

(RDM-collectie Johan Journée)

Herinneringsboek Hr. Ms. Tijgerhaai

door: A.H.A.P. van den Enden

Bron: <http://www.moulin-rouge.nl/ozd/tijgerhaai.html>

(In voornoemde Internetbron ontbreken de foto's.)

Voorwoord commandant onderzeedienst.

Na ruim 23 operationele jaren is ook voor Hr. Ms. Tijgerhaai het moment aangebroken waarop zij definitief is afgevoerd van de sterkte van onze Koninklijke Marine. Voor de onderzeedienst een gedenkwaardige en enigzins droeve gebeurtenis. Niet alleen hebben we afscheid genomen van een zeer succesvolle onderzeeboot, het betekent ook de afsluiting van een periode. Een periode van na W.O. II tot heden waarin de onderzeedienst altijd over zes onderzeeboten heeft beschikt, hetgeen met de uit dienst stelling van Hr. Ms. Tijgerhaai nu is teruggebracht naar een bestand van vier. Ook nemen we afscheid van een onderzeeboot-klasse, de zgn. één-cilinders. Een klasse waarin Hr. Ms. Tijgerhaai tesamen met haar zusterschip Hr. Ms. Zwaardvis enorm baanbrekend werk heeft verricht in de ontwikkeling naar de moderne diesel-elektrische onderzeeboot. De ervaringen opgedaan gedurende het varen en opereren met de "één-cylinders" hebben het mogelijk gemaakt de geweldige sprong vooruit van "drie-cilinders" naar Walrus-klasse te kunnen maken. De sprong van geruispeiler en klepsleutel naar GIPSY en mimicscreen remote control.

Voor u ligt een prachtig boek. Bij het doorlezen en bladeren zullen weer vele herinneringen boven komen. Ikzelf denk met voldoening en plezier terug aan de periode van mei 1977 tot juli 1979 waarin ik als oudste officier aan boord heb mogen dienen. Het zijn alle voormalige bemanningsleden, zich gesteund wetend door het thuisfront, die de geschiedenis van Hr. Ms. Tijgerhaai hebben geschreven. Zij zijn het ook die iedere keer de opgedragen operaties zo succesvol hebben uitgevoerd en telkens weer veilig zijn thuisgevaaren naar de wachtende familie, vrienden en collegae.

Ik hoop dat u met veel plezier, gesteund door dit rijk geïllustreerde boek, zult terugdenken aan en verhalen over uw zo belangrijke tijd aan boord van Hr. Ms. Tijgerhaai.

J.M. van der Ham, kapitein ter zee.

Foto

J.M. van der Ham, kapitein ter zee.

Voorwoord laatste commandant Hr. Ms. Tijgerhaai.

Op 8 december 1995 werd Hr. Ms. Tijgerhaai definitief uit dienst gesteld na een onderzeebootleven van 23 jaar, nog lang niet versleten, nog steeds modern en zoals altijd mooi in de verf. Reden van deze uit dienst stelling was niet de vervanging door een nieuwe generatie onderzeeboten maar de proportionele bijdrage van de onderzeedienst aan de door de politiek opgedragen bezuinigingen bij defensie.

Hr. Ms. Tijgerhaai werd op 25 mei 1971 te water gelaten. Mevr. Maas-Ramsay doopte deze onderzeeboot onder de naam Hr. Ms. Tijgerhaai. De naam was ontleend aan een voorgaande Nederlandse onderzeeboot aan het eind van de Tweede Wereldoorlog, namelijk de ex-Engelse T-serie onderzeeboot HMS Tarn. Deze werd op 28 maart 1945 als Hr. Ms. Tijgerhaai in dienst gesteld, waarna zij twee maanden later haar taak begon als doelsboot voor anti-onderzeebootbestrijdings oefeningen. Op 5 augustus 1945 vertrok zij naar Nederlands-Indië om deel te nemen aan de strijd tegen de Japanners. Voordat de boot daar aankwam kapituleerde Japan. Het reisdoel werd toen verlegd naar Tandjong Priok, alwaar enkele patrouilles door de archipel werden gemaakt. Op 6 september 1946 keerde de "oude" Tijgerhaai terug naar Rotterdam. Zij werd op 11 december 1964 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. Tijgerhaai was de tweede boot van de tweede generatie Zwaardvis-klasse ook wel "één-cilinders" genoemd tijdens het tijdperk van de Dolfijn- en Potvisklasse die uit drie-cilinders bestonden. De Zwaardvis-klasse had een revolutionair ontwerp met een "teardrop hull" en heeft bewezen een uiterst betrouwbare onderzeeboot met zeer goede manoeuvreer eigenschappen te zijn met voor een conventionele onderzeeboot een royale accommodatie. Een levensverlengend onderhoud eind jaren 80 waarbij onder andere de medium range sonar werd vernieuwd, zorgde ervoor dat de "één-cilinders" tot ver na het jaar 2000 zich met menig andere onderzeeboot kon meten.

Dit herinneringsboek is in eerste instantie samengesteld voor alle oud-opvarenden van Hr. Ms. Tijgerhaai en bestaat uit oude verhalen, reisverslagen en foto's. De uitgebreide namenlijst van oud bemanningsleden achterin dit boek toont aan dat vele onderzeedienstmannen hebben behoord tot de professionele bemanningen die in de loop der jaren Hr. Ms. Tijgerhaai hebben bestierd. Zij hebben vele goede operationele taken uitgevoerd en menige bereisde haven aangedaan.

De samensteller van dit herinneringsboek de SGTWDE A.H.A.P. van den Enden ben ik zeer erkentelijk voor het initiatief en het vele werk verricht aan dit boek.

Ik wens u als laatste commandant van Hr. Ms. Tijgerhaai veel leesplezier toe, en ben ervan overtuigd dat u vele herinneringen naar aanleiding van dit boek zult ophalen.

