culturele interesse in concert- en theaterbezoek, muziek en literatuur, musea, galeries, modeshows en dansavonden. De Stasi stelde vast dat vakantie-reizen voor veel alleenstaande secretaresses hoogtepunten van het jaar waren. Ervaringen in de praktijk wezen uit dat in het bijzonder deze interessegebieden met een doelgerichte aanpak succesrijk waren. Maar hoewel deze methode bekend werd en in de media gewaarschuwd werd voor zogenaamde "vakantiekennissen", was deze methode steeds weer succesvol, aldus de Stasi.

Acrobatiek op de morele mestvaalt

Biechten in Kopenhagen

Margarete L. in 1961. Ze is dan pas vijfentwintig jaar en heeft toch al goede carrière gemaakt. Haar wens is een eigen gezin, maar het vinden van een passende man is tot nu toe mislukt. Een paniek maakt zich van haar meester. Haar oudere zuster Marianne heeft meer geluk. Marianne vertelt over een ontmoeting met een nette, serieuze, aardige man die iets voor Margarete zou kunnen zijn. Als Marianne voor een reis naar Wenen reist neemt ze Margarete mee om de man te ontmoeten. Wat Marianne haar zuster niet vertelt is dat ze sedert enkele jaren spioneert. Zij spioneert voor de Deense geheime dienst, denkt ze, maar in werkelijkheid voor de Stasi. Ze had de Stasi verteld dat haar zuster bij het ministerie van Defensie werkte.

In de herfst van 1961 reist de man, Kai Petersen genaamd, die zich als journalist voordoet, maar in werkelijkheid Roland G. heet en gehuwd acteur in de DDR is, naar Wenen om Margarete te ontmoeten met het doel een vriendschappelijke band en mogelijk een liefdesverhouding aan te gaan. In Wenen hoort Kai Petersen iets sensationeels: Marianne wordt naar het NAVO-hoofdkwartier in Fontainebleau overgeplaatst. De eerste ontmoeting verloopt

volgens plan: uitstapjes, museumbezoek, cafébezoek, Kunsthistorisch Museum, veel gesprekken en de uitwisseling van de eerste tedere handelingen.

De acteur heeft een heel repertoire aan verleidingskunsten in zijn rugzak, maar Margarete, die streng katholiek is opgevoed, maakt hem snel duidelijk wat ze wil: geen voorechtelijk seksueel verkeer, maar een huwelijk. Bij een tweede ontmoeting in Wenen trapt de seksueel onervaren Margarete in de val. Kai

“Elke keer neemt zij ondanks morele bezwaren geheime informatie mee.”

Petersen heeft een verlovingsring meegenomen en geeft die haar. Daarna hebben zij intiem contact. Dan brengt hij het gesprek op zijn undercover werk voor een Deense militaire commissie. Hij vertelt Margarete dat Denemarken maar een klein land in de NAVO is en dat de grote landen als de Verenigde Staten en de Bondsrepubliek weinig tot geen informatie loslaten. Het komt zoals het komen moet in een door leugens, liefdesbeloften, liefdesleed en hartstochten gegroeide verhouding. Margarete wordt dol verliefd op de *Grand Charmeur*, vergeet alle scrupules en gewetenswroeging en volgt haar meisjesdromen en bewijst de Deense journalist haar liefde. Margarete verdringt haar twijfels, stelt geen vragen. Ze wil hem om elke prijs. Tijdens haar werk bij SHAPE in Fontainebleau ontmoeten ze elkaar elke drie maanden in Parijs. Elke keer neemt zij ondanks morele bezwaren geheime informatie mee.

Dan haalt haar geweten (voorechtelijk seksueel verkeer en het meenemen van geheime documenten) haar in en wil ze geen inlichtingen meer geven. Ze wil, zoals ze vaak deed, biechten in Bonn bij een priester, haar superieuren en de Deense geheime dienst informeren. Kai Petersen voorkomt dit en gaat te rade in de DDR. Ze besluiten in een geheime operatie aan Margarete's wensen tegemoet te komen. Ze komen overeen Margarete in Kopenhagen bij een priester te laten biechten. Ook zal ze daar een Deense generaal treffen. De operatie vergt grondige voorbereiding. Kai Petersen neemt in de DDR drie maanden lang Deense les. Hij reist naar Kopenhagen om de stad te leren kennen, zoekt een huis voor de *“generaal”* en een huis voor zijn uitgezochte *“schoonmoeder”*. De *“generaal”* is een Duitse emigrant die sedert de nazitijd in Denemarken woont en de *“schoonmoeder”* is afkomstig uit de DDR. Beiden zijn overtuigde communisten. Kai Petersen huurt voor twee weken een gemeubileerd huis en houdt meerdere dagen een kerk in het centrum van de stad in de gaten. Hij stelt vast dat de priester dagelijks tussen 11 uur en 12 uur niet aanwezig is. Kai Petersen stelt Margarete voor aan zijn *“moeder”* en vervolgens gaan zij naar de kerk waar een als priester verklede Stasi-agent hen reeds opwacht. De biecht wordt afgenomen en de priester verleent absolutie en verklaart dat er geen bezwaren bestaan tegen een huwelijk met Kai Petersen. Haar werk voor de Deense geheime dienst is volgens de priester, gezien de omstandigheden, geen zonde in God's ogen. Margarete volgt deze raad voortaan. Ze maakt kennis met de Deense *“generaal”* en raakt onder de indruk van de Deense taalvaardigheid van Kai Petersen.

Kai Petersen wil in 1964 terug naar zijn echte leven en speldt Margarete op de mouw dat hij als verbindingsofficier naar de Amerikaanse troepen in Vietnam wordt overgeplaatst. Petersen verdwijnt uit het leven van Margarete en Bernd maakt zijn intrede in haar leven, zij wordt verliefd, hoopt op een huwelijk, wordt weer teleurgesteld en levert toch trouw informatie aan de Stasi, in de veronderstelling aan de Deense geheime dienst te leveren. De verhouding met Bernd duurt tot 1974, maar schriftelijk contact blijft tot de val van de DDR in 1989. Margarete

wordt ontmaskerd en wordt tot anderhalf jaar voorwaardelijk veroordeeld. In de rechtszaal in Düsseldorf is Roland G. alias Kai Petersen als getuige aanwezig. Ze wisselen geen woord. Van Bernd heeft ze nooit geweten wie het was.

Trouwen in de DDR

Medewerkster van het “*Bundeskanzleramt*” in Bonn, Karin S. wordt in de val gelokt door Herbert Schröter, een Stasi-man, die ze slechts om de paar maanden treft. In Bonn wordt haar situatie voor haar een steeds grotere kwelling. Ze mist Herbert meer en meer. Herbert ziet dit als groot gevaar en stelt haar voor te trouwen. Een huwelijk zou stabiliteit geven. Een cynisch spel begint met in de hoofdrol een murw geslagen, verwachtingsvolle jonge vrouw. Ze krijgt 400 D-Mark waarvan ze ringen kan kopen. In Oost-Berlijn wordt het huwelijk bij de burgerlijke stand gesloten. Er zijn ambtenaren, getuigen en vrienden. Nadien eten en drinken, muziek en dure cadeaus als porselein uit Meissen. Het feest wordt afgesloten met verblijf op een zeiljacht in Potsdam. De ontzuivering komt de dag voor vertrek uit Oost-Berlijn. Men laat haar de ontwikkelde trouwfoto's zien, maar mag ze niet mee nemen. Dit geldt ook voor alle cadeau's. Het pijnlijkst is wel dat men haar trouwring afneemt. Haar huwelijk moest ze verzwijgen. Het hele huwelijk was een stukje theater. De huwelijkssoorkonde werd direct na de voltrekking uit het huwelijksregister gehaald en vernietigd. Karin S. was nooit getrouwd.

