



“ ten Anker “

Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

<http://www.tenanker.com>

redacteur: Arie Krijgsman  
06-25160899  
[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)



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.*

## Extra editie - 5e jaargang

18 oktober 1971 – 18 oktober 2021



## Een moment van herdenken



50 jaar geleden  
Hr. Ms. Friesland, D812  
ongeval met raketdieptebom

18 oktober 1971 – 18 oktober 2021

Groet aan betrokkenen en andere lezers,  
Martin Haan, Zuidlaren, oud-opvarende Hr. Ms. Friesland.



## Hr.Ms. Friesland in het Skagerak.....

Er wordt vaak geschreven over allerlei ongevallen aan boord van schepen op zee, de ene keer over de krachten, die de zee op het schip liet inbeuken, maar ook over de bedrijfsongevallen aan boord. Maar waar en-passant vaak overheen wordt gewalst is wel, dat wij aan boord van een marineschip varen, en behoudens de eerder genoemde gevaren we ook nog te maken hebben met wapens en de daarbij behorende munitie...

Vandaag sta ik weer even stil bij ons boeiende vak, "**Marineman**", in welke hoedanigheid dan ook.... Hr.Ms. Friesland bevond zich op 18 oktober 1971 in het Skagerak en was druk doende met het oefenen en testen van hun Raket Dieptebommen, daar er wat aanwijzingen waren dat deze niet op de ingestelde diepte tot ontploffing zouden komen....

Bij het laden van de 9<sup>e</sup> bom ging het fout... de aandrijfvlading werd voortijdig ontstoken met alle gevolgen van dien. Hierbij lieten twee sobats het leven en waren er veel gewonden.

(lees het drama verder in deze editie)

In de volksmond wordt er vaak aangegeven, dat de jongens weer een mooie snoepreis voor de boeg hadden waarbij leuke havens in het vooruitzicht zijn gesteld; maar het waren geen snoepreizen: het was hard werken, uren op de benen staan en vaak onder hoge druk!

Als je als bemanning thuis kwam na zo'n reis was er niemand die je opving, behoudens je familie thuis, je vriendin of verloofde... In die tijden was er geen sociale nazorg.

In gesprek met een oud opvarende van Hr.Ms. Friesland die dit ongeval van dichtbij heeft meegemaakt merkte ik al snel dat het nu nog niet is verwerkt.

"Ik zie de grote steekvlam in de Longroom nog binnen komen" was zijn reactie....

(Aan de voorzijde van de Longroom had je aan weerszijde een deurtje wat toegang gaf tot de beiden bedieningsruimten van de RDW's, die weg was geblazen)

Sinds het ongeluk met de raketdieptebom is betrokken persoon bang voor vuurwerk (altijd blij dat oudejaarsnacht weer voorbij is) en zijn er angsten (triggers) bij veel omstandigheden die met 'druk' te maken hebben; van ballonnen tot het oppompen van fiets/autobanden. Ook alles wat met 'tank' te maken (bijv. tankwagens in het verkeer) kan bij hem triggers veroorzaken.

Na jaren is PTSS bij betrokkene geconstateerd. Gelukkig is tegenwoordig (via het Nederlands Veteranen

Instituut) zeer goede professionele nazorg en hulp voorhanden, ook voor dienstslachtoffers, zoals betrokkene.



De redactie, v.d. Arie Krijgsman

# Frieslandklasse

**Frieslandklasse**



Hr. Ms. Friesland in 1956

**Geschiedenis**

**In dienst gesteld** 1953-1958

**Uit dienst gesteld** 1979-1982

**Algemene kenmerken**

**Waterverplaatsing** 3050 ton

**Afmetingen** 116 x 11,70 m  
5,20 m diepgang

**Bemanning** 284-350 koppen

**Techniek en uitrusting**

**Machinevermogen** Babcock & Wilcox  
stoomturbines; 60.000 pk

**Snelheid** 36 knoop

**Bewapening** 4 kanons 120 mm  
6 kanons 40 mm  
2 raketdieptebomwerpers  
2 dieptebomrekken

**Portaal Marine**



Hr. Ms. Amsterdam  
bron: Koninklijke Marine

De [onderzeebootjagers](#) van de **Frieslandklasse** werden in de tweede helft van de jaren vijftig in dienst genomen bij de [Koninklijke Marine](#). Het ontwerp was gebaseerd op de voorgaande jagers van de [Hollandklasse](#).

De schepen maakten onderdeel uit van de vlootuitbreidingsplannen, zoals die waren neergelegd in de defensienota 1951. Ze vervingen onder andere de voormalige [Engelse torpedobootjagers](#) van de S- en N-klassen. Eind jaren zeventig, begin jaren tachtig zijn ze vervangen door de [fregatten](#) van de [Kortenaerklasse](#). Op de *Friesland* na (gesloopt) zijn alle schepen verkocht aan de [Peruviaanse marine](#).

## Schepen

Schip	Pennantnummer	Bouwer	Kiellegging	Tewaterlating	In dienst	Uit dienst
<a href="#">Hr. Ms. Friesland</a>	D812	NDSM, Amsterdam	17 december 1951	21 februari 1953	22 maart 1956	1979
<a href="#">Hr. Ms. Groningen</a>	D813	NDSM, Amsterdam	21 februari 1952	9 januari 1954	12 september 1956	1980 (verkocht aan Peru)



Hr.Ms. Limburg	D814	KM de Schelde, Vlissingen	28 november 1953	5 september 1955	31 oktober 1956	1980 (verkocht aan Peru)
Hr.Ms. Overijssel	D815	Wilton- Fijenoord, Schiedam	15 oktober 1953	8 augustus 1955	4 oktober 1957	1982 (verkocht aan Peru)
Hr.Ms. Drenthe	D816	NDSM, Amsterdam	9 januari 1954	26 maart 1955	1 augustus 1957	1981 (verkocht aan Peru)
Hr.Ms. Utrecht	D817	KM de Schelde, Vlissingen	15 februari 1954	2 juni 1956	1 oktober 1957	1980 (verkocht aan Peru)
Hr.Ms. Rotterdam	D818	RDM, Rotterdam	7 januari 1954	26 januari 1956	28 februari 1957	1981 (verkocht aan Peru)
Hr.Ms. Amsterdam	D819	NDSM, Amsterdam	25 maart 1955	25 augustus 1956	10 april 1958	1980 (verkocht aan Peru)

## Aandrijving

De jagers van de Frieslandklasse waren voorzien van twee ketelruimen en twee machinekamers. Beide ketelruimen waren uitgerust met twee Babcock & Wilcox ketels met regelbare oververhitter vuurhaard. Uit economisch oogpunt werd er gevaren op één ketelruim. De machinekamers waren voorzien van hoge- en lagedrukturbines en een uitschakelbare kruisvaartturbine voor economische vaart. Het vermogen bedroeg 60.000 apk. De ontwerpsnelheid bedroeg 36 knopen (zeemijl/uur), in de praktijk konden sommige eenheden zelfs 42 knopen halen.