De laatste Commandant van Hr. Ms. Tijgerhaai,
LTZ1 H.J. Kuin.

Foto

LTZ1 H.J. Kuin, laatste Commandant Hr. Ms. Tijgerhaai.

Tijgerhaai, bouwnummer 321.

De opdracht van de Koninklijke Marine aan de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij voor de bouw van twee onderzeeboten vond officieel plaats op 24 december 1965, dit was waarschijnlijk één van de betere kerstcadeau's voor de RDM. De kiellegging voor beide boten was op 14 juli 1966 een feit, Hare Majesteit de Koningin gaf bouwnummer 321 op 7 september van dat jaar de naam Tijgerhaai.

Foto
De kiel ligt er !

Foto
Het 2^e spant wordt op 12 januari 1967 geplaatst.

Het duurt even, zo'n 6 maanden, voor het volgende spant wordt toegevoegd, maar zoals te zien is op de foto had zusje Zwaardvis voorrang. In krantenkoppen verschijnt het nieuws dat de bouw gestaag vordert, en voorts wordt er uitgelegd dat deze twee onderzeeboten de overgang vormen naar de nucleair voortgestuwde onderzeeboten, welke zoals bekend er niet zouden komen.

Over een ding is een ieder het eens, deze boten zullen vergeleken met de drie-cilinders beter manoeuvreerbaar en wendbaarder zijn, geruislozer, een betere accommodatie voor de bemanning, en ze zullen op grotere duikdiepte kunnen opereren. Terug kijkend op 23 jaar Tijgerhaai heeft zij ruim aan deze verwachtingen voldaan.

Foto
Duidelijk te zien, de 6 maanden verschil in bouw.

Foto
De buizen zijn gereed om te worden geplaatst.

Onderzeeboot-technisch kreeg de Tijgerhaai een lengte van ca. 66 meter bij een grootste diameter van ca. 8,40 meter. De maximum diepgang bedraagt 7 meter, terwijl de waterverplaatsing ongeveer 2500 ton zou zijn. Aan boord wordt plaats gemaakt voor 68 opvarenden, in werkelijkheid werden dat er 71 plus nog eens 8 in de boegbuiskamer (om toch een beetje het gevoel van 3-cilinders te laten proeven, red.), de boegbuiskamer zou dus alleen gebruikt worden voor de torpedobuizen en de opslag van reserve torpedo's. Het middenschip bevat de centrale, een heus kombuis i.p.v. een fornuis in de gang, de slaapverblijven en dagverblijven, en onderin de batterijruimtes.

Achter spant 48 (achterschip) is de machinekamer waarin 3 diesels staan opgesteld en allerlei andere hulpinstallaties. Daarachter bevindt zich de hemkamer met de hoofdelektromotor.

Foto
Hoeveel kilometer kabel ging er ook alweer in ?

Foto
De indeling van de "1-cilinder".

Nevenstaande tekening, geeft een meer gedetailleerd aanzicht en een betere indruk hoe de boot zeer effectief is ingedeeld. Dit alles was uitgedacht op een schaalmodel (1:5) om alles zo goed mogelijk in te delen. De boegbuiskamer heeft 6 torpedobuizen met daarachter een dwars- en een langtransport welke hydraulisch wordt bewogen. Verder bevindt zich hier ook de sonarzolder waarop de electronica van de LWS10 en de PWS geplaatst is (later vervangen door de MRS), en een ontsnappingstoren, waarvan het gebruikt ervan onder water liever werd overgelaten aan mariniers.

Foto
Een stuk van het sail met drukvaste toren wordt hier geplaatst.

Het middenschip bestaat uit 3 dekken, het bovendek, tussendek en batterijcompartiment. Op het bovendek bevindt zich de centrale opgesplitst in SB-kant het operationele deel en BB-kant met de onderwatercentrale voor de technische bewaking van de boot. Tevens op het bovendek de EOY-hut, radarhut, sonarhut (later werd het wandje eruit gebroken en werd dit ook centrale), radio-hut en longroom met de slaapverblijven voor de officieren. Het tussendek met aan de voorkant een slaapverblijf voor 48 korporaals en manschappen. Daarachter bevindt zich 'Het Goudenbal' waar de 'ouwe mannen' oftewel onder-officieren verblijven, en de verschillende bergplaatsen voor victualiën. Het cafetaria en het kombuis waar menig kok zijn ei kwijt kon, en als laatste potje 1 tot en met 3 waar iedereen behalve de officieren hun boodschap kwijt kon.

Foto
De "Rub 215" Brons-Werkspoor in de takels.

De 'pull' (ook wel machinekamer genoemd) is de ruimte achter schot 48 waar de al dan wel of niet beschikbare diesels (Brons-Werkspoor Rub 215) staan te pronken, 3 generatoren, 2 hogedrukvlucht compressoren, 3 hydraulische pompen met bij behorende accumulator, een lens en een trimpomp, 2 airco's, en nog meer hulpwerktuigen. Eveneens in dit compartiment een tweede ontsnappingstoren en in de laatste jaren werd het machine-kamerluik ook nog gereed gemaakt om een zgn. DSRV (Deep Submarine Rescue Vehicle) te kunnen ontvangen.

Achter het volgende spant (spant 30) is de manoeuvreerkamer gesitueerd, met daaronder de zwevende vloer, waar de hulpwerktuigen trillingsvrij t.o.v. de drukhuid zijn opgesteld, teneinde de geruisloosheid te verhogen. Als laatste ruimte de hemkamer waar de hoofd electromotor is opgesteld die de enkele schroefas aandrijft.

Foto
De laatste loodjes.

Foto
Ook de boegbuiskamer ziet er brandschoon uit.

De Tijgerhaai laat op zich wachten.

De Tijgerhaai werd uiteindelijk op 25 mei 1971 te water gelaten, de oorspronkelijke planning van de bouwmeester was in november van het voorgaande jaar. De oorzaak van deze vertraging was te wijten aan de produktie van de torpedobuizen, welke te laat door de werf konden worden opgeleverd.