Liefdesbrieven als lesmateriaal

Juli 1977 ontmoet Gabriele Kliem “*heel toevallig*” Frank Dietzel, een medewerker van een “*Onderzoeksinstituut voor Vrede*” in München en Wenen. Kliem is vertaalster en tolk op de ambassade van de VS in Bonn en Dietzel is in werkelijkheid Rudolf Reck, gehuwd en laboratorium-manager in Rostock in de DDR. Drie maanden later verloven zij zich en heeft Gabriele Kliem dus uitzicht op een huwelijk waarnaar ze zo verlangde. Ze hebben zeven jaar een relatie en in ruil voor liefde en genegenheid geeft ze hem geheime informatie. In de zeven jaar heeft ze nooit een adres, telefoonnummer of andere contactgegevens van hem gekregen. Hij schrijft en belt niet, hij blijft gewoon weg. Elke paar weken treffen ze elkaar in hotels waarbij Kliem hem de informatie geeft met daarbij door haar geschreven liefdesbrieven met haar meest intieme gevoelens, fantasieën en erotische wensen. Die kan hij dan op zijn reizen later lezen. Tijdens haar proces wegens spionage in 1996 komt Kliem er achter dat Dietzel deze brieven aan een Stasi-psycholoog heeft gegeven. Deze brieven werden in het lesmateriaal voor Romeo's opgenomen. Tijdens het proces verklaart ze hierover:

“Daar zaten ze dan te lezen en te lachen en te analyseren hoe ze mij nog verder konden pijnigen. Voor hen was ik slechts een laboratoriumrat of erger – voor hem was ik slechts een werktuig”.

Reconstructie

Het is moeilijk de methoden van de Stasi te reconstrueren. Veel trouwe dienaren van het systeem hadden na de “*Wende*” van 1989 hun uiterste best gedaan om alle dossiers van de HVA te vernietigen. Er is weinig overgebleven van het archief. Met betrekking tot de Romeo-methode zijn ze zeer grondig te werk gegaan: geen enkel dossier was meer terug te vinden. Ook vroegere Romeo's, hun chefs, psychologen en verder allen die er mee te maken hadden zwegen, op een enkeling na. Het is daarom moeilijk de Romeo te typeren. Ze waren zeker niet

allemaal een Adonis, maar waren wel begaafd in de kunst van het verleiden. Een voormalig luitenant-kolonel van de Stasi, Günter Bohnsack, verklaarde in een interview:

“De eerste eis die men aan de Romeo’s stelde was zijn verbondenheid met de socialistische partij. Daarin moest hij zijn seksuele opdracht zien als dienst aan de arbeidersklasse en als vaderlandse plicht.”

Het geschatte aantal succesvolle toenaderingen ligt bij 58, in werkelijkheid zullen het er meer zijn geweest. Sommige affaires zijn zelfs na de val van de DDR niet bekend geworden. “Kleine vissen” zijn in het politiek turbulente jaar 1989/1990 verdwenen. Daarbij gevoegd kwam een groot aantal mislukte toenaderingen, waarin het doel tot op het laatst niet merkte dat een agent van een vreemde mogendheid probeerde haar te werven voor het inlichtingenwerk.

Veel secretaresses hadden in de loop van hun verraderlijke activiteiten zeker kennis kunnen krijgen van het feit dat hun minnaar voor een oostelijke inlichtingendienst werkte. De reden voor dit ontkennen of verdringen waren verschillend en ook niet meer precies na te gaan. Veel vrouwen probeerden na het bekend worden van hun verraderlijke activiteiten uit schaamte en teleurstelling zichzelf van het leven te beroven. In een enkel geval was deze poging succesrijk. Strafrechtelijk gezien werden de meeste vrouwen tot lichte straffen veroordeeld.

Ook de Romeo’s betaalden hun prijs. DDR-agenten in het westen moesten naar buiten toe de kapitalistische levenswijze met hun normen en waarden onderschrijven en uitdragen. Sommigen beviel deze levensstijl. Er waren Romeo’s die uit angst voor ontmaskering in het holst van de nacht werden teruggehaald, een vrouw en een leven achterlatend, dat hen intussen meer betekende dan was voorzien. Andere Romeo’s gingen ten onder aan een leven vol leugens en bedrog. Een psycholoog van de Stasi zei hierover...

“...dat de teruggekeerde agenten een groot reservoir aan kapotte levens vormden, die dringend psychologische hulp nodig hadden.”