## Bewapening

De bewapening bestond uit vier kanons van 12 centimeter (in twee dubbeltorens), vier 40mm-mitrailleurs, twee raketdieptebomwerpers (met vier lanceerbuizen elk) voor de brug en een dieptebomrek op het halfdek. Origineel waren er zes 40mm-mitrailleurs geplaatst maar deze belasting was te groot: de schepen scheurden achter de voorste schoorsteen. De Utrecht en Overijssel werden in 1960 en 1961 uitgerust met acht torpedolanceerbuizen, in twee opstellingen aan beide zijden in de midscheeps. Later zijn deze weer verwijderd. De bemanning bestond uit 284 leden.

Boven het kombuis bevond zich een lichtraket lanceerinstallatie. Hoewel uitgerust met radar werd dit systeem nog steeds gebruikt om bij nacht te kunnen schieten.

## Raketdieptebomwerper B jagers

Op de B jagers van de Frieslandklasse stonden aan BB en SB zijde van het voordek een vierling buis raketdieptebom werper opgesteld.

Deze installatie was voor het bestrijden van onderzeeboten.

De dieptebommen waren meer dan 2 meter lang met aan de achterkant een 4 bladige stabilisatievin voor zijn vlucht.

In het magazijn werd de aanvuur lading aangebracht. Een kardoos die in een holle ruimte van de raketvoortstuwing werd geplaatst. De raket werd door middel van een elektrisch signaal ontstoken en de raket dieptebom verliet de buis met een enorme steekvlam .

De elevatiehoek van de buizen bepaalde de parabolische baan van de bom.

De bom werd in de bedieningsruimte met een temperatuurtoestel ingesteld op een bepaalde diepte om aldaar tot ontploffing te komen

**Op Hr.Ms. Friesland** ging het in oktober 1971 mis.

Het schip voer in het Skagerak en beproefde een raketdieptebomwerper.

Bij deze beoefening was ook een ingenieur van de Zweedse geschutfabriek Bofors aanwezig.

Nadat er reeds 8 waren geladen ging het laden van nummer 9 fout.

LTZTD der eerste klasse H. van Vliet (45) en KPLTRMKR S. J. Foncke (23) verloren hierbij het leven. Acht opvarenden raakten gewond.

De Friesland is direct opgestoomd naar de havenstad Kristiansand aan de Noorse zuidkust. Daar werden vier niet levensgevaarlijke gewonden ontscheept en in een ziekenhuis opgenomen.

Het schip is daarna weer vertrokken. De andere opvarenden die lichter gewond waren, bleven aan boord voor behandeling.

De Friesland zelf ontsnapte een nog grotere catastrofe, haar commandant, KLTZ W. Enteran, vertelde woensdag middag na aankomst in de thuishaven Den Helder, dat snel manoeuvreren heeft voorkomen dat de raketdieptebom, die zijn afvuurinrichting voortijdig verliet, op het schip terecht kwam.

Op nog onverklaarbare wijze trad omstreeks het middaguur tijdens het laden van de afvuurbuizen de aanvuurlading van een raketdieptebom in werking. Overste Enterman: „Ik stond zelf op de brug toen ik de bom recht naar boven uit de buis zag vliegen. Het laden gebeurt altijd, terwijl de buizen in verticale stand staan.”

De raketdieptebom kwam na het snelle manoeuvreren van het schip tien meter achter de Friesland in het water terecht. Het „verdwaalde” wapen explodeerde niet. De ravage op een deel van de Friesland was groot. Het eerste slachtoffer viel in de raketdieptebombedieningsruimte. Daar werd korporaal S. Vonk, die onder de afvuurbuis stond op slag gedood door de gloeiende hete „luchtwolk”, die er met volle kracht uitvloog. Twee anderen in deze ruimte, onder wie ir. Carlson van de Zweedse wapenfabriek Bofors, die de bommen produceert, liepen ernstige brandwonden op.



Foto: fotograaf onbekend.



Een stroom hete lucht die zich een uitweg zocht, drukte een tussendeur weg. Deze kwam terecht in de longroom (het officierenverblijf), waar luitenant H. van Vliet deze tegen zich aan kreeg. Hij overleed volgens de arts aan hersenletsel. Tal van andere officieren en hofmeesters, die in de longroom waren, liepen brandwonden op. Twee waren er ernstig aan toe.

De onderzeebootjager Friesland was in de internationale oefenwateren bezig met de proefnemingen met de bommen, omdat er de laatste tijd aanwijzingen waren, dat het wapen niet ontplofte op de diepte waarop het was ingesteld. Aan boord bevond zich een team van deskundigen, dat de proefnemingen begeleidde. De anti-onderzeebootbommen werden onder gecontroleerde omstandigheden afgeschoten. Er was een groot aantal veiligheidsmaatregelen getroffen. Zoals al vermeld, op het moment, dat het ongeluk gebeurde, waren al acht bommen zonder enige hapering verschoten.

Er waren 40 bommen ingepland om te verschieten.

Een uit marine-officieren bestaande commissie van onderzoek is gistermiddag direct met het onderzoek naar de oorzaak van het onbegrijpelijke ongeval begonnen. Het betrokken wapen wordt al meer dan zestien jaar door de Nederlandse marine gebruikt. Dat het afgaan van de bom het gevolg is geweest van het aansluiten van de kabel is naar de mening van bedienend personeel de enige mogelijkheid. Hoe dit dan heeft kunnen gebeuren, blijft natuurlijk een raadsel, want op het moment dat het laadluik openstaat moet het kabeleind wat aangesloten wordt volledig signaalloos zijn.

Na onderzoek bleek een kabel beschadigd te zijn waardoor korstsluiting ontstond. Of onderzoeken hierover nog wat hebben uitgewezen is nooit duidelijk geworden. Later werden in het magazijn nog meer bommen gevonden met hetzelfde mankement.



Uittreksels uit het :

## Jaarboek van de Koninklijke marine 1971

Samengesteld door het bureau maritieme historie van de marinestaf, sedert 1963 onder redactie van luitenant ter zee van speciale diensten der 1e klasse F. C. van Oosten





*Op 29 maart bracht Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard een bezoek aan de Van Braam Houckgeestkazerne te Doorn*

4 oktober - 15 december

Task Unit 429.5.0, met uitzondering van Hr. Ms. Gelderland, vertrok op 4 oktober voor een tienweekse reis naar de Middellandse zee. Tijdens de heenreis laadden Hr. Ms. Van Nes en Hr. Ms. Amsterdam op 6 oktober olie te Brest. Op 11 oktober werd Gibraltar aangedaan om olie te laden en om de cursisten van de hogere krijgsschool te debarkeren. Tot 6 november werd het oefenprogramma, mede dank zij het goede weer, volledig afgewerkt. Hr. Ms. Zeehond verbleef tot 26 oktober bij het verband. De oefenreis werd onderbroken voor een informeel bezoek van 15 -18 oktober aan La Spezia. Op 22 oktober voegde Hr. Ms. Gelderland zich bij het verband en bracht met Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Zeehond van 22 – 25 oktober een informeel bezoek aan Cagliari, terwijl Hr. Ms. Van Nes en Hr. Ms. Amsterdam dat weekeinde Palermo aandeden voor een dergelijk bezoek. Hr. Ms. De Ruyter bracht van 29 oktober – 3 november een informeel bezoek aan Split in Joegoslavië. Hr. Ms. Van Nes, Hr. Ms. Gelderland en Hr. Ms. Amsterdam bevonden zich van 29 oktober – 5 november te Genua. Op 6 november werden Hr. Ms. Poolster en Hr. Ms. Drenthe bij de Task Unit gevoegd en maakte de nu volledige Task Unit rendez-vous om vervolgens Toulon binnen te lopen voor een routine bezoek tot 8 november.

