

2020

" 't Schrijfhoutje "



Post Actieve
Marinevereniging
April 2020
nr: Extra 6



" 't Schrijfhoutje" is een digitaal blad uitgegeven door de Post Actieve Marinevereniging

Dit digitale blad wordt uitgebracht naar de leden, donateurs en belanghebbenden. In deze uitgaven worden stukken beschreven uit het heden, maar vooral uit het verleden, daar waar u en onze ROOTS lagen.

Redactie : Ton Meijdam

E-mail: penmeesterpam@postactievemarinevereniging.nl

telefoon: 06-11177011

Secretariaat: Joost Lenz

E-mail: secretarispam@postactievemarinevereniging.nl

telefoon: 06-24689936

Overname en publicatie van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.





In deze uitgave o.a.

pagina 3. Leesvoer



Nepnieuws in coronatijdperk

Sinds een paar jaar kent de Nederlandse taal een nieuw woord dat iedereen intussen kent: nepnieuws. Hierbij gaat het om onjuiste informatie die plotseling opduikt en razendsnel wordt verspreid, onder meer via sociale media. Dat is in deze coronacrisis niet anders. Ook Defensie krijgt te maken met grappenmakers, onwetenden en kwaadwillende, die twijfel zaaien en soms regelrechte leugens verkopen.

‘De luchtmacht zou het land vanuit de lucht desinfecteren’

Nepnieuws, misinformatie en desinformatie

- **Nepnieuws**
Feitelijk onjuiste berichten, verpakt in een journalistieke vorm
- **Misinformatie**
Onjuiste informatie bij een feitelijke gebeurtenis verspreiden, meestal uit onkunde van de verspreider
- **Desinformatie**
Moedwillig onjuiste informatie verspreiden rond een feitelijke gebeurtenis, met de intentie om twijfel te zaaien en de publieke opinie te beïnvloeden.

Eind maart krijgt de alarmcentrale 112 belletjes van verontruste burgers. De luchtmacht zou het land vanuit de lucht desinfecteren. Bron? Een zogenaamd bericht van de politie op sociale media. Dit is een goed voorbeeld nepnieuws.

En dat is maar 1 van de vele voorbeelden. Want nepnieuws komt vaker voor dan je denkt. De grens tussen waarheid en onzin is alleen niet altijd even zichtbaar. Soms zelfs flinterdun. Gaat het nu om nepnieuws, mis- of desinformatie? Is het ‘spektakelzucht’ of is er sprake van bewuste verdraaiing van de feiten?


Kim KimberleyBoe @KimberleyBoe · Mar 21, 2020
 

Gaat een filmpje rond dat er op een station allemaal tanks op een wagon staan, jongens dit is waarschijnlijk gewoon export. En als het niet export is, wie gaan ze erin zetten? Er wordt al jaren lang bezuinigd op defensie.


Ministerie van Defensie
 @Defensie

Hoi Kim, dit zijn voertuigen van de @landmacht op de terugweg naar hun kazerne ivm geannuleerde oefening in Duitsland. Wil je meer weten over wat Defensie doet in de bestrijding van COVID-19, lees de Defensiekrant [magazines.defensie.nl/defensiekrant/...](https://magazines.defensie.nl/defensiekrant/) of houd onze socialkanalen in de gaten.



'Onzichtbare' strijd tegen COVID-19
magazines.defensie.nl

 34
 8:51 PM - Mar 21, 2020


 18 people are talking about this
 

“Intentie is belangrijk bij bepalen mis- of desinformatie”

Intentie

“Lockdown is coming”, zegt een stem onder een filmpje van CV90 pantservoertuigen op een trein op Amersfoort Centraal. De video werd in maart veel gedeeld op sociale media en websites met de suggestie dat Defensie de voertuigen zou inzetten om een *lockdown* in Nederland te bewaken. Het was waar dat er voertuigen op een trein stonden, maar die kwamen terug van een afgelaste oefening in Duitsland. Van een *lockdown* was geen sprake.