Bron: 9/2022



~~~~~

# Beloodsen op elleboogstoom

TEKSTEN FOTO'S J. ONNES

*De Delfzijlse loodsboot op zijn kruispost voor de Westereems is voor de thuisvarende Nederlandse zeeman uit de Oostzee het eerste teken van het naderende vaderland. Op deze kruispost waren in de periode 1923 -1952 stoomloodsboten ingezet.*

Versneld door de ramp met de houten loodsschoener „Eems n° 2” in oktober 1921, werd in het daaropvolgende jaar eindelijk besloten voor de loodsdienst op de Eems stoomloodsboten te gaan inzetten. Hiertoe werden drie bijna identieke stoomtrawlers aangekocht. De schepen die in 1920 in IJmuiden waren gebouwd en sindsdien lagen opgelegd, werden voor hun nieuwe werkopgave aangepast en onder de nummers 20, 21 en 22 in 1923 in bedrijf



*De loodsjol.*

genomen. De schepen hadden een lengte van 33,40 meter, een breedte van 6,30 meter en een diepgang van 4 meter. De schepen waren uitgerust met een bezaanzeil en stagfok.

De stoomloodsboten lagen beurtelings een week op kruispost; er werd gewisseld op woensdag. Elk schip had zijn vaste bemanning van 13 man, waarvan 6 man machinekamerpersoneel. In de periode voor de oorlog werd het matrozenwerk gedaan door loodskwekelingen, mannen die al als 3e

stuurman bij de koopvaardij hadden gevaren en nu hoopten te gelegener tijd als loods te gaan varen. In jaren van stagnerende personeelsdoorstroming kon het soms wel 10 jaar duren eer de loodskwekeling tot hulpzeeloods promoveerde. Vrij kort na de indienstneming van de schepen werden ze ook uitgerust met radiotelefonie, waarmee de verbinding met de in de thuishaven liggende loodsboot werd onderhouden; er waren vaste uitluistertijden, waarbij de loodsbewegingen werden doorgegeven. Midscheeps waren de verblijven van de loodsschipper, de machinist en de oudste loods. Achterin was, direct



*De loodsjol „op volle elleboogstoom”.*

boven de machinekamer, het tamelijk lage verblijf van de loodsen. Voorin het schip was aan stuurboordzijde het verblijf van de kwekelingen en aan bakboord dat van het machinekamerpersoneel. Wacht werd gelopen door de stuurman en de aan boord zijnde loodsen. De schipper kwam alleen op de brug als er een schip beloodst of „afgehaald” moest worden.

Bij het beloodsen of „afhalen” werd de loods overgerooid door twee kwekelingen; de riemen waren zeker 5 meter lang en hepen uit in een zeshoeksspaan. Het overroepen was een routinehandeling, die meestal binnen de tien minuten werd geklaard. Hierbij trachtte de loodsboot de terugvarende jol altijd weer zo gauw mogelijk op te pikken. Bij slecht weer was een nat pak voor de roeiers heel gewoon - een stuk kurk in de broek kon je tegen de ergste nattigheid beschermen en was dan ook een soort standaarduitrusting van de kwekeling, evenals een aantal extra verschoningen.

### **Olie op de golven**

Ook bij slecht weer werd geprobeerd bij de Westereemsboei te blijven kruisen. Diende zich een

van zee komend schip aan. dan werd er „voorgestoomd" naar de rede van Borkum. Hier werd de loods overgezet en het beloodste schip vervolgde zijn reis naar Delfzijl. Tijdens slechte weersomstandigheden werd ook gepoogd de zee wat rustiger te stemmen door in ricinusolie geweekte lappen via de wc-afvoer in zee te brengen. Tijdens het „voorstomen" bestond de order dat niemand te kooi mocht zijn.

In 1940 werd de „N° 22" afgestoten. direct na 1945 werden de „N° 20" en „N° 21" omgedoopt in respectievelijk „Wega" en „Spica".

Na de oorlog werd begonnen de Nederlandse loodsbootvloot te moderniseren en de stoomloodsboten te vervangen door grotere (diesel) motorschepen. In 1952 was de loodsdienst op de Eems aan de beurt en werden de „Wega" en de „Spica" vervangen door de „Castor" en de „Pollux".

*Met dank aan de heer Ebo Bos, oud-zeeloods te Delfzijl.*



## De Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company

DOOR A. HOORWEG EN

L. L. VON MÜNCHING

Always good ships!

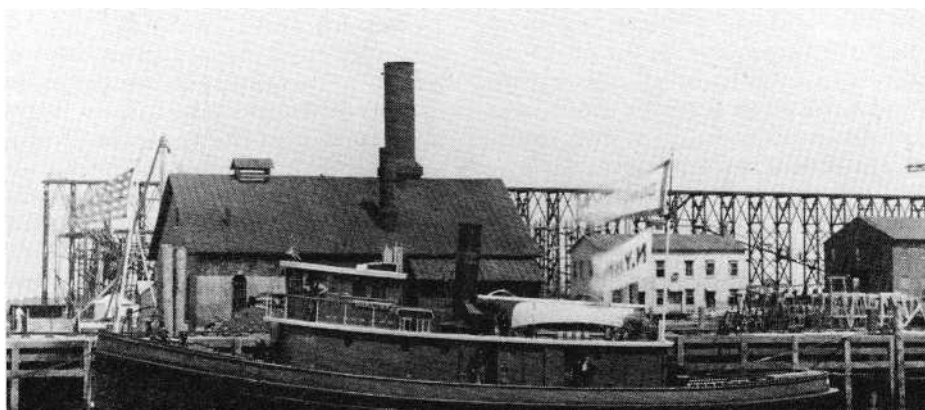


*De Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company is één van de grootste en misschien wel de bekendste van alle Amerikaanse scheepswerven. Deze werf werd in 1886 opgericht door de heer Collis P. Huntington, die de haven van Newport News tot ontwikkeling bracht als eindpunt van de Chesapeake and Ohio Railroad. Zij is gelegen aan de James River.*

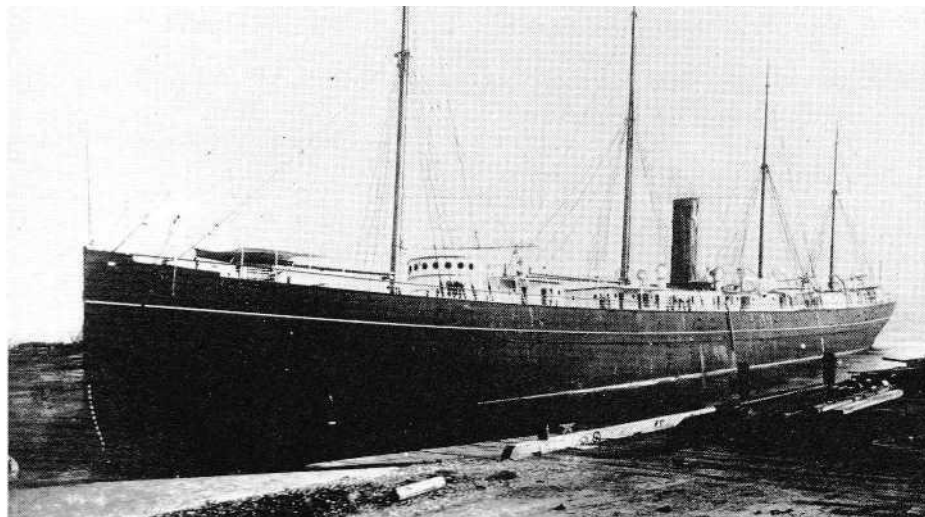
Huntington volgde de ontwikkeling en groei van de werf tot zijn dood in 1900.

Men bouwde enkele hellingen en in 1889 kwam het eerste gegraven dok gereed; een jaar later werd de naam gewijzigd in Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company.

Gedurende de eerste tijd beperkten de activiteiten van de werf zich tot het uitvoeren van reparaties, maar in 1890 werden de eerste contracten afgesloten voor nieuwbouw: de sleepboten „Dorothy" en „El



*De sleepboot „Dorothy" was het eerste schip dat werd gebouwd bij de Newport News S B. & D.D. Co. (bouwnr 1). De sleepboot werd op 17 december 1890 te water gelaten en op 30 april 1891 opgeleverd. Ze werd ingezet voor sleepwerk ten behoeve van de New York & Northern Railway Co in New York's River East en Heil Gate. In 1893 werd zij overgenomen door de New York Central en kreeg de naam „New York Central No 3". In 1942 werd zij herdoopt in „J. Alvah Clark" van J. M. Clark te Norfolk en twintig jaar later werd zij overgedaan aan J. Simphins, die haar „Jesse Jr" noemde. In 1963 werd zij verkocht aan R. K. Davis en herdoopt „Janet S". Het jaar daarop werd zij opgelegd en zonk enige tijd later. In 1974 werd zij gelicht en overgebracht naar de werf en twee jaar later werd zij in de oude staat hersteld en tot op heden staat deze sleepboot als monument op de werf.*



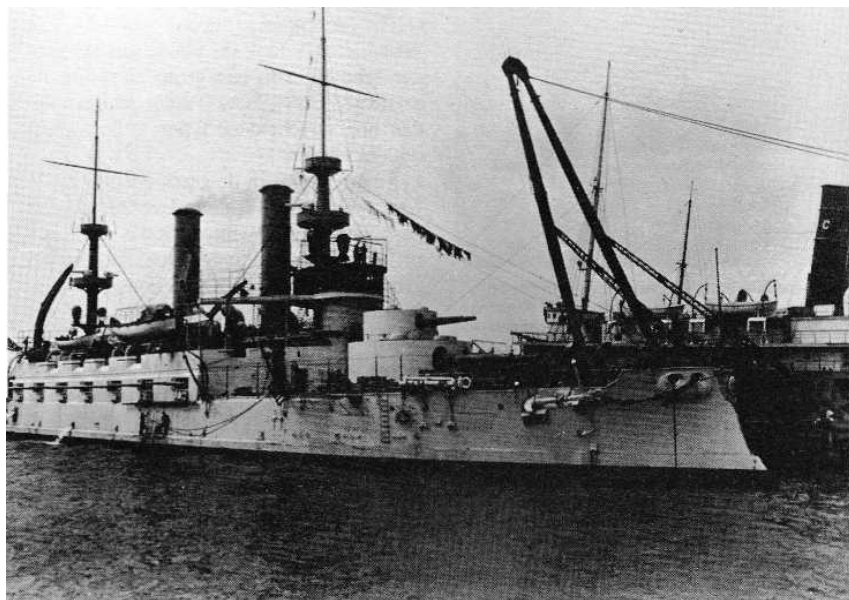
Toro", twee sleepboten voor de New York and Northern Railroad en twee vrachtschepen voor de Morgan Lines, de „El Sud" en „El Norte". Een jaar later volgde het derde schip voor laatstgenoemde rederij, de „El Rio" en dat was het eerste stalen schip dat van de werf kwam. In 1894 bleek dat men zich ook moest toeleggen op de bouw van marineschepen: men kreeg een order voor de bouw van drie kanonneerboden voor de Amerikaanse marine. Gedurende het eerste decennium van de 20e eeuw werden, behalve deze kanonneerboden, ook nog

*Als eerste van een twaalfstal grotere zeeschepen werd het stoomschip „El Sud" gebouwd, bestemd voor de Morgan Line en bestemd voor de dienst tussen New York en New Orleans. Dit stoomschip was op 16 maart 1892 te water gelaten en op 27 juli 1893 opgeleverd. De triple expansiemachine ontwikkelde een vermogen van 3800 pk voor een dienstvaart van 15 mijl. Het 4659 brt grote schip werd in verband met het uitbreken van de Spaans-Amerikaanse oorlog verkocht aan de Amerikaanse marine en in dienst gesteld als hulpkruiser onder de naam USS „Yosemite", nadat men twee van haar masten had verwijderd. In mei 1899 vertrok de „Yosemite" van New York naar het Verre Oosten via Suez en op 15 november 1900 verging het schip bij Guam.*

twee slagschepen voor de marine gebouwd, de „Kearsarge" en „Kentucky".

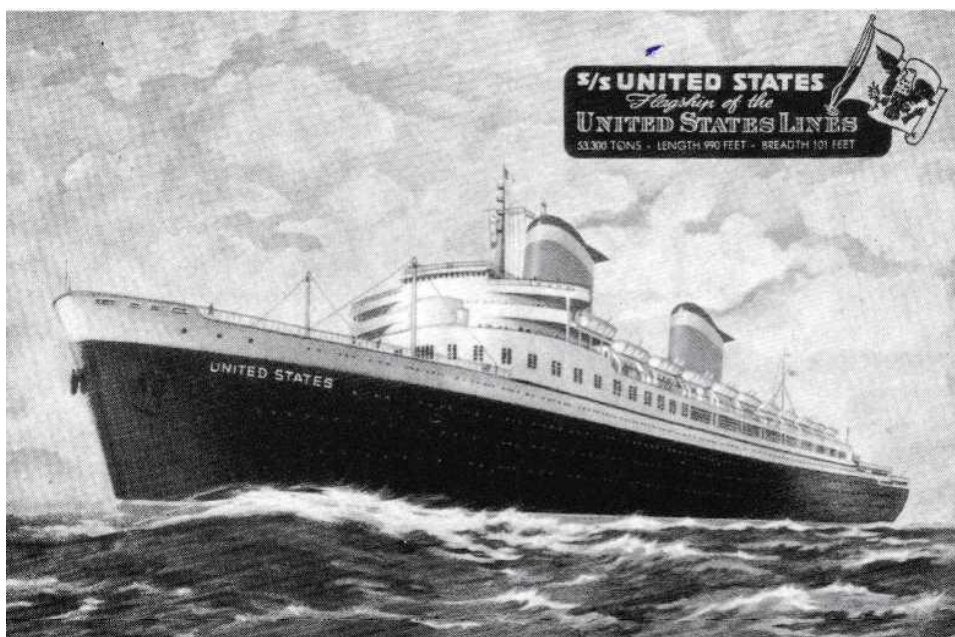