Op 18 januari 1972 kon begonnen worden met de eerste proeftochten, deze periode zou tot 20 oktober duren.

Foto

De Tijgerhaai wordt door Mevr. Maas-Ramsay gedoopt.

Foto

Alle remmen los !

Foto

De eerste duik.

Foto

Eindelijk water onder de kiel !

De eerste in dienst stelling.

Na vele proeftochten te hebben uitgevoerd, vond op 20 oktober 1972, een maand na de in dienst stelling van het zusterschip Hr. Ms. Zwaardvis, de in dienst stelling van Hr. Ms. Tijgerhaai plaats. De eerste commandant werd LTZ1 J.S. Tichelman.

Op 24 oktober kwam de boot voor de eerste keer onder uitbundig lawaai van alle binnenliggende schepen ter verwelkoming aan in Den Helder. Veel tijd om feest te vieren was er niet, want 14 dagen later vertrok de boot voor de eerste operationele oefeningen. Gedurende deze reis werden Gibraltar en Plymouth aangedaan, en aan het eind van het jaar keerde de boot terug naar de RDM voor een korte onderhoudsbeurt .De eerste commandowisseling vond daar op 29 december plaats en werd LTZ1 P. Vis commandant.

Hieronder zijn relaas over de Tijgerhaai.

LTZ P. Vis

(Commandant van 29-12-'72 tot 30-11-'73 en 01-05-'74 tot 10-01-'75.)

Na ruim twintig jaar is het echt diep in de herinnering graven om specifieke anekdotes of iets dergelijks nog tevoorschijn te brengen. Data waarop diverse zaken hebben plaats gevonden zijn voor mij nauwelijks meer te reproduceren, maar ik zal enige belevenissen op papier zetten.

Als tweede commandant van Hr. Ms Tijgerhaai was ik met de bemanning in de gelukkige omstandigheid dat het invaren en beproeven voor de bouwwerf RDM achter de rug was en dat gedurende de garantieperiode het accent meer lag op operationele proefnemingen en bezoeken van interessante havens.

Begin 1972 werden de “Ome Jan Vermeulen” lanceerbuizen in Noorwegen beproefd. De hier gebruikte techniek kwam mij niet onbekend voor omdat het prototype als “buis 11” was gemonteerd op de inschietboot Hr. Ms. Zwaardvis (T-boot) waar ik als 2e/3e/4e officier in 1962 op voer. “Ome Jan” had een speciale relatie met alle torpedomakers en vooral met diegene die bij het project betrokken waren.

Bij het eerste binnenvaren van de Korsfjord alles op manoeuvreerrol, loods aan boord en richting Haakonvern. Het varen in de fjorden werd al snel een normale routine en in de Bommelfjord werden de lanceerbuizen tot maximale duikdiepte beproefd waarbij midden in de fjord in vierkantjes werd gevaren en zo nu en dan ter controle met de PWS werd gepinged naar de rotswanden in de vier hoofdstreken van het kompas. Alleen het terugkeren naar periscoopdiepte was altijd wat enerverend vooral als je bij de eerste slag met de periscoop rondom één van de ferries op korte afstand ziet die door de sonar geheel niet werd gedetecteerd door de slechte geluidscondities in de fjord. Maar bij het einde van de dag was het maar een kwartier varen naar de ankerplaats bij Lervik en kon er op gepaste wijze worden bijgekomen van de vermoeienissen. En de volgende morgen was je weer vlakbij peilloos diep water.

Foto
De eerste in dienst stelling.

Hr. Ms. Tijgerhaai viel ook de eer te beurt om een salespromotion reis voor de RDM naar Canada te maken. Als geregeld door de coördinator nieuwbouw op Materieel, stelde de werf een bedrag van f 5.000,- beschikbaar voor representatie, een niet gering bedrag in die tijd. Op een goede, waarschijnlijk woensdagmorgen vanwege de rijsttafel ‘s middags op de kazerne, werd het bedrag mij door de heer Eijsker van de RDM in de longroom overhandigd, een x-tal briefjes en zonder een kwitantie te hoeven tekenen. De reis zou uit en thuis een zes weken duren en vergde een geheel andere voorbereiding omdat het geen “alledaagse” NATO - c.q. andere - oefening betrof. Met mijn directe baas, de COZD, heb ik in die periode niet veel te doen gehad; ik had daar ook voor deze reis nauwelijks behoefte aan omdat veel zaken via Materieel werden geregeld. Maar bij het afmelden voor vertrek op de steiger, beet de COZD mij toe niets van het representiegeld uit te geven. Ik was enigszins verbaasd en zei dat er toch al voor een bedrag van f 1.500,- was uitgegeven aan satévlees en dergelijke heerlijkheden.

Enfin, na deze uitgebreide instructie ontmeerd en een voorspoedige reis naar Halifax; alhier liet de gehele bemanning enthousiast de goede kanten van dit type boot zowel binnenliggend als op zee aan de Canadezen zien. Als sluitstuk was een bezoek gepland aan Montreal. Op weg daarheen, het was net avondschemering, wilde de loods niet aan boord komen omdat hij onze loodstrap te gevaarlijk vond. Via de UHF toch nog getracht de loods te overtuigen dat het best kon en dat ik de volgende morgen om 10:00 uur een appointment had in Montreal, maar de loods was niet te vermurwen. Ik heb hem toen medegedeeld zonder loods verder te varen, hetgeen best lukte door ook nog in het zog van een tanker te varen.

Na de volgende morgen te zijn afgemeerd in Montreal kwam de lokale televisie aan boord om het zonder loods binnenvaren van de Canadese wateren te interviewen. Het bezoek aan Montreal is vervolgens voor gehele bemanning zéér geslaagd en voor enkele personen meer dan “bijzonder” geweest.