“Het is moeilijk om er achter komen wat de bedoeling was van de persoon die dit filmpje verspreidde”, zegt Lauren Heida van de Counter Hybrid Unit van Defensie. Zij houdt zich op beleidsniveau bezig met het tegengaan van hybride dreigingen, zoals desinformatie.

Had diegene er een bedoeling mee? Of was het alleen maar iets dat zijn aandacht trok, iets spectaculairs, een trein met heuse pantservoertuigen. En als hij er een bedoeling mee had, wat was die dan? “Die intentie is belangrijk om te bepalen of je met mis- of desinformatie te maken hebt. Bij die laatste worden namelijk moedwillig onjuistheden verspreid om de publieke opinie te beïnvloeden.”



Defensie reageert onder meer via Twitter op nepberichten.
'Vertrouwen in de overheid wordt ondermijnd'

Reactie

Dit soort berichten hebben bij Defensie een hoge prioriteit. De praktische uitvoering ligt bij de Directie Communicatie. “Wij monitoren en signaleren mis- en desinformatie over de krijgsmacht en reageren er op”, aldus kolonel Mike Bos, van de sectie communicatie krijgsmacht en operaties.

“*Debunten* (onjuiste informatie weerleggen met de feiten, red.) is daar een voorbeeld van.” Maar daarbij moet je je gezonde verstand gebruiken.

“Het weerleggen van nepberichten is waardevol, maar niet reageren is soms ook een optie”, vindt Heida. “Soms maak je een bericht door erop te reageren namelijk groter dan het is. Alleen al door er nog een keer aandacht voor te vragen. Wat voorop staat is de vrijheid van meningsuiting. Dat vinden we in Nederland belangrijk. Maar de heldere en op feiten gebaseerde

informatievoorziening vinden we ook belangrijk, en daar willen we als Defensie in voorzien.”

Het feit dat nepnieuws rondom COVID-19 de laatste tijd veel in de media is, maakt dat mensen er scherper op zijn, ziet Heida.

Eenduidig

Een goede analyse en aanpak is belangrijk omdat desinformatie het vertrouwen in de overheid zou kunnen ondermijnen, zeker als er een organisatie achter de verspreiding zit. En een constante stroom van onjuiste informatie kan dan heel schadelijk zijn voor de burger. Om die reden vindt Heida het ook belangrijk dat iedereen met dezelfde mond spreekt: “Het is in het geval van de coronacrisis belangrijk, dat we gezamenlijk optrekken met andere departementen. Zodat we als Rijksoverheid steeds hetzelfde zeggen.”

Herken het nepnieuws

Tips om desinformatie en nepnieuws te herkennen:

(bron: ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties)

Kijk goed naar het webadres (URL)

Vaak lijkt het webadres op een bestaande website. Kleine wijzigingen worden aangebracht in het webadres. Daardoor valt het minder goed op.

Controleer de bron

Zorg dat je weet wie het artikel, verslag of bericht heeft geschreven. Schrijft de bron vaker over dit onderwerp? Heeft de bron een reputatie voor nauwkeurige berichtgeving?

Controleer het bewijs

Verwijst het artikel naar een onderzoek of rapport? Geen bewijs of een grote afhankelijkheid van anonieme experts kan erop wijzen dat het bericht niet klopt.

Kijk goed naar de foto's

Bevat het bericht gemanipuleerde afbeeldingen of video's? Soms is de foto authentiek, maar uit zijn context gehaald. Je kunt met een zoekmachine vaststellen wanneer de foto voor het eerst gebruikt is.

Kijk naar andere reportages

Kun je geen andere nieuwsbronnen vinden met hetzelfde verhaal? Dan kan dat een signaal zijn dat het niet klopt. Brengen meerdere nieuwsbronnen die je vertrouwt eenzelfde verhaal? Dan is de kans groter dat het klopt.

Wees sceptisch over koppen

Berichten die niet kloppen hebben vaak pakkende koppen met hoofdletters en uitroeptekens. Klinkt het schokkend en of ongeloofwaardig, dan is dat een goede reden om verder te kijken.

Whatsapp

Grote sociale netwerken als Facebook en Twitter verwijderen tegenwoordig sneller nepnieuws. Daarom worden berichten nu vaker verspreid via Whatsapp, omdat daar minder controle is. Hoewel dit persoonlijke berichten lijken kan het net zo goed om desinformatie gaan.