Na het overlijden van mr Huntington was mr Clavin B. Crutt president en mr Walter A. Post directeur van de werf. Ondertussen was in 1901 een tweede droogdok gebouwd, een derde volgde in 1908. In 1903 en 1906 volgde de oplevering van nog twee slagschepen, USS „Illinois" en „Missouri" met een waterverplaatsing van resp. 11.552 en 12.500 ton. In 1902 bouwde de werf de eerste grote passagiersschepen, de „Korea" en „Siberia" (elk 11.400 brt) voor de Pacific Mail S.S. Co. Dit waren toen de grootste schepen, die ooit in de VS. waren gebouwd. In 1905 bouwde men een vijftal onderzeeboten van het „Lake"-type en de bouw van slagschepen en kruisers ging door. In 1908 volgden weer de passagiersschepen „Lurline" en „Wilhelmina" van resp. 5928 en 6975 brt. De omvang van de werf groeide gestaag: had de werf in 1891 een oppervlakte van 75 acres, in 1918 was die al toegenomen tot 120 acres. Ook het aantal gebouwen en loodsen nam snel toe: van 275.000 vt<sup>2</sup> tot 764.000 vt<sup>2</sup>. In dat tijdvak steeg ook het werfpersonnel van 5000 tot 11.000 man. Wereldoorlog I droeg natuurlijk belangrijk bij tot de activiteiten: slagschepen en torpedobootjagers werden in aantallen gebouwd. De Conferentie van Washington in 1921 beperkte de bouw van oorlogsschepen en er moest dus naar andere wegen worden gezocht. Men begon met de bouw en reparatie van locomotieven en spoorwegwagens en in 1922 met de bouw van waterturbines. In de jaren twintig werd een aantal passagiersschepen gebouwd, w.o. de bekende, door brand vernielde „Morro Castle" en het zusterschip „Oriente" ten behoeve van de Ward Line. In 1931 bouwde men de „President Hoover" en „President Coolidge" (elk 21.936 brt) voor de Amerikaanse Dollar Line. Twee jaar later, midden in de crisisjaren, bereikte de werf een dieptepunt in haar bestaan; het personeel was tot minder dan 5000 man teruggelopen, doch in dat jaar kreeg men opdracht voor de bouw van de vliegkampschepen „Yorktown" en „Enterprise" en daarna verbeterde de toestand





Het slagschip USS „Kearsarge“ (BB-5) werd op 24 maart 1898 te water gelaten en 20 februari 1900 door de N.N.S.B. & D.D. Co opgeleverd. In december 1907 maakte dit slagschip, tezamen met enkele andere eenheden, een reis om de wereld, welke tot 1909 duurde. De „Kearsarge“ en het zusterschip „Kentucky“ hadden een normale waterverplaatsing van 11.520 ton en hadden een hoofdbatterij, bestaande uit twee dubbeltorens met kanons van 13" met daarboven twee dubbeltorens met kanons van 8 inch. Zij waren uitgerust met twee stel verticale triple expansiemachines, die tezamen een vermogen ontwikkelden van 10.500 ipk voor een maximum vaart van 16 mijl. Tussen 1909 en 1915 werd het schip gemoderniseerd. Tijdens de Eerste Wereldoorlog deed het dienst als Engineering Training Ship en in 1920 werd het uit dienst gesteld en werd de romp gebruikt om te dienen als „Crane Ship No 1“. De naam moest zij in 1941 afstaan aan één van de nieuwe vliegkampschepen en in 1955 ging „Crane Ship No 1“ uit dienst om te worden gesloopt.

zienderogen. Tot 1940 bouwde de werf 28 schepen, waaronder twee lichte kruisers, twee destroyers, één slagschip, één vliegkampschip, zeven schepen voor particuliere rederijen en 13 schepen voor de U.S. Maritime Commission. In oktober 1937 kreeg men van de U.S. Lines opdracht voor de bouw van het passagiersschip „America“, dat in juni 1940 werd opgeleverd en dat toen het grootste schip was dat ooit in de V.S. was gebouwd. Als het troepenschip „Westpoint“ speelde het tijdens de oorlog een belangrijke rol bij het geallieerde troepenvervoer. In februari 1941 werd, speciaal voor de U.S. Maritime Commission, een dochter-werf gebouwd, de North Carolina Shipbuilding Company, omdat de werf zelf vol bezet was met opdrachten voor de Amerikaanse marine. Deze nieuwe werf bouwde in 1942 al 51 Libertyschepen en 126 in totaal tijdens de oorlog. In Newport News werden op grote schaal vliegkampschepen, slagschepen en kruisers gebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog werd de bouw van vliegkampschepen normaal voortgezet, dank zij de ervaringen, die men hiermede tijdens de oorlog had opgedaan. De „Forrestal“ en „Ranger“ waren de laatste conventionele carriers. Zij werden gevolgd door de „Enterprise“, „America“ en „John F. Kennedy“ tussen 1961 en 1968 en



Een echte „rederijkaart“ van de „United States“, het grootste Amerikaanse passagiersschip en het snelste koopvaardijship van de wereld, eigendom van de United States Lines. Het schip werd onder bouwnummer 488 door de Newport News S.B. & D.D. Co te Newport News gebouwd. Op 23 juni 1951 liet men het in het dok gebouwde casco vollopen en een jaar later, op 21 juni 1952, werd het door de werf opgeleverd. Met 53.329 brt was het het grootste, ooit in de V.S. gebouwde schip. Het werd speciaal gebouwd om de

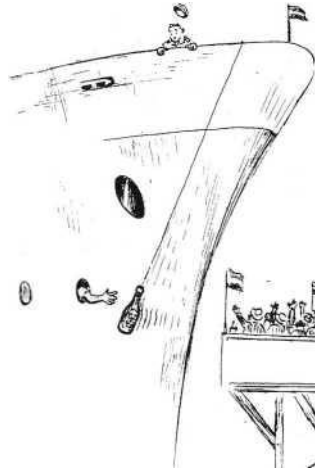
'Blauwe Wimpel' in Amerikaanse handen te krijgen. Het machinevermogen van het schip werd aanvankelijk geheim gehouden, evenals de bereikte maximumsnelheid. Maar later is bekendgemaakt dat dit schip een machinekamerinstallatie heeft, overeenkomstig de vliegekampschepen van de Midway-klasse, die een vermogen kan ontwikkelen van 240.000 apk. Daarmee kan een snelheid worden bereikt van omstreeks 40 mijl. Reeds op de eerste reis van New York naar Southampton brak het nieuwe Amerikaanse schip alle records: de route tussen het Ambrose lichtschip en Bishops Rock werd afgelegd in drie dagen, 10 uur en 40 minuten, met een gemiddelde snelheid van 35,59 mijl. Thuisvarend werd dezelfde afstand afgelegd in drie dagen, 12 uur en 12 minuten, met een gemiddelde snelheid van 34,51 mijl. Daarmee had het schip de 'Blauwe Wimpel' veroverd, maar toen liep het transatlantische passagiersverkeer al zo terug, dat het schip in november 1969 moest worden opgelegd, omdat er miljoenen dollars op iedere reis moesten worden bijgelegd. Sedertdien zijn er vele plannen geweest het schip op één of andere wijze weer in de vaart te brengen. Thans bestaan er ook weer plannen het schip in het najaar 1993 in de vaart te krijgen, maar het is zeer de vraag of de heer A. Sotir van de U.S. Cruises te San Mateo, Cal. deze plannen kan verwezenlijken. Het kost al een vermogen om een dergelijk schip, dat meer dan twintig jaar opgelegd is geweest, vaargereed te maken . . .

daarna volgden de carriers met kernvoortstuwing: de „Nimitz”, „Dwight D. Eisenhower”, „Carl Vinson”, „Theodore Roosevelt”, „Abraham Lincoln” en „George Washington”. Ook de bouw van kernonderzeeboten nam een grote plaats in: de eerste was USS „Shark”, maar daarna volgden nog verscheidene typen andere kernonderzeeboten. Een hoogtepunt in de geschiedenis van de werf was natuurlijk de oplevering van het passagiersschip „United States” (53.329 brt) aan de United States Line. Het was het grootste, ooit in de VS. gebouwde koopvaardijship en tevens het snelste ter wereld. Al tijdens de eerste reis, in juni/juli 1952, slaagde dit schip erin het record zowel in oostelijke als in westelijke richting op haar naam te brengen en daarmee, voor de eerste maal in de geschiedenis, de „Blauwe Wimpel” voor de Amerikanen te veroveren. Het schip was helaas maar een kort leven op de Atlantische Oceaan beschoren, want het aantal reizigers dat de luchtweg verkoos, nam steeds toe ten koste van het langzamer scheepvaartverkeer. In 1986 bestond de werf een eeuw en ter gelegenheid daarvan werd een fraai gedenkboek uitgegeven, waaraan deze korte geschiedenis is ontleend.



