(RDM-collectie Johan Journée)

Herinneringsboek Hr. Ms. Zwaardvis

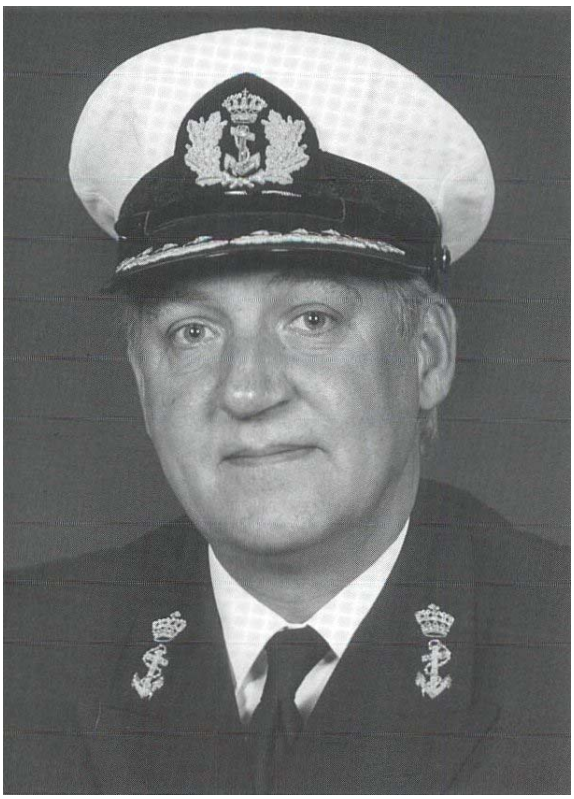
door: A.H.A.P. van den Enden, A. Goedhart en P. Hamaker

Bron: http://www.moulin-rouge.nl/ozd/zwaardvis.html

ZWAARDVIS

Voorwoord Commandant Onderzeedienst

KTZ J.M. van der Ham
(JO/NO ‘72/’73; CDT ‘83 Zwaardvis)



U begint aan een herinnering. U gaat bladeren en lezen in de herinneringen van uzelf of die van anderen. Het zijn in elk geval fragmenten van herinneringen van de reeks van opeenvolgende bemanningen van Hr. Ms. Zwaardvis gedurende de afgelopen 25 jaar, van aanbouw bij de RDM en proefvaart tot de laatste uit dienst stelling 13 juli 1994.

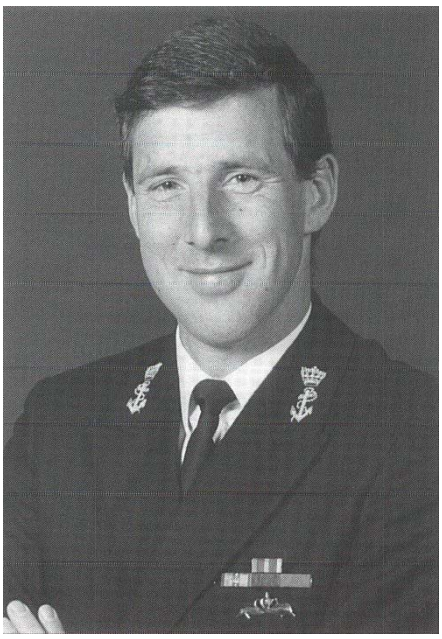
Dit boek zal voor alle ex-bemanningsleden tenminste een ruggesteun voor het geheugen zijn en een illustratie van een zeer succesvolle onderzeeboot, baanbrekend in haar beginperiode en gezien haar operationele capaciteit en staat van onderhoud eigenlijk zo'n 10 jaar te vroeg onttrokken aan de sterkte van onze Koninklijke marine.

Voor U ligt een stukje werkelijkheid dat al weer geschiedenis is geworden. Geschiedenis die is geschreven door goede bemanningen, gesteund door de achterblijvende familie en vrienden. Zonder hun steun hadden wij, Zwaardvis-bemanningsleden, nimmer de afgelopen jaren met zoveel plezier en toewijding ons werk kunnen uitvoeren.

Kapitein ter zee J.M. van der Ham.

Voorwoord

LTZ1 E.H. Veen, laatste Commandant Zwaardvis
(OVA/NO '85 -'87; CDT '93/'94)



Na 22 jaar trouwe dienst werd op 13 juli 1994 definitief afscheid genomen van Hr. Ms. Zwaardvis. De in 1972 in dienst gestelde nieuwe Zwaardvis kwam als aflosser van één van de twee uit de Verenigde Staten geleende Guppy's (de oude Hr. Ms. Walrus en Hr. Ms. Zeeleeuw). Een tweede generatie Zwaardvisklasse onderzeeboten werd hiermee in dienst gesteld als aflosser van de eerste Zwaardvisch klasse onderzeeboot, die door Prins Berhard in 1943 in dienst was gesteld. Deze ex-Britse Talant-klasse onderzeeboot werd in 1962 van de sterkte afgevoerd. In technische termen was de nieuwe Zwaardvis een revolutie tussen de conventionele onderzeeboten uit haar tijd. Zij was een van de eerste onderzeeboten met een zogenaamde "teardrop hull". Tot de uit dienst stelling van de drie-cilinders en de vervanging van deze klasse door de Walrusklasse onderzeeboten leverde haar dit dan ook de naam op van "één-cilinder-boot". Ondanks haar revolutionaire bouw en haar verschillende zeer spannende incidenten aan het begin van haar leven heeft de Zwaardvis zich gekenmerkt als een uiterst betrouwbaar type onderzeeboot. Dit laatste toonde de Zwaardvis nogmaals vlak voor haar uit dienst stelling door na haar tussentijds onderhoud in 1990, waarin haar commando en wapensystemen volledig waren gemoderniseerd, drie en een half jaar achtereen continu operationeel te varen zonder groot onderhoud.

Dit boekje is samengesteld voor al diegenen die gevaren hebben op Hr. Ms. Zwaardvis of nauw betrokken zijn geweest bij haar bouw en onderhoud. Het boekje is voornamelijk een samenstel van foto's en verhalen van Hr. Ms. Zwaardvis door de jaren heen. Het is geenzins de bedoeling geweest om volledig te zijn of een historisch accuraat boekwerk te schrijven, hiervoor ontbrak de tijd en de mogelijkheden. Ondanks dat hoop ik dat alle oudopvarenden de kenmerkende sfeer van de Zwaardvis dit enigszins terug kunnen vinden in dit herinneringsboek.

Rest mij een bijzonder woord van waardering en dank uit te spreken voor het initiatief en het vele werk dat de KPLODOPS A. Goedhart, de LTZ2 P. Hamaker en vooral SGTWDE A.H.A.P. van den Enden op zich hebben genomen om dit boek samen te stellen. Tevens wil ik hierbij, naast een ieder die materiaal en verhalen hebben aangeleverd, vooral de KTZ-bd B.G.A. Fanoy bedanken voor zijn inbreng en medewerking bij de totstandkoming van dit boek.

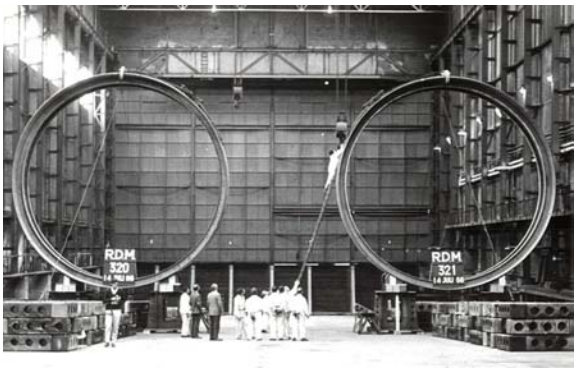
Hopelijk leeft Hr. Ms. Zwaardvis hiermee ook na haar uit dienst stelling in de gedachten van haar voormalige bemanningsleden nog vele jaren voort.

De laatste Commandant van Hr. Ms. Zwaardvis,
LTZ1 E.H. Veen.

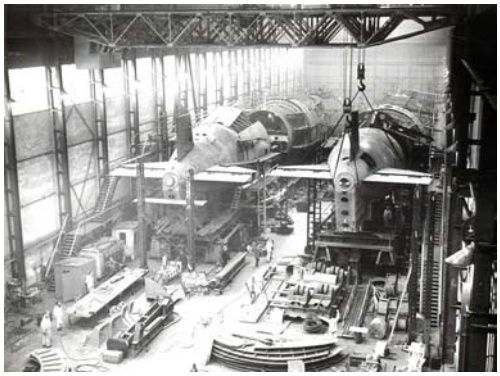
Het begin van bouwnummer 320

Hr. Ms. Zwaardvis, 1972 - 1994.

Op 24 december 1965 werd door de Koninklijke Marine aan de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij de opdracht gegeven om twee onderzeeboten te bouwen. De kiellegging van beide boten vond plaats op 14 juli 1966, de Zwaardvis als bouwnummer 320 en de Tijgerhaai als bouwnummer 321, de beide namen werden door Hare Majesteit de Koningin op 7 september toegekend. De boten waren primair bestemd voor onderzeebootbestrijding en bedoeld als laatste fase in de overgang naar nucleair voortgestuwde onderzeeboten, dit laatste is echter nooit uitgevoerd.
De boten van de Zwaardvis-klasse verschilden nogal in vele opzichten van die van de Dolfijn/Potvis-klasse, ofwel de 3-cilinders, daarom werd er dan ook zeer uitvoerig in allerlei bladen over bericht.
In de meeste artikelen stond ondermeer het volgende: “De boten krijgen een lengte van circa 66 meter bij een grootste diameter van circa 8,40 meter. De diepgang bedraagt circa 7 meter, terwijl de boten een waterverplaatsing hebben van ongeveer 2500 ton. Aan boord van elke onderzeeboot bevindt zich accomodatie voor 68 opvarenden.”. (Dat werden er uiteindelijk 71 plus nog eens een extra stelling van 8 - indien nodig - in de boegbuiskamer, red.)



De kiellegging van beide onderzeeboten.

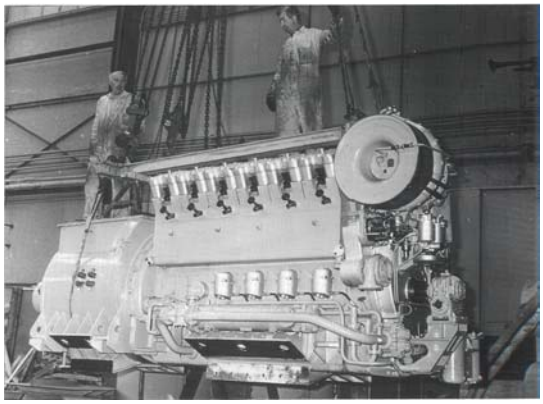


Nog even en het “SAIL” kan er op !

De Zwaardvis-klasse, ofwel de “1-cilinders” hebben t.o.v. de “3-cilinders” als voordeel dat ze beter manoeuvreerbaar zijn en onder water veel wendbaarder, de opstelling van de voortstuwing en het feit dat er maar een schroef is maakt ze nog geruislozer, en de

oplaadtijd van de batterij is veel korter waardoor er minder gesnuiverd hoeft te worden. Doordat de boot met uiterst moderne apparatuur en wapens is uitgerust is het mogelijk om op grotere duikdiepte te opereren, terwijl door vernieuwing van de torpedolanceer-inrichting de lanceer diepte eveneens is vergroot, bovendien is de onderwatervaart bij verschillende snelheden langer vol te houden. De accomodatie is eveneens verbeterd, in afwijking van de tot dan toe gebouwde onderzeeboten voor de Koninklijke Marine, wordt de boegbuiskamer niet meer als bemanningsverblijf gebruikt. De gehele ruimte wordt in beslag genomen voor het naladen van de zes torpedobuizen en de opslag van de torpedo's. Het langs- en dwarstransport van de torpedo's wordt nu zelfs d.m.v. hydrauliek bediend.

Hopelijk past deze neus !

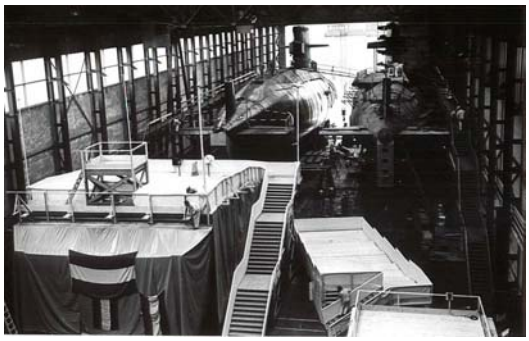


De bouw vordert gestaag.

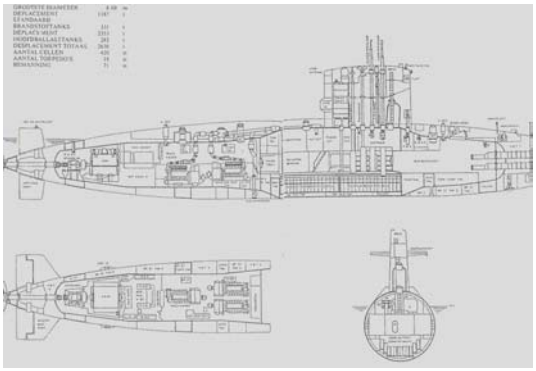
Achter in de boegbuiskamer bevindt zich de sonarzolder, waarvan de vloer zich op de zelfde hoogte bevindt als het bovendek, hier bevinden zich onder andere een sonarruimte, bergplaatsen en een onderwaterseinkanon. Tevens in de boegbuiskamer een Single Escape Tower (SET), welke de mogelijkheid bied om te ontsnappen indien terugkeren naar de oppervlakte niet meer mogelijk is. Via het waterdichte schot, beter bekend als schot 68, komt men in het middenschip terecht, welke is verdeeld in batterijruimte voor en achter, het tussendek en bovendek. Op het tussendek bevindt zich aan de voorzijde een slaapverblijf voor korporaals en manschappen voor 48 personen, in het achterste gedeelte aan bakboord is een zitverblijf en tevens cafetaria voor korporaals en manschappen. Aan stuurboord zijde is het onderofficiersverblijf (het Goudenbal), geschikt voor 15 personen, en verder naar achteren het kombuis en tegen het waterdichte schot van de machinekamer nog de wasplaatsen en toiletten. (Toilet is mischien wel een erg mooi woord voor deze pijpuiteinden met kogelafsluiter, met bijgeleverde zoutwaterslang! red.)

Prins Bernhard, tijdens een werkbezoek, met Dhr. Hiemstra en LTZ Ort
ziet hij dat de MK nog niet gereed is voor aanlassing.

Op het bovendek bevinden zich de centrale, het operationele hart van de boot, verdeeld in de gevechtcentrale en de onderwatercentrale. Verder is hier de EOV-hut, de radarhut, de radiohut en de sonarhut, tevens is op het bovendek het officiersverblijf, de longroom, en slaapplaatsen voor 8 personen.



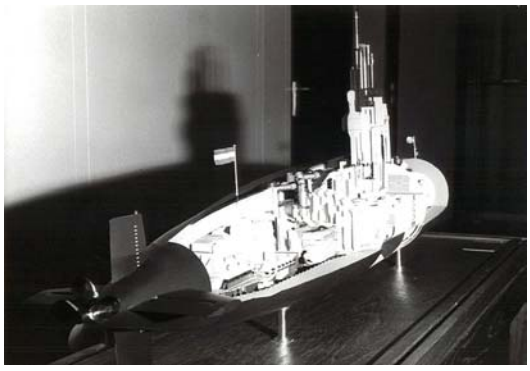
Bijna is het dan zover !



Indeling van de Zwaardvisklasse.

Via het volgende waterdichte schot, ofwel schot 48, komt men in het achterschip. Bij de indeling hiervan werd gebruik gemaakt van een zeer nauwkeurig model, schaal 1:5, om te bepalen waar alles het beste op zijn plaats stond. In de machinekamer, de zogenaamde “pul”, staan drie dieselmotoren met hun generatoren, twee naast elkaar en een erachter, verder staan er nog de nodige hulp apparatuur zoals twee luchtcompressors, twee zoutkoelwaterpompen, lenspomp, trimpomp etc. In de machinekamer is net als in de boegbuiskamer een SET aangebracht, zodat er zowel van voor als van achteruit kan worden ontsnapt. Weer wat verder naar achter, achter spant 30, is de manoeuvreerkamer. In deze ruimte is nagenoeg alle apparatuur aangebracht op de zogenaamde “zwevende vloer” ter tegemoetkoming aan de gestelde geruisveiligheidseisen. Achter de manoeuvreerkamer is tenslotte de hemkamer, waarbij “hem” staat voor Hoofd Electro Motor welke de schroefas aandrijft. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de Zwaardvis na een bouwtijd van 3 jaar en 10 maanden, op 1 december 1969, gereed zou zijn voor de proeftocht, deze datum werd niet gehaald, maar op 2 juli 1970 werd de boot gedoopt door mevrouw J. den Toom-Niessink, de echtgenote van de toenmalige minister van Defensie, en eindelijk te water gelaten! Hierna werd de boot afgebouwd op de werf, en konden de proeftochten beginnen.