De terugreis naar Nederland was nog interessant omdat bezuiden New Foundland in dit jaargetijde goed moest worden genavigeerd en uitgekeken naar mogelijke ijsbergen. Op de dag van binnenkomst werd de VTA 's morgens nog bijgesteld op 19:00 uur om nog zo vroeg mogelijk aan te komen en tijdig de familieleden van de bemanning te kunnen laten waarschuwen. Door tegenzittende stroom en wind werden de havenhoofden eerst om 19:07 gepasseerd!

De COZD die ter verwelkoming op de steiger had gestaan, was om 19:00 uur vertrokken en ik mocht de volgende morgen gedurende twintig minuten een monoloog aanhoren over dit te laat komen; over de zesweekse reis is mij niet één vraag gesteld, noch over de besteding van het restant representatiegeld. Maar ik heb de “geheime” afrekening nog wel jaren bewaard en me nog wel een paar keer afgevraagd waarom er niet wat meer aandacht kon zijn voor het wel en wee van de boot en haar bemanning gedurende deze fijne tocht naar de andere kant van de oceaan.

Foto

De speech van de directeur van de RDM.

Veel tijd werd ook besteed aan het onderzoek van de “brom” door de afdeling Scheepsbouw van Materieel. In allerlei standjes, tien minuten 10° of 15° vóór- of achterover, hoge vaart, achteruitslaan, werd rondgevaren waarbij bleek dat dit type onderzeeboot prachtig manoeuvreerbaar was; bij het meren en ontmeren was de enkele schroef natuurlijk een nadeel ten opzichte van de drie-cilinders en de (vroegere) Walrusklasse Guppies. Je wist nooit tevoren of het achterschip bij achteruitslaan naar stuur- of bakboord ging dus daarom de approach naar de steiger rustig kiezen, want van de wind had je weinig last. (Iets geheel anders dan de B-jager met haar stoomvoortstuwing!).

In september 1974 werd Hr. Ms. Tijgerhaai voor de eerste volle periode van vier maanden gesteld onder commando van de Britse Flagofficer Submarines en zou opereren vanuit Faslane in Schotland. Zeker achteraf een heel plezierige periode, NAVO-oefening vanuit Faslane die begon bij Lissabon en in het Engels Kanaal eindigde. In Loch Goil kikvorsmannen die de boot via de ontsnappingstoren in de boegbuiskamer verlieten en weer binnen kwamen terwijl de boot urenlang achtereen gestopt lag op periscoopdiepte; voorwaar een goede oefening voor het onderwaterbedrijf.

Geplande oefeningen met Britse Nimrods in een van de area's in het Engels Kanaal die vlak voor het weekend werden afgezegd waardoor het te laat was om nog een havenbezoek te regelen. Dan maar voor anker in Mountsbay bij Penzanze waar de ankergrond zeer goed bleek te zijn.

Varend in het weekend was het ook steevast een uurtje “grote hellingen” en noodmanoeuvres op zondagmorgen om de bemanning weer eraan te herinneren dat alles kàn en alles zeevast moet staan; het was altijd goed speciaal de chek kok tevoren in te lichten voor zijn rijsttafelactiviteiten.

Het bevaren van het Gare Loch bij onze thuisbasis Faslane gebeurde zeer frequent en was normale routine en dus zonder loods; bij het laatste vertrek uit Faslane werd nog

gevraagd enkele loodsbriefjes te tekenen omdat een loods verplicht was voor buitenlandse schepen. Tja, en dat nadat je al weken in de Schotse lochs hebt rondgevaaren, Lower en Upper Loch Fyne, op de geluidsrange met 17 knopen op 70 meter diepte, welhaast hijgend in de nek van de kwartiermeester die de boot keurig op diepte en koers houdt; tja, dan krabbel je wat op de briefjes.

De Tijgerhaai, een fraaie boot met een fijne en goede bemanning in de periodes dat ik het bevel over haar mocht voeren. Voor mij was deze “70 man - 70 miljoen”-boot (wat goedkoop hè?) de beste van de twee. (N.B. Dit is op diverse manieren uit te leggen.)

De eerste echte operaties.

Op 15 januari 1973 vertrok Hr. Ms. Tijgerhaai uit Den Helder met bestemming Lorient om daar de sonarcalibraties uit te voeren en het weekend in Lorient te verbrengen. Op 30 januari werd teruggekeerd naar Den Helder om vervolgens op 10 februari wederom uit te varen voor trillingsmetingen op de Noordzee. In de periode van 26 februari tot 10 maart werden op de rede van Den Helder de torpedolanceerinrichtingen boven water afgeregeld, om dit vervolgens opnieuw te doen in diep water bij Noorwegen van 10 tot 29 maart. Deze laatste periode werd onderbroken door een zeer geanimeerd weekend te Bergen, tesamen met Hr. Ms. Onverschrokken, het toenmalige torpedowerkschip.

Na Pasen vertrok Hr. Ms. Tijgerhaai op 24 april naar Canada om daar een promotie-tour uit te voeren, waarbij de steden Halifax en Quebec werden bezocht. In beide steden werd deze nieuwe onderzeeboot met zeer veel enthousiasme zowel van marine zijde als van de Hollandse kolonie ontvangen. Op 26 mei werd weer koers gezet naar huis, na een week lang mist en ijsbergen, was de boot op 7 juni weer in Den Helder.

Na het zomerverlof meldde de boot zich in Faslane voor een drie maanden durende detachering onder operatief commando van de Flag Officer Submarines. De tijd tot 29 augustus werd gevuld met oefeningen met hefschroefvliegtuigen van Squadron 819, Frigat Squadron 7, Hr. Ms. Rotterdam, HMS Hermes en HMS Valiant. Na een bliksembezoek aan Plymouth, werd onder water opgemarcheerd naar Lissabon samen met HMS Opportune en HMS Rorqual, hierna werd deel genomen aan de NATO oefening “Quick Shave”. Memorabel was echter wel, dat door het zuinig watergebruik voor de eerste maal in de geschiedenis 50 ton drinkwater van Portugal onder water naar Schotland werd getransporteerd.