De laatste tip is misschien nog wel het gemakkelijkst uit te voeren: kijk op de officiële websites. Denk daarbij aan www.rijksoverheid/corona, www.rivm.nl en www.defensie.nl.

'Hello, goodbye' op zee

Zr.Ms. Groningen, Zr.Ms. Zeeland en de 2 boordhelikopters van het Defensie Helikopter Commando ontmoetten elkaar dinsdag op zee. Met de aankomst van de Zeeland in het Caribisch gebied kan de Groningen beginnen aan haar reis over de Atlantische Oceaan, terug naar Nederland.

Sinds april 2019 draait de marine een pilot, waarbij het stationsschip Zr.Ms. Groningen voor 2 jaar in het Caribisch gebied blijft en de bemanning in zijn geheel wisselt. Echter, de Groningen gaat naar Nederland voor een korte periode van onderhoud. Deze terugkomst was niet gepland. De wissel tussen de Groningen en de Zeeland is een direct gevolg van het sluiten van het luchtruim van Curaçao voor inkomende vluchten, als gevolg van het coronavirus.

Deze vliegbeperkingen zorgen ervoor dat de bemanning van de Zeeland, die naar Curaçao zou vliegen om daar de bemanning van de Groningen over te nemen, nu varend naar het Caribisch gebied gaat.

De reisbeperkingen hebben ook gevolgen voor onderhoudspersoneel van de Koninklijke Marine, dat ter plekke onderhoud aan de Groningen zou uitvoeren. Zij doen dat nu in Nederland, zodra de Groningen terug is.

Bron: Koninklijke Marine



Bloemetjes naar Bronbeek

Het zorgpersoneel en bewoners van het Koninklijk Militair tehuis Bronbeek werden deze week verrast met een bloemetje. De afzender: Luchtmobielers van 12 Infanteriebataljon. “We denken aan onze veteranen en het zorgpersoneel willen wij bedanken voor hun extra inzet de afgelopen weken”, aldus de bataljonscommandant.

Bronbeek is een museum en hét kenniscentrum van het koloniaal-militair verleden van het Koninkrijk der Nederlanden. Bronbeek is daarnaast ook een tehuis voor veteranen van de Nederlandse krijgsmacht en het voormalige Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL). Het tehuis vormt een belangrijke schakel in het veteranenbeleid van Defensie.

Bron: Koninklijke Landmacht



‘Naarden’ in de problemen

De voormalige mijnenveger Naarden dreigt ten onder te gaan. Achterstallig onderhoud heeft ertoe geleid dat minimaal 80.000 euro nodig is om het Maritiem historisch erfgoed te behouden.

Het aloude marineschip van de Dokkumklasse is eind jaren 90 geschonken aan het zeekadetkorps van het Groningse Delfzijl.

Tijdens een dokbeurt van het houten schip kwamen nogal wat mankementen naar boven. Het grootste euvel was wel dat de afdichtingen van de schroefassen niet goed meer zijn en de schroeven aan revisie toe zijn. Een deel van de kosten hoopt de vereniging via fondsenwerving en sponsoring binnen te slepen. Het (maritieme) bedrijfsleven uit Delfzijl levert ook een bijdrage. Voor het resterende bedrag, 30.000 euro, is een beroep gedaan op de gemeente. De gemeenteraad moet hierover op 30 april beslissen.

Bron: Dagblad van het Noorden





De zes schoonmakers aan dek van Zr.Ms. Dolfijn.

FOTO ERESDE

Onderzeeboot Zr.Ms. Dolfijn ontsmet na uitbraak corona

Arie Booy

Den Helder ■ „Het was bijzonder om een onderzeeboot te desinfecteren”, meldt het Friese schoonmaakbedrijf Eresdé. De firma heeft de door het coronavirus geteisterde onderzeeboot Dolfijn ontsmet.

Volgens het schoonmaakbedrijf wordt de calamiteitendienst deze weken overspoeld door telefoontjes met de vraag of men met spoed een ziekenhuiskamer, zorgappartement of compleet gebouw wil desinfecteren.