Zwaardvis te water.



De Zwaardvis in het klein.

„Modernste ter wereld"

Onderzeeboot „Zwaardvis" te water

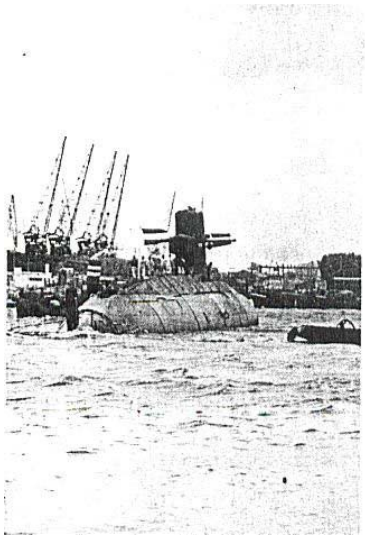
(Van onze correspondent)

ROTTERDAM — Van de werf van de Rotterdamse droogdokmaatschappij N.V. is gisteren de onderzeeboot „Zwaardvis" te water gelaten. Mevrouw J. den Toom, echtgenote van de minister van defensie, doopte het door de Koninklijke Marine ontworpen schip.

„Ik hoop dat het schip nooit in actie behoeft te komen waarvoor het gebouwd is. Als dit toch ooit het geval is, dan is de „Zwaardvis" een geduchte tegenstander", aldus vice-admiraal J. Dorenbos. Hij wees op het werk van de 70-jarige kapitein-luitenant ter zee voor speciale diensten J. C. Vermeulen, die de nieuwe lanceer-inrichting voor de onderzeeboten heeft uitgevonden. Met deze afvuurinrichting is het mogelijk op grote diepte torpedo's af te vuren.

Als blijk van verdienste deelde minister Den Toom mee dat de heer Vermeulen is bevorderd tot kapitein ter zee voor speciale diensten. De „Zwaardvis" is een voorloper van de in de toekomst te bouwen kernonderzeeboot. In vorm is die gelijk aan de nucleaire voorgestane onderzeeboten maar hij heeft conventionele aandrijving.

Deze onderzeeboot is, volgens vice-admiraal, de modernste in de wereld en krijgt nog een zusje, de „tijgerhaai", die ook bij de werf in aanbouw is. Het ligt in de bedoeling dat de schepen in 1971-72 in de vaart ko-

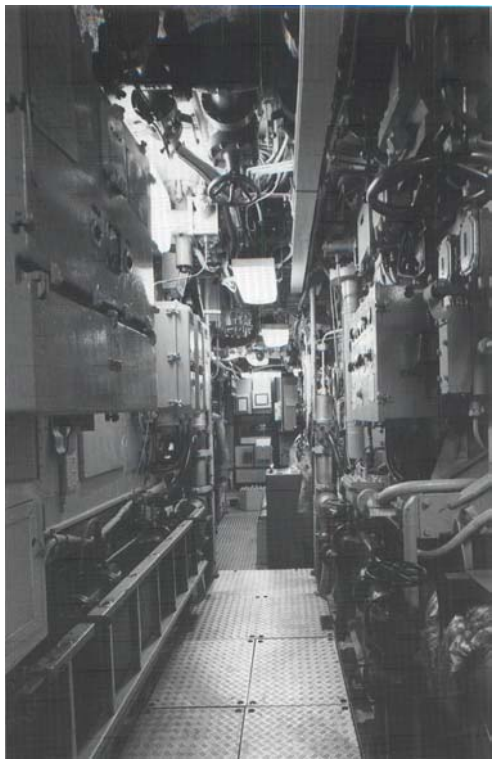


te water

Op 2 juli werd op de werf van de R.D.M. te Rotterdam de onderzeeboo 'zwaardvis' te water gelaten.
De doop en de te waterlating werden verricht door Mevr. J. den Toom-Niessink, echtgenote van de Minister van Defensie.

Krantenberichten over de tewaterlating

De afbouw in volle gang.



De machinekamer is er klaar voor.

De eerste vaardagen van de Zwaardvis.

Onder het commando van LTZ1 B.G.A. Fanoy werd de proefvaart uitgevoerd, het volgende is dan ook van zijn hand.

Voor de meeste leden van de proefvaartbemanning, die in april 1971 was geformeerd als detachement OZBT Zwaardvis, was de tijd doorgebracht bij de RDM lang gevallen. Maar ze begrepen wel, dat een grondige voorbereiding op de eerste vaardagen nodig was, gezien de geheel nieuwe hydrodynamische vorm van de boot, waarmee tot dan toe alleen de Amerikaanse onderzeedienst had geopereerd. De USN had als eerste druppelvormige boot de Albacore gebouwd en uitgebreid getest. Daarna waren als conventionele boot de Barbel, en als nucleaire boot de Scorpion gebouwd. Na die tijd zijn door Amerika alleen nog maar druppelvormige onderzeeboten, door hen “round-hull submarines” genoemd, gebouwd, gezien de ideale onderwater eigenschappen van de Albacore-hull.
De HTD, LTZT1 P.G. de Graeff, en ikzelf hadden een lange vaarperiode op de USS Barbel in de Stille Oceaan meegemaakt om vertrouwd te worden met de manoeuvreereigenschappen van de boot. In de Pacific was ons alles uit de doeken gedaan over de karakteristieken bij bovenwater- en bij onderwatervaart. Als respectievelijk chef van de wacht en officier van de wacht was ook veel practische ervaring opgedaan. Wij waren er ook getuige van hoe in de havens werd gemanoeuvreerd. Net als de Zwaardvis draaide de Barbel zeer goed, ook bij lage vaarten, maar als de vaart er eenmaal uit was, dan bleef hij doordraaien, eenmaal zelfs helemaal om zijn as (360 graden). Maar als je dat weet, dan kun je er goed gebruik van maken. De Barbel was wel iets “ronder” als de Zwaardvis, dus de typische eigenschappen van de druppelvormige boot waren iets geprononceerder.
In de voorlopige orders voor het commando en de onderwatercentrale werden veel instructies opgenomen, die gebaseerd waren op de Barbel-ervaring. Het bleek ook mogelijk de marineleiding te overtuigen, dat het nodig was om de roergangers op de OWC-trainer in Portsmouth ervaring op te laten doen met het nieuwe fenomeen van het gecombineerde verticale roer en de duikroeren. Tot dan toe hadden we immers alleen maar gevaren met 3 roergangers! (Wat vreemd klinkt dat nu de nieuwste boten maar een stuur positie hebben en dus practisch geen keus meer hebben om de bediening van de 3 roeren te splitsen.) Het Bureau Scheepsbouw bleek zelfs bereid om enkele karakteristieken van onze boot in de parameters van de OWC-trainer in te voeren, zodat alle roergangers en de chefs OWC daar hun eerste ervaring mee konden opdoen. Dit gebeurde in de tijd dat de bemanning de normale ontsnappingstraining kreeg in de duiktoren bij HMS Dolphin.
Behalve de onschatbare ervaring, die werd opgedaan aan boord van de Barbel werd ons ook alle inzicht gegeven in het toen door de USN nieuw vastgestelde SUBSAFE-programma. Naar aanleiding van de ramp met USS Thresher had de Amerikaanse marine alle procedures en orders, die samen konden hangen met de veiligheid bij onderwatervaart onder de loep genomen. Het resultaat werd uitgegeven in een wel 15 cm dik boek met rode kaft, waar wij er twee van mochten meenemen. Eén boek werd afgegeven aan Bureau Scheepsbouw in Den Haag, en één was er voor de onderzeedienst. Waarschijnlijk is het voor de hedendaagse onderzeebootman vreemd om te horen, dat veel van de nu ingeburgerde “altijd-zo-geweest-zijnde” normale regels, toen door ons zijn

meegenomen. Voor die tijd deed de Nederlandse onderzeedienst het in ieder geval anders. Ik zal enkele noemen: achteruit slaan bij ongewenste grote hellingen c.q. vastlopen achterduikroer, verantwoorde vaart bij naderen van maximale duikdiepte, het direct werkende noodblaassysteem (werd voor aanvang proefvaart nog snel ingebouwd bij de Zwaardvis).

Drie claxon's.

Maar de vaartocht op de Barbel had nog meer opgeleverd. Niet in de laatste plaats was daar de interesse van de commandant Jim Thomas en bemanning van de Barbel, die zich intensief bogen over het algemeen plan van de Zwaardvis. Ze waren begeesterd en enthousiast over hun "zusterschip", en de vele verbeteringen, die waren aangebracht. Maar ze wezen ook op vele kleine en grote zaken die inmiddels in hun boot waren verbeterd, maar waar de KM kennelijk niet van op de hoogte was. Vele aanbevelingen namen we mee, en werden daarna wel of niet opgenomen als proeftochtpunt. Als voorbeeld het telegram van 9 februari, verzonden van de Barbel.
Maar we mogen ze achteraf toch wel dankbaar zijn voor bijvoorbeeld het ombouwen van de brandstofcompensatietank tot drinkwatertank, zodat er een geheel vrij of liberaal doucheregime op de Zwaardvis kon gelden. En tenslotte maakte de Nederlandse onderzeedienst kennis met het grote enthousiasme van de weliswaar kleine, maar hechte groep dieselboot submariners in een verder overweldigende nuke-gemeenschap, waardoor hun uitdagende lijfspreuk "Diesel-Boats-Forever" ook op dit continent nog vele jaren werd gehoord.

CONFIDENTIAL

COMMANDING OFFICER
J. G. THOMAS, CDR, USN

LTCDR. DE GRAEFF, RNN

9 FEB 71

#900552 FEB 71

PRECE DENCE
ACTION
INFO

PPPP

RRRR

FM USS BARBEL

TO MODNLNAVY

INFO COMSUBSERVICEML

BT

NATO CONFIDENTIAL

SUBJECT: TESTING SNORT HEAD VALVE (U)

FROM LTCDR DE GRAEFF

1. (C) BASED ON [redacted] EXPERIENCE IN BARBEL, CONSIDER DRY SNORT MAST IS VITAL FOR OPERATIONS IN THIS TYPE SHIP. CO BARBEL CONCURS.

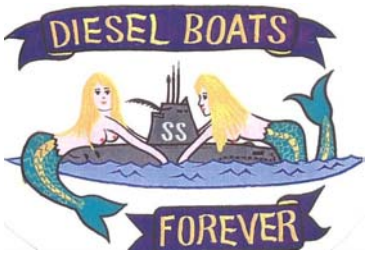
2. (U) RECOMMEND INSIST THAT DOCKYARD TEST SNORT HEAD VALVE TO MAXIMUM DIVING DEPTH PRESSURE, INSTEAD OF [redacted] ATMOSPHERES.

NOE

BT

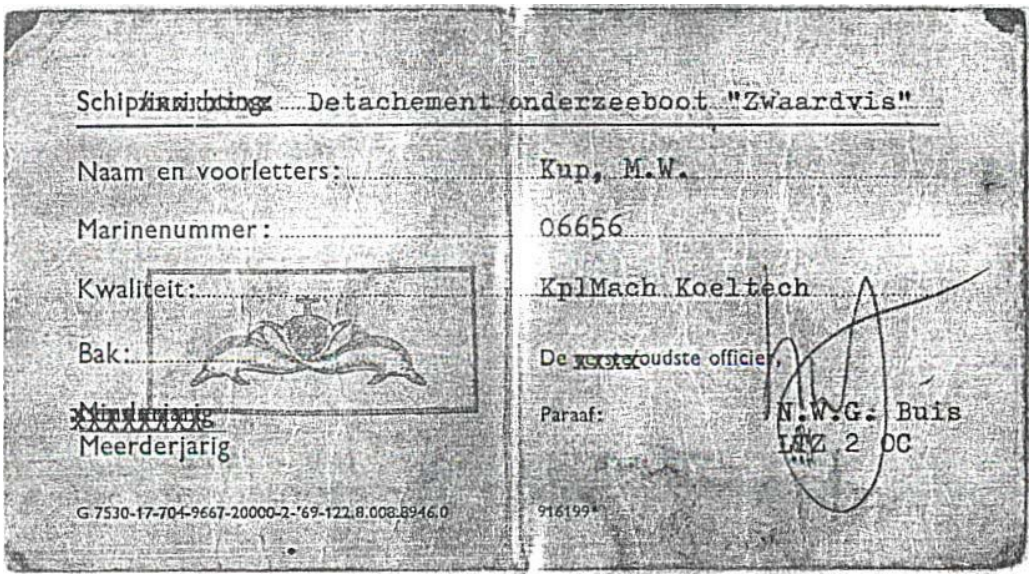
#900552 FEB 71

CONFIDENTIAL

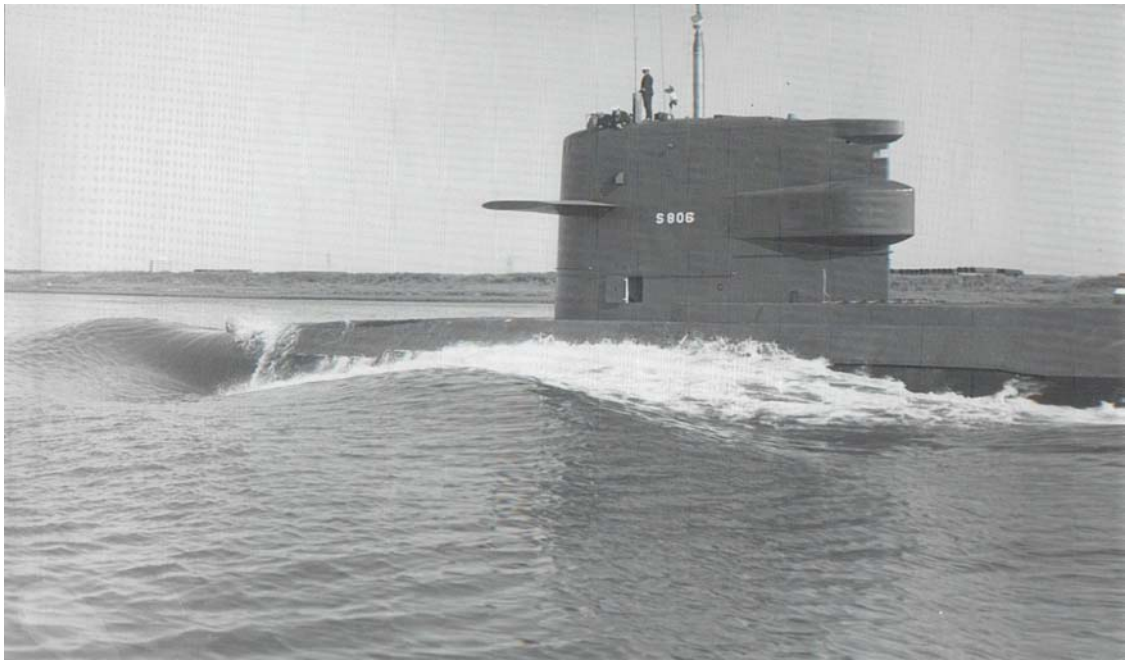


Badge Proefvaart, ontworpen door SGTMACH Rijswijk en geborduurd in Japan (Yokosuka), door bemiddeling van USS Barbel en COMSUBGRU 5/7.