Verder werden nog acht Mark 8 exercitietorpedo's en negen Mark 37 exercitietorpedo's gelanceerd om uiteindelijk op 19 november huiswaarts te keren, alwaar de boot gereed gemaakt werd voor uit dienst stelling op 30 november op de RDM, waar garantie-onderhoud plaats zal vinden.

Foto

Foto

Na een derdetraps onderhoud/garantiereparatie van vijf maanden op de RDM, werd Hr. Ms. Tijgerhaai op 1 mei 1974 voor de tweede maal in haar levensloop in dienst gesteld. Op 6 mei werden de werftrossen losgegooid en voer de boot de Noordzee op voor de

trimduik en initiële systeembeproevingen. Na een periode te Den Helder, werden bij Lorient wederom de sonars gecalibreerd om vervolgens koers te zetten naar Schotland voor het vervolg van de opwerkperiode, de gemeten mijl werd gelopen en diverse runs werden uitgevoerd op de geruismeetbaan. Bezoeken werden gebracht aan Rothesay, Inverary en Faslane. De terugreis naar Den Helder werd gedaan via het diepe gedeelte nabij de Noorse kust voor het uitvoeren van de duik naar maximale duikdiepte en het uitvoeren van diverse beproevingen, onder meer met Hr. Ms. Limburg, teneinde alle systemen van de boot te controleren. Deze ronde om Groot Brittannië, rechtsom, werd op 18 juni te Den Helder afgesloten.

Op 29 juni koos Hr. Ms. Tijgerhaai opnieuw het ruime sop, deze maal op weg naar Noorwegen om de lanceerinrichting met assistentie van Hr. Ms. Mercurus af te regelen. Het weekend werd te Haugesund door gebracht. Daar het programma zeer vlot verliep (het zat in de loop der jaren ook wel eens tegen, red.), was het mogelijk om één dag eerder dan beraamd op 12 juli te Den Helder terug te keren.

Na het zomerverlof en onderhoud werd op 9 september vertrokken voor een periode onder Brits operationeel gezag, de zgn. Faslaneperiode. Hierin werd deelgenomen aan de NATO oefening Northern Merger en voor de nabespreking hiervan werd van 30 september tot 4 oktober een bezoek gebracht aan Kopenhagen. Vervolgens werd de Noordzee weer overgestoken om in de Clyde-area aan de westkust van Schotland, een week lang te oefenen met Britse mariniers van de 'Special Boat Service', die de boot onderwater verlieten en zo ook weer binnen kwamen. Van 18 tot 31 oktober werd onderhoud uitgevoerd te Faslane.

De tweede helft van de Faslaneperiode bestond voornamelijk uit torpedolanceerprogramma's met Hr. Ms. Zeehond. Hiertoe werd in de nacht van 4 op 5 november onderwater rendez-vous gemaakt met Hr. Ms. Zeehond en al oefenend richting Gibraltar gevaren. Deze gezamenlijke opmars werd onderbroken om een patiënt met een ernstige kaakontsteking af te zetten nabij Lissabon. Het gehele programma werd in straf tempo afgewerkt waarbij de beide onderzeeboten doelzoekende torpedo's lanceerden op elkaar, welke vervolgens door Hr. Ms. Mercurus werden opgepikt, daar lanceergereed gemaakt werden en aan de onderzeeboten weer werden afgegeven. Er werden twee weekenden in Gibraltar verpoosd en een weekend in Tanger. Met het eskader dat op terugreis uit de Middellandse zee was, werd een zogenaamde 'Passex' uitgevoerd, om net op tijd voor de feestdagen op 3 december Den Helder binnen te lopen, en Faslane- en winterverlof op te nemen en de boot voor te bereiden op de vaarperiodes in 1975.

In het begin van 1975 kreeg Hr. Ms. Tijgerhaai haar derde commandant, op 10 januari gaf LTZ1 P. Vis het commando over aan LTZ1 P.S. Damsma. Met de kersverse commandant vertrok de boot op 13 februari voor een korte oefenperiode in het Kanaal. Met o.a. vliedsquadron 321 en werd een bezoek gebracht aan Plymouth en Brest. Vanaf 1 april werd de Tijgerhaai weer ingedeeld bij Flag Officer Submarines en nam deel aan de oefeningen 'Roaming Nut' en 'Gib Dive' en werden de havens Dundee, Haakonsværn, Faslane en Gibraltar met een bezoek vereerd.

Tijdens de Nationale Vlootdagen op 18, 19 en 20 juli was het, in tegenstelling tot voorgaande jaren, mogelijk om een onderzeeboot te bezoeken. Hr. Ms. Tijgerhaai kreeg een overweldigende belangstelling van ongeveer 2000 bezoekers, ondanks de ongemakken die de bezoekers daarvoor moesten trotseren zoals wachttijden van vier uur en langer.

In het najaar oefende de boot met het eskader en met 'Standing Naval Force Atlantic' en hadden de inwoners van Leith, Arendal en Kristiansand het genoegen kennis te maken met de bemanning van de Tijgerhaai. Van 5 tot 27 november werd deelgenomen aan de NATO oefening 'Ocean Safari', om vervolgens op 19 december uit dienst gesteld te worden voor wederom een derdetraps onderhoud op de RDM.

Foto
Onderwater, drie claxons !