„Maar de vraag of we een onderzeeboot zouden willen ontsmetten, die zagen we niet aankomen”, zegt directeur Henk Vlietstra.

Bernd Roelink van de Koninklijke Marine bevestigt dat de hulp van Eresdé is ingeroepen. Vlietstra: „Het antwoord was natuurlijk positief. Dat ons schoonmaakbedrijf een dergelijke opdracht is gegund heeft te

maken met het feit dat wij hiervoor echte specialisten in huis hebben. Zij doen op dit moment niet anders dan reiniging en desinfectie en zijn daar vanzelfsprekend ook voor opgeleid.”

Zr.Ms. Dolfijn brak eind maart een reis af, omdat een aantal bemanningsleden ziek was geworden door het coronavirus. Na terugkeer in Den Helder werden opvarenden in quarantaine geplaatst. De zeemacht doet geen uitspraken over hoe het momenteel met hen gaat.

Schoon

Vlietstra: „De onderzeeër is intussen helemaal schoongemaakt en kan zich met gezonde marinemensen weer onder water gaan voortbewegen. De opdrachtgevers was uiterst tevreden over de inzet en de veiligheid waarmee de boot schoongemaakt is.” Eresdé gebruikt een ontsmettend product dat met de hand op alle oppervlakken in de Dolfijn is

aangebracht. Een onderzeeboot heeft zeer veel apparatuur, leidingen en buizen aan boord. De zes man uit Harlingen heeft in dagdienst een week werk gehad aan de reiniging.

Volgens de directeur hebben zijn zes medewerkers de schoonmaak van de onderzeeboot als een welkome afwisseling ervaren: „Want in de afgelopen tijd zijn onze medewerkers vaak niet meer alleen in een ruimte die ze schoonmaken. Ze worden ook blootgesteld aan het beeld van ernstig zieke mensen.”

Vlietstra: „Het positieve aan deze uitzonderlijke klus is in de eerste plaats een compleet andere werkomgeving. En ten tweede, dat het team tevens een beeld krijgt van het werken aan boord van een onderzeeër. Ook al weten de schoonmakers dat het ook hier om dezelfde reden gaat, namelijk een uitbraak van het coronavirus Covid-19.”

Zie ook www.eresde.nl

Marineschepen van toekomst worden meer onzichtbaar

Arie Booy

Den Helder ■ Met de Nieuwe Haven op de achtergrond trekt een futuristisch ogend schip het Marsdiep op. Het is een toekomstvisioen van Dutch Naval Design (DND).

DND is een nieuw kennisplatform voor het Nederlandse Marinebouwcluster. In een animatie van hoe de toekomst er uit kan zien, wordt een zogenoemd 'flexship' getoond. Terwijl de gebouwen van het Marinebedrijf en de stad Den Helder de achtergrond vullen, vaart het oorlogsschip van de toekomst de kijker tegemoet. De bemanning is met zo'n 25 mannen en vrouwen ongekend klein. Onbemande schepen cirkelen om het moederschip heen. Het achterdek is een lanceerplatform van vliegende drones en aan bak- en stuurboord zijn in de romp afgesloten opbergplaatsen voor nog meer geavanceerde robots en kleine vaartuigen te zien.

Onzichtbaar

„Het flexschip van de toekomst is stealth, dus bijna onzichtbaar en kan zich anders voordoen”, vertelt

een commentaarstem. „Er is geen schoorsteen of uitlaat zichtbaar en onder water is het schip voorzien van diverse sensoren die het vaartuig beschermen tegen onderzeeboten.” Het commentaar bij het filmpje wordt besloten met de opmerking dat het marineschip van de toekomst er misschien niet precies zo gaat uitzien, maar in ieder geval heel anders zal zijn dan de huidige generatie schepen.

Met deze demonstratie van ontwerp-kunst geeft het platform Dutch Naval Design (DND) een visitekaartje af. Het initiatief is genomen door de Defensie Materieel Organisatie die partijen als TNO, Technische Universiteit Delft en Marin heeft gevraagd mee te doen. Het bedrijfsleven wordt vertegenwoordigd door de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid.