Dit alles was voorafgegaan aan het begin van de proefvaart op 15 september 1971, U begrijpt de normale besognes van de afbouw, waarbij werkelijk al het personeel van de werf, van de toeleveranciers, zoals met name Van Rietschoten & Houwens (wie herinnert zich niet de onvermoeibare Willem Kuhne?), de marine bedrijven en het toezicht die eendrachtig met de bemanning samenwerkte om de boot gereed, goed bevoorraad en gestouwd, voorzien van de nodige instructies en rollen op tijd naar zee te krijgen. Maar behalve dat was er ook nog de prikkeling en uitdaging van een geheel nieuwe boot waarmee we als eersten moesten varen. Ofschoon de overzichtelijke indeling, zeker vergeleken met de 3-cilinder boten waar de meesten vanaf kwamen, en het vakmanschap van de bouwers iedereen een behoorlijke dosis vertrouwen gaven, was alles toch wel nieuw, er was bovendien maar 1 schroef, een voorduikroer dat bij hoge vaart weinig meer deed, en een ronde huid, waardoor de boot zich gedroeg als een walvis onder water.
De eerste vaaruren waren fascinerend, voor iedereen …… .
Daar boven op de brug, de brede boeg iets omlaag gedrukt, de schroef bij hogere vaart net zichtbaar, de karakteristieke boeggolf, die als vanzelf in een enorme brede hekgolf overloopt, de eerste voorzichtige manoeuvres op de Waterweg, en uiteindelijk met volle kracht langs de Hoek naar zee.
De Zwaardvis deed alles wat je vroeg. De werf leefde intens mee, ook met veel enthousiasme. De directeur, mijnheer van de Tas, en de bedrijfsleider mijnheer Eysker wilden alles weten. Zijn baas, de legendarische heer Jonker, verkondigde met zijn stentorstem: “Zelfs al had ik ze persoonlijk kunnen uitkiezen, dan had ik geen betere bemanning voor de Zwaardvis kunnen vinden”. De gehele proefvaart werden we in de watten gelegd. Twee soorten sigaren voor iedereen, zoveel als de “een-uit” het maar toeliet. ‘s Nachts loste de gehele wachtsdivisie af met een verse sigaar in de mond.


Schip/inrichting: Detachement onderzeeboot "Zwaardvis"
Naam en voorletters: Kup. M.W.
Marinenummer: 06656
Kwaliteit: KplMach Koeltech
Bak:
De oudste officier,
Paraaf: N.W.G. Buis LTZ 2 DC
Minderjarig
Meerderjarig
G.7530-17-704-9667-20000-2-'69-122.8.008.8946.0
916199*

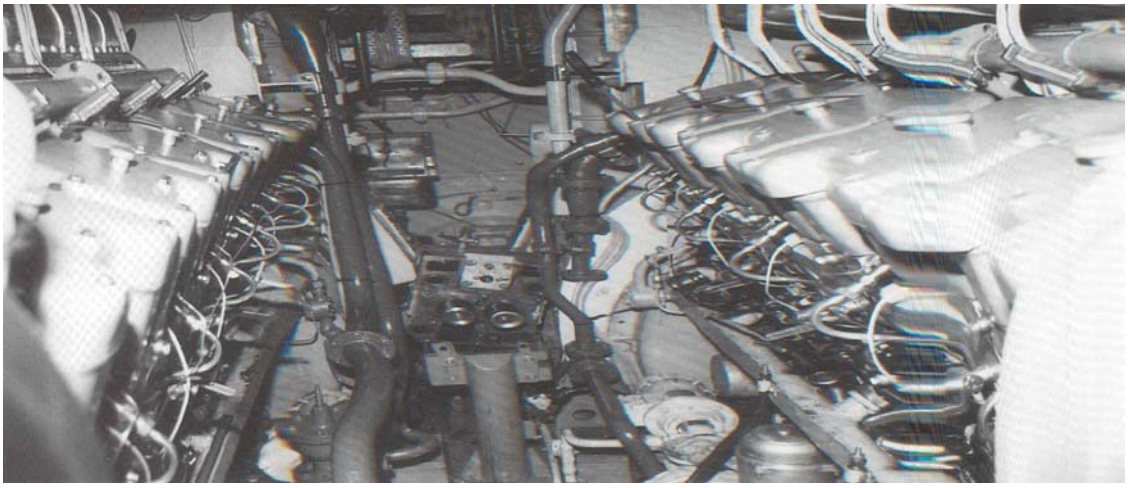
De bekende “passagier-kaart” bestond toen ook nog.



Zwaardvis op de Nieuwe Waterweg tijdens de proefvaart
met CDT LTZ1 B.G.A. Fanoy staande op het sail.

Eigenlijk de enige wanklank, was dat om een niet geheel begrepen reden, de marineleiding eiste, dat de boot op zee begeleid zou worden bij bovenwatervaart. Het zou immers voor kunnen komen, dat bij slecht weer een golf via de brug de boot zou binnen dringen, omdat de ronde boeg de golven in het geheel niet breekt. De boot is een ideaal

onderwater vaartuig, dat was wel goed begrepen, maar kan met enkele normale voorzorgsmaatregelen natuurlijk ook bij slecht weer veilig aan de oppervlakte varen. In ieder geval maakten we het nu mee, dat een woest slingerend Wolf-klasse fregatje krampachtig probeerde ons bij te houden, terwijl de Zwaardvis majesteitelijk de zeegang trotseerde. Het leek er op, dat het Faslane project bewezen moest worden met oneigenlijke argumenten. Gelukkig werd deze regel vrij spoedig opgeheven, al hadden wij er de gehele proefvaart behoorlijk last van. Vele weken werd er gevaren vanuit Bergen en Haakonsvern voor velerlei en eindloze manoeuvreerproeven. Maar toen de eenvoudige gemeten mijl moest worden gevaren, bleken de merktekens vanuit de periscoop onzichtbaar te zijn door wat opgeschoten dennen. Geen nood, de landingsdivisie onder leiding van de sonarofficier LTZ N. van der Lugt werd op operationele wijze aan wal gezet, en zij klaarden ons zicht.



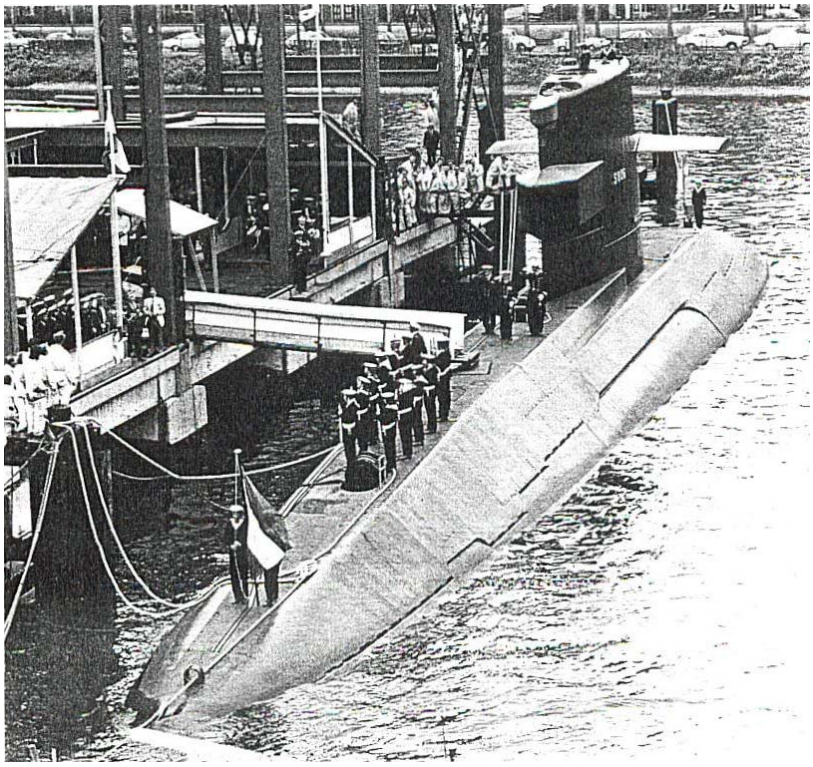
De eerste draai-uren zitten er op.

We voelden ons behoorlijk thuis in de fjorden bij de Noren. Wellicht was dat de oorzaak, dat vier matrozen bedachten, dat ze bang waren om deel te nemen aan de diepduik. Ze doken onder in Bergen. Toen de politie geen kans zag ze weer aan boord af te leveren, ging na enkele dagen de oudste officier LTZ N.W.G. Buis met de politie op stap en wist al snel met behulp van de gastenlijsten uit hotels de belhamels te traceren, daar ze zich onder mooie namen als Tulp, Bloem, e.d. hadden ingeschreven. Een streng arrest, doorgebracht in o.a. kale Noorse cellen in Haakonsvern, was hun loon. Uiteidelijk werd de proeftocht afgesloten met de koudetocht. Een hele ervaring om boven IJsland in zeewater van min 2 graden te varen. Dat bleek een uitstekende test voor de isolatie van de drukhuid, want waar die te wensen over liet regende het condenswater. Het water was kristalhelder en wanneer de periscoop uit voorzorg al op grotere diepte werd opgestoken om ook onder water naar eventuele ijsschotsen uit te kijken, kon je ver kijken in het heldere water en duidelijk de golven aan de oppervlakte zien. Verder om de Noord bij Jan Mayen probeerden we een glimp op te vangen van de verijsde kust, maar een zeer hardnekkige en dichte mist voorkwam dat. De laatste haven Tromsoe vergoedde veel, de Noorse Marine organiseerde een skitour voor de bemanning op de berg tegenover het stadje. En nog nooit hebben we een onderzeeboot bemanning met zoveel plezier zien

passagieren, later zullen de meesten tijdens een wintersportvakantie de fraaie kunst van het skien wel meester zijn geworden. De proefvaart was een groot succes en werd in zes maanden voltooid. We meerden op 17 maart 1972 weer af bij de RDM voor het verhelpen van de proeftochtpunten, waarna als eerste in het najaar de torpedobuizen (van Ome Jan Vermeulen) met vele schoten met de toen nieuwe MK37 torpedo werden beproefd. Hiermee was het revolutionaire ontwerp van de druppelvormige boot ook voor de Koninklijke Marine bewezen. En nog vele succesvolle vaarjaren volgden, niet alleen de Zwaardvis-klasse, maar ook de Walrus-klasse en niet te vergeten de Seadragon's bewijzen dat tot de dag van vandaag. Voor de eerstelingen, Zwaardvis, Barbel, Scorpion is het einde gekomen of in zicht, maar mocht u geinteresseerd zijn in hoe het allemaal begon, dan kunt u immer nog een bezoek brengen aan de USS Albacore, die in een park in Portsmouth, N.H. (ca. 100 km ten noorden van Boston) voor "anker" is gegaan.

Hr. Ms. Zwaardvis in dienst.

Op vrijdag 18 augustus 1972 werd aan de kade van de RDM te Rotterdam de onderzeeboot "Zwaardvis" officieel in dienst gesteld. Vele marine- en burgerautoriteiten woonden deze feestelijke gebeurtenis bij. De directeur der RDM Ir. L. van der Tas voerde als eerste het woord. Hij zei gelukkig te zijn met de goede samenwerking, die gedurende de bouw- en afbouwperiode, tussen zijn bedrijf en de onderzeedienst had bestaan. Als trotse bouwer droeg hij de Zwaardvis vervolgens over aan de Vlagofficier Materieel schout bij nacht mr. ir. P.P. van de Vijver.



„Zwaardvis"
vrijdag
in dienst

DEN HELDER — Bij de Rotter-
lamse Droogdok Maatschappij N.V.
n Rotterdam wordt vrijdagmorgen
m half elf de onderzeeboot
„Zwaardvis" in dienst gesteld. Op 2
uli 1970 is deze onderzeeboot reeds
edoopt en te water gelaten door
nevrouw J. den Toom-Niessink, echt-
enote van de toenmalige minister
an defensie.

De indienststelling zal geschieden
oor de aangewezen commandant,
itenant ter zee der eerste klasse B.
. A. Fanoy. Deze plechtigheid, die
uzikaal wordt opgeluisterd door de
arinierskapel der Koninklijke Mari-
e, wordt bijgewoond door vele mari-
e- en burgerautoriteiten, onder wie
e bevelhebber der zeestrijdkrachten
ice-admiraal E. Roest en mevrouw
en Toom.

De „Zwaardvis" is 66 m lang en 8,4
breed en heeft een diepgang van
1 m; de waterverplaatsing is 2350
n boven water varend en 2640 ton
der water varend met respectieve-
k maximum snelheden van 13 en
knopen per uur. De „Zwaardvis"
t 67 bemanningsleden. De onder-
boot beschikt over zes torpedobui-

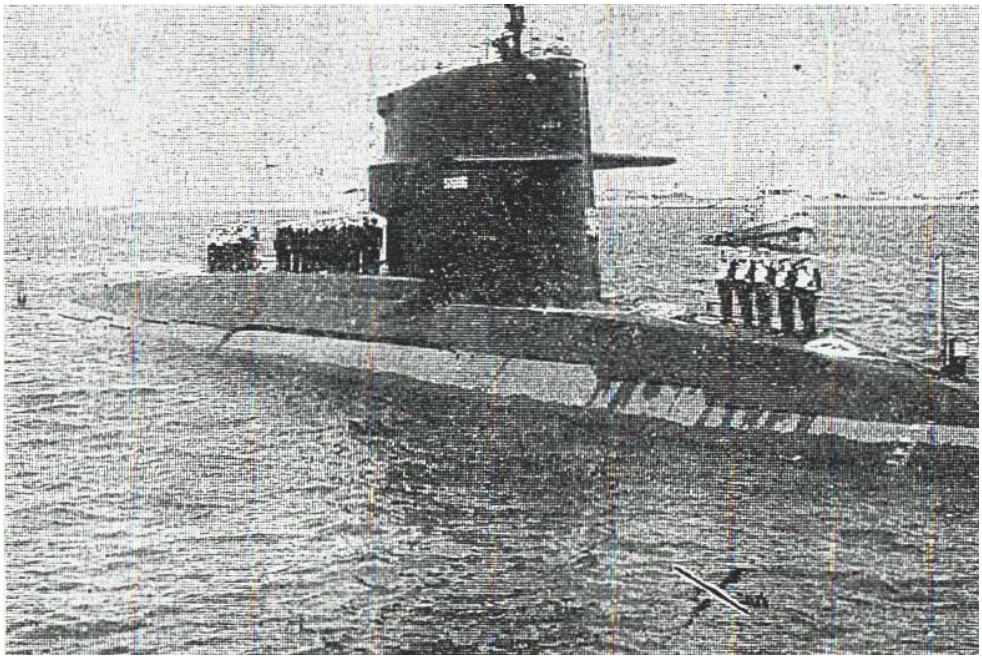
Hr. Ms. Zwaardvis in dienst.

Bij de in dienst stelling.
De doopster mevr. den Toom tussen de BDZ, VADM Roest en VOP, VADM Kruimink, rechts daarvan de VOM, SBN van de Vijver en de CZMNED SBN Veldkamp, geheel links de HTD, LTZ2 Jaeger met rechts van hem de latere HWD LTZ1 van den Berg.

In zijn toespraak benadrukte de VOM de verantwoordelijkheid, die ligt op de schouders van diegenen, die werken met defensiegelden, om daarvan zo efficient mogelijk gebruik te maken. Bij de bouw van een onderzeeboot staat immer voorop, dat de beperkte mogelijkheden optimaal benut moeten worden. In financieel opzicht zag men zich voor eenzelfde taak gesteld. Met des te grotere voldoening kan het resultaat bekeken worden, een moderne onderzeeboot, die volgens de verwachtingen, die de proefvaarten wettigen, als “primus inter pares” van de conventionele onderzeeboten mag worden beschouwd. Met groot vertrouwen in de kwaliteit van deze nieuwste aanwinst droeg de VOM hierop de Zwaardvis over aan de bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal E. Roest. Deze gaf de aangewezen commandant luitenant ter zee der 1e klasse B.G.A. Fanoy opdracht het schip officieel in dienst te stellen. Hr. Ms. Zwaardvis maakte vanaf het moment waarop vlag en geus gehesen werden, deel uit van de vloot der Koninklijke Marine.