*De minister van defensie wordt op een prettige wijze met de geheimen van het schip op de hoogte gebracht. Of het helemaal geloofd wordt? Volgens een oud Engels spreekwoord zou men kunnen zeggen: 'Do not all you can; spend not all you have! believe not all you hear; and tell not all you know' !*



Van 8 – 20 november werd door alle eenheden deelgenomen aan de multilaterale oefening Iles d'Or. Van 20 – 27 november bevond de gehele Task Unit zich wederom te Toulon voor een korte onderhoudsperiode. Op 27 november vertrok de Task Unit vanuit Toulon en begaf zich al oefenend naar Gibraltar waar 3 december werd afgemeerd. Tijdens deze reis

voerde de commandant der zeemacht in Nederland, vice-admiraal A. van der Moer, zijn vlag op Hr. Ms. De Ruyter om een afscheidsbezoek aan het smaldeel te brengen. Van 3 – 6 december lag de Task Unit met uitzondering van Hr. Ms. Poolster, voor een routine bezoek te Gibraltar vanwaar de commandant der zeemacht naar Nederland terugkeerde. Hr. Ms. Poolster begaf zich individueel op weg naar Nederland en was genoodzaakt op 6 december Vlissingen binnen te lopen voor een tussentijdse dokking in verband met opgelopen stormschade. Na deze dokking meerde Hr. Ms. Poolster op 14 december in Den Helder af. Van 6 – 9 december werd de thuisreis ondernomen en meerde de Task Unit, met uitzondering van Hr. Ms. De Ruyter, af in Den Helder. Hr. Ms. De Ruyter verbleef het weekeinde van 9-13 december in Rotterdam en meerde vervolgens op 14 december in Den Helder af.

Task Unit 429.5.1 bestond van 29 oktober – 6 november uit Hr. Ms. Poolster en Hr. Ms. Drenthe. Op 30 oktober vertrokken beide schepen naar Toulon om zich op 6 november bij Task Unit 429.5.0 te voegen.

Task Unit 429.5.2. Hr. Ms. Noord Brabant bracht van 5 – 7 oktober een routine bezoek aan Rosyth. Na olie geladen te hebben vertrok het schip op 9 oktober vanuit Rosyth naar een oefengebied nabij Schotland om rendezvous te maken met Hr. Ms. Gelderland, Hr. Ms. Isaac Sweers en Hr. Ms. Friesland die vanuit Den Helder naar bovengenoemd oefengebied opstoomden. Gezamenlijk werd op 10 en 11 oktober geoefend met een Amerikaanse nucleaire onderzeeboot. Via Rosyth, om olie te laden, keerden Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Isaac Sweers terug naar Den Helder en lagen vervolgens van 17 – 26 oktober in Den Helder voor onderhoud. Hr. Ms. Friesland bracht na afloop van de oefening van 15 – 17 oktober een routine bezoek aan Bergen. **Op 18 oktober vond aan boord van Hr. Ms. Friesland in het Skagerrak een ernstig ongeval plaats, waarbij twee doden en enkele gewonden waren te betreuren. De gewonden werden te Kristiansand aan wal gebracht, en vervolgens werd opgestoomd naar Den Helder waar op 22 oktober werd afgemeerd en de twee ten gevolge van het ongeval overledenen aan wal werden gebracht. Het schip lag daarna voor reparaties te Den Helder tot begin januari.** Hr. Ms. Gelderland laadde olie te Loch Ewe en begaf zich vervolgens naar de Middellandse zee om zich op 22 oktober te Cagliari bij de andere eenheden van Task Unit 429.5.0 te voegen. Hr. Ms. Noord Brabant hield in de periode van 25 oktober – 4 november enkele individuele oefeningen vanuit Den Helder. Op 1 november werd Hr. Ms. Van Galen bij de Task Unit ingedeeld. Op 4 november vertrok de Task Unit, bestaande uit Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Van Galen, naar het zeegebied ten westen van Portugal waar van 8 – 11 november met Hr. Ms. Zeehond werd geoefend. Van 11 -15 november werd een routine bezoek gebracht aan Lissabon. Na bovengenoemd bezoek werd opgestoomd naar Nederland waar op 19 november werd afgemeerd te Den Helder. Hr. Ms. Noord Brabant ving vervolgens aan met een drieweeks onderhoud.

Task Unit 429.5.4. Hr. Ms. Poolster bevond zich tot 7 oktober in de Noordzee in verband met beproevingen en lag vervolgens van 7 – 18 oktober in Den Helder; stoomde daarna op naar Loch Ewe om olie te laden, hield individuele oefeningen in de Noordzee, bevoorraadde eenheden van de Standing Naval Force Atlantic en werd op 29 oktober aan de Task Unit onttrokken. Hr. Ms. Drenthe bevond zich tot 29 oktober te Den Helder voor derdetraps onderhoud en werd op die datum aan de Task Unit onttrokken om gezamenlijk met Hr. Ms. Poolster naar de Middellandse zee te vertrekken en zich aldaar bij Task Unit 429.5.0 te voegen. Hr. Ms. Van Galen vertrok op 4 oktober vanuit Bergen en was tot 8 oktober in de Noordzee voor beproevingen. Van 8 oktober – 1 november lag het schip te Den Helder voor onderhoud en werd vervolgens op 1 november aan de Task Unit onttrokken. Hr. Ms. Isaac Sweers bevond



zich in de Noordzee en bracht op 9 en 10 oktober een routine bezoek aan Rosyth, alwaar olie werd geladen. Tijdens enkele oefeningen in de Noordzee, onder andere met Task Unit 429.5.2, bevond Hr. Ms. Isaac Sweers zich te Den Helder in verband met derdetraps onderhoud.

15 – 31 december

Task Unit 429.5.0 bevond zich deze periode voor onderhoud en winterverlof te Den Helder. Alleen Hr. Ms. Drenthe hield in de periode 20-27 december nog enkele individuele oefeningen in de Noordzee.

Task Unit 429.5.1 bevond zich, met uitzondering van Hr. Ms. Isaac Sweers en Hr. Ms. Noord Brabant, de gehele periode te Den Helder in verband met onderhoud en winterverlof. Deze beide schepen hielden in de periode van 27 december – 10 januari 1972 enkele individuele oefeningen in de Noordzee.