Keerpunt

En zo tekenden nog een aantal partijen om deel te nemen aan de samenwerking. DND is een verdere stap in de ontwikkeling van de Gouden Driehoek, die sinds jaar en dag gevormd wordt door de Koninklijke Marine, het maritieme bedrijfsleven

en de kennisinstituten. Volgens de deelnemers aan het platform is met de Defensienota van twee jaar geleden een belangrijk keerpunt bereikt na drie decennia van bezuinigen.

Het effect is merkbaar in Den Helder waar alles in gereedheid wordt gebracht voor de komst van nieuwe schepen en mensen. Het contract voor de bouw van Zr.Ms. Den Helder is getekend en leveranciers zijn aan de slag gegaan om systeem voor het tweede transportschip te ontwerpen. Er komen nieuwe fregatten en mijnenjagers aan en het besluit om onderzeeboten te kopen is genomen, al moet er nog een keuze uit drie fabrikanten gemaakt worden.

Voor het platform Dutch Naval Design is er dus volop ruimte om mee te praten en denken over welke koers de Nederlandse marinebouw moet gaan varen om optimaal te profiteren van de kansen die gaan ontstaan. De stichting van de defensie-industrie spreekt over een noodzakelijke inhaalslag. „De Nederlandse industrie is gelukkig in staat om substantieel bij te dragen aan alle vervangings- en updateprogramma's in het maritieme domein”, stelt woordvoerder Matthijs Olde.

Frieslandklasse onderzeebootjagers

De acht onderzeebootjagers van de Frieslandklasse, of B-jagers, waren van 1953 t/m 1982 in dienst bij de Koninklijke Marine. De schepen waren nauw verwant aan de A-jagers van de Hollandklasse.



Onderzeebootjager Hr.Ms. Friesland (D812). (Foto: Koninklijke Marine)

Na de Tweede Wereldoorlog moest de marine weer worden opgebouwd. Over hoe die marine er uit moest komen te zien, liepen de meningen -of fantasieën- uiteen. In één van de plannen werd uitgegaan van maar liefst 48 onderzeebootjagers. Dat aantal werd al snel flink teruggeschroefd. Voor de begroting van 1947 werden voor het eerst gelden opgenomen voor de nieuwe schepen: Onderzeebootjagers 1947. In 1948 werden zes schepen van de Hollandklasse besteld.

De bestelling van een volgende serie onderzeebootjagers, Onderzeebootjagers 1949, werd in september 1948 wereldkundig gemaakt. De bouw van de nieuwe schepen moest echter worden uitgesteld vanwege kostenbesparingen. Bovendien werd de bestelling van twee A-jagers uitgesteld, en het aantal B-jagers opgehoogd naar

Ontwerp en bouw

Zowel de A als de B-jagers waren ontworpen door ir. K. de Munter, scheepsbouwkundig ingenieur bij het Bureau Scheepsbouw van het Ministerie van Marine.

De bouw van de eerste B-jager, de Friesland, ging op 17 december 1951 van start op de NDSM te Amsterdam. Ook de Groningen, de Drenthe en de Amsterdam werden gebouwd te Amsterdam. De bouw van de Limburg en de Utrecht had plaats bij De Schelde in Vlissingen. Het Rotterdamse Wilton Fijenoord bouwde de Overijssel en de Rotterdam.

De acht schepen van de Frieslandklasse werden door de bemanning over het algemeen als prettige schepen ervaren. Wel waren er al vrij snel problemen met de B-jagers; al in 1967 werden scheurtjes in het dek van een tweetal Frieslandklasse jagers ontdekt en ook werden scheurtjes in de schroefassen gevonden.

Verschil met de A-jagers

De beide typen jagers verschilden iets van elkaar. De Frieslandklasse was iets langer, breder en stak bovendien dieper dan de Hollandklasse. De B-jagers waren daarnaast zo'n 300 ton zwaarder.

De voortstuwingsinstallatie verschildte en de Frieslandklasse was, ondanks een hoger gewicht, 4 knopen sneller. De schepen zijn de snelste grote marineschepen die Nederland ooit gehad heeft.