Welkom in Den Helder

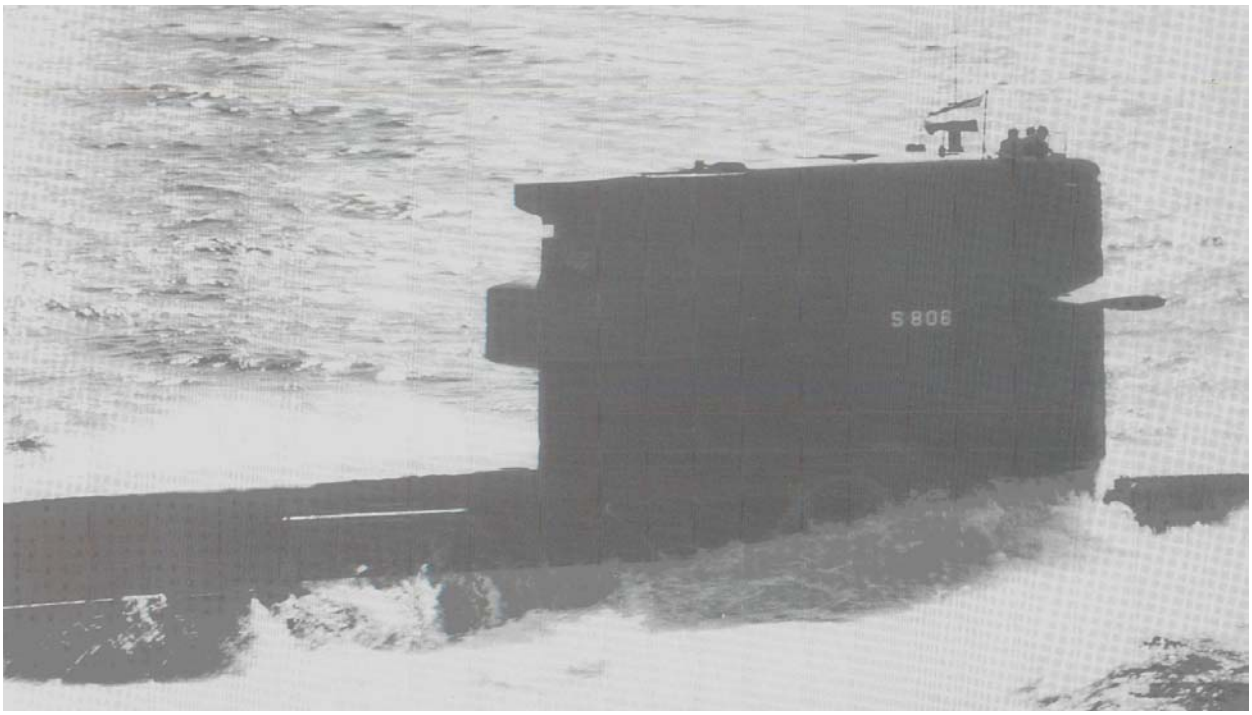
De Zwaardvis die voor het eerst als volwaardig oorlogsschip in de thuishaven aantrad, werd met enige ludieke attenties welkom geheten. De onderzeeboot werd begeleid door vier waterspuitende sleepboten, en een aantal mariniers leverde zeer energiek een bijdrage aan het gebeuren, door à-la-James-Bond in speedbootjes over het water te scheren, verder gaven de andere oorlogsschepen ook gehoor via sirenes, scheepshoorns en andere toeters welke een oorverdovend concert ten gehore brachten.



Voor het eerst als Hr. Ms. Zwaardvis in Den Helder.

Nieuwe valreep constructie.

Op het nieuwe haventerrein werd een geheel nieuwe valreep constructie in gebruik genomen, special ontwikkeld voor de Zwaardvis-klasse boten. De constructie blijkt te zijn gebouwd door de rijkswerf en staat op een ponton, verder is er nog een in aanbouw voor het zuster schip van de Zwaardvis namelijk de Tijgerhaai.

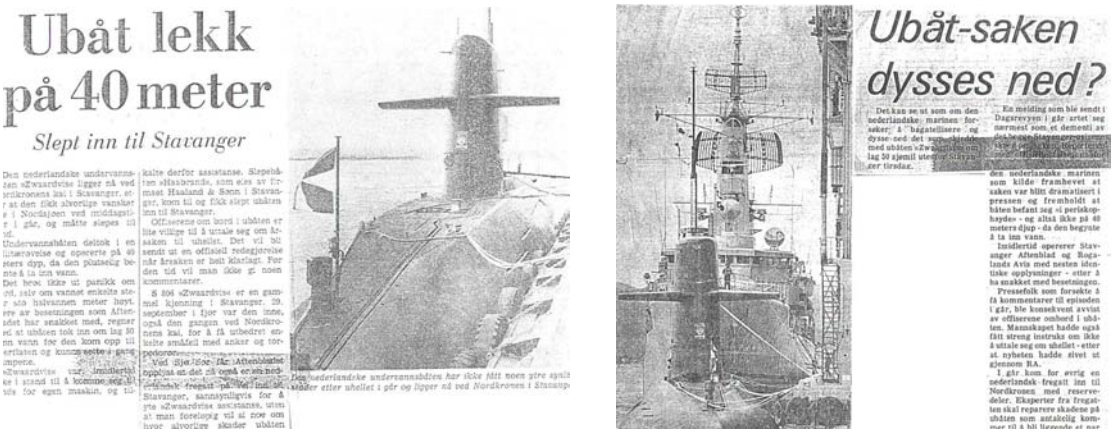


De eerste operationele vaart.

De eerste operationele vaarperiode.

Na op 18 augustus 1972 voor het eerst officieel in dienst te zijn gesteld, werd op 21 augustus aan een 12 daagse reis begonnen waarbij geruismeetproeven en een diepduik werden uitgevoerd. Tijdens deze korte reis werd er ook nog geoefend met Hr. Ms. Holland en Hr. Ms. Zeeland.
In september werden de torpedobuizen afgeregeld, dit gebeurde op de rede van Den Helder en nabij Noorwegen. Het afregelprogramma werd uitgevoerd met behulp van het toenmalige torpedowerkschip Hr. Ms. Onverschrokken, tijdens deze reis werden Haakonsvern, Bergen en Stavanger vereerd met een haven bezoek. Het afregelen betrof in wezen de overname van een nieuw type torpedolanceer inrichting, de zogenaamde katapultbuis. De eerste ontwikkelingen waren financieel gesteund door de USN, die later op de “waterslug”-buis zijn doorgegaan. Vanwege de aanschaf van de MK48 torpedo, is de Walrus-klasse nu ook van de Amerikaanse buis voorzien. De USN moemde de buis van de Zwaardvis het “dutch yoke system”. De katapultbuis was een idee van de latere

SBN Bagchus, dat door de legendarische “Ome Jan”, KTZ Vermeulen, in een 14-jarig proces werd ontwikkeld en door de RDM gebouwd. Na talloze blinde schoten en dummies, werd de zaak voor de Zwaardvis afgerond met het verschieten van 58 MK8 en (toen nieuw voor de KM) MK37 exercitietorpedo’s.
Op 11 oktober 1972 droeg LTZ1 B.G.A. Fanoy het commamdo over aan LTZ1 A.M. Ohr, waarna de boot op 24 oktober weer vertrok, ditmaal richting de golf van Biscay om in de omgeving van Lorient sonarbeproevingen uit te voeren en er werd geoefend met de Franse onderzeeboot Marsouin, Hr. Ms. Tijgerhaai, Hr. Ms. van Nes en Hr. Ms. Utrecht.
Op 30 oktober bracht Z.K.H. Prins Berhard in zijn functie als Inspecteur Generaal der Krijgsmacht een varend bezoek, en op 1 december kwam de boot terug in Den Helder voor onderhoud en winterverlof.
Op 3 januari 1973 vertrok de boot voor een 5 weken reis waarin de havens Devonport en Kristiansand werden aangedaan, om vervolgens 9 februari weer terug te keren.
Het op snelle en juiste wijze ingrijpen bij onverwachte gebeurtenissen is onverbrekelijk verbonden met het werken bij de onderzeedienst. Daarom worden op alle onderzeeboten de verschillende procedures bij calamiteiten regelmatig beoefend, waarbij de ernst van de oefeningen niet altijd een ieder voor ogen staat. Wat het betekent om als bemanning op snelle en adequate wijze te reageren wanneer de techniek de mens tijdelijk in de steek laat, hebben meerdere bemanningen van de Zwaardvis meegemaakt, zo ook op 17 juli 1973. Op enige tientallen mijlen van de Noorse kust raakte het snuiversysteem defect, en wel de inlaattopklep weigerde dienst. Binnen zeer korte tijd stroomde via de snuivermast een aanzienlijke hoeveelheid water in de machinekamer. Door direct ingrijpen van het op post staande personeel, de commandant en het hoofd van de technische dienst werden alle maatregelen getroffen die het effect van het binnenstromende water teniet moesten doen. Hoewel dit spoedig gelukte bleek dat veel van de hulpwerktuigen in de machinekamer en de voortstuwing door het zeewater onklaar waren geraakt, met behulp van een sleepboot voer de Zwaardvis daarop Stavanger binnen terwijl de bemanning en in het bijzonder de technische dienst onmiddelijk begon met reparatie en reiniging van de installaties. Na 12 uur hard werken kon in een telegram aan de onderzeedienst reeds worden gemeld dat een deel van de instalaties weer functioneerde, en na twee dagen te hebben gerepareerd in Stavanger, geassisteerd door de naar Stavanger gedirigeerde Hr. Ms. Evertsen, voer de Zwaardvis op eigen kracht terug naar de thuishaven, waarbij tijdens de terug reis een telegram van de toemalige Commandant Onderzeedienst werd ontvangen, waarin deze zijn waardering uitsprak voor de wijze waarop de bemanning de moeilijkheden het hoofd had geboden.



Hr. Ms. Evertsen komt spare-parts brengen.

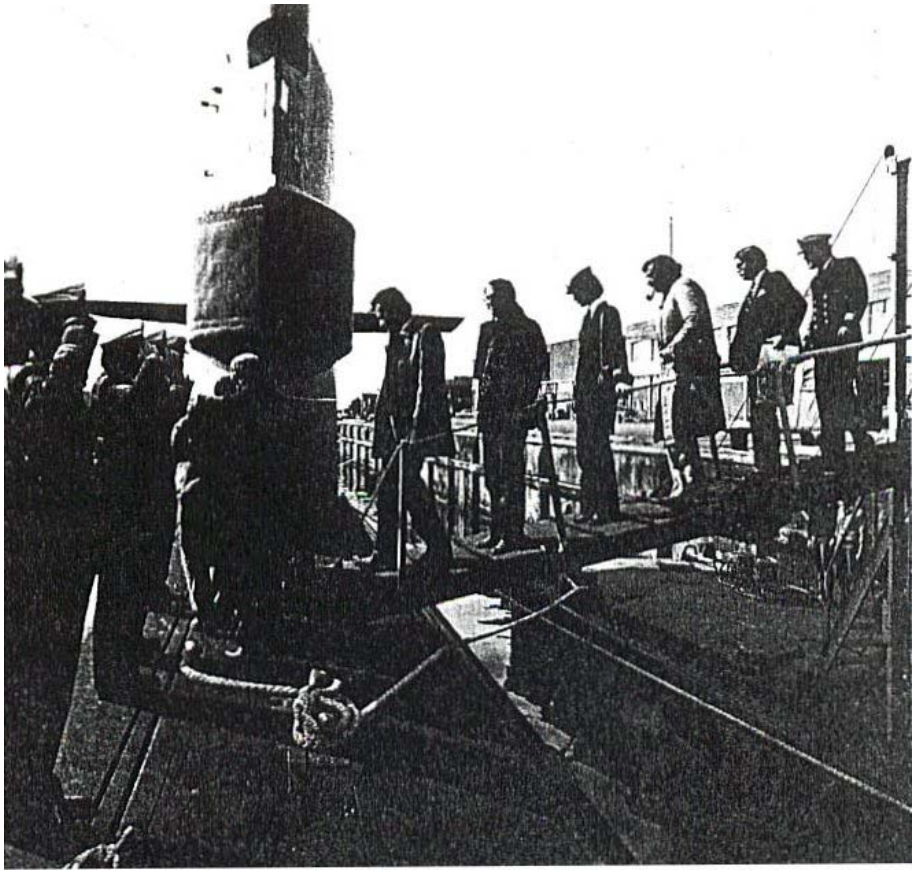
Scheepsongevallen.

Diverse malen heeft de Marineraad zich moeten buigen over scheepsongevallen, die de Zwaardvis zijn overkomen. Waarschijnlijk heeft de boot wat dat betreft zelfs een record in de KM gevestigd. Naar de oorzaak daarvan kan alleen maar worden gegist. Waarschijnlijk is het feit dat de boot de eerste van een geheel nieuw type is, waarbij de KM het nogal hectische overplaatsingssysteem dat in de marine gebruikelijk is, handhaafde, zodat nieuwe bemanningsleden niet de tijd kregen zich goed in te werken, een belangrijke reden.
Ongetwijfeld de meest ernstige was het ongeval, dat de Zwaardvis in de nacht van 17 juli 1973 ten ca. 01:00 uur, nog tijdens de garantievaart, overkwam op ca. 20 zeemijl uit de Noorse kust ter hoogte van de Korsfjord (Stavanger). Omdat door onopgehelderde oorzaak de snuivertopklep bleef hangen, kwam ca. 40 ton water in de MK en zakte de boot naar 50 meter diepte alvorens door VKV en blazen op alle hoofdtanks, de boot bovenwater kon worden gebracht. Na verzoek om sleepboothulp maakte in de loop van de morgen de Noorse sleepboot Haabrand vast, en met behulp van deze sleepboot werd ten ca. 16:00 uur in Stavanger afgemeerd.
Het onderzoek van de Marineraad beperkte zich eigenlijk tot het niet functioneren van allerlei indicatielampen, niveaumeters en de berichtenwisseling. Dit laatste was niet verwonderlijk, gezien het feit, dat de eigenaar van de Haabrand een miljoenenclaim had neergelegd voor het “bergen” van deze nieuwe onderzeeboot. Ondanks het oordeel van de Marineraad, dat de Zwaardvis zich in ieder geval na bovenkomst niet in een noodsituatie bevond, bleef de Noorse reder geloven in zijn gelijk en dook van tijd tot tijd in Den Haag en bij de Onderzeedienst deze claim weer op. De rechtsgang is juridisch tot en met het Europese Hof geweest en heeft verschillende belangrijke jurisprudentie uitspraken opgeleverd.
Eenmaal in Den Helder werd de boot op 3 september 1973 uit dienst gesteld voor een onderhoudsperiode op de RDM.
Deze onderhoudsperiode duurde tot 1 juli 1974, en op deze datum werd de boot wederom in dienst gesteld en nam LTZ1 N.W.G. Buis het commando op zich.

De bemanning van 1973 gefotografeerd op de werf.

Vanaf 21 oktober was de Zwaardvis ingedeeld bij het smaldeel (tegenwoordig het eskader) waarmee een reis werd gemaakt naar de Middellandse Zee, tijdens deze reis werd er geoefend met de Amerikaanse zesde vloot en met Italiaanse eenheden. Ook werd er samen met het eskader, andere onderzeeboten waaronder de Tijgerhaai en de Zeehond,

en de vliegtuigen van de Marine Luchtvaartdienst deelgenomen aan een tactische NAVO oefening genaamd “Weaver Beaver”, om vervolgens op 29 november weer terug huiswaarts te keren.



Leden van de Tweede Kamer van de Staten-Generaal worden begroet
bij het aan boord gaan voor een VIP-vaardag.