Het Amerikaanse, door kernenergie voortgestuwde vliegekampschip USS „Theodore Roosevelt” (CVN-71) is één van de zes eenheden van de „Nimitz”-klasse (CVN-68), de grootste oorlogsschepen, die ooit zijn gebouwd. Deze schepen hebben een standaard-waterversplaatsing van 81.600 ton, toegeladen

van 91.487 ton. De kiel voor dit schip werd gelegd op 13 oktober 1981, de tewaterlating had plaats op 27 oktober 1984 en op 25 oktober 1986 werd het in dienst gesteld. De machine-installatie, w.o. vier stoomturbines met tandwieloverbrenging, ontwikkelt een vermogen van 260.000 apk, waarmee een snelheid van meer dan 30 mijl kan worden bereikt. Het heeft een bemanning van 155 officieren, 2981 onderofficieren en schepelingen en 2800 man vliegend personeel. Het kan 85 tot 90 vliegtuigen van diverse typen aan boord meenemen.



DE **Blauwe  
Wimpel**

Bron: 10/ 1998

## VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 3)

Nederland heeft een zeer aanzienlijke koopvaardijvloot en in de afgelopen oorlog is daarover door onze bondgenoten beschikt zonder onze stem hierin te vragen, zonder met onze belangen rekening te houden. Toen Nederland zijn koopvaardij schepen hard nodig had werden zij gebruikt ter repatriëring van geallieerde soldaten.

Nu ligt de zaak anders. Door het militaire aandeel, dat wij hebben in de Noordatlantische verdragsorganisatie hebben wij zitting in de hoogste militaire organen van deze gemeenschap. Wij dirigeren nu tezamen met onze bondgenoten niet alleen de Nederlandse maar ook de geallieerde schepen tijdens een eventueel conflict. Nederland maakt uit wat er met Nederlandse schepen geschiedt, loyaal medewerkend met de Noordatlantische partners, maar zeker niet op een wijze welke strijdig is met onze belangen. Want de landen van de Noordatlantische gemeenschap weten nu dat Nederland op zee een hand heeft om een vuist te ballen als die vuist eens nodig zou zijn om op tafel te slaan of er een eventuele vijand mede te treffen.

En Nederland heeft een belangrijke stem in het kapittel, ook waar het de schepen van onze verdragspartners betreft. Daar heeft Nederland het recht toe door zijn militaire kracht op zee. Nederland heeft wederom een stem in de internationale politiek, voor het eerst sedert vele jaren. Mede omdat Nederland beschikt over politieke machtsmiddelen: moderne oorlogsbodems, die bewondering en respect afdwingen op de wereldzee. Het is dus beslist niet zoals velen die nog wat onwennig staan tegenover de Noordatlantische gemeenschap en Nederland's aandeel daarin denken, dat Nederland „*een aantal oorlogsbodems onderhoudt ten behoeve van de Amerikaanse en Britse zeemacht*”. Nederland maakt deel uit van de Noordatlantische gemeenschap en van de leiding daarvan. Nederland is zowel militair als civiel vertegenwoordigd in de toporganen en deze Nederlandse vertegenwoordigers beslissen tezamen met de vertegenwoordigers van de andere Noordatlantische landen over de oorlogsbodems en koopvaarders van alle partners. Getuige het Nederlandse aandeel in geallieerde vlootoefeningen van de laatste jaren. Vele van deze oefeningen stonden onder Nederlandse leiding en ook in de toekomst zal het meermalen geschieden dat een Nederlandse vlagofficier een geallieerde oefening leidt.... zoals het bij een

eventueel conflict ook zal voorkomen, dat geallieerde operaties onder leiding van een Nederlandse vlagofficier worden uitgevoerd.

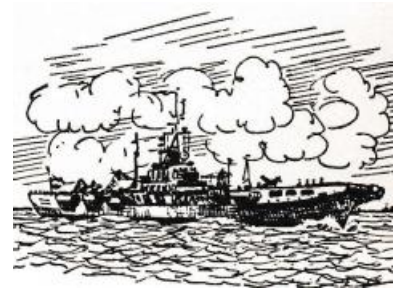
Het is niet alleen om Nederlandse gebieden in Amerika en de Zuidwest Pacific, dat Nederland een moderne vloot bouwt en onderhoudt. Alle verbindinglijnen van Nederland naar het Westen lopen over zee. Bij elk gewapend conflict van welke aard ook, is Nederland geheel afhankelijk van het water dat niet alleen zijn vijand, maar ook zijn nauwste bondgenoot is. Een verbindinglijn over land kan door enkele welgemikte bommen worden vernietigd. Een verbindinglijn ter zee kan slechts worden aangevallen. Maar hij moet worden opgehouden en onderhouden met Nederlandse schepen, niet alleen vlak voor onze kust maar ook ver op de oceaan, om te garanderen dat die verbindingsweg ook naar Nederland blijft voeren!

Er kan veel worden gepraat over verdediging van het eigen grondgebied, hetgeen vóór alles nodig zou zijn, eer we aan de zee of de oceaan zouden kunnen denken. Maar er is geen leger, dat ook maar een dag zou kunnen standhouden zonder dat de aanvoerlijnen gegarandeerd zijn en blijven. En die garantie kan voor ons land alleen een Nederlandse vloot met moderne, zeegaande schepen geven, die langs die aanvoerlijnen opereren. Bij de Nederlandse kust en ook, ja vooral, ver op de oceanen.

\* \* \*

Met Hr. Ms. Karel Doorman deed na lange tijd weer een schip haar intrede in de Koninklijke Marine. Dit klinkt heel vreemd, waar wij weten, dat Nederland toch altijd heeft beschikt over een aantal oorlogsbodems van verschillende grootte.

Om deze uitdrukking echter te kunnen begrijpen moeten we een heel eind terug in de geschiedenis en vervolgens moeten we enige kennis nemen van het Vlootverdrag van Washington na de eerste Wereldoorlog.



Honderdvijftig jaren geleden verstond men onder een schip een geheel ander vaartuig dan thans.

Bij de oorlogsvloot gold als schip het linesschip. Men kende voorts nog het fregat en het korvet, beide eveneens als het linesschip volgetuigd, d.w.z. voorzien van drie masten met dwarsscheepse raas. Maar fregat en korvet waren voor een andere taak bestemd dan het linesschip. Zij waren anders gebouwd en uitgerust.

Het linesschip behoorde tot de kern van de vloot. Het bezat een krachtige artilleriebewapening en was groot en robuust gebouwd om het grote aantal kanons te kunnen dragen en om de terugstoot van het afvuren van een „volle laag” te kunnen opvangen. Door de zware constructie had het linesschip voorts een behoorlijk incasservermogen.

Het behoorde wel niet tot de snelste eenheden van de vloot, maar snel zeilen en grote wendbaarheid waren niet in de eerste plaats noodzakelijk voor uitvoeren van zijn taak.

Snelheid en goede zeileigenschappen waren noodzakelijk voor het fregat, dat slanker was, lichter bewapend en hoger getuigd. In het vlootverband hielp het fregat tezamen met andere lichtere eenheden, zoals het korvet, mede aan de beveiliging van de linesschepen. Zelfstandig of in smaldelen verenigd voerde het kruistochten of verkenningen uit. Ook kon het met succes

worden ingezet bij commando-acties waarvoor men uiteraard ook, ja zelfs bij voorkeur, de nog lichtere eenheden gebruikte.

Men zou, hoewel dit natuurlijk niet in alle opzichten opgaat, kunnen zeggen dat in de vloot van de eeuw van stoom en turbines de plaats van het lineschip wordt ingenomen door het slagschip.