Vergeleken met de A-jagers waren de jongere schepen ook iets zwaarder bewapend.



Onderzeebootjager Hr.Ms. Overijssel. (Foto: Koninklijke Marine)

Wapensystemen en sensoren

Hoewel de schepen als belangrijkste taak onderzeebootbestrijding hadden, waren de vier Zweedse Bofors kanonnen de meest opvallende. De 12cm kanonnen stonden in dubbeltorens op de bak en op het achterste dekhuis (de campagne). De Bofors hadden een vuursnelheid van 40 schoten per minuut en waren bedoeld om zowel lucht- als zeedoelen aan te pakken.

De Frieslandklasse beschikte bovendien over zes Bofors 40mm mitrailleurs.

Dieptebommen waren de enige wapens tegen onderzeeboten. Zij konden worden gelanceerd middels de twee dieptebomrekken (dan werden de dieptebommen achter het schip in het water gerold, waarna ze na de ingestelde tijd en op ingestelde diepte ontploften) of via de twee dieptebomwerpers op grotere afstand vóór het schip in zee geschoten.

Eind jaren '50 werd besloten om de nieuwe onderzeebootjagers te voorzien van Britse MK 20E torpedo's, aangezien torpedo's een beter wapen zijn tegen onderzeeboten dan dieptebommen. Voor torpedowerkschip Hr.Ms. Mercurius werd een proefopstelling van

torpedobuizen gemaakt, die op het dek stonden. Na tests werden die vervolgens op Hr.Ms. Amsterdam geplaatst voor verdere proeven. Uiteindelijk werden acht torpedobuizen gemaakt op de Rijkswerf in Den Helder en in 1959 geïnstalleerd op Hr.Ms. Utrecht.

De Britse torpedo's bleken echter niet te voldoen (zie ook boeken als *Cold War Command*, van Woodman & Conley, waaruit blijkt dat de Royal Navy decennialang grote problemen had met Britse torpedo's) en dus zag de marine af van een grote order. De KM gaf de voorkeur aan de veel beter presterende Amerikaanse torpedo, maar daardoor waren de torpedobuizen van de Utrecht niet meer nodig. Deze werden na een paar jaar weer verwijderd.

In 1962 werd in de Rijksbegroting 1963 wel een modernisering opgenomen voor de net gebouwde Holland- en Frieslandklasse onderzeebootjagers. "Thans worden plannen uitgewerkt om een aantal van deze schepen uit te rusten met een verbeterd onderzeebootbestrijdingswapen, dat is aangepast aan de verbetering van de detectieapparatuur," schreef de Alle Hens van november 1962. Of het verbeterde wapen een nieuwe torpedo was of verbeterde dieptebommen betrof, is onbekend. Zeker is wel dat de onderzeebootjagers uiteindelijk geen torpedo's kregen. De latere fregatten wel.

De radars op de onderzeebootjagers waren de eerste naoorlogse Nederlandse radars, grotendeels ontworpen in 1948 door Hollandse Signaalapparaten (HSA, nu Thales Nederland). De LW-02 radar kon vliegtuigen tot 80 zeemijlen (ongeveer 150 km) opsporen, de DA-02 had een bereik van 30 mijl (56 km) en was bedoeld voor het aanwijzen van het luchtdoel. De GA-03 en KA-01 vuurleiding waren artillerievuurleidingen, die eigenlijk een tussenvorm waren van de puur optische vuurleiding uit de Tweede Wereldoorlog en de puur radarvuurleiding aan boord van de Van Speijckklasse fregatten en later.

Om onderzeeboten op te sporen hadden de schepen twee Nederlandse sonars: CWE-10 en PAE-01. Beide sonars werkten op vrij hoge frequenties (terwijl de beste moderne sonars juist heel lage frequenties gebruiken). De CWE kon worden gedraaid, net als de PAE sonar. De PAE kon echter naar beneden gekanteld worden. Met 4 km had de CWE sonar een groter bereik dan de 2,5 km van de PAE die voornamelijk bedoeld was als vuurleiding voor de Bofors raketdieptebommen. De CWE was meer bedoeld als waarschuwingssonar.