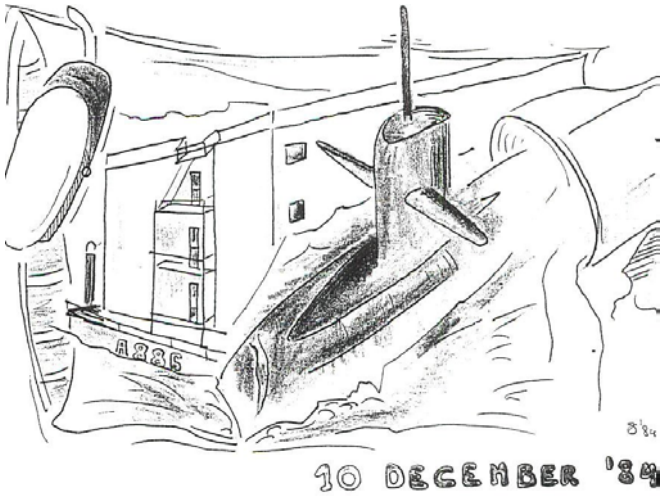
Na het volbrengen van de vaarperiode kondigde de volgende korte onderhouds periode zich aan, en op 4 juni 1976 werd de boot wederom uit dienst gesteld, en legde LTZ1 N.W.G. Buis het commando neer. Dit werd op 4 november dat jaar opgepakt door LTZ1 H.W. van Vliet die het commando tot 29 juli 1977 zou hebben.
In 1977 nam de Zwaardvis voor het eerst deel aan de Kielerwoche iets wat zich in haar laatste jaar als actieve boot zou herhalen, deze Woche vond plaats van 17 - 26 juni 1977 en lag de boot er samen met de Hr. Ms. Holland, verder bezocht de boot ook nog Bergen, Faslane, Lissabon en Lorient. Daarna was er weer een commandowisseling, want op 29 juli 1977 nam LTZ1 M.W. Buskens het commando op zich.
Op 8 september kwam de boot in het nieuws door tijdens gesimuleerde oorlogs-omstandigheden met een periscoopverkenningsoefening, voor de ingang van Campbeltown Loch aan de grond te lopen waardoor het verticale roer beschadigd werd. Er werd een onderzoek ingesteld naar het ongeval door de Marineraad in verband met de mogelijkheid daaruit lering te trekken. In de uitspraak in de zaak, onder voorzitterschap

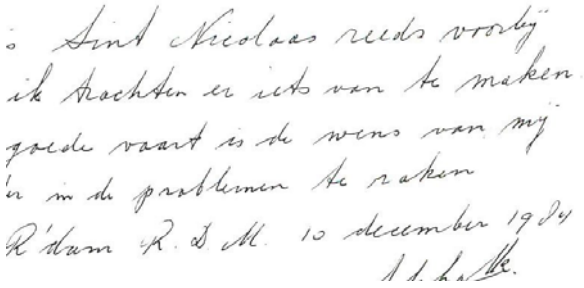
van mr. A. Berkhout werd ondermeer vastgesteld dat de commandant aan de overige leden van het aanvalsteam niet had meegedeeld dat op een diepte volgens de kaart van tenminste 20 meter moest worden gevaren. Tevens was het echolood niet bemand geweest. De Raad besloot daarop af te zien van het doen van aanbevelingen om minimumdiepten voor duikoperaties bij voorschrift vast te stellen, omdat dit in vertrouwen op goed zeemanschap van de bootcommandanten aan hen moet worden overgelaten. Wel spraak de Raad de hoop uit dat de commandanten nogmaals zal worden ingescherpt zich bij voortduring bewust te zijn van de diepte onder de kiel en de hellingsgegevens van de boot, alsmede van de risico's die een gebrek aan samenwerking binnen de teams kan inhouden.
Op 14 april 1978 gaf LTZ1 M.W. Buskens het commando aan LTZ1 M. Bod. Dit was echter van korte duur, want op 1 november was daar commandant LTZ1 D. Weekenstroo.
In 1978 volgde nog een voorjaarsreis waarna de boot wederom voor onderhoud naar de RDM zou gaan. Tijdens deze reis werden Lissabon, Liverpool, Lorient en Funchal aangedaan.
In 1979 heeft iedereen zijn normale activiteiten hervonden in de nieuwe gebouwen aan Steiger 19. De problemen rond de verhuizing van '78 waren alweer achter de rug, en de kiellegging van de eerste Walrusklasse onderzeeboot was een feit.
Op 24 april werd de boot weer in dienst gesteld. Na een trimduik in Devilshole volgde een maand varen ten behoeve van het opwerken van de bemanning en een diepduik, waarna Arendal werd bezocht.
De najaarsreis stond in het teken van beproevingen en afregelen van de sonars en de torpedolanceer inrichtingen, en werden de havens Lorient, Faslane, Haugesund en Stavanger werden onveilig gemaakt. Hierna volgde nog een kort reisje voor "Flag Officer Submarines" periode, waar met de HMS Avenger, HMS Diomede, HMS Eskimo en Britse helicopters werd geoefend in de bekende Clyde area's. De Zwaardvis sloot het jaar af op 4 december om nog net op tijd voor Sinterklaas thuis te zijn.
De Zwaardvis maakte in 1980 deel uit van de taskgroep 429.5 van 9 februari tot 6 maart, en stond van 8 april tot 25 juni onder het bevel van Flag Officer Submarines. De havens Barcelona, Kopenhagen, Loch Fyne, Palermo, Ponta Delgada en Valencia werden bezocht.
In het begin van 1981 was er een oefenreis in de Schotse wateren en de Ierse Zee, en er was een havenbezoek aan Liverpool en later nog een bezoek aan Cork, na geoefend te hebben met Britse en Belgische eenheden.
Op 29 april zat de vaarperiode er op en was het weer tijd om de boot uit dienst te stellen, en werd er op 14 mei een aanvang gemaakt met het vierde-traps onderhoud bij de RDM te Rotterdam.
Na de in dienst stelling op 19 februari 1982 was het commando over de boot in handen van LTZ1 R.A. Snouck Hurgronje. In het voorjaar volgde de inmiddels gebruikelijke beproevingen, afregelen en opwerken van de boot inclusief een inschiet periode met behulp van Hr. Ms. Mercuur.
In het najaar werd deel genomen aan de NATO oefening "Northern Wedding" en was er nog een CSST. Verder was er nog een groot feest bij de onderzeedienst op 28 mei, namelijk het 75 jarig jubileum, en werd op 29 april de "oude" Dolfijn definitief uit dienst gesteld.

Bezoek aan Dublin, 1982.

Captain's Diner.

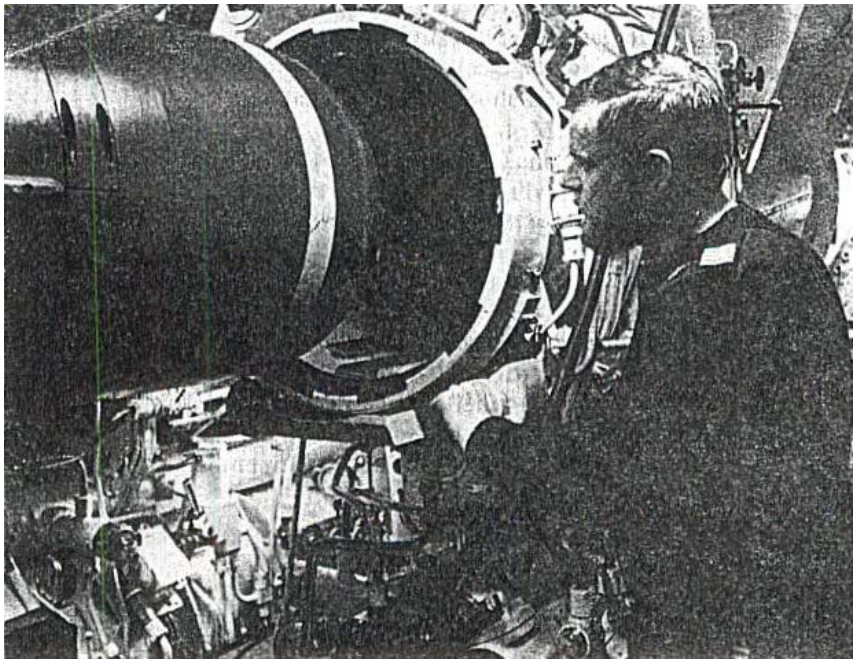
Tussen 6 en 19 februari nam de Zwaardvis deel aan de NATO oefening "Roebuck" ten behoeve van FOST, een bezoek aan Napels en Heraklion, om vervolgens weer aan een NATO oefening deel te nemen te weten "Ocean Safari", waarna een bezoek aan Oporto volgde. In de najaars reis werd met het eskader geoefend en werden nogmaals Napels en Heraklion bezocht.





Uit het gastenboek van de boot.

In 1984 werd tweemaal van commando verwisseld. Op 23 januari werd LTZ1 R.A. Snouck Hurgronje afgelost door LTZ1 J.M. van der Ham, die op zijn beurt op 19 november door LTZ1 M.J.H. van Asch van Wijck werd afgelost.
Van 24 januari tot 24 maart werd er een TFX afgewerkt en aan de NAVO oefening "Teamwork" deelgenomen, om vervolgens Leith en Bergen aan te doen. Tussen 24 april en 4 mei was er een exit en re-entry oefening met mariniers in Noorse wateren. Toen was het weer tijd voor een meerjaarlijks onderhoud bij de RDM en werd de boot op 5 juni uit dienst gesteld, om vervolgens op 19 november er weer bij te horen. Hierna volgde nog een trimduik in de Noordzee. Buiten Leith en Bergen werden dit jaar ook nog Batonrouge, Bjornefjord, Kornesfjord, Kristiansand en Leirvik aangedaan.
Van 28 januari tot 9 februari 1985 was voor Hr. Ms. Zwaardvis de vaarperiode voor het kalibreren van sonars en het uitvoeren van runs op de demagnetiseringsbaan te Portland. In die periode bezocht de boot de haven Gosport, waarna hij op 27 februari naar de Noorse wateren vertrok om daar met assistentie van Hr. Ms. Mercuur in te schieten en de torpedobuizen af te regelen. Het verblijf werd afgesloten met een bezoek aan Haugesund. Daarna werd er opgestoomd naar de Schotse wateren voor het kalibreren, het uitvoeren van geluidstesten in Loch Fyne en het opwerken van de bemanning. Onder water varend bij passage van de Kilbrannan Sound werd, gelukkig zonder enige schade te veroorzaken, even de grond geraakt. Het onderzoek naar dit ongeval werd overgenomen door de Marineraad. Op 30 maart was de Zwaardvis weer in Den Helder terug.
Van 22 april tot 9 juli voer de boot naar Noorse wateren waar zij deelnam aan een torpedo-afvuur oefening met Noorse en Duitse eenheden en Hr. Ms. Zeehond. Hierna werden exit en re-entry oefeningen uitgevoerd met de amfibische sectie van het Korps Mariniers met assistentie van Hr. Ms. Woerden. De oefeningen werden afgesloten met een bezoek aan Bergen.

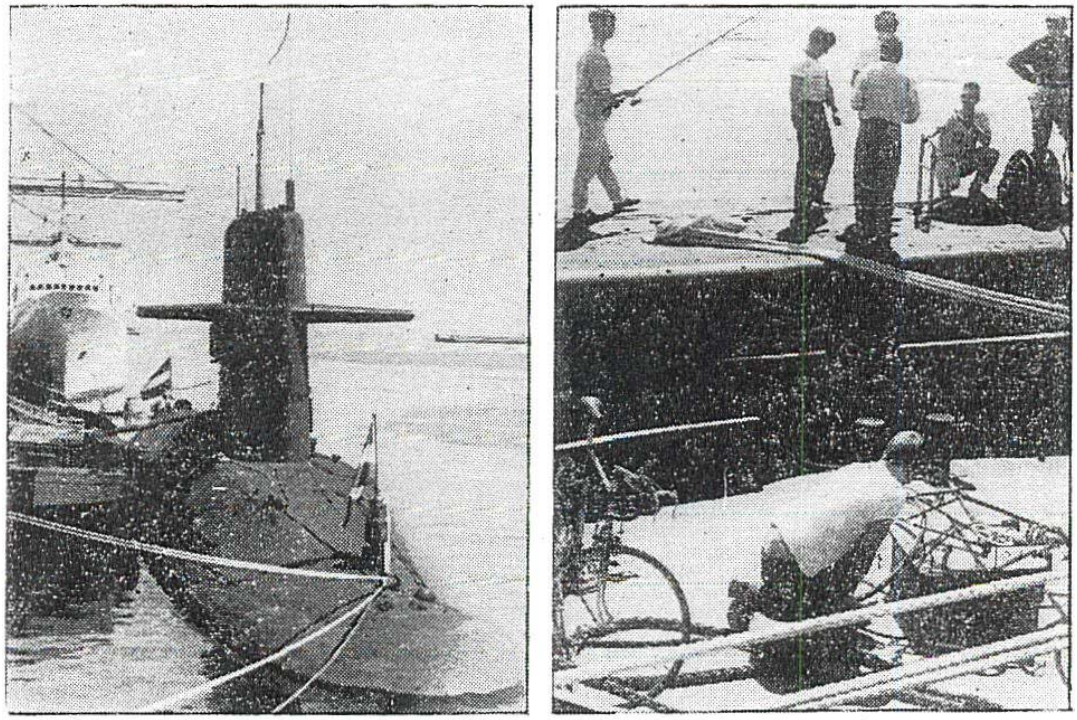


Voorbereidingen voor het afvuren van een torpedo.

Hierna voerde de Zwaardvis het opwerkprogramma onder leiding van de Commander Submarine Sea Training uit dat werd afgesloten met de beoordeling “Good”. Na een onderhoudsperiode in Faslane werd de boot ter beschikking gesteld aan de Flag Officer Submarines en de kwalificatie opleidingen voor commandanten van onderzeeboten. De oefenreis van 29 oktober tot 7 december naar de Noorse wateren was bestemd voor het afoefenen van de bemanning. Deze reis werd onderbroken voor een spoeddokking bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam in verband met een niet functionerende schroefasafdicting. Hierna werd de reis voortgezet, en werd een bezoek gebracht aan Bergen.
Na het winterverlof onderging Hr. Ms. Zwaardvis een periodieke dokking bij de Rijkswerf. Daarna volgde van 17 tot 28 februari de oefen- en opwerkperiode op de Noordzee. Van 19 tot 21 maart werd de boot gedemagnetiseerd te Portsmouth waarna een transit werd gemaakt naar de Middellandse Zee voor oefeningen en opwerken met het eskader en oefenpatrouille. De Zwaardvis bleef daar tot 20 juni en deed de volgende havens aan: Cadiz, Carthagena, Toulon, Napels en Heraklion. In Toulon werd een 8-daagse onderhoudsperiode uitgevoerd, waarbij het vertrek met een dag werd uitgesteld als gevolg van een niet-functionerende opdrijfboei. Na terugkeer in Den Helder bracht de minister van Defensie dhr. W.F. van Eekelen een werkbezoek aan de Onderzeedienst. De minister, de latere hoogste baas van de West Europese Unie (WEU), waarmee de Zwaardvis in latere jaren in de Adriatische Zee nog zijdelings mee te maken zou krijgen, maakte ook een vaartocht op de rede mee, waarbij de Zwaardvis in het kuiltje onder water ging. Ondanks deze korte tocht keerde hij zeer onder de indruk van het kunnen van de onderzeedienst, terug naar de voor hem “stormachtige” politiek Den Haag.

Havenbezoek Toulon.

Llegó un submarino holandés al puerto gaditano



El submarino holandés, abarloado a la barcaza sobre la que montaron las bicicletas.-BERNET

Abarloado a la barcaza YGTN-22, de la Armada española, que se encuentra atracada en el muelle Alfonso XIII, se halla el submarino S-806, de la Marina Real de Holanda. Se esperaban también otros dos submarinos de nuestra Armada.

Como dato curioso, apenas llegados al puerto, gran parte de la dotación del buque holandés sacó del mismo varias bicicletas plegables, que montaron a bordo de la barcaza, e inmediatamente salieron a pasear por Cádiz. Acertada e higiénica medida que debe contrarrestar las estrecheces de un submarino.

Artikel van de lokale krant over het havenbezoek van de Zwaardvis aan Cadiz op 31 maart 1986.

Van 8 tot 19 augustus was er weer een opwerk periode op de Noordzee, dit maal onder leiding van de commandant van het Fregattensquadron. In het najaar, van 6 oktober tot 17 november, was de Zwaardvis in de Noorse wateren om deel te nemen aan de NAVO oefening “Vendetta”. Van 23 tot 27 oktober lag de boot in de haven van Bergen, en van 29 oktober tot 3 november in Leith. Daarna nam de Zwaardvis deel aan de Joint Maritime Course (JMC) tot 15 november. Tijdens de eerste twee dagen van de JMC bracht COZD een werkbezoek aan de Zwaardvis. Het was de bedoeling, dat tijdens een grote transfer na de laatste serials van de dag, waarbij vele autoriteiten her en der werden gevlogen, ook COZD, KTZ B.G.A. Fanoy zou worden afgehaald door een helicopter. De JMC-staf had uit kosten overweging uitgevonden, dat het uitbesteden van helitransfers beter was dan het inzetten van de eigen NATO-choppers. Zodoende hadden ze Bristow Helicopter, een

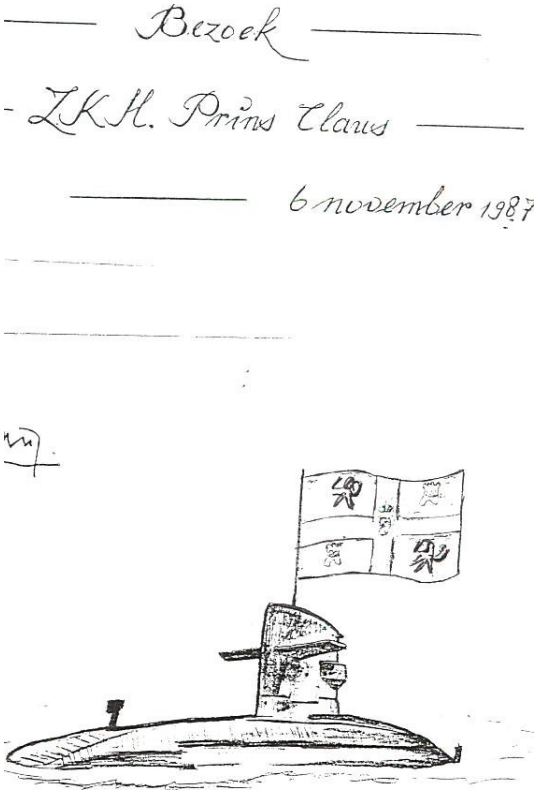
bedrijf dat voornamelijk personeel naar en van booreilanden vervoert, ingehuurd. Op het afgesproken tijdstip kwam een grote Franse Superpuma G-BMCW boven de brug hangen. Hij leek wel even lang als de halve boot te zijn, en omdat de piloot dus ver voor de boeg zat, bleek hij geen goed orientatiepunt te hebben. Op de brug leek alles normaal te gaan. De winchman signaleerde, dat alles gereed was, en de schipper bevestigde de sling. Toen die vast zat, begon de heli met grote snelheid achterwaarts te vliegen, waarschijnlijk omdat de piloot dacht dat hij ver voor de OZBT uithing. Hij zag in het stormachtige en donkere weer niets meer van de boot. Daardoor werd de onfortuinlijke COZD over het sail getrokken, want het ging zo snel, dat met geen mogelijkheid de sling nog kon worden losgemaakt. Gelukkig kon de uitkijk nog juist de voet van COZD achter de radartuit weghaken. Nadat het dek gemist was, en tenslotte de transfer uitgevoerd was, werd COZD afgezet in RAF Lossiemouth met een verbrijzeld bekken. Na een week onder goede zorgen van de National Health Service in the Royal Infermery Hospital in Aberdeen en twee weken rust was dit leed gelukkig weer geleden.