Task Unit 429.5.4 bevond zich de gehele periode te Den Helder, Hr. Ms. Friesland in verband met derdetraps onderhoud. Hr. Ms. Tjerk Hiddes en Hr. Ms. Groningen werden respectievelijk 13 en 20 december bij de Task Unit ingedeeld en verbleven de gehele verdere periode te Den Helder in verband met winterverlof en onderhoud.

### *CENTRALE ZIEKENBOEG TE DEN HELDER*

Hoofd: luitenant ter zee arts der 1e klasse P. F. Pelsmaeker, sedert 15 oktober 1970 kapitein-luitenant ter zee arts J. Buur

De opleidingen werden gehouden in de centrale ziekenboeg te Den Helder. De ziekenverplegers zee-milicien volgden daarnaast ieder een stage van twee weken op de chirurgische afdeling van het Sint Lidwinaziekenhuis, daartoe in staat gesteld door de chirurg van het ziekenhuis, J. H. van de Veen.

De opleiding voor ziekenverpleger-zeemilicien duurde 17 weken inclusief een week NBCD. In het afgelopen verslagjaar werd met vijf opleidingen een aanvang gemaakt, hiervan werden drie opleidingen voltooid, die in totaal 17 ziekenverplegers omvatten. Eén kandidaat werd bij het examen afgewezen.

Voor het brevet hulpziekenverpleger werden in 1971 29 kandidaten in opleiding genomen, waarvan vijf kandidaten bij het examen moesten worden afgewezen. De duur van deze opleiding is zes weken inclusief een week NBCD; de deelnemers werden gedurende deze tijd gedetacheerd bij de marinekazerne Willemsoord. **Bij het ongeval aan boord van Hr. Ms. Friesland is de grote waarde gebleken van de aanwezigheid van militairen die in het bezit zijn van het brevet hulpziekenverpleger. Vallen aan boord meerdere ernstige gewonden dan is het absoluut noodzakelijk dat er naast de dokter en de ziekenverpleger door anderen deskundige eerste hulp kan worden geboden aan die gewonden die niet meteen de aandacht kunnen krijgen van de dokter of ziekenverpleger.**

De ervaring leerde dat de kennis van de gemiddelde militair der zeemacht in deze niet optimaal is, bij militairen met het brevet hulpziekenverpleger is deze kennis al aanzienlijk beter.

Niet iedereen die zich aanmeldde voor de opleiding hulpziekenverpleger werd door waarlijke ideële motieven geleid, er waren altijd een aantal die zich aanmeldden om andere redenen dan de behoefte wat meer van de eerste hulp bij ongelukken te leren. Een welkome onderbreking van een vaarperiode is één van de beweegredenen; deze mensen zijn slecht gemotiveerd, hetgeen dan duidelijk te merken is aan de werklust, studie-ijver en slechte examenresultaten.

Naast de opleiding voor ziekenverpleger zeemilicien en de opleiding voor het brevet hulpziekenverpleger werden de faciliteiten van de centrale ziekenboeg zoals leslokaal, instructiefilms, lesmateriaal en de twee instructeurs ingezet voor het geven van lessen eerste hulp bij ongelukken aan schepelingen van diverse schepen en inrichtingen. Het rendement van deze lessen is over het algemeen niet erg groot, daar de deelnemers veelal niet in staat waren een volledige herhalingscursus te volgen.

Voor mariniers die in opleiding zijn bij het centrum voor fysieke training en sport bij de Koninklijke marine voor het kwaliteitsnummer sportinstructeur is het van groot belang in het bezit te zijn van het oranje kruis eenheidsdiploma eerste hulp bij ongelukken.

Dit jaar werden 19 aanstaande marinesportinstructeurs in de centrale ziekenboeg opgeleid voor dit diploma en het is verheugend te kunnen mededelen dat deze 19 kandidaten met vlag en wimpel slaagden voor het burgerdiploma van eerste hulp bij ongelukken.

### *MARINEVOORLICHTINGSDIENST*

Hoofd: kapitein-luitenant ter zee van speciale diensten W. C. Lemaire, sedert 16 augustus kapitein-luitenant ter zee van speciale diensten D. Steenmeijer

#### *Algemeen*

Evenals in de jaren 1969 en 1970 is het op het gebied van de beleidsvoorlichting zeer rustig geweest. De redenen daarvoor waren min of meer dezelfde. Het beleid over deze kabinetsperiode ten aanzien van de defensie werd in de defensienota 1968 dermate duidelijk uitgestippeld en toentertijd uitvoerig ten behoeve van de publiciteitsmedia uitgedragen, dat er weinig meer algemeen beleidsnieuws te vertellen viel.

Bovendien was het jaar 1971 het jaar van de algemene verkiezingen, met de daaraan gekoppelde kabinetsformatie, waardoor er weinig behoefte bestond aan algemene maritieme beleidsvoorlichting.

Na de kabinetsformatie, met de voor defensie in het regeerakkoord opgenomen voorwaarde, dat een commissie van civiele en militaire deskundigen de taak van de Nederlandse defensie in de Nato en de voor de vervulling daarvan vereiste middelen en methoden kritisch diende te onderzoeken, heeft ertoe geleid, dat het beleid in de laatste maanden van 1971 slechts gericht was op de uitvoering van eerdergenoemde defensienota en opvolgende begrotingen.

Voor zover dit uitgestippelde beleid voorlichting behoefde, werd deze daarvoor gegeven. Dit geschiedde onder meer met betrekking tot de aanbesteding van twee loodsvaartuigen, een zeegaande betonner, een opnemingsvaartuig voor de Noordzee, de tewaterlating van de tweede onderzeeboot van de Zwaardvis-klasse, de ingebruikneming van het lichteiland Goeree en de Belgisch-Nederlandse samenwerking voor de bouw van vier voor de Belgische zeemacht bestemde fregatten.

Onverwachte en daardoor uit het oogpunt van publiciteit enigszins belangrijke beleidsaspecten deden zich voor, toen het gehuurde logementschip voor burgerpersoneel, werkzaam bij de reparatie van Hr. Ms. De Zeven Provinciën in Rotterdam, in brand geraakte en een aantal mensenlevens te betreuren viel, **alsmede het tragische ongeval met de raketdieptebomwerper aan boord van Hr. Ms. Friesland, waarbij twee marinemannen het leven lieten.**

In deze gevallen kon worden volstaan met het uitgeven van enige perscommuniqués en het beantwoorden van vragen.