Een iets jonger zusje van het slagschip is de slagkruiser, die zeer weinig verschilt van het slagschip: de slagkruiser is sneller.

Het jongste zusje, of liever pleegzusje in dit gezin is het vliegekampschip. En, zoals met de jongste vaker geschiedt, in de moderne vloot, dus in die van na de laatste oorlog werd het verreweg de belangrijkste eenheid.

Internationaal werden de karakteristieke kenmerken van de verschillende scheepstypen vastgelegd in het vlootverdrag van Washington in 1922 en in de vlootverdragen van 1930, 1936 en 1937. Voortaan zouden slagschepen, slagkruisers en vliegekampschepen zich als „kapitale schepen” onderscheiden van alle andere oorlogsbodems. Deze kapitale schepen vormen de kern van een vloot of van een gevechtseenheid, een „task force” zoals de geallieerden in de laatste oorlog een dergelijk smaldeel noemden. Nederland beschikt dus thans voor de eerste maal in de nieuwste maritieme geschiedenis over een kapitaal schip in de vorm van een vliegekampschip, een z.g. „light fleet-carrier”, niet behorend tot de grootste eenheden op dit gebied, de „super-carriers” en de „fleet-carriers”, evenmin behorend tot de lichtste, de „escort-carriers” en „light escort-carriers”. De Engelse benamingen voor de klassen, waarin het vliegekampschip is verdeeld, stammen wederom uit de laatste oorlog toen de geallieerden, vooral de Amerikanen in de Pacific, een intensief gebruik maakten van dit scheepstype.

De opname van het vliegekampschip in de illustere familie van de kapitale schepen geschiedde niet zomaar! Tijdens de eerste wereldoorlog werden vliegtuigen ter zee slechts gebruikt voor verkenning en voor het waarnemen van artillerie-aanslagen. De eerste vliegekampschepen waren niet meer dan hulpvaartuigen.

Maar men had van de aanvang af begrepen, dat de functie van het marinevliegtuig heel wat belangrijker zou worden en toen de tweede wereldoorlog uitbrak werden de Britse vliegekampschepen onmiddellijk ingezet als onderzeebootbestrijdingswapen.



Daarna maakten de maritieme vliegtuigen en hun varende bases een snelle ontwikkeling door, die zelfs zover zou gaan, dat er thans vele maritieme deskundigen zijn die de stelling poneren, dat het moderne vliegekampschip geheel de taak van het slagschip als vlootkern heeft overgenomen. De vliegtuigen zijn als het ware artillerie-op-grote-afstand geworden.

Een sprekend voorbeeld hiervan is het bombardement van Tokio, dat werd uitgevoerd met van vliegkampschepen opgestegen bommenwerpers.

Voornamelijk werd de bovengeschetste ontwikkeling in de hand gewerkt doordat de Verenigde Staten tijdens de Japanse overval op Pearl Harbour in 1941 het grootste gedeelte van hun slagschepen verloren. Daarna lieten de Amerikaanse vliegkampschepen eerst goed zien waartoe zij in staat waren! Zij konden verrassende aanvallen uitvoeren over afstanden, waarmede men tot dusverre zelfs op zee nooit heeft durven rekenen. Uiteraard werden zij hierbij gesteund en beveiligd door lichtere eenheden als kruisers en jagers. Zo gaf dus de inrichting van een „*task force*” eenzelfde beeld te zien dat wij in de tegenwoordige Koninklijke marine vinden. Zou de Nederlandse vloot in één verband moeten opereren dan zou zij een gevechtseenheid vormen met grote aanvalskracht.

Hr. Ms. Karel Doorman onderging van 1955 tot 1957 een grondige verbouwing. Het dek werd versterkt ten behoeve van straaljagers en het werd volgens de moderne opvattingen schuin gelegd zodat de vliegtuigen voortaan niet meer volgens de scheepsas landen en opstijgen en dus bij het neerkomen een vrije uitloop voor zich vinden zonder „barrier” en geparkeerde vliegtuigen.

Deze verbouwing was noodzakelijk, daar de waarde van een vliegkampschip wordt bepaald door de vliegtuigen, die het aan boord heeft. De snelheid van het schip, vooral als het een specifieke beveiligingseenheid is, is van minder belang. Wist U dat de in 1917 tot vliegkampschip verbouwde Britse slagkruiser HMS Furious gedurende de gehele tweede wereldoorlog heeft dienst gedaan?

Hadden wij ons voor de laatste oorlog op militair gebied ten doel gesteld de handhaving van onze neutraliteit, dus het zich te weer stellen tegen ieder die ons gebied zou willen belagen, onze strijdkrachten hebben thans een andere, positievere opdracht. Voor de politiek van handhaving van de Nederlandse neutraliteit zou een militair schaap met vijf poten in hoge mate noodzakelijk zijn. Het is in de afgelopen oorlog ten duidelijkste gebleken, dat deze neutraliteit een fictie is: Nederland kan ónmogelijk een zo grote defensieve kracht opbrengen, dat het geheel alleen elke aanvaller buiten de deur kan houden tot er een effectief bondgenootschap zou zijn gesloten met de tegenstander van die aanvaller. Geen enkel land, behalve misschien een wereldmacht als de Verenigde Staten of Sovjet-Rusland zou zoiets kunnen presteren.

Nederland is niet meer neutraal. Het maakt deel uit van een militaire gemeenschap, gebaseerd op het Noordatlantische verdrag en in deze gemeenschap heeft de Koninklijke marine een zeer bepaalde taak. Deze taak is, zoals reeds eerder werd uiteengezet, het open houden van de verbindinglijnen over de oceaan naar West Europa i.c. naar ons eigen land. Dat wil dus zeggen, dat de Nederlandse vloot met succes moet kunnen deelnemen aan de verdediging tegen een vijand die deze verbindinglijnen tracht aan te vallen. De Noordatlantische gemeenschap bezit op de oceaan de suprematie. Een vijand, die deze verbindinglijnen wil verstoren moet dus een handerlsoorlogvoeren met onderzeeboten, vliegtuigen en eventueel kapers in de vorm kruisers of hulpkruisers. De voornaamste taak van onze vloot, dus ook van Hr. Ms Karel Doorman, is zoals boven werd geschetst het beveiligen van de verbindinglijnen dus van de langs deze



lijnen varende handelskonvoeien. Daartoe behoeft dit schip niet de snelheid te hebben van een aanvalsvliegkampschip dat een vijandelijke vlootconcentratie moet kunnen verrassen en attaqueren. Maar wel moeten de vliegtuigen die Hr. Ms. Karel Doorman aan boord heeft van een zodanige kwaliteit zijndat zij het kunnen opnemen tegen aanvallende vijandelijke vliegtuigen en vooral tegen onderzeeboten of oppervlakte-eenheden zoals kapers.

Hr. Ms. Karel Doorman moet dus twee typen vliegtuigen aan boord hebben: snelle jagers, die in staat zijn om met succes het initiatief te nemen in een luchtgevecht dan wel een lichte artilleriebodem zoals een kruiser of jager aan te vallen en vliegtuigen die speciaal zijn bestemd voor de bestrijding van onderzeeboten.