Onderzeebootjager Hr.Ms. Drenthe. (Foto: Koninklijke Marine)

De brand op Hr.Ms. Drenthe

Tijdens de laatste reis van Hr.Ms. Drenthe brak op 12 november 1980 brand uit aan boord van de onderzeebootjager, waarbij twee bemanningsleden om het leven kwamen, vier mannen gewond raakten en het schip werd zwaar beschadigd. De brand werd veroorzaakt door een poging om crypto-papier te vernietigen. Volgens het rapport van de Marine raad had enkele dagen voor de brand het Hoofd Technische Dienst (HTD) een verzoek van de verbindingsofficier, onder een aantal voorwaarden, goedgekeurd om crypto-papier te verbranden in de stookketels van het schip. De verbindingsofficier vond namelijk dat het vernietigen van het papier op de wal te veel tijd kostte en achtte het aan dek niet gunstig.

Het HTD had nooit eerder gehoord van het verbranden van papier in de stookketels, maar dacht dat het mogelijk zou zijn als het papier in rolletjes van 3cm diameter, omwikkeld met touwtjes, in de aansteekopening geduwd zou worden. Toen de verbindingsofficier op 12 november het HTD liet weten dat hij het papier die ochtend wilde laten verbranden, gaf het HTD opdracht aan het Ondergeschikt Hoofd Technische Dienst (OGHTD) om de chef van de wacht van de machinekamer in te lichten. Even later arriveerden twee matrozen van de verbindingdienst een half gevulde vuilniszak met crypto-papier af. De vijf machinisten waren telefonisch door de chef van de wacht geïnformeerd over de komst van het crypto-papier en kregen de opdracht om dat te verbranden, maar hadden geen instructies ontvangen omtrent de methode. Ook was het crypto-papier niet opgerold.

Sergeant Wouter Feddema had nooit eerder gehoord van het verbranden van papier in een stookketel. Wel bedacht hij net als het HTD dat het papier via aansteekopening het beste in de vuurhaard kon worden geduwd. Feddema schroefde het luikje open en duwde een stuk opgerold papier naar binnen. Terwijl hij door het luikje naar binnen keek, kwam er rook naar buiten, gevolgd door stukjes gloeiend papier. Dat was gevaarlijk in een ruimte waar met olie werd gewerkt, dus gaf Feddema opdracht om brandbestrijdingsmiddelen op te tuigen. Toen Feddema de tweede rol naar binnen duwde liet hij het luikje vallen. Een collega-machinist probeerde het luikje vervolgens met een bezemsteel omhoog te duwen, maar raakte daarbij een afsluiter die open ging. Een nevel van olie spoot onder de ruimte in en ging al snel over in een steekvlam.

Het lukte de machinisten niet meer om de afsluiter dicht te draaien. Van de zeven aanwezigen wisten vijf mensen te ontsnappen (waaronder de twee matrozen van de verbindingdienst, die met hulp van machinisten uit het ketelruim waren gedirigeerd), twee bemanningsleden van de technische dienst kwamen om in het ketelruim.

De brand was hevig en woedde ruim zes uur.

De Drenthe was die dag op weg naar Curaçao om de taak van stationsschip over te nemen van onderzeebootjager Hr.Ms. Rotterdam. De Drenthe was echter zo beschadigd dat het schip door de Rotterdam gesleept moest worden naar de haven. Daarop is besloten om de bemanning van de Rotterdam terug te laten keren naar Nederland en de bemanning van de Drenthe met de Rotterdam het werk in het Caribisch gebied te kunnen vervullen.

Na de brand werd door een commissie onderzoek gedaan naar het ongeval. De Marine raad deed na een jaar uitspraak. De Raad achtte het technisch gezien mogelijk om papier te verbranden in een stookketel, maar had enige kritiek op het HTD en betreurde dat de verbindingsofficier niet had gecontroleerd of het crypto-papier op de juiste wijze werd aangeleverd. Ook was de Raad van oordeel dat sergeant Feddema na de eerste poging had moeten stoppen en om nadere instructies had moeten vragen. Niemand in het voorketelruim kon volgens de Raad een verwijt worden gemaakt op wat er was gebeurd nadat de brand was ontstaan.