## NEDERLANDSE MARINERAAD

### Samenstelling Nederlandse marineraad op 1 januari 1972

Naam	Adres	Datum benoeming	Datum en nummer Koninklijk besluit	Laatste bevordering	Einde zittingsperiode
<i>Voorzitter</i> mr. R. Prins	's-Gravenhage Jan van Nassaustraaf 43	06-03-70	06-03-70 30	--	06-03-74
<i>Plaatsvervangend voorzitter</i> mr. H. Donker	Utrecht Karel Doormanlaan 83	01-09-70	29-09-70 46	--	31-03-74
<i>Leden</i> J. C. H. van den Bergh vice-admiraal	's-Gravenhage Landréstraat 953	01-08-71	16-07-71 56	01-01-72	01-04-74
W. Bagchus schout-bij-nacht	Den Helder Het Nieuwediep 3	01-05-68	26-02-68 74	01-01-70	30-04-72
H. H. van Weelde schout-bij-nacht	's-Gravenhage Ruychrocklaan 464	01-05-70	29-04-70 51	16-06-71	30-04-74
F. H. Heckman commandeur (tijdelijk 29-01-71)	Zoetermeer De Voorhandstraat 2	01-12-71	16-12-71 47	01-07-68 kapitein ter zee	30-04-74
<i>Plaatsvervangende leden</i> F. E. Kruijnk schout-bij-nacht	Leidschendam St. Bonifaciusweg 39	22-02-68	19-07-68 53	01-05-70	21-02-72
E. Roest schout-bij-nacht	Voorschoten Sweelinck Hof 16	22-02-68	19-07-68 52	05-02-71	21-02-72
B. Veldkamp Commandeur (tijdelijk 11-01-69)	Rijswijk Winston Churchilllaan 667	01-05-70	29-04-70 52	01-07-67 kapitein ter zee	30-04-74
P. J. F. van der Meer Mohr kapitein ter zee	's-Gravenhage Ten Hovestraaf 21	01-10-70	13-10-70 77	01-07-68	30-09-74
J. H. Weyers kapitein ter zee	Zoetermeer Amaliaplein 30	01-11-71	01-11-71 73	01-07-70	31-10-75
<i>Secretaris</i> P. W. C. de Vos commandeur buiten dienst	's-Gravenhage St. Hubertusweg 6	01-12-67	--	01-10-63	--
<i>Plaatsvervangend secretaris</i> D. J. Kommer kapitein ter zee buiten dienst	Oegstgeest Schoutenburgerstraat 12	01-12-67	--	01-09-48	--





# MARINEVOORLICHTINGSDIENST

SPUI 32

TELEFOON 72 12 14 - 72 11 16 - 72 10 79

DEN HAAG

's-Gravenhage, 19 oktober 1971.

## PERSCOMMUNIQUE NO. 71033.

Onderstaand communiqué werd 18 oktober 1971 te 21.00 uur telefonisch doorgegeven aan het A.N.P.

### DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD HR.MS. FRIESLAND.

Aan boord van Hr.Ms. jager Friesland heeft zich hedenmiddag, tijdens beproevingen met een raketdieptebommenwerper in het Skagerak, een ernstig ongeval voorgedaan, dat het leven heeft gekost aan luitenantter zee van de technische dienst der 1e klasse H. van Vliet uit Nijmegen en korporaal torpedomaker S.J. Foncke uit Schiedam en waarbij tevens een aantal opvarenden gewond raakten. Het ongeval deed zich voor toen bij het laden van een dieptebomraketwerper één van de dieptebomraketten, op thans nog onverklaarbare wijze, ontbrandde.

Hr.Ms. Friesland is direct na het ongeval opgestoomd naar Kristiaansand om aldaar een viertal niet levensgevaarlijk gewonden in een ziekenhuis te laten opnemen. Familieleden van de slachtoffers en gewonden zijn door de Koninklijke marine ingelicht. Waar de oorzaak van het ongeval wordt een onderzoek ingesteld.

Hr.Ms. Friesland is hedenavond wederom vanuit Kristiaansand naar Den Helder vertrokken alwaar het schip morgen in de loop van de avond wordt verwacht.

1724

binn78

tweede kamer

oorzaak ongeval op jaer friesland nog niet bekend

den haag 22/10 ( arp) - vijf officieren- deskundigen van de koninklijke marine stellen momenteel een onderzoek in naar de oorzaak en toedracht van het ongeval, dat zich begin deze week voordeed aan boord van de marinejager friesland, die in het skagerrak voer. voordat deze deskundigen hun werk hebben beëindigd is het onmogelijk een oorzaak voor het ontstaan van het ongeval aan te geven, aldus heeft minister h j de koster van defensie vrijdag geantwoord op schriftelijke vragen van het kamerlid tj walburg ( arp).

het ongeval ontstond tijdens schietoefeningen met scherpe raketdieptebommen. twee series van vier stuks werden zonder enige storing verschoten. bij het laden van de derde serie ontstak bij e e n bom de raketmotor, waardoor de dieptebom de loop verliet. er waren, zoals bekend, twee dodelijke slachtoffers en zeven gewonden.

0909/ 5516/

fm marinedenhaag

to aig 2709

bt

unclas marinenieuwsbulletin 323

het ongeluk aan boord hr ms friesland

1. hr ms friesland voerde op 18 okt jl een aantal schietproefnemingen uit met scherpe raketdieptebommen in het skagerak. bij deze proefnemingen waren tevens aan boord aanwezig een officier van het bureau bewapening van de hoofdafdeling materieel van het ministerie van defensie (marine), 2 technici van bofors en 2 deskundigen van de munitietechnische werkplaatsen te den helder
2. twee series van 4 stuks raketdieptebommen werden zonder enige storing verschoten.  
bij het laden van de derde serie van 4 stuks is om 1200 uur door thans nog niet verklaarbare oorzaak bij bakboordsraketwerper in verticale laadstand bij een bom de raketmotor ontstoken, waardoor de dieptebom de loop verliet.
3. op dit moment bevonden zich in de bedieningsruimte onder de raketwerper drie personen. korporaal-torpedomaker s j foncke (ongetrouwd 23 jaar) uit schiedam, werd dodelijk getroffen, de 2 andere aanwezigen liepen ernstige brandwonden op
4. door hitteontwikkeling en drukverplaatsing werd een deur tussen de raketwerper-bedieningsruimte en het aangrenzende officiersverblijf met kracht in dit verblijf geworpen  
een van de zich in dit verblijf bevindende officieren, luitenant ter zee van de technische dienst der 1e klasse h van vliet (46 jaar) uit nijmegen, werd door de deur getroffen. hij overleed kort daarna

dtgr: 221344z okt 71



MEMO bestemd voor Plv.GMS.

Betr. interne berichtgeving ongeval Hr.Ms. Friesland.