Voor de eerste taak hebben wij tot 1956 de Hawker „Seafury” gebruikt, een jager, die tevens met enkele lichte bommen of raketten kan opereren. De Seafury is het snelste eenmotorige vliegtuig met zuigermotor ter wereld. Dit type is in 1957 vervangen door Hawker „Seahawk” straalvliegtuigen, een eis die ons door de ontwikkeling in de luchtvaart werd gesteld. Voor de tweede taak hadden wij in de aanvang de tweepersoons Fairey „Firefly”. Deze is vervangen door de Grumman „Avenger”, een vrij langzaam, gemakkelijk te vliegen toestel, dat voor onderzeebootbestrijding uitnemend geschikt is. Van de Avenger hebben wij twee uitvoeringen in gebruik: een verkenner en een aanvalsvliegtuig. De verkenner is voorzien van de nieuwste elektronische opsporingsapparatuur. Dit vliegtuig kan de vijandelijke onderzeeboot achtervolgen en zijn koers en snelheid precies bepalen, ook als de onderzeeboot is ondergedoken. Het aanvalsvliegtuig is uitgerust met speciale onderzeebootbestrijdingsbewapening en kan de onderzeeboot op aanwijzing van de verkenner vernietigen. In de Verenigde Staten noemt men de beide uitvoeringen „hunter” en „killer”.

Hoewel de Avenger reeds aan de afgelopen oorlog deelnam — zij het met een geheel andere taak en in een andere uitvoering n.l. als torpedovliegtuig — is zij als onderzeebootbestrijdingsvliegtuig geenszins verouderd. Integendeel, zij is voor dit doel uitermate geschikt en de moderne elektronische uitrusting maakt haar een geduchte tegenstander, waarbij de geringe snelheid eerder een voordeel dan een nadeel is. Ik heb nog nooit gehoord van een onderzeeboot die sneller dan dertig zeemijlen per uur kan varen en een dergelijk doel gaat men nu eenmaal niet te lijf met een supersonische straaljager!

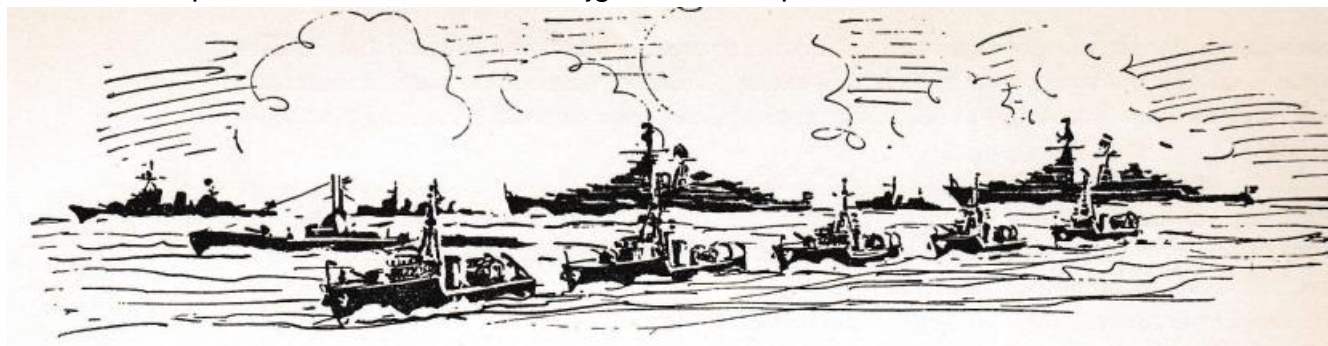
Tenslotte heeft Hr. Ms. Karel Doorman nog helicopters aan boord voor reddingsdoeleinden, voor overbrengen van personen en goederen, kortom voor allerhande klusjes waarvoor deze wentelwieken worden gebruikt.

Het is dus beslist niet zoals sommigen menen, dat Hr. Ms. Karel Doorman verouderd is en dat dus de verbouwing weggegooid geld betekent. Uitrusting en vliegtuigen blijven geheel modern en daar gaat het hier om.

Of wij niet beter twee vliegkampschepen moeten hebben inplaats van deze ene Karel Doorman is een andere kwestie. Inderdaad zou bij twee vliegkampschepen er altijd één in bedrijf zijn als het andere in onderhoud is, zodat de vliegers altijd op een Nederlandse bodem kunnen oefenen. Maar nu komt onze nationale portemonnaie een woordje meespreken. Bovendien stellen twee vliegkampschepen de Koninklijke marine voor een geheel andere personeelssamenstelling.

En welke consequenties zouden twee vliegkampschepen meebrengen op het gebied van het lichtere materieel als kruisers, jagers en fregatten?

Hier komen we op het terrein van de militair-maritieme deskundigen. Tevoren werd reeds uiteengezet hoe Tromp en De Ruyter de krijgskunde ter zee tot een wetenschap ontwikkelden. Ik heb nooit gehoord dat beoefenaren van een wetenschap het in alle opzichten met elkander eens zijn. Dat is maar gelukkig, want discussie is noodzakelijk voor de ontwikkeling van elke wetenschap, ook voor de maritieme krijgswetenschap.



Bron: 1957



*Wordt vervolgd*

---

## GEESTELIJKE VERZORGING

Hoofdvlootpredikant: ds. F. L. van der Bom Hoofdvlootaalmoezenier: A. P. van Diemen Een van de activiteiten van de geestelijke verzorging in 1980 was de conferentie van vlootaalmoezeniers en vlootpredikanten, gehouden van 23-26 november. Het conferentiethema was: Profilering en integratie van de activiteiten van de geestelijke verzorging in de Koninklijke marine, gericht op de mens in de marineorganisatie.

Uitgaande van een door de twee hoofden van dienst opgestelde Beleidsvisie werd nagedacht en gesproken over deze vraag: Hoe presenteert zich de geestelijke verzorging aan - en hoe werkt de geestelijke verzorging in - een bedrijf, dat sterk aan veranderingen onderhevig is en waar bij de mensen ook een zich wijzigende instelling ten aanzien van de geestelijke verzorging valt waar te nemen.

Van een verminderde belangstelling voor of waardering van de geestelijke verzorging was in 1980, in vergelijking met voorgaande jaren, zeker geen sprake.

Wel manifesteerde zich steeds duidelijker, dat van de geestelijke verzorging een andere opstelling en werkwijze wordt verlangd. Telkens opnieuw - en in toenemende mate - is gebleken dat velen de geestelijke verzorger minder vanzelfsprekend dan voorheen toelaten in eigen leven en denken. Mensen stellen zich zelfstandiger op; er is sprake van een toegenomen mondigheid. Daarnaast is er het verschijnsel, dat in een voortschrijdende vertechnisering van het bedrijf velen hun privéleven en -denken daarvan wensen af te scherm. Tot hun privéterrein behoort ook hun religie, hun geloofsbeleving. De geestelijke verzorger mag dat terrein betreden, maar niet meer als vanzelfsprekend.

Met de vermelding van de gezamenlijke conferentie is geduid op de - al wel eerder in gang gezette - diepgaande herbezinning op doelstelling en werkwijze van de geestelijke verzorging.



De normale werkzaamheden vonden geregelde voortgang. In de bezetting van beide geestelijke verzorgingskorpsen kwam weinig verandering. Een nieuwe vlootpredikant trad in dienst; in de Nederlandse Antillen kreeg de al jaren voor het werk onder de Antilliaanse militie ingeschakelde plaatselijke geestelijke per 1 augustus de officiële benoeming tot vlootaalmoezenier op burgercontract en op part-time basis.

Sterkte per 1 januari            achttien actief dienende vlootpredikanten, veertien actief dienende vlootaalmoezeniers.

Sterkte per 31 december : negentien actief dienende vlootpredikanten, veertien actief dienende vlootaalmoezeniers plus een part time vlootaalmoezenier.

### **In de Nederlandse Antillen**

waren werkzaam per

1 januari:

- **Curaçao**                            twee vlootpredikanten, een vlootaalmoezenier, plus een part-time vlootaalmoezenier

- **Aruba**                                een vlootaalmoezenier.

Per 31 december:

- **Curaçao**                            een vlootpredikant, een vlootaalmoezenier, een part-time vlootaalmoezenier

- **Aruba**                                een vlootpredikant

De op Curaçao geplaatste part time vlootaalmoezenier bezocht ook Aruba.

De hoofdvlootpredikant bracht van 29 februari-21 maart een werkbezoek aan de Nederlandse Antillen.

Bij alle werkverdeling werd zoveel als mogelijk prioriteit verleend aan de varende schepen en de oefenende eenheden buitenslands. Vaste regel was het meevaren met het schip van de wacht tijdens weekeinden. Daarnaast hadden in het kader van het adoptiesysteem verschillende schepen geregeld een geestelijke verzorger aan boord. Op twee schepen, te weten Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Tromp, was een vaste geestelijke verzorger geplaatst. Zij hadden ook de zorg over in het verband meevarende schepen. Er werd gedurende enkele weken meegevaren met een Oostzeereis van enkele roofdierfregatten en met oefenreizen van de mijnnevgers.

### **Tekening van Chris Caanen**

De geestelijke verzorgers namen deel aan de koud- weertraining in Noorwegen, de oefening Dawn Patrol in het Middellandse Zee-gebied, de bergtraining in Schotland en de oefeningen in Zuid-Engeland door de Whiskycompagnie en de eerste amfibische gevechtsgroep van het korps mariniers. Zowel aan de predikant als de aalmoezenier werd het koudweerinstituut uitgereikt.