Tijdens het derdetraps onderhoud op de RDM had detachement Tijgerhaai een tijdelijke commandant gekregen nl. LTZ2OC F. Boot, deze werd op zijn beurt op 25 juni afgelost door LTZ1 J.W. de Jager. De reparatie verliep voorspoedig en op 14 juni 1976 werd Hr. Ms. Tijgerhaai opnieuw in dienst gesteld en werd aangevangen met de gebruikelijke opwerkperiode en beproevingen van de apparatuur, tijdens deze periode werden de havens Loriënt, Haugesund en Portsmouth aangedaan. Op 12 september bracht staatssecretaris mr. A. Stemerding, een werkbezoek aan boord. Vanaf 4 november werd de boot weer operationeel ingezet in de NATO oefening 'Suroit', en werd Portsmouth en Brest bezocht.

Foto
Terug op de werf.

Het jaar 1977 stond voor de onderzeedienst in het teken van de viering van het 70-jarig bestaan. De toenmalige commandant Onderzeedienst KTZ J.H. van Rede sprak toen als volgt over 'zijn' onderzeedienst:

Hoewel achterom kijken niet in mijn aard ligt, ontkom ik er natuurlijk bij dit 70-jarig jubileum van de onderzeedienst niet aan, de balans van ontwikkeling, het wel en wee en toekomstverwachtingen op te maken. Als dit jubileum straks op 19 augustus 1977 gevierd wordt betekent die dag een onderbreking van de intensieve dagelijkse werkzaamheden om de onderzeedienst goed te laten draaien.

In het internationale spanningsveld waarin wij leven wordt ook op de onderzeedienst een zware wissel getrokken. Alleen opvoeren van de gereedheid, handhaving en waar nodig verbetering van de geoefendheid, instandhouding van bedrijfsdiscipline, gebondenheid en motivatie van het personeel kunnen ons die geloofwaardigheid verschaffen, welke zo nodig is om iedere mogelijke inbreuk op onze vrijheid het hoofd te kunnen bieden en zo nodig een aangepast antwoord te geven.

Kolonel van Rede vervolgt: Natuurlijk hebben ontwikkelingen op maatschappelijk gebied mijn volle aandacht. Soms is het weleens moeilijk, de juiste weg aan te geven als operationele gereedheid of het volbrengen van een oefenprogramma dreigen te botsen met nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de personeelszorg. Gelukkig zijn we er nog altijd uitgekomen. Maar het vereist wel meer passen en meten dan vroeger. Ook als leiding is men hierbij, zeer terecht, nauw betrokken. Het volgen van ontwikkelingen op technisch en wapentechnisch gebied vereist daarnaast veel aandacht en zorg.

De Nederlandse Onderzeedienst staat nog steeds hoog aangeschreven als specialist in 'Ocean Going' conventionele onderzeeboten. Dit op jaren lange ervaring gebouwde vakmanschap mag niet verloren gaan. De samenwerking met de onderzeedienst van de

Britse Royal Navy is nu al weer enige jaren een feit. Enorm belangrijk deze samenwerking, waarbij onze boten vanuit het Schotse Faslane opereren, geeft ons de mogelijkheid, allerlei oefeningen en operaties uit te voeren, waarvoor hier bij ons land in de buurt, op de Noordzee, onvoldoende gelegenheid bestaat. Het permanent samenwerken met een andere natie verbreedt de ervaring van beiden en levert daarnaast toch ook een competitie element op.

De toekomst.

Zolang de huidige internationale tegenstellingen aanwezig blijven zal er een preventieve taak voor de Koninklijke Marine en dus ook voor de onderzeedienst blijven bestaan. Vergeet niet dat een goed toegeruste onderzeeboot in staat is een vrij groot zeegebied voor een mogelijke agressor onveilig en vooral onzeker te maken. Het oefenen van de oppervlakteschepen en onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen vormt in vredetijd een zeer belangrijke taak, afhankelijk zijn van andermans oefenmiddelen maakt iemand zeer kwetsbaar. Voor de nabije toekomst hoop ik, dat de onderzeedienst zonder problemen haar opgedragen verhuizing naar het Nieuwe Haventerrein zal uitvoeren en iets verder kijkend hoop ik op effectuering van een nieuwbouw voor de tachtiger jaren. Ikzelf heb bij deze onderzeedienst vele jaren met groot genoegen doorgebracht en ik zou tenslotte de hoop willen uitspreken dat de bestaand toewijding en bedrijfsgebondenheid tot in lengte van dagen zal voortduren.

De onderzeedienst, een relatief kleine dienst, bestaande uit 6 boten en 600 man, waarvan ongeveer 200 aan de wal werkzaam, heeft in zeventig jaren van haar bestaan bewezen een bijzonder efficiënt deel van de Koninklijke Marine te zijn. Mede dankzij de voortdurende inzet van het goed gemotiveerde en afgeefende personeel wordt operationeel gezien een hoogwaardig produkt geleverd.

Voor wat betreft Hr. Ms. Tijgerhaai betekende het voorjaar weer een Faslane-periode en in het najaar eveneens weer in Britse wateren al oefenend met NATO eenheden en later één dag demagnetiseren in Stroulbay. Verder werden de havens Taranto, Faslane, Gibraltar, Tanger, Catania, Portsmouth, Plymouth, Cardiff, Lorient en Brest bezocht

Foto

De thuishaven lonkt !

Van 16 januari 1978 tot 21 april werd Hr. Ms. Tijgerhaai wederom ingezet bij de Flag Officer Submarines, waarbij zowel bij Gibraltar als in de Britse en Noorse wateren werd geoefend, onder andere de Britse oefening 'Springtrain', 'Joint Maritime Cours' en oefeningen met uiteenlopende Britse eenheden. Bezoeken werden gebracht aan Gibraltar, Oporto, Rosyth, Bergen en Rothersey. Tevens werd er in Faslane een 14 daagse onderhoudsperiode doorgebracht. Op 26 mei van dit jaar was de Tijgerhaai weer toe aan een reparatieperiode bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij en werd daarom uit dienst gesteld.

Foto

De "oude" Mercurus.