Na terug keer in Den Helder werd de Zwaardvis uit dienst gesteld voor een meerjaarlijkse onderhoudperiode bij de RDM. 1986 was ook het jaar waarin de continuiteit van de onderzeedienst in gevaar kwam doordat op 14 augustus de in aanbouw zijnde Walrus uitbrandde.

Extra Kooien voor afoefenen.

Zoals een ieder weet is de geoefendheid van een onderzeebootbemanning een “conditio sine qua non” voor het veilig en effectief kunnen opereren met een boot. Afoefenen en het afoefenboek nemen dan ook een grote plaats in in het leven van een submariner.
In het midden der jaren tachtiger jaren werd het tijdig afoefenen van aangwezen bemanningsleden voor de nieuwe Walrus-klasse onderzeeboten een groot probleem voor de onderzeedienst. er was namelijk beloofd, dat al het personeel voor de nieuwbouw een minimale afoefening op de Zwaardvis-klasse zou hebben, omdat die boten nu eenmaal erg veel lijken op de nieuwbouw. Dit geldt vooral voor de roergangers omdat alleen Zwaardvis en Tijgerhaai de mogelijkheid hebben om af te oefenen in “one-man-control” (OMC) voor de duikroeren.
De onderzeedienst miste toen heel erg het bestaan van een trainer aan de wal, want een groot deel van het personeel voor de nieuwbouw kwam natuurlijk van de drie-cilinders,

die altijd nog het merendeel van de vloot uitmaakten. Maar omscholen op zee betekende dat de boten eigenlijk alleen nog maar voor de duikroergangers konden varen, want zoiets neemt wel veel tijd in beslag en het meenemen van bovenrollers is erg beperkt. De oplossing werd gevonden in de plaatsing van een paar semipermanente stellages met 8 kooien in de boegbuiskamer, zodat in ieder geval meer “leerlingen” konden worden geëmbarkeerd.
Maar voordat dat verwezenlijkt kon worden moest er wel erg veel vergaderd, gerapporteerd en gelobbied worden, en met veel takt bovendien. Want de marineleiding zag in deze kooien en verkapt plan van de OZD om sluipend de bemanninslijsten te vergroten en dat notabene in een tijd van grote bezuinigingen, mede veroorzaakt door de kostenverhoging van de Walrus-klasse. En de bonden waren tegen omdat zij een perfide plan van de OZD vermoeden om de accomodatie-eisen te verlagen, want een kooi in de BBK haalt het natuurlijk qua comfort niet bij één in een ervoor gebouwd slaapverblijf. Gelukkig is de uitbreiding er gekomen, wel omgeven met voorwaardes en maren. Daardoor heeft de Zwaardvis zeker zijn steentje, zeg maar liever een hele muur, bijgedragen om de introductie op zee van de Walrus-klasse boten goed en veilig te laten verlopen.



Werkbezoek ZKH Prins Claus.
Pagina uit gastenbezoek bij het bezoek van ZKH Prins Claus.

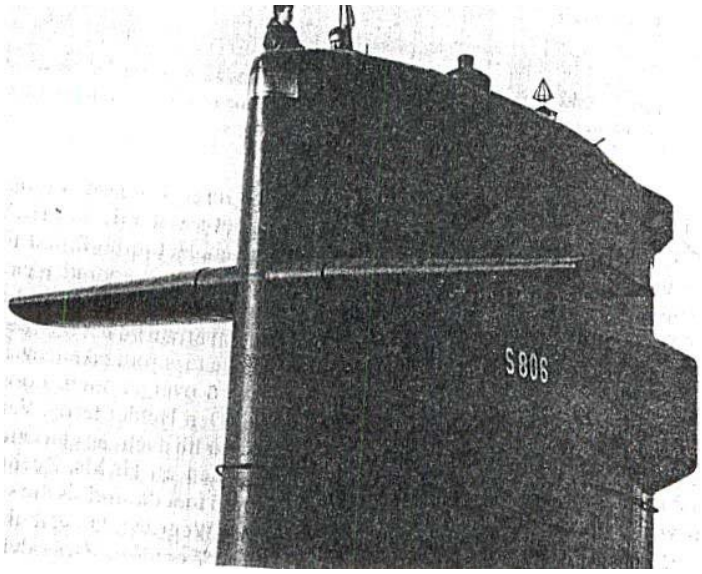
In november opereerde de Zwaardvis met de Potvis en de nieuwe Mercuur vanuit de Spaanse marinebasis Cartagena. het nieuwe torpedowerkschip, waar de OZD trots op was, bood ongekende mogelijkheden om ook in dit meest stormachtige jaargetijde een

rustig zeegebied op te zoeken, buizen af te regelen van opwerkende boten, en ook een TFX te houden.
Nadat het programma in het vroege voorjaar geconcipieerd was waarbij Gibraltar als thuisbasis voor de TFX gepland was, kwam een telefoontje of de OZD een goed voorstel had voor een werkbezoek voor een lid van het koninklijk huis. En natuurlijk werd toen deze TFX voorgesteld, waarbij werd gezegd, dat die vooralsnog vanuit Gibraltar zou plaats vinden, maar desgewenst kon een andere haven worden bezocht. Maanden later kwam bericht dat Prins Claus op een bepaalde dag zou meevaren. Onmiddelijk werd contact opgenomen met diverse staven of Gibraltar niet wat bezwaarlijk was, en of hij niet in een andere haven moest opstappen, maar nee, dat was niet nodig. Voor alle zekerheid nog 1 telefoontje naar Den Haag, en die zou het opnemen met iemand van Buitenlandse Zaken. Een half uur later kwam een woedende hoge BZ-ambtenaar aan de lijn bij COZD: “Hoe wij het in ons hoofd haalden om voor te stellen, dat Prins Claus in Gibraltar zou opstappen ! “. We hebben maar niets gezegd …… .
Toen het eenmaal zover was, en de hele vloot in Cartagena schoonschip maakte voor het prinselijk bezoek, belde LTZ van der Does, de Cdt van de Mercuur, naar Nederland, dat Cartagena door de zware regenval en overstromingen geisoleerd was van de buitenwereld. Maar het Militair Huis van het Hof liet zich hierdoor niet intimideren, en besloot dat het regeringsvliegtuig op tijd naar het vliegveld van Alicante zou vertrekken: “Want wij als Nederlanders zouden ons toch door een beetje water niet laten weerhouden”. Nu was dat vliegveld voor normaal verkeer ook al gesloten, en een eenzame marine man, die uit Nederland gekomen de Prins daar opwachtte, vroeg zich af wat er zou gebeuren. Na enkele uren wachten op een doodstil vliegveld, klauterde een persoon uit de halfverlichtte verkeerstoren en vertelde in perfect Engels bemoedigend, dat de gouverneur van de provincie, die hoorde dat Prins Claus onderweg was, onmiddelijk alle wegen tussen Alicante en Cartagena nu ook officieel had gesloten, en naar Alicante mochten we ook niet want dat was te gevaarlijk en daarmee basta!
Een half uur voordat de Prins zou landen veranderde de situatie ineens: in een snelle auto arriveerde een zeer erudiet Spaans luchtmacht officier, die verontschuldigde, dat hij zo laat was, want de helicopter waarin hij vloog kon door het noodweer niet verder, en dus moest hij in een dorpje landen waar hij de sneltrein naar Alicante had aangehouden. Hij bleek de adjudant van de Koning, die toch maar voor alle zekerheid was ingelicht door ons Hof, want het was eerst de bedoeling dat de Prins incognito zou reizen. In een handomdraai opende deze persoon het vliegveld weer, en in zijn kielzog kwamen de militaire commandant, de marine commandant, de burgermeester en de gouverneur van de provincie om hun opwachting te maken. Zij waren net in groot ornaat opgesteld, toen de Prins landde. Omdat de gouverneur voet bij stuk hield voor wat betreft het wegtransport naar Cartagena, ging het hele gezelschap naar een vijfsterren hotel in Alicante, waar iedereen, die niet in Alicante woonde een suite kreeg aangeboden. De volgende morgen vroeg weigerde de hoteleigenaar, die in persoon aanwezig was, elke betaling, waarna het hele gezelschap zonder plaatselijke autoriteiten in een grote Sea King helicopter van de Spaanse marine stapte.
Midden in het voetbalstadium van Cartagena stond een verwelkomingscommittee met zijn voeten tot de enkels in de modder opgesteld. Onderweg had het gezelschap de watersnood langs de Spaanse Costa’s gezien. De Prins werd in vlekkeloos hoog-Duits verwelkomt door de hoogste admiraal, de CAPGEMED. Naar hij zelf zei, had hij nog

nooit in zijn leven buiten Duitsland zulk perfect Duits gehoord. En wonder boven wonder na al deze wederkerigheden, op de minuut nauwkeurig zette Prins Claus zijn voet op de valreep van de Mercuur, voor een ontspannen dag onder en boven water. Voor de Zwaardvis was dit het tweede Koninklijk bezoek, want Prins Bernhard was in oktober 1971 in zijn functie van Inspecteur Generaal van de Krijgsmacht aan boord geweest, ook onder water.
Van 26 oktober tot 4 december was de Zwaardvis ingedeeld in het eskader, waarmee de haven Alicante werd aangedaan. En op 15 december vond indokking plaats in het grote dok te Den Helder.
Gedurende de eerste reis in 1988 van 1 februari tot 13 maart werd er opgewerkt met het fregattensquadron (Fregnon) en de Marineluchtvaartdienst. Tevens vond er een opwerkperiode plaats in Schotse wateren onder leiding van de Royal Navy. Tijdens de tweede reis, van 5 april tot 13 mei, werden wederom oefeningen gedaan met Fregnon. De boot was in deze periode ook beschikbaar voor FOST. De volgende reis was van 6 tot 27 juni bestaande uit oefeningen met het eskader en een korte NAVO oefening. Op 1 juli werd er deelgenomen aan de vlootschouw op het Nieuwe Diep tijdens “Den Helder, 200 Jaar Marinestad”, waarbij de Zwaardvis het bevel voerde over het Internationale Squadron Onderzeeboten, verder bestaande uit een Spaanse boot SPS Tramontana en een Britse boot HMS Otter.
Tijdens de laatste reis dit jaar van 26 september tot 28 november werden de sonars gekalibreerd in Frankrijk nabij Lorient, en vond een varende inspectie plaats tijdens een oefening in de Middellandse Zee. In dit jaar werden de havens Leith, Faslane, Rothesay, Portmouth, Bergen, Gibraltar en Iraklion aangedaan.

Knuffel van Zwarte Piet na Spanje-reis Zwaardvis.

Dit jaar kende ook weer een commando wisseling, LTZ1 H.K. Stapel werd opgevolgd door LTZ1 K.A.C. Hermsen. Op 13 februari 1989 vertrok de Zwaardvis uit Den Helder voor individuele oefeningen en de capaciteitsproef en aansluitend een bezoek aan Bergen van 23 tot 27 februari.



De bemanning schept een luchtje in het kuipje.

Na vertrek werden eerst oefeningen met het eskader uitgevoerd en na dit afgerond te hebben nam de boot deel aan de NAVO oefening “North Star”.
Tijdens deze oefening werd er bij onder water gaan een opdrijfboei verloren en daar dit niet werd bemerkt, heeft de boei geruime tijd noodseinen uitgezonden. Hierop werd een zoekactie gestart naar de boot, maar deze leverde niet veel op, daar de bemanning van de Zwaardvis juist voor deze oefening niet gedetecteerd wilde worden. Na enige tijd ving de radio van de boot haar eigen noodseinen op waarna contact werd gezocht met het commando. Op 19 maart was de boot weer veilig terug in Den Helder, alwaar de bevestiging van de opdrijfboeien grondig werd geinspecteerd.
Op 17 april begon wederom een opwerk periode tijdens een opmars naar Lissabon. Hierna begon de Zwaardvis aan een oefenreis die met een bezoek aan Barcelona eindigde, waar de in dienst stelling van een Spaans vliegdekschip, de “Portaaviones Principe de Asturias”, werd bijgewoond.
Na het bezoek aan deze haven vertrok het verband naar oefengebieden nabij de Canarische eilanden. Tesamen met de Tijgerhaai en de Mercuur werd een torpedolanceeroefening uitgevoerd (TFX). De Zeeleeuw was ook in de buurt voor zijn afregelprogramma. Dit was de eerste maal dat bij een Nederlandse Onderzeedienst een SUBEX werd gehouden, waarbij met alleen maar druppelvormige onderzeeboten waren betrokken. De bemanning van de Zwaardvis popelde om ook onder water kennis te maken met de nieuwbouw. In de haven van Las Palmas maakte de Zeeleeuw zich in ieder geval duidelijk kenbaar door een enorme waterdampwolk uit zijn bovenwateruitlaat te

spugen bij het laden van de batterij, zodat een russische visser zelfs de brutaliteit had om de havenmeester te verzoeken die milieuvervuiler te verwijderen.
Op 20 juni ving de terugreis naar Den Helder aan, alwaar 28 juni werd binnengelopen. Na een varende ouderdag op 7 juli werd de Zwaardvis van 11 op 12 september overgevaren naar Rotterdam, voor zijn levensverlengend onderhoud (LVO), en uit dienst gesteld.