Naar aanleiding van schrijven CZMNED nr. 468233/467527 dd. 10 november 1971, ware het volgende op te merken:

1. Plv.HMARVO is niet door CZM verzocht om bericht 191314z okt. te verzenden - dit bericht is als marine nieuwsbulletin door de zorg van de marine voorlichtingsdienst verzonden.  
Vermeedelijk heeft CZM zich niet gerealiseerd dat pas laat in de avond van de 18e oktober de naaste familieleden van de slachtoffers konden worden gewaarschuwd, aangezien zij bijzonder moeilijk op te sporen waren. Bovendien werd dezerzijds verwacht dat nog aanvullende mededelingen zouden worden gedaan omtrent toedracht ongeval, zodat iets meer in bericht aan de vloot zou kunnen worden medegedeeld. Dezerzijds was n.l. bekend dat SOCZM telefonisch contact had gehad met Friesland in Noorwegen. Bij navraag aan staf CZM bleek, dat over toedracht niets was gevraagd. Dit alles geschiedde op de VM van de 19e. Bericht 191314z okt. is toen verstuurd.
2. Verwacht werd dat Friesland op tocht naar Nederland nog met aanvullende mededelingen zou komen. Dit is niet gebeurd aangezien Friesland in bijzonder slechte weersomstandigheden kwam te zitten. Bij binnenkomst op de 20e ten 16.00 is om ongeveer 18.00 een persconferentie gehouden, dat in vrijwel alle landelijke dagbladen werd weergegeven op de 21e, en door ANP werd verspreid (ook op de scheepsnieuwsdienst via radio Scheveninge
3. Het is juist dat van marine voorlichtingsdienst-zijde op de 21e een bericht had kunnen uitgaan aan de vloot. Toen dit niet gebeurde heeft de stafofficier voorlichting CZM aan Plv.HMARVO gevraagd of dit alsnog kon gebeuren, hetgeen geschiedde per marine nieuwsbulletin 221344z okt.

PLV.HMARVO.



*Lancering van een raketdieptebom*

**Ongeval Hr. Ms. Friesland niet echt opgehelderd**



**“Op reünies kom ik vaak oud-opvarenden van Hr.Ms. Friesland tegen en ik merkte dat eigenlijk niemand precies weet hoe het ongeval in 1971 waarbij twee bemanningsleden om het leven kwamen, in zijn werk is gegaan. Ik heb nog altijd een kopie van de “tevredenheidsbetuiging” voor de hele bemanning, maar wat er nu precies is gebeurd wist ik niet totdat meneer Gortworst van het Bureau Persoonsgerichte Informatieverzorging en Onderscheidingen op de Admiraliteit mij het dossier heeft laten zien”.**

Voormalig KM-machinist (2e klas) Eddy van Dort woont tegenwoordig in Onnen en werkt als werktuigkundige bij het Academisch Ziekenhuis in Groningen. Hij is nog altijd actief bij de AVOM (vereniging van oud-personeel bij de Koninklijke Marine). Van Dort: “Het ongeval hield me bezig, ook al omdat mijn hoogste baas aan boord erbij om het leven is gekomen.” In het Marinejaarboek 1971 staat alleen vermeld dat er aan boord van de Hr.Ms. Friesland op 18 oktober een “ernstig ongeval” heeft plaatsgevonden waarbij korporaal-torpedomaker S.J. Foncke (23 jaar) en hoofd technische dienst LTZT H. van Vliet (46 jaar) om het leven zijn gekomen. Het schip is vervolgens eerst teruggevaren naar Noorwegen (Kristiansand) waar twee ernstig gewonden van boord zijn gegaan. Op 22 oktober kwam het schip aan in Den Helder en hier zijn de overledenen van boord gebracht.

In eerste instantie leverde een verzoek om meer informatie bij Maritieme Historie Van Dort niets op. Via het Bureau Personeelsinformatie en Financiële Personeelszaken, ondersteund met een verzoek van de VBM/NOV, kwam het complete dossier over het ongeval op 18 oktober 1971 alsnog boven water. Het lag

al in het Centrale Archiefdepot van de Rijks overheid.

Van Dort: “Ik ben niet alleen de heer Gortworst, maar ook kapitein ter zee Boonstra en schout-bij-nacht Brand zeer dankbaar voor hun inspanningen om de informatie boven water te krijgen”.

### **Koude oorlog**

Het dossier draagt nog altijd het stempel “geclassificeerd”, het ging om een ongeval aan een wapensysteem, in dit geval de raketdieptebommenwerper. Elke “jager” had twee van dergelijke systemen, één aan bakboord en één aan stuurboord, op het voorschip vrijwel direct achter de “bak”. In 1971 was er nog sprake van een zeer “koude oorlog”. Nederlandse onderzeeboot-jagers patrouilleerden intensief in de wateren van de noordelijke Atlantische Oceaan, op zoek naar Russische onderzeeboten.



*Hr. Ms. Friesland*

Het ongeval gebeurde om acht minuten over twaalf in de middag terwijl het schip in het Skagerrak voer. Het was een vrij rustige dag, de windsnelheid bedroeg volgens een verklaring niet meer dan 8m/s (windkracht 4), maar er was nog wel deining vanwege een storm de dagen ervoor. Op 17 oktober waren in Kristiansand twee burgermedewerkers van de firma Bofors, de leverancier van het systeem, aan boord gekomen, samen met een medewerker van de Marine Technische Werkplaats. Deze drie burgers waren de heren J.E. Avers, A. Karlsson en hoofdopzichter A. Groen (chef werkplaats geleide projectielen en onderzeebootbestrijdingsmunitie). Karlsson en Groen raakten zwaar gewond bij het ongeval (1e en 2e graads brandwonden en botbreuken). Van Dort: "Op de dag van het ongeval kwam ik na de voormiddagwacht uit de machinekamer naar boven. Ik heb mij met een collega machinist gemeld in de longroom, het officierenverblijf, bij Van Vliet. Ik was de avond daarvoor na 12 uur 's nachts aan boord gekomen. Ik was nog "minderjarig" en daarom te laat binnen. We moesten daarom bij Hoofd Machinekamer Van Vliet op "voorparade" komen. Het gesprek duurde niet lang, Van Vliet zei dat hij wel iets zou regelen. Ik ging meteen daarna een dek lager naar het café voor het middageten en terwijl ik nog met het dienblad in de hand stond was er een enorme

## ***"Het ongeval hield me bezig, ook al omdat mijn hoogste baas aan boord erbij om het leven is gekomen."***

klap en kwam er vuur uit een spreekbuis van de liftschaft voor de raketdieptebommen. Daarna ben ik in het voorschip bij de brandweerploeg aan de slag gegaan".

### **Wat was er gebeurd?**

Karlsson, Groen en Foncke waren bezig met proefnemingen die bestonden uit het "buizen" van raketdieptebommen. Hierbij werd het hele systeem doorgemeten en getest, met name om te kijken of de bommen op de gewenste positie in het water kwamen en op de juiste diepte ontploften. De drie bevonden zich in de bedieningsruimte van het bakboordsysteem. Dat was een kleine ruimte (ongeveer 2 bij 2 meter), gelegen naast de longroom, direct onder het afvuursysteem, de "werper", bestaande uit vier pijpen. Voor de proefneming stond extra testapparatuur in deze ruimte opgesteld. Plan was om 32 scherpe dieptebommen af te vuren. De bommen werden op de gebruikelijke wijze "geladen". Dat wil zeggen dat ze uit de voorraad die twee dekken lager in het voorschip stond, mechanisch (via een kettlinglift) rechtstandig omhooggetakeld werden tot in de bedieningsruimte en van daaruit via één luik naar het afvuursysteem.