Na de grote verhuizing naar Steiger 19 op de Nieuwe Haven in 1978, werd door de kiellegging in oktober 1979 van de Walrus en de zekerheid van nog drie andere boten van de 'Walrusklasse' de voorlopige toekomst van de onderzeedienst verzekerd. Dit jaar stond ook in het teken van verschillende proeflanceringen t.b.v. technisch onderzoek van torpedo's voor het laboratorium voor elektronische ontwikkelingen voor de krijgsmacht, en werden de torpedobuizen van de Zwaardvis en Tijgerhaai opnieuw afgeregeld.

Op 16 januari 1979 werd Hr. Ms. Tijgerhaai met nieuwe commandant, LTZ1 M. Bod, weer in dienstgesteld na een reparatie op de RDM. Vervolgens werden de inmiddels gebruikelijke routines van het beproeven en afregelen van de sonars en torpedolanceer-inrichtingen gedaan en opgewerkt met bezoeken aan Faslane, Haugesund en Stavanger. Met deelname aan de NATO oefening 'Coco Nut' en bezoeken aan (weer) Faslane en Rosyth werd het voorjaarsprogramma afgesloten. In het najaar volgde een intense periode van torpedolanceringen en beproevingen waarbij Haakonsvern, Haugesund en Plymouth werden aangedaan, om het jaar in Rotterdam af te sluiten met een dokking.

Foto
Waar zijn we !

Op 6 februari 1980 vertrok de boot voor een drie weken reis om te oefenen met het Neptune squadron 320 en Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Drenthe. Tussen 10 maart en 2 april werd er geoefend met het Atlantic squadron 321. De Tijgerhaai zag ze inmiddels vliegen, met welkome onderbrekingen in Dublin en (jawel weer) Faslane. Na een reisje met als hoogste punt Haakonsvern werden de voor- en achterbatterij in Den Helder vervangen. Ter afsluiting van het jaar werd tesamen met de Zwaardvis en de Potvis een oefening ten zuidwesten van Noorwegen gedraaid.

Foto
De Tijgerhaai gezien door de periscoop van de Tonijn.

De nodige ervaring met het varen onder Flag Officer Submarines werd in het voorjaar van 1981 gecontinueerd, waarbij zowel in de Noordzee als in de Atlantische Oceaan nabij Schotland werd geoefend met Nederlandse en Britse eenheden. Er werden 'pits-stops' gehouden in Cork, Faslane, Brest, Rothesay, Oslo en in Devonport waar gelijk een twee weken lang onderhoud werd gegeven.

Op 8 mei volgde een commandowisseling en gaf LTZ1 M. Bod de wimpel over aan LTZ1 D. Weekenstroo, die als kersverse commandant het voorjaar afsloot met torpedolanceerexercities samen met de Mercur, Potvis en Dolfijn in de Noorse fjorden.

Na met volle teugen van het zomerverlof te hebben genoten werd de Tijgerhaai andermaal bij Flag Officer Submarines ingedeeld, onder diens commando werd deelgenomen aan de NATO oefeningen 'Ocean Venture', 'Ocean Safari' en 'Sharem 44'. Tussen de oefeningen door werd verpoost in Brest en Devonport.

Bij de laatste oefeningen van 1981 werd het koude noorden ingeruild voor de warmere Portugese wateren en de Golf van Biskaje waar o.a. La Coruña werd aangedaan. Afsluitend werden ook nog Antwerpen en voor de verandering Brest bezocht.

Foto

Het heldere water van de Middellandse Zee maakt de boot
op “PD” vanuit de lucht toch zeer herkenbaar !

Foto

Bemanningsfoto Hr. Ms. Tijgerhaai, genomen in Faslane in het voorjaar '81.

Hr. Ms. Tijgerhaai werd in het begin van het jaar 1982 uit dienst gesteld voor een onderhoudsperiode en zou pas op 8 oktober weer in dienst worden genomen, maar wel met een nieuwe commandant n.l. LTZ1 H. Kroesen die kon beginnen met het opwerken, beproeven en afregelen van de boot.

Voor de gehele onderzeedienst stonden dit jaar twee dingen centraal, te weten het 75-jarig jubileum en de definitieve uit dienst stelling van Hr. Ms. Dolfijn op 29 april. Dankzij de inzet van het gehele onderzeedienst personeel werden alle noodzakelijke voorbereidingen voor de viering van het jubileum op 28 mei op tijd afgerond en kon op 25 mei worden genoten van een voortreffelijke sfeer op de 'All Ranks Party' in 't Huys Tijdverdrijf. Op 28 mei zelf was om 10:30 in een gepavoiseerde haven Steiger 19 geheel gevuld met het voltallige onderzeedienst personeel, de marinierskapel en ongeveer 1200 reunisten die in afwachting waren van de komst van Hare Majesteit Koningin Beatrix. Na inspectie van de vaandelcompagnie volgden kransleggingen en werden vertegenwoordigers van Hr. Ms. O1 tot en met Hr. Ms. Zwaardvis aan de koningin voorgesteld, hierna werd nog lang van gedachten gewisseld over het heden maar vooral over het verleden.

Foto

Matr. Bouwkamp was een van de negen bemanningsleden die voor inzet en enthousiasme een blijk van waardering kregen uitgereikt door LTZ1 H. Kroesen.

Volgens de jaarboeken van de marine verliep 1983 voor de onderzeedienst normaal, d.w.z. er waren geen uitgesproken dieptepunten en geen hoogtepunten, maar uit alles blijkt dat er dat jaar verschrikkelijk veel gevaren werd en zoniet nog meer geschoten. Hr. Ms. Tijgerhaai maakte dit jaar dan ook maar drie reisjes, maar wel werd elke reis een TFX afgewerkt.

De eerste reis van 20 januari tot 24 maart begon dan ook met een afregel- en torpedo firing exercise in de Noorse wateren. Er werd geoefend met het Nederlandse Fregattensquadron, de Captain Submarine Sea Training opwerkperiode (CSST), en individuele Exercises (INDEX). Gelukkig werd het drukke schema onderbroken door de nodige havens, Stavanger, Bergen, Haugesund, Haakonsværn, Faslane en Wilhelmshaven.