SUBJECT: INTERN OZD NIEUWS BULLETIN 2/89
1. HEDEN HEBBEN WE ENIGE SPANNENDE UREN DOORGEMAAKT IVM EEN COMCHECK EN SUBLOOK VOOR DE ZWAARDVIS. DE BOOT DEED MEE AAN DE OEFENING NORTH STAR ONDER OPCON VAN COMSUBLANT IN NORFOLK EN OPEREERDE IN DE VESTFJORD
2. TEN 1110A MELDEN DE KORTENAER EN DE HEEMSKERCK UITZENDINGEN

PAGE 2 RNFLHCO 7762 UNCLAS
OP DE INTERNATIONALE NOODFREQUENTIE 4340 KCS KOMENDE VAN DE VOORSTE INDICATORBOEI VAN ZWAARDVIS. SPOEDIG DAARNA GEVOLGD DOOR MELDINGEN VAN HMS LONDON, DE POOLSTER, HMS BEAVER EN HMS ODIN. DEZE SCHEPEN BEVONDEN ZICH MEER DAN 300 NM VAN DE MOGELIJKE POSITIE VAN DE ZWAARDVIS. ONMIDDELIJK WERD DE OPCON AUTORITEIT VERZOCHT COMCHECK PROCEDURE TE STARTEN. TEN 1330A, NADAT NOG NIETS VERNOMEN WAS VAN DE BOOT WERD BESLOTEN DE SUBLOOK PROCEDURE TE STARTEN.
3. INMIDDELS WAS EEN INDRUKWEKKENDE INTERNATIONALE ZOEKACTIE OP GANG GEKOMEN. ENKELE FEITEN ZIJN:
A. COMNON/COMNAVNON STOPTE DE OEFENING COLD WINTER EN SCHORTTE DE OEFENING FLOTEX OP
B. EEN NOORSE SEARCH FORCE BESTAANDE UIT OSLO, NARVIK, TRONDHEIM, GLEIPNER, VIDAR, VALE EN ANDENES PLUS DRIE MIJNENHUNTERS MET RECOMPRESSIEKAMERS WERDEN GEROUTEERD NAAR DE VESTFJORD AREA OM TE TRACHTEN MET ALLE MIDDELEN VERBINDING TE KRIJGEN MET DE BOOT
C. COMSUBLANT MAAKTE DE AREA VAN DE ZWAARDVIS BEKEND EN WEES COMSECONDFLEET AAN ALS SENIOR OFFICER SEARCH FORCE DIE OP ZIJN BEURT DE DUITSE TASKGROUP COMMANDER, MET ONDER ZICH KOELN,

PAGE 3 RNFLHCO 7762 UNCLAS
NIEDERSACHSEN, BRAUNSHWEIG, ROMMEL EN SPESSART AANWEES ALS ON SCENE COMMANDER
D. EEN CANADESE MPA WAS DIRECT TER PLAATSE, EN DUITSE EN NEDER-LANDSE MPAS WERDEN IN GEREEDHEID GEBRACHT
E. DE UTSTEIN, DIE IN HET GEBIED NAAST DE ZWAARDVIS OPEREERDE WERD BOVENWATER NAAR HET ZOEKGEBIED GEDIRIGEERD
F. NOORSE CIVIELE EN MILITAIR BERGINGSMATERIEEL WERD IN GEREEDHEID GEBRACHT
G. CZMNED SCHORTTE DEELNAME AAN WINTEX OP
H. OP HET MHKNED WERD DE MABOO ORGANISATIE GESTART EN KWAMEN CZM/COZD/HDMC/HDDG PERMANENT BIJEEN
4. BIJ DE OZD WERD HET INLICHTEN VAN DE NAASTE FAMILIE (NOK) VAN DE ZWAARDVIS VOORBEREID. TEN 1600A WERD HIERMEE GESTART, PERMANENT BEWAAKTE INFOFOONS EN DE BTW (GEBOUW SOERABAYA) WERD ALS OPVANG CENTRUM IN GEREEDHEID GEBRACHT. HET SOCIAAL MEDISCH BEGELEIDINGSTEAM KWAM PERMANENT BIJ DE OZD BIJEEN
5. TEN 1630A KWAM GELUKKIG HET SURFACED BERICHT VAN DE ZWAARDVIS BINNEN EN DE MELDING DAT DE BOOT ZIJN ACHTERBOEI KWIJT WAS
6. TEN 1700A GAF HET ANP OP DE RADIO EEN KORT FEITELIJK BERICHT VAN HET GEBEURDE EN DEELDE MEE DAT ALLES MET DE KTAARDVIS

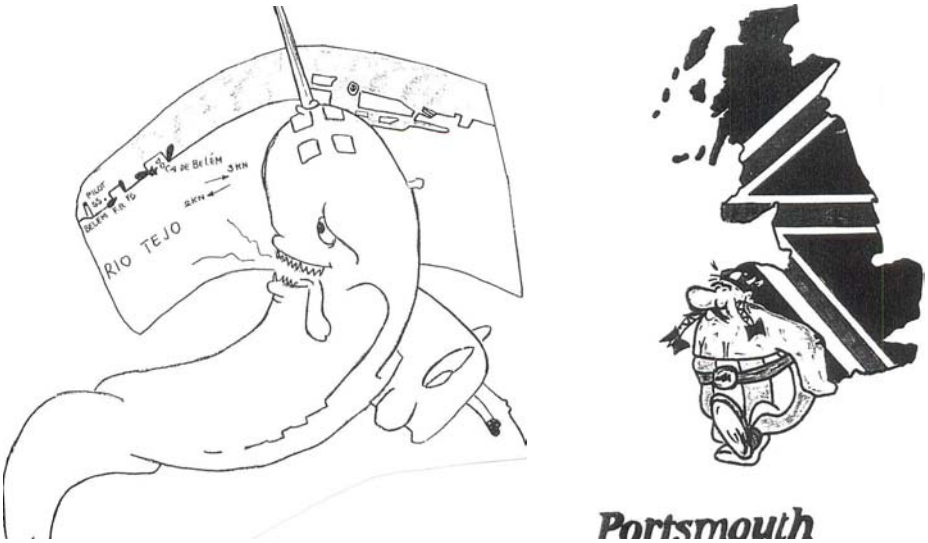
PAGE 4 RNFLHCO 7762 UNCLAS
IN ORDE WAS. DEZE VRIJGIFTE VAN INFORMATIE AAN DE PERS WERD EVENEENS GECOORDINEERD MET NORTHWOOD. ASSOCIATED PRESS MAAKTE HET BERICHT TN 1630A BEKEND HETGEEN HET TIJDSTIP VAN VRIJGIFTE IN NEDERLAND BESPOEDIGDE
7. DE ZOEKACTIES WERDEN GESTOPT EN DE NOK VAN DE ZWAARDVIS WERD VAN DE GELUKKIGE AFLOOP INGELICHT
8. DE BOOT WORDT NU NAAR BODOE, NOORWEGEN GEDIRIGEERD OM EEN NIEUWE MARKEERBOEI TE INSTALEREN. DE NOORSE AUTORITEITEN IS GEVRAAGD DE VERLOREN MARKEERBOEI OP TE SPOREN EN ZO MOGELIJK TE BERGEN
9. EEN WELGEMEEND EN WARM BRAVO ZULU AAN EEN IEDER DIE ZO UIT-STEKEND HEEFT GEHOLPEN. IN NEDERLAND HEBBEN VELEN BV CZM STAF - MAWD BEMANNING - DMC - DDG EN ZEKER NIET TE VERGETEN OZD STAF ZICH FLITSEND EN DIRECT INGEZET. DE BUITENLANDSE MEDEWERKING WAS EVENEENS BUITENGEWOON GOED (ZIE BOVEN)
10. DIT NIEUWS BULLETIN IS BESTEMD VOOR AFHANGING OP PUBLIKATIE-BORDEN EN INHOUD VAN DEN KAN UW NOK WORDEN MEEGEDEELD
BT

Het nieuws bulletin van 8 maart 1989, na de vermissing.

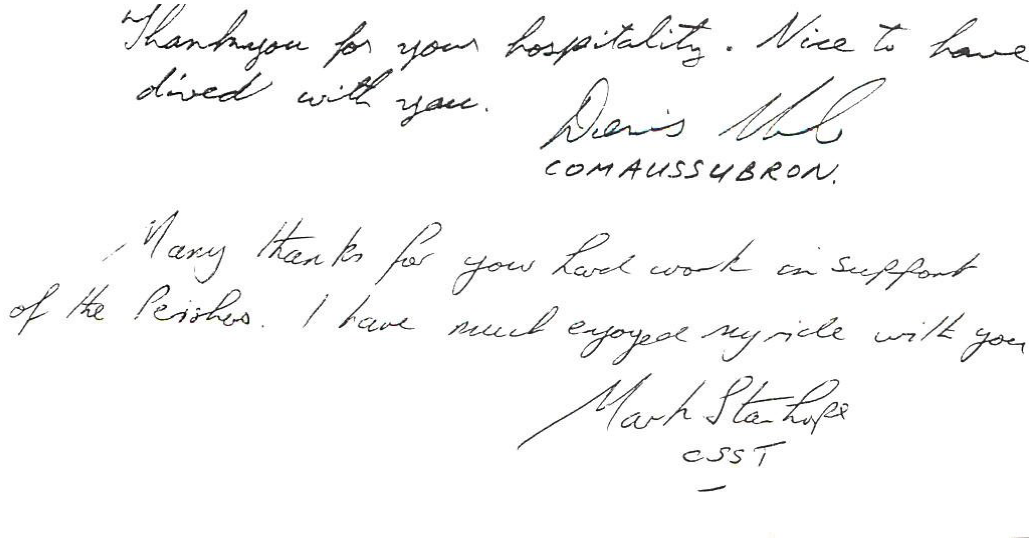
Het Thuisfront.

SUBLOOK-incident tijdens de oefening North Star was aan de bemanning relatief ongemerkt voorbij gegaan. Dat kon ook niet anders want toen zij merkten, dat er wat aan de hand was via een bericht op de omroep, was onmiddelijk een “SURFACED”-bericht met aanvullende informatie dat alles wel was. Het advies van de Onderzeedienst om een ieder naar zijn huis te laten bellen werd aan boord met enige scepsis ontvangen, was dat nou wel nodig? Maar hoe anders was het aan de andere kant gesteld.
Direct na het eerste telefoontje uit Northwood, waar vandaan de oppervlakteschepen werden gedirigeerd, was het hoogspanning op de Onderzeedienst-basis. Een van de hoogste prioriteiten was om het thuisfront, de zogenaamde next-of-kin, te waarschuwen voordat deze het zou horen via Radio 1 of 3. Enkele vertrouwenwekkende figuren onder de leiding van de chef d’equipage, SPR de Winter, zetten zich aan deze taak. Ze hadden allen een vastgestelde tekst voor zich, die zo kort en zakelijk, maar ook zo geruststellend mogelijk het thuisfront moest zien in te lichten. Als ze niet thuis waren, desnoods via de buren of werkgever. Het was een heel delicate taak, waar ook nog veel hast bij was, want de persdiensten popelden om het nieuws op radio en TV te verspreiden. Op verzoek van de Onderzeedienst probeerden zowel Northwood als Norfolk, waarvandaan de onderzeeboten werden gedirigeerd, de zogenaamde press-release zolang mogelijk tegen te houden.
Maar nu het waarschuwen zelf. Natuurlijk werd gezegd, dat de boot een lange tijd een lange tijd met hoge vaart in de oefening had moeten snuiveren. En dat het zeer waarschijnlijk was, dat de boei door de torenhoge golven is losgeraakt, en als dat gebeurt gaat hij automatisch noodsignalen uitzenden. En dat wij er rekening mee houden, dat de boot binnenkort wel in de lucht komt. En dat we dan onmiddelijk zullen terugbellen. Maar als een heel klein stemmetje vraagt: “Kan het ook echt een noodsignaal zijn?”. Dan gaat er heel wat door je heen, want je moet wel zeggen dat dat ook een mogelijkheid is. En dan begrijp je pas goed de ongerustheid, die een dergelijk bericht teweeg brengt.
De onderzeedienst bracht een opvangcentrum in gereedheid bij de BTW, en ook werden enkele telefoonlijnen gereserveerd voor binnekomende gesprekken van het thuisfront. Van beide voorzieningen hoefde gelukkig geen gebruik gemaakt te worden gemaakt, want het “Surfaced” van de Zwaardvis kwam betrekkelijk snel, gelukkig een half uur voordat het ANP het bericht van de vermissing vrij zou geven. En ook ongeveer een uur, voordat de Onderzeedienst de fase SUBMISS zou laten ingaan. U begrijpt dat dat nog veel meer emoties zou los maken, zowel in het binnen- als het buitenland, maar vooral bij het thuisfront.
Enkele dagen later werd het thuisfront, en alle personen, die op de basis actief hadden meegeholpen, een informatiedag gehouden. Deze werd druk bezocht, er was veel behoefte aan om precies te weten, wat er nu wel mis was gegaan, hoe de hele organisatie van SUBLOOK e.d. in elkaar stak, en wat onze mogelijkheden waren. En toen bleek ook pas goed, wat een beklemming een bericht van vermissing kan geven, zelfs bij die personen, die nog niet telefonisch bereikt konden worden en inderdaad direct via de radio hoorden, dat alles weer goed was.
(Relaas van de destijdse COZD KTZ B.G.A. Fanoy)

Het gehele jaar 1990 verbleef de Zwaardvis in Rotterdam voor de reparatie, een van de weinige oplevingen was doordat de Cornelis Drebbel ook een onderhoudsbeurt kreeg de bewoners hiervan zolang werden ondergebracht in een hotel in de buurt van de RDM, was het toch voor sommigen net een buitenlandse haven.
Tijdens de LVO ging er nogal het een en ander niet volgens de planning en daarom werd de Zwaardvis dan ook pas op 28 februari 1991 weer in dienst gesteld. Maar daarvoor hadden we dan ook heel wat technische veranderingen ondergaan.
Er was ook weer een nieuwe commandant, namelijk LTZ1 H.M. Leeflang kreeg het commando over de vernieuwde Zwaardvis.
Op 6 maart verliet de boot de werf en werd er tijdens de overtocht naar Den Helder een trimduik uitgevoerd. Op 6 mei vertrok de boot naar zee voor het opwerkprogramma en uitvoering van Staff Assisted Safety Work Up (SASWU), kalibratie van de sonars, afregelen en inschieten van de torpedobuizen. Daarna ging het in juni richting Faslane voor het opwerken bij Captain Submarine Sea Training (CSST).
Eenmaal terug in Den Helder kreeg de boot een "kusje" van de Tijgerhaai, die tijdens een afmeermanoeuvre met draaiende schroef de Zwaardvis raakte. Foutje, bedankt!
De sleepboot Westgat volgde het voorbeeld van de Tijgerhaai, v.w.b. het uitdelen van "kusjes"!
Na herstelwerkzaamheden in Den Helder, ving op 2 september de najaarsreis aan met een vervolg van de CSST in de Clyde area's, en vervolgens opmars naar de Middellandse Zee, waar van 1 tot 30 oktober werd geoefend. Op 11 november was de boot terug in Den Helder.
In dit jaar werden de havens Stavanger, Bergen, Faslane, Mallorca en Malaga aangedaan.

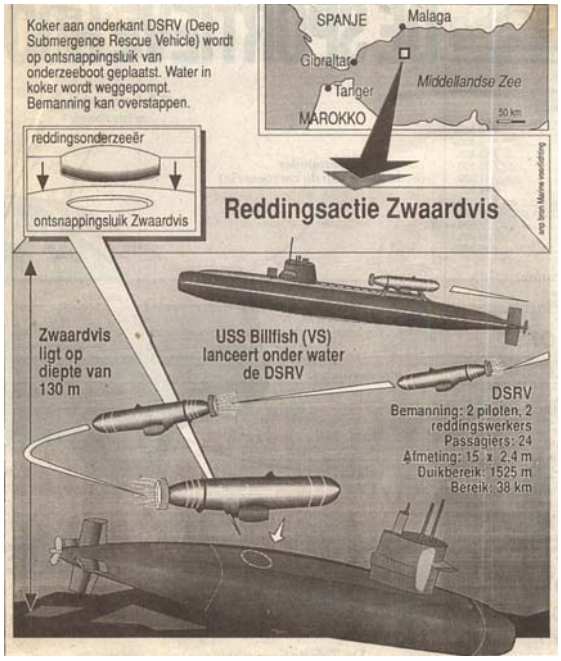


Wat nou "Cockfight" ?
Deze stripfiguur werd voor tot nu toe ombekende redenen, in verband gebracht met LTZ1 H.M. Leeflang.



Bedankje van de bezoekende CSST en COMAUSSBRON.

De volgende FOST periode begon op 5 februari 1992 en vond plaats in de Portland area's, waarna de boot 28 februari al weer in Den Helder was. De tweede reis stond in het teken van opwerken met het Fregnon in het Skaggerak en oefenen met het eskader met als uitrusthaven Lissabon.
Na vertrek uit "Lisboa" werd de oefening voortgezet bij de Azoren en werd de koers gezet naar Dublin, en tijdens de opmars werd met een Franse nucleaire onderzeeboot geoefend. De oefenperiode "Special Ops" in het kader van de pre-SCC (Submarine Command Course), waarin aspirant commandanten worden klaargestoomd voor hun opleiding tot commandant.
In het najaar was de boot een van de deelnemers aan "Sorbet Royal" hierin werden voor de KM (vele landen hadden dat al eerder gedaan op bilaterale basis, zoals UK, VS en NO, maar wel voor het eerst in NATO verband) voor het eerst beproevingen gedaan met het daadwerkelijk ontsnappen vanuit een onderzeeboot liggend op de zeebodem. Dit gebeurde met Deep Sea Rescue Vehicles (DSRV's), van Amerikaanse, Britse en Franse makelij, voor de Costa Del Sol.
Hierna werd nog een patrouille afgewerkt, verder werden de havens Portmouth, Plymouth, Arendal, Lissabon, Dublin, Stornoway, Malaga, Napels en Bari bezocht.