In de bedieningsruimte was Foncke belast met het aansluiten van de raketten op het elektrische systeem. Hij moest daartoe onder meer kabels in een zogenaamd "mes" steken. Karlsson assisteerde Foncke met het inspuiten van de kabel pluggen en contactpunten met contactspray (voor het vochtvrij maken van de contacten) en bediende de zogenaamde "laadpositiegever". Groen zat met zijn rug naar het bedieningsluik gekeerd en controleerde de zogeheten "brushrecorder." Bij de eerste serie van vier schoten verliep alles normaal. Bij het uitnemen van de afgesneden kabeleinden van deze serie merkte Foncke, volgens een verklaring van Groen, op dat er aan deze einden vonkvorming optrad. Groen zegt vervolgens: "Wij maakten ons daarover geen zorgen en vervolgden onze proefneming". Uit de processen-verbaal valt niet op te maken of Groen dit alleen met Foncke of met Foncke en Karlsson heeft besproken. Ook de tweede serie raketten werd zonder problemen geladen en afgevuurd.

Bij het laden van de derde serie ging het mis. Volgens de verklaring van de heer Karlsson gebeurde er dit: "De raket voor pijp 1 werd opgetakeld, de lanceerder werd gedraaid zodat pijp 2 boven de takelift kwam en pijp 1 boven het lanceerdek. Een raket werd in pijp 2 getakeld en Foncke verwijderde de resterende contacten en kabelaansluiting voor pijp 1. Hij sprayde de contacten met de spraybus die ik hem had gegeven. Daarna maakte hij de verbinding, en de raketmotor in pijp 1 ontbrandde - het is niet mogelijk om te zeggen of er één of twee motoren ontbrandden". Groen en Karlsson verklaarden achteraf dat zij plotseling door vuur werden omringd en het volgende moment zichzelf buiten op dek terug vonden. Zij hebben hun brandende kleding bij elkaar gedooft.

### ***...Foncke, die vrijwel recht onder het luik stond, werd vol geraakt door de vuurstraal.....***

Foncke, die vrijwel recht onder het luik stond, werd vol geraakt door de vuurstraal. Zijn onderlijf was ernstig verminkt en verbrand. Hij moet op slag dood zijn geweest. Door de vuurstraal klapte een deel van de buitenwand van de bedieningsruimte weg. Maar ook het luik van de bedieningsruimte naar de longroom vloog eruit. Dat luik zat daar om in oorlogstijd, als alle dekdeuren gesloten waren, personeel toegang te geven tot de bedieningsruimte van de lanceerder. Er waren op dat moment in de longroom vijf officieren en drie hofmeesters onder leiding van een korporaal. Alle overlevenden verklaren dat de ruimte zich plotseling met rook en vuur vulde. De heer Van Vliet bleef op de grond liggen. Hij was aan zijn hoofd en bovenlijf (rug) getroffen door het luik. Omstreeks half twee die zelfde middag overleed hij aan zijn verwondingen. De overige aanwezigen hadden allen brandwonden, maar konden na behandeling hun werkzaamheden aan boord voortzetten.

#### **Technische oorzaak**

De technische oorzaak van het ongeval is onderzocht door een commissie bestaande uit een kapitein-luitenant ter zee en vier andere medewerkers van de Koninklijke Marine. De resultaten van dit onderzoek zijn op 7 december 1971 besproken in de Admiraliteitsraad. De commissie komt tot de volgende conclusie: "De verklaring voor het feit dat aan boord van Hr. Ms. Friesland een raketdieptebom is afgevuurd terwijl de werper in de laadstand stond, moet gezocht worden in een sluiting in één van de afgesneden aansluitkabels van de loop waardoor de motorspanning tepeermotor over een contact, via de verdeelkast en een adersluiting in de aansluitkabel, van de bom in de loop, een stroom heeft doen lopen over de elektronische ontsteker van de betrokken bom op het moment dat de schakelaar verdeelkast op "meten" werd gezet, dan wel, met zowel de schakelaar in de stand



*Machinist Eddy van Dort, machinist Paul Rauwers en machinist Rob Kalkhoven (overleden)*



“meten” als de versterker ingeschakeld, op het moment dat de stroom voldoende lang heeft gelopen om de ontsteker te activeren.”

Kortom: een storing in het elektronische systeem is de oorzaak, maar het is niet duidelijk hoe deze storing precies kon ontstaan.

### **Maatregelen**

De marine heeft onmiddellijk maatregelen genomen. Op 18 oktober, de dag van het ongeval, is een “MARALG” verzonden waarin staat dat het “afvuren van en exercitie met een raketdieptebommenwerper scherp en raketdieptebommenwerper oefenopdrijf” niet is toegestaan. Op dat moment kon dus geen enkele jager nog een serieuze bedreiging vormen voor welke onderzeeboot dan ook. Maar nog voor de Admiraliteitsraad van 7 december waren de procedures al aangepast: alle elektrische circuits van het systeem werden onderbroken op het moment dat het dekluk in de bedieningsruimte open stond en de werper in “laadpositie” stond (in loodrechte positie ten opzichte van het lanceerdek). Dat gebeurde door het uitnemen van een aantal elementaire zekeringen in het systeem. Bovendien werd de complete voorraad bomkabels voor alle “jagers” vervangen. Er hebben zich na 18 oktober 1971 geen ongevallen meer voor gedaan bij het laden van het systeem.

De commandant van Hr. Ms. Friesland, (toen) kapitein-luitenant ter zee A.J.M. Stoffels, heeft de ouders van Foncke en de nabestaanden van Van Vliet op 20 oktober 1971 schriftelijk op de hoogte gesteld van de toedracht van het ongeval en hen daarbij, mede namens de bemanning, zijn deelneming betuigd met het geleden verlies. De ouders van korporaal foncke zijn overigens, op eigen verzoek, in een later stadium uitvoeriger ingelicht over de toedracht. Waarschijnlijk heeft dit te maken met verhalen die na het ongeval de ronde deden en die Foncke als schuldige aanwezen. Ook de heer Groen zinspeelt hierop in een verklaring, waarin hij stelt dat Foncke misschien de kabels wat al te enthousiast en ijverig heeft ingeplugd en daarbij de aders heeft beschadigd zodat sluiting kon ontstaan. Maar de conclusie van de onderzoekscommissie heeft deze geruchten definitief ontzenuwd.



*Hr. Ms. Friesland*

**Collectieve “beloning”**

Bij thuiskomst in Den Helder heeft de Commandant Zeemacht in Nederland een tevredenheidsbetuiging toegekend aan de voltallige bemanning (225 opvarenden). Volgens de heer Gortworst (DPKM) is dit een zeer zeldzame gebeurtenis. "Er werd niet gekozen voor individuele helden", zo stelt Gortworst. De tevredenheidsbetuiging werd toegekend wegens: "De buitengewone toewijding (van de bemanning red.) en bijzonder loffelijke dienstvervulling na een ernstig ongeval, dat zich op 18 oktober 1971 aan boord voordeed, welke er toe hebben geleid dat door vakbekwaam en resoluut optreden van de gehele bemanning, het aantal slachtoffers en de schade, de omstandigheden in aanmerking genomen, beperkt zijn gebleven."