Het oordeel van de Marine raad raakte sergeant Feddema hard. De sergeant, die daarna

tot zijn pensionering in 1990 bij de marine bleef, had het gevoel dat hij door de marine was aangewezen als schuldige. Na 1990 vocht Feddema voor eerherstel, maar werd naar eigen zeggen tegen gewerkt. Hij stelde een dik dossier samen en maakte juridische kosten (die de marine in 2001 deels vergoed had). Feddema stelde onder andere dat de bemanning onvoldoende geoefend was en dat dit onder andere bleek uit de Flag Officers Sea Training (FOST) eerder dat jaar. Het FOST-rapport werd pas in 1999 gevonden en het rapport van de Marinebrandweer bleef spoorloos. De SP stelde Kamervragen en sprak net als diverse media van een doofpotschandaal.

Uiteindelijk werd Feddema in 2005 een bedrag van 25.000 euro overhandigd door de Hoofddirecteur Personeel en een brief van de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten waarin stond dat hij niet schuldig was aan het ongeval en dat de marineleiding hem ook nooit als zodanig heeft beschouwd.

Inzet

De B-jagers waren echt werkpaarden van de vloot. De schepen zijn ingezet in de wateren van Nederlands Nieuw-Guinea, het Caribisch gebied en hebben menig rondje-boortoren gedaan op de Noordzee als schip van de wacht.

In 1962 kwamen B-jagers in actie tegen Indonesische eenheden bij Nederlands Nieuw-Guinea. Hr.Ms. Utrecht verdreef met Hr.Ms. Evertsen prauwen en snelle motorvaartuigen, Hr.Ms. Limburg voerde een aanval uit op vijandelijke vliegtuigen en Hr.Ms. Friesland sloeg een Indonesische landingspoging af op het eiland Misool.

In totaal zijn de B-jagers 30 keer in het Caribisch gebied geweest en 9 keer in Nederlands Nieuw-Guinea.

Verkoop

De acht onderzeebootjagers werden rond 1980 uit dienst gesteld en vijf werden verkocht aan Peru. Hr.Ms. Friesland werd gesloopt.

Onder de verkochte schepen was ook de Drenthe, dat schip binnen een jaar na de brand verkocht. Het schip werd niet meer gerepareerd voor het in Peruaanse dienst kwam. De marine ontving voor de Drenthe 7 miljoen gulden. Ter vergelijking, het wist voor de Rotterdam 13,7 miljoen te krijgen.

World of Warships

Eind mei 2019 werd bekend dat Hr.Ms. Friesland wordt opgenomen in de massive online multiplayer World of Warships. De Friesland is het eerste Nederlandse schip in het populaire online spel. De destroyer vaart onder de Pan-Europese vlag.

Nummer	Naam	In dienst	Uit dienst
D812	Friesland	1956	1979
D813	Groningen	1956	1981
D814	Limburg	1956	1980
D815	Overijssel	1957	1982
D816	Drenthe	1957	1980
D817	Utrecht	1957	1980
D818	Rotterdam	1957	1981
D819	Amsterdam	1958	1980
Afmetingen			
	116 x 11,76 x 3,99		
Max. waterverplaatsing			
	3050 ton		
Max. snelheid			
	36 knopen		

Bemanning	284 - 350
Voortstuwing	4 Babcock & Wilcox ketels 2 Werkspoor turbines
Wapensystemen	4x 12cm kanons in twee dubbeltorens 6x 40mm mitrailleurs 2x vierloops Bofors-raketdieptebomwerpers 2x dieptebomrekken
Sensoren	Holland Signaal LW-02 luchtwaarschuwingsradar Holland Signaal DA-01 medium afstand waarschuwings- en doelaanwijssradar ZW-01 zeebeeld, laag vliegende doelen en navigatie GA-03 vuurleiding 12cm kanons 4x KA-01 vuurleiding 40mm Van der Heem PAE-01 sonar Van der Heem CWE-10 sonar
Helikopters	Geen helidek