Bemanning Zwaardvis 'gered'

DEN HELDER — Op de bodem van de Middellandse Zee worden deze week voor het eerst bemanningsleden van een Nederlandse onderzeeboot uit hun benauwde positie bevrijd door een reddingsonderzeeër. Geen echt ongeluk, maar een oefening om met de reddingsprocedures vertrouwd te raken.

De Zwaardvis, de 67 meter lange en onder water ruim 2600 ton metende onderzeeboot uit de gelijknamige klasse, zakt ten zuiden van het Spaanse Malaga tot hij op een diepte van rond 130 meter op de zeebodem ligt. Een Amerikaanse mini-onderzeeboot (DSRV, deep sea rescue vessel) wordt vervolgens aan de Zwaardvis gekoppeld en achttien tot twintig bemanningsleden kunnen overstappen om naar een andere onderzeeboot, hetzij naar een oppervlakteschip te worden gebracht.

Tot de 'geredde' bemanningsleden zullen donderdag de hoogste marinechef, de bevelhebber der zeestrijdkrach-ten vice-admiraal N. Buys, en de commandant van de Onderzeedienst, kapitein-ter-zee D. Hey, behoren. Het gebeurt tijdens de NAVO-oefening Sorbet Royal die tot vrijdag in de Middellandse Zee wordt gehouden. Behalve Nederland en de Verenigde Staten doen ook de marines van Groot-Brittannië, Italië en Spanje aan deze oefening deel.

In geval van een ongeluk met een onderzeeboot moet de reddingsonderzeeër vanuit de VS worden ingevlogen naar een vliegveld in de buurt van de dichtstbijzijnde havenplaats, zo vertelt kapitein-ter-zee Hey. In die haven wordt de mini-onderzeeër, die een lengte heeft van zo'n achttien meter, op een moeder-onderzeeboot geplaatst die hem naar de plaats van het ongeluk brengt. Daar wordt hij ontkoppeld, zakt naar de onheilsplaats en koppelt zich vast aan de verongelukte onderzeeboot. Volgens Hey een uitermate kostbare operatie waarvoor zeker niet elk half jaar kan worden geoefend.

Uit de Telegraaf van vrijdag 11 september 1992.

Vanaf hier ontbreken in voornoemde Internetbron de foto's.

Foto
Sorbet Royal.

Foto
En weer van de werf af !

Foto
Gezellig zo'n BBK-feestje !

De laatste actieve dienst jaren van de Zwaardvis werden nogal gekenmerkt door het vaak veranderen van het vaarprogramma, het navolgende vaarprogramma van 1993 heeft als voordeel dat het niet meer gewijzigd zal worden!
Op 8 januari te 09:40 uur vertrok de boot uit Den Helder voor wederom een patrouille naar zee, tijdens deze reis werden de havens Catania van 19 tot 22 februari, Crotone 23 en 24 februari, Bari op 12 maart en Mallorca van 17 tot 20 maart aangedaan. Om 12:08 uur op 27 maart meerde de boot weer af in Den Helder.
Vervolgens voer de boot weer uit op 15 april voor een reis richting Portugal alwaar geoefend werd met het Nederlandse eskader. Het weer was slecht en wat erger was, er werden geen havens aangedaan. Op 3 mei werd de thuishaven weer aangedaan voor korte duur.
Want op 17 mei was de volgende, deze reis had de bemanning het genoegen om commandanten examens af te nemen bij de Britse marine, het zogenaamde "Cock-fight"

van SMCC, in de Clyde area's. De "perisher students" aan boord waren Mr. Reed en Mr. Hawthorne van de Britse marine, Mr. Chatterton van de Australische, Mr. Craven van de Canadeese en niet te vergeten de toen nog toekomstige commandant van de Zwaardvis Mr. Veen. Zij kregen het onder deskundige leiding van CDR P. Lambert behoorlijk zwaar te verduren. Eenvoudig is het niet zo'n SMCC en hoe aardig Mr. Lambert ook leek, tegenover de "perisher students" was hij hard en meedogenloos. Mr. Craven kon na twee dagen al zijn biezen pakken en werd per helicopter afgevlogen, terwijl Mr. Chatterton op de een na laatste dag te horen kreeg dat de "Silent Service" voor hem ten einde was. Ook tijdens deze reis kreeg de toemalige commandant LTZ1 Leeflang de bijnaam "The Elephantman", dit vanwege zijn ietwat buiten proporties uitgegroeide lip. Toen er een dokter op de wal om advies werd verzocht, werd de oefening gelijk stil gelegd omdat men dacht dat de commandant in levensgevaar verkeerde, maar niets was minder waar, degene die het meeste gevaar liepen was de bemanning, vanwege de manier waarop hij gebruik maakte van de verbindingen met zo'n lip, was voor alle partijen niet om aan te horen.
Na terug te zijn gekeerd in Den Helder op 25 juni volgde nog 3 VIP vaardagen en een varende ouderdag, waarna men aan het zomerverlof begon.
Voor het zomerverlof werd voor de laatste maal van commando gewisseld op de Zwaardvis. LTZ1 H.M. Leeflang nam afscheid en LTZ1 E.H. Veen trad aan als nieuwe commandant, inmiddels een oude bekende na de voorgaande SMCC. Op 20 september vertrok de boot voor een FOST periode en aansluitend een SSX en een TFX. De SSX was zeer enerverend daar de sparring-partner Hr. Ms. Zeeleeuw was, en de Zwaardvis bewees in deze oefeningen niet onder te doen voor zijn "modernere broertje". Tijdens de TFX van de MLD was er nog een "vliegende torpedo" die de boot aan de achterzijde raakte. Hierdoor werd er opgestoomd naar Haakonsvern om de schade te inspecteren. Na inspectie liepen we op 19 oktober Den Helder weer binnen.
Als laatste was er nog een FOST reis en nog maar eens een SASWU en werd terloops nog even Plymouth aangedaan, waarna op 4 december, wederom op tijd voor Sinterklaas, in Den Helder binnen kwamen.

Foto
Staat de "vriesklep" open ?

Foto
Diepte word ?

Toen kwam het laatste operationele jaar voor Hr. Ms. Zwaardvis die uiteindelijk na bijna 22 jaar actieve dienst, uit dienst zou worden gesteld. Het laatste jaar kende goede tijden en ook tijden waarin de bemanning zich hulde in diepe droevenis.
Op 5 februari vertrok de boot voor de 3de maal voor een patrouille in de Adriatische Zee, na een tussenstop nabij Spanje om SGT van de Weg af te zetten die kennelijk te veel trekdrop had gegeten, koersten we verder naar het oosten richting Siciliaanse kust. Waar op 16 februari, te Augusta Bay, werd geankerd om olie te laden. 's Avonds werd het anker alweer gelicht om 3 uur later in Catania af te meren. Ook de schipper was toen genoodzaakt om af te stappen, daar hij meer last van zijn gebit had dan de Ziekenpa aankon.

Na vertrek uit Catania op 19 februari werd er deelgenomen aan een grote onderzeeboot oefening ten zuiden van Italie genaamd “Dogfish”. Na zelf al een aantal geslaagde aanvallen tegen onderzeeboten te hebben uitgevoerd kwam er een verrassings aanval van een Turkse onderzeeboot die beweerde de Zwaardvis op zo’n 30 mijl te hebben getorpedeerd, deze onderzeeboot was zelf moeilijk te vinden doordat hij op de sonar klonk als een vissersboot!
Wegens logistieke problemen werd uitgeweken naar Napels i.p.v. Salerno, waar we op 6 maart binnen liepen, voor velen het bewijs dat de hel op aarde nog steeds bestaat. In deze haven deden zich weer een aantal personeelswisselingen voor, ook de schipper kwam weer terug, compleet met gerenoveerd gebit.

Foto
Je zal maar ziek, zijn in zo’n bedje !

Foto
De Italiaanse kranten berichten ook over het co-incident.

Op 10 maart werd weer koers gezet naar zee, maar er kwam een kink in de kabel, of liever gezegd in het dieselbeveiligings systeem. Door een onverklaarbare technische storing, waarbij vijf misstarts werden gemaakt, werd de bemanning op 14 maart blootgesteld aan een te grote dosis CO. Daar vier bemanningsleden vergiftegings verschijnselen vertoonden, riep de Zwaardvis de assistentie van het medisch team van SPS Cataluna in wat in de buurt opereerde. De bemanning bracht nagenoeg de gehele dag op dek door om behandeld te worden. Uiteindelijk werden 5 bemanningsleden vervoerd naar een ziekenhuis in Taranto voor verdere behandeling. Het medisch team van het Spaanse fregat Cataluna leverde een voortrefflijke prestatie en voer met de Zwaardvis mee naar Brindisi alwaar een kort havenbezoek werd ingelast. Gelukkig viel het hele gebeuren achteraf voor thuis nogal mee, al was het wel even schrikken.
Op 15 maart werd Brindisi aangedaan om even bij te trekken, en het thuisfront gerust te stellen. Na een “natte snuiverstart” onder grote belangstelling van de lokale bevolking, en nadat iedereen weer terug aan boord was, werd weer koers gezet naar open water, nu echter met een rookverbod. Alles ging deze keer wel goed, en na een succesvolle periode liep de Zwaardvis op 5 april Bari binnen. Alwaar zij ‘s avonds alweer vertrok, met de inmiddels opgestapte COZD KTZ J.M. van der Ham, en op 6 april werd Corfu binnengelopen.

Foto
Afscheid van het Spaanse medische team.

Deze haven werd een zwarte bladzijde uit de geschiedenis van de Zwaardvis. Hier ontviel ons door een noodlottig verkeersongeval één van onze collega’s: MATR1ODVB M. Dijkgraaf. De Matr. Dijkgraaf zal door niemand van de laatste bemanning worden vergeten.
Na de thuisreis vanaf Corfu, die voor velen lang duurde, liep Hr. Ms. Zwaardvis op 21 april in Den Helder binnen, om in een korte periode de boot op 23 mei weer klaar te hebben voor de volgende reis.

Het laatste reisje werd gekenmerkt door het feit dat er net zoveel havendagen als vaardagen waren. De eerste opdracht van de Zwaardvis was deelname aan de Navy Days in Portsmouth, vlak voor de "D-Day Remembrance Celebrations", vervolgens een opmars naar Eckernforde via het Kielerkanaal om daarna deel te nemen aan de NATO oefening North Star. In deze oefening werd in het kader van "Frienship for Peace" voor het eerst samen geoefend met Poolse en Russische eenheden. Tijdens de oefening werd Karlskrona aangedaan samen met Fregnon en na afloop werd 10 dagen lang deelgenomen aan de Kielerwoche te Kiel. Als laatste haven was dit een groot succes, ondanks dat er alleen nog maar hotelaccomodatie in Lubeck te vinden was. Tot besluit vormde een gecombineerde TFX met Fregnon ten zuiden van Noorwegen het laatste operationele commitment van de Zwaardvis.

Tenslotte liep Hr. Ms. Zwaardvis voor de laatste keer Den Helder binnen op 3 juli. Tijdens het binnen varen van de haven werd nog getracht door middel van een aantrekkelijk prijskaartje op het sail de boot aan de man te brengen, maar daarop is tot nu toe nog niet gereageerd. Hierna volgde nog een varende ouderdag met daarop volgend de uit dienst stelling op 13 juli 1994.

Wat het toekomstige lot van de Zwaardvis zal zijn is nog niet bekend, sommigen onder ons hopen mischien dat zij een plaats krijgt naast de Tonijn, bij het Marine museum, maar wie weet komen we haar nog eens tegen varende onder een andere vlag!

Foto

Deze foto is genomen van alle oud-commandanten van Hr. Ms. Zwaardvis die bij haar definitieve uit dienst stelling op 13 juli 1994 aanwezig waren.

Staand van links naar rechts:

B.G.A. Fanoy 18-08-1972 tot 11-10-1972
A.M. Ohr 11-10-1972 tot 03-09-1973
N.W.G. Buis 01-07-1974 tot 04-06-1976
H.W. van Vliet 04-11-1976 tot 29-06-1977
M. Bod 14-04-1978 tot 01-11-1978
D. Weekenstroo 01-11-1978 tot 19-02-1982
Jhr. R.A. Snouck Hurgronje 19-02-1982 tot 23-01-1984

Zittend:

J.M. van der Ham 23-01-1984 tot 05-06-1984
Jhr. M.J.H. van Asch van Wijck 09-11-1984 tot 02-06-1987
H.K. Stapel 02-06-1987 tot 09-01-1989
H.M. Leeflang 28-02-1991 tot 12-07-1993
E.H. Veen 12-07-1993 tot 13-07-1994
C.A.F. van Well Groeneveld Laatste commandant Zwaardvisch

Door omstandigheden niet aanwezig:

M.W. Buskens 29-07-1977 tot 14-04-1978
K.A.C. Hermsen 09-01-1989 tot 12-09-1989

Het embleem van de Zwaardvis
Zwaardvis Onderzeeboot 1943 - 1962
Onderzeeboot 1972 – 1994

Het bovenste deel in azuur een leeuw van goud, gekroond met een kroon van drie bladeren en twee paarlen van hetzelfde, getongd en genageld van keel, in de rechtervoorklauw opgeheven houdend een ontbloot zwaard van zilver met gouden gevest en in de linker een bundel van zeven pijlen van zilver met punten van goud, ter weerszijden geflankeerd door vijftien zonnestralen van goud, beurtelings stralend en flikkerend. Het onderste deel in zilver een zwaardvis van sabel. Als embleemspreuk "DOOR STRIJD TOT VRIJHEID" in latijnse letters van sabel op een lint van zilver.
(Besch. 334264/317837 van 8 sept.1953)

Embleem en wapenspreuk dateren van 1943. De commandant van de boot LTZ1 H.A.W. Goossens heeft de wapenspreuk vastgesteld. Het schild is ontworpen door de oudste officier, LTZ2 J. van Dapperen.
Citaat uit het boek "stuifzeetjes over de P322" geschreven door de oudste officier, de latere SBN J. van Dapperen:
"Zo onstond dus ons wapen. Uit de eerste strijd die er aan boord geleverd werd, nog tijdens de afbouw op de werf in Barrow-in-Furness. Uit negentiende transpiratie en eentiende spiritualien. Een vreemde mengelmoes van bijgeloof en hoop op de toekomst. De vis in het water, de leeuw in de stralende lucht, en Holland, dat vrij zou worden terwijl wij diep, diep onder water zaten."

Foto
De eerste "Zwaardvisch" met de koperen letters.

De geschiedenis van de “Z” van de Zwaardvis.

De eerste Nederlandse onderzeeboot van deze naam werd gebouwd op de werf Vickers Armstrong te Barrow in Furness, Schotland. Het betrof een Brits ontwerp van de T-klasse. De Oorspronkelijke naam zou HMS Talent zijn geweest
Aan SB en BB op het sail was de naam “Zwaardvisch” aangebracht in koperen letters. De toenmalige LTZ2 J. van Dapperen schreef het volgende over de in dienst stelling in 1943: *“Een zeldzame zon op de 23ste november scheen over een smetteloos schip en deed de elf koperen letters glinsteren, dat de ogen er pijn van deden. We stonden er naar te kijken, aangetreden voor de komst van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard.”.*
Ter gelegenheid van de uit dienst stelling op 11 december 1962 werd een van de letters “Z” als herinneringsgeschenk aangeboden aan SBN H.A.W. Goossens, die in 1943 de eerste commandant werd.
De eerste commandant van de Zwaardvis zonder “ch”, de toenmalige LTZ1 B.G.A. Fanoy, heeft in 1972 SBN Goossens uitgenodigd om het schip te bezichtigen, Hierbij werd de “Z” aan de boot aangeboden.
Op 13 juli 1994, bij de uit dienst stelling werd de letter terug gegeven aan de oudste dochter nl. Mevr. M.I. Uythoven-Goossens. Namens de familie gaf zij vervolgens de letter in permanente bruikleen aan de Onderzeedienst, met de uitdrukkelijke bepaling dat, telkens wanneer er een Nederlandse onderzeeboot met de naam “Zwaardvis” zal zijn, het schild met deze letter als herinneringsvoorwerp daar aan boord zal zijn.

Foto
SBN H.A.W. Goossens.

Foto
Uitreiking van de "Z" door SBN H.A.W. Goossens.

Foto
SBN H.A.W. Goossens neemt een kijkje op de "nieuwe Zwaardvis".

Foto
Telexbericht t.a.v. uit dienst stelling Hr. Ms. Zwaardvis.

Noot van Johan Journée:

Het oorspronkelijke boek op het Internet eindigt met een uitgebreide namenlijst van oud bemanningsleden, zie http://www.moulin-rouge.nl/ozd/zwaardvis.html.

.