Aan het thuisfront werd zorg besteed door huis- en gezinsbezoeken. Met gezinnen van Koninklijke marinepersoneel, dat langer dan zes maanden van huis was, werd in ieder geval contact gezocht. Bij de geestelijke verzorging in de regio Den Helder is per 1 november de functie coördinator geestelijke gezondheidszorg ingesteld. De instelling van deze functie heeft tot doel de pastorale begeleiding van personen en gezinnen, die door bijzondere omstandigheden hieraan extra behoefte hebben en die wonen in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, zo optimaal mogelijk te doen verlopen, en wel in samenwerking met de sociaal-medische dienst, het marinehospitaal Overveen, de medische dienst van de centrale ziekenboeg en de militair-sociale dienst te Den Helder. Voor de uitoefening van deze functie is een geestelijke verzorger voor twee dagen per week aangesteld. Op verschillende plaatsen werd in het verband van de sociale coördinatiecommissie vruchtbaar samengewerkt met andere dienst- en hulpverlenende disciplines.

Het contact met de militair-sociale dienst werd verdiept door een (tweede) gezamenlijke tweedaagse conferentie.

Van het gezamenlijke blad In de peiling verschenen vijf nummers. Het septembernummer besteedde bijzondere aandacht aan de bewapeningsproblematiek. Met de bevelvoerende en leidinggevende personen en instanties der Koninklijke marine alsmede met de Vereniging van marineofficieren en de Vereniging voor belangenbehartiging van schepelingen en oud-schepelingen bij de zeemacht werd geregeld contact onderhouden.

Bron: Jaarboek van de Koninklijke Marine 1980

---



## JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1969

**Hr. Ms. Panter**

18-27 AUGUSTUS

Den Helder, Lerwick, Den Helder

Commandant: luitenant ter zee der 1e klasse C. K. Krijger

- 18 augustus Ontmeerden te Den Helder en zetten koers naar de Shetlandeilanden om medewerking te verlenen aan de festiviteiten naar aanleiding van het feit dat 500 jaar geleden de Deense koning Christiaan I deze eilanden als bruidsschat had geschonken aan de Schotse monarchie bij het huwelijk van zijn dochter met koning James III. Vanwege de slechte weersomstandigheden kon de visserij-inspectie slechts incidenteel worden uitgeoefend.
- 21 augustus Meerden te 09.00 uur langsij de Victoria Pier te Lerwick voor een informeel bezoek van vier dagen. De Nederlandse vice-consul ter plaatse, de heer A. G. Beattie, maakte zijn opwachting bij de commandant. Te 11.00 uur bracht de commandant een bezoek aan de burgemeester, Provost Gray, die later in gezelschap van de Town Clerk een tegenbezoek aan boord aflegde. Inmiddels had het Zweedse visserij-inspectievaartuig, de mijnenveger Hanö, eveneens ligplaats gekozen in de haven van Lerwick. Door de vice-consul werd vervolgens aan de commandant en vier officieren een lunch aangeboden. Aan deze maaltijd

werd eveneens deelgenomen door de consulaire vertegenwoordigers van Noorwegen, Zweden en West Duitsland, alsmede door de Provost en de Town Clerk. Te 18.30 uur werd aan boord voor ongeveer 30 gasten een cocktailparty gegeven. De commandant en de oudste officier werden na afloop ten huize van de consul genodigd. Voor de bemanning was een dansavond georganiseerd.

- 22 augustus Verhaalden om plaats te maken voor het opleidingsschip voor stuurlieden ter koopvaardij, de Prinses Margriet, vervolgens werd langszij dit schip afgemeerd. Tijdens de verhaalmanoeuvre arriveerde het 22ste Fast Patrol Boatsquadron van de Koninklijke Noorse marine. Des avonds waren commandant en oudste officier de gast op een cocktailparty op de Prinses Margriet. Voor de bemanning was wederom een dansavond georganiseerd.
- 23 augustus Door het scheepselftal werd tegen een plaatselijke ploeg een voetbalwedstrijd gespeeld. Des avonds woonden de commandant, de oudste officier en de inmiddels per vliegtuig gearriveerde toekomstige commandant van Hr. Ms. Panter een cocktailparty bij aan boord van de Noorse oorlogsschepen. Des avonds vond een allegorische optocht plaats. Hr. Ms. Panter nam deel met een groep van 38 man in middeleeuwse costuums en bewapend met hellebaarden, pieken en andere toepasselijke wapenen. Het meegevoerde oude stuk scheepgeschut werd regelmatig afgevuurd. Des avonds werd in Fort Charlotte een gecostumeerd feest gegeven. Deze festiviteiten werden door een ploeg van de marinefoto- en filmdienst gefilmd. Des avonds was de commandant te gast ten huize van de Nederlandse vice-consul.
- 24 augustus Commandant en vier officieren namen deel aan een autotocht over het eiland. De rondrit werd besloten met een aperitief en een diner in het Hillswick Hotel. Ook de buitenlandse officieren en de officieren van de Prinses Margriet waren hierbij aanwezig. Des middags speelde de bemanning een wedstrijd tegen de opvarenden van het visserij-onderzoekingsvaartuig Tridens.
- 25 augustus Ontmeerden te 08.45 uur.
- 27 augustus Meerden te Den Helder.

Bron:   
1969

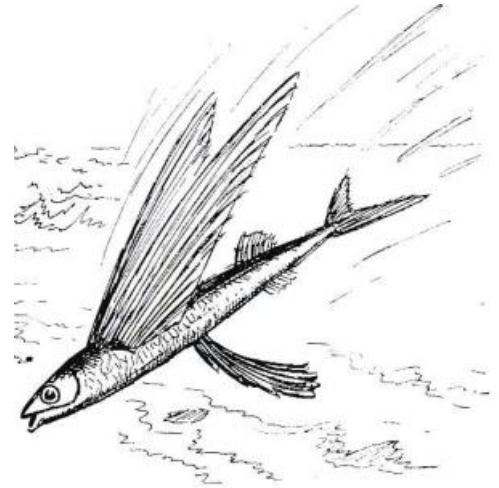


Hr.Ms. Panter. Bron: NIMH

## Zomaar een

### reisverslag

#### van een stagiair



## OPGETEKEND DOOR

### H. BARRAU

Zoon Jan zit in zijn laatste twee maanden van een 315 dagen durende stage van de middelbare zeevaartschool Abel Tasman in Delfzijl. Hij voer rond in het Caribisch gebied op een van de Theodora Tankers (Vopak), de "Stella Procyon". Geregeld kregen wij e-mail-berichten met korte impressies. Al jaren lezen we de Wimpel. Reisbeschrijvingen geven veel lezers bepaalde herinneringen, die gespiegeld worden aan de eigen herinneringen. Misschien is het daarom een idee het onderstaande citaat op te nemen.

"Goeisochtends. Ik vaar nu langs Puerto Rico, dat kan ik zien liggen. Wij gaan naar de Dominicaanse republiek, waar we vannacht aankomen. De temperatuur in de machinekamer is nu overdag 56°, maar ik begin er aan te wennen. Pa, ma, het is niet echt een kunst om Amerika te ontdekken zoals Columbus heeft gedaan, want we hebben de hele reis vanaf Tenerife de wind, de deining en de stroming in de kont gehad, dus ik denk dat Columbus niet kon zeilen en gewoon naar Amerika gedreven is.

Anneke (zus). Nee we hebben geen sinterklaas gevierd maar we gaan wel kerst vieren. Iedereen die met kerst op zee zit, krijgt van het Zeemanshuis een kerstcadeautje. Het Zeemanshuis is een vereniging voor zeevarenden en die koopt van het geld dat geschonken wordt kerstcadeautjes, die uitgedeeld worden op de schepen. Best leuk. Foto's maken van walvissen wordt een beetje moeilijk, omdat die meestal ver weg zijn, maar als er dolfijnen achter de boot springen, zal ik een foto voor je maken.

Pim (broer). Ik heb achter de boot gevestig met een lepel en een lijn van 220 m en ook nog beet gehad, maar de haak was eraf. In de eerste haven ga ik perfecte lijnen halen, want je kan hier tonijn en kingfish vangen.



Van 40 kilo!! Gna, gna, gna, dat is wel even wat anders dan karpertjes!  
Pas nog van cilinder 1 (een Deutz 6- cilinder 4-slag motor met twee in- en uitlaatkleppen) de uitlaatkleppen getrokken omdat de uitlaattemperaturen sky-high waren, da's wel cool werk. Bij eentje een vet stuk uit de klep gebrand."

J.H. Barrau 11 december 2001

Bron: De Blauwe Wimpel 2/ 2002

---