Dat laatste zou best wel eens waar kunnen zijn. Het dossier geeft ook antwoord op de vraag wat er met de te vroeg ontbrandde raket is gebeurd. Aangezien de werper in de laadstand stond, vloog de raket recht omhoog. Volgens de heer Averâs, die als waarnemer op het achterdek stond, heeft de commandant op de brug onmiddellijk nadat de raket de loop had verlaten opdracht gegeven om het schip tegen de wind in te draaien. Misschien is dat wel de reden dat de raket niet op het schip terecht is gekomen tijdens de val naar beneden, maar aan de zijkant van het achterschip in de golven verdween. In dat geval heeft de manoeuvre waarschijnlijk een aantal levens gespaard. Maar ook op deze vraag kan nooit met alle zekerheid van de wereld een antwoord worden gegeven, en dat geldt eigenlijk ook voor de vraag naar de exacte oorzaak van het ongeval.

## Onderzoek naar oorzaak onderzeebootjager-ramp

De bemanning brengt de laatste groot, de vlaggen aan boord hangen halfloek. Dan worden de twee kisten één voor één opgetild en door een raam naar de op de kade staande begrafenisauto's gedragen. De onderzeebootjager De Friesland is weer thuis na een ramptalige reis. Een raketbom werd maandagmiddag in het Skagerak door nog onverklaarbare wijze voortijdig afgeworpen. Twee man kwamen om, de luitenant Van Vliet en korporaal Foncke.

Mevrouw Van Vliet op de kade kan nauwelijks nog op haar benen staan. Zij is volledig getrokken. Overste Enterman, commandant van de Friesland, laat op een gegeven moment de stramme groethouding voor wat die is en ondersteunt de weduwe. Even later loopt zij, begeleid door de vlootpredikant ds. L. Kwakkelstein, achter de witte kist aan naar de auto.

Overste Enterman geeft op een persconferentie verslag van het ongeluk, waarbij nog vier opvarenden met ernstige brandwonden in een Noors ziekenhuis moesten worden opgenomen en vijf lichte verwondingen opliepen. Een commissie zal naar de oorzaak een onderzoek instellen.

De commandant toonde zich zeer tevreden over de houding van de bemanning tijdens het ongeluk. Hij benadrukte dat de slachtoffers werden gewaardeerd als mens en niet om hun rang.

Overste Enterman vertelde dat de bom werd afgevuurd op een moment dat de loop nog vertikaal stond. Hij kan normaal alleen worden afgevuurd als de loop schuin is gezakt. Dan wordt de vlam opgevangen door het hitteschild. De raketvlam is nu recht naar beneden geslagen, waar korporaal-torpedomaker Foncke de volle laag heeft gekregen. Hij moet meteen dood zijn geweest. Waarschijnlijk heeft hij nog als schild gediend voor een Zweedse ingenieur en voor de heer Groen van de munitionstechnische werkplaats. De stiekem versmorde lucht zocht zich een uitweg en werd via de binnendeur de longroom ingeblazen. Luitenant Van Vliet is dodelijk door de opensluitende deur getroffen, aldus het korte sobere relaas van de commandant.



**Knipsels.....**

## Terug met droeve lust



Hr. ms. Friesland is woensdagmiddag afgemeerd in de haven van Den Helder. Aan boord bevonden zich de lichamen van de twee opvarenden, die in het Skagerak door het ongeluk met een raket-dieptebom om het leven waren gekomen. Nadat de 'witte' kisten van boord waren gedragen, gaf de commandant van de onderzeebootjager, de kapitein-luitenant ter zee W. Enterman tijdens een persconferentie een kort verslag van het ongeluk, waarbij vier personen met ernstige brandwonden in een Noors ziekenhuis moesten worden opgenomen en vijf bemanningsleden lichte verwondingen opliepen.





## Het ongeval met Hr.MS. Friesland

Het is 18 oktober aanstaande precies 50 jaar geleden dat er een ernstig ongeluk met Hr.Ms. Friesland is gebeurd.

De onderzeebootjager Hr.MS. Friesland (D812) voer op die dag onder commando van KLTZ Enterman in het Skagerrak tussen Denemarken en Noorwegen om proefnemingen uit te voeren met raketdieptebommen. Hiervoor waren 2 ingenieurs van Bofors aan boord, en de heer Groen van de munitiebergplaats. Het ongeluk gebeurde toen de raketmotor van een raketdieptebom voortijdig ontbrandde terwijl de lanceerinrichting in de laadstand stond. De steekvlam die als gevolg van de toen plaatsvindende explosie door de bedieningsruimte sloeg, had fatale gevolgen.

Korporaal Foncke was op slag dood, verbrand en heeft waarschijnlijk als schild gediend voor de ingenieur en de heer Groen, die beide erg veel brandwonden

hadden. Zij zaten op dat moment in de bedieningsruimte. De sterk verwarmde lucht zoekt een uitweg en heeft een binnendeur naar de longroom ingeblazen en heeft LTZT Van Vliet geraakt, waardoor hij overleed. Verder zaten in de longroom de officieren Casparie en Dolman. Zij liepen ook ernstige brandwonden op.

De commandant die op de brug stond en een paal vuur omhoog zag schieten, gaf direct bevel tot volle kracht vooruit. De dieptebom kwam achter het schip terecht. Was dit niet gebeurd en de bom was op het achterschip terechtgekomen, dan had er een catastrofale ramp plaatsgevonden. Dankzij de commandant is dat niet gebeurd. Nu waren er 'slechts' 2 doden en 9 gewonden te betreuren.

Op 18 oktober denken wij aan de families Van Vliet en Foncke.

Op 22 oktober 1971 werd door de Commandant der Zeemacht in Nederland,

viceadmiraal A. van der Moer als collectieve beloning een tevredenheidsbetuiging uitgereikt. Dit vanwege bekwaam en resoluut optreden van de gehele bemanning, waardoor het aantal slachtoffers – de omstandigheden in aanmerking genomen – beperkt is gebleven. Ik diende tijdens het ongeval als sergeant-schrijver aan boord. Ik doe hierbij de nog levende bemanningsleden en alle oud-collega's de hartelijke groeten.

### LTZVK2 b.d. M. Ettema

*(Dhr. Ettema geniet inmiddels bijna 38 jaar van zijn FLO en hoopt op 9 november 88 jaar te worden.)*

*Coehoornsingel 3, Saltpoort 3-304, 7201 AA Zutphen. Tel. 06 31 18 98 86.)*

Bronnen :

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Frieslandklasse>

<https://www.tenanker.nl>

[Nederlands Instituut voor Militaire Historie](#)

[Trivizier nr. 9 – 1999](#)

[Trivizier 2012 uit monde van de Hr Ettema](#)