De tweede reis van 2 mei tot 19 juni begon ook met een Torpedo firing exercise, en werd er o.a. geoefend met mijnenvegers, Submarine Submarine Exercises, het Nederlandse eskader en deelname aan de NATO oefening 'Ocean Safari'. Voor dit reisje waren als 'afreageerhavens' Faslane, Dublin en La Coruña gepland.

De laatste reis van het jaar van 22 augustus tot 9 november werd wederom een Torpedo firing exercise gedaan, werd een Tactical Acoustic Towed Array System Operational Evaluation gedaan, en mochten de inwoners van Oporto, Gibraltar, Tanger en Lissabon ook kennis maken met ons.

Foto

Foto

Waarmee het voorgaande jaar werd afgesloten, werd dit jaar 1984 wederom mee begonnen, namelijk een TFX. Tijdens deze reis van 23 januari tot 18 maart werd ook nog tussendoor aan de NAVO oefening 'United Effort' deelgenomen. De reis werd afgesloten met een bezoek aan Dublin, wat velen zich waarschijnlijk nog goed kunnen herinneren. Voor Dublin werden overigens ook nog Bergen, Haakonsvern en Stavanger bezocht.

Op 23 maart stond de gehele bemanning opgelijnd in het 'strakke pak' voor een commando wisseling, LTZ1 H. Kroesen werd ingeruild voor LTZ1 H.K. Stapel. Deze nieuwe commandant mocht zijn kwaliteiten gelijk ten toon spreiden tijdens de NAVO oefening 'Open Gate' en oefeningen met het eskader en Tactical Acoustic Towed Array System Operation Evaluation, tussen 22 april en 17 juni, waarbij de bemanning in Gibraltar, Funchal en Reykjavik tussendoor konden verpozen.

Na een welverdiend zomerverlof werd op 1 oktober vertrokken voor oefeningen met de Amerikaanse Zesde Vloot en een oefenpatrouille. Na de havens Palma de Mallorca, Napels, Heraklion en Gibraltar kwam de boot weer aan in Den Helder op 12 december, na de Sint maar wel op tijd voor Santa.

Foto

Oude glorie !

Hr. Ms. Tijgerhaai oefende van 11 februari tot 21 april in de Middellandse Zee gebied, samen met Amerikaanse vlooteenheden, eskader en marineluchtvaartdienst. Er werd een bezoek gebracht aan de havens La Spezia, Heraklion, Cartagena en Tunis. Op 20 mei 1985 werd de boot uit dienst gesteld voor een meerjaarlijks onderhoud bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij.

Met de wederom in dienst stelling van de boot op 15 november trad er ook weer een nieuwe commandant aan, namelijk LTZ1 F.M.J. Schellekens, die de boot nog net voor het einde van het jaar een trimduik liet maken in Devil's Hole.

Foto

Terug op de werf,

samen met zus Zwaardvis en de voor het eerst buiten zijn van zus Walrus.

In 1986, het jaar waarin de in aanbouw zijnde Walrus in brand vloog op 14 augustus, waren er voor de onderzeedienst zorgen op personeelsgebied door het te kort aan personeel in de dienstvakken TDE, TDW en WDE waarbij het grote verloop bij de WDE extra zorgen gaf. Door het incident met de Walrus dreigde ook nog eens de continuïteit van de OZD in gevaar te komen, hierdoor werd besloten om de Zeehond een extra meerjaarlijkse onderhoudsbeurt te geven en zodoende nog wat langer te laten doorvaren. Voor Hr. Ms. Tijgerhaai begon het jaar met een onderhoudsperiode van 7 tot 20 januari, en aansluitend een oefen- en opwerkperiode tot 7 maart. Er werden materieelbeproevingen uitgevoerd, de boot werd gekalibreerd en de systemen werden afgeregeld.

Tijdens de reis werden Brest, Haakonsværn en Bergen bezocht. Daarna volgde een onderhouds- en compensatieperiode tot 7 april, waarna opnieuw een oefen- en opwerkreis in Noorse wateren. Na een havenbezoek aan Bergen (18 tot 21 april), sommige bemanningsleden hadden serieuze gedachten om hier te blijven wonen, werden torpedoinschietoefeningen uitgevoerd met aansluitend een havenbezoek aan Faslane (2 tot 6 mei). Tot 20 mei werd een Commander Submarine Sea Training (CSST) afgelegd die met een 'good' werd beoordeeld.

De Tijgerhaai hield tot 16 juni een kort onderhoud in Den Helder om hierna te worden ingezet als sparingpartner voor het permanente NAVO eskader op de Atlantische Oceaan. Na metingen aan de schroefas en een bezoek aan Stavanger werd 10 juli de boot klaar gemaakt voor het zomerverlof.

Het najaar begon met een commandowisseling LTZ1 F.M.J. Schellekens werd opgevolgd door LTZ1 P. de Harder op 26 september. Drie dagen later werd het ruime sop gekozen via Portsmouth om te demagnetiseren en daarna richting Middellandse Zee. Na een zonnekuur op Ajaccio van 10 tot 13 oktober, volgde een oefenperiode met Amerikaanse eenheden die werd afgesloten met een bezoek aan de 'ramblas' in Barcelona op 17 november. Op 28 november werd Nederland ontdekt en werd afgemeerd te Den Helder, ditmaal op tijd voor de Sint.

Foto

Een van de vele voetbalteams van de Tijgerhaai.

De Onderzeedienst 80 jaar en springlevend was het motto van 1987 (Het motto van 1997 zal waarschijnlijk 90 jaar en nog in leven zijn! red.). De toenmalige commandant van de OZD was KTZ B.G.A. Fanoy, bij een interview die hij na aanleiding van het 80-jarig jubileum gaf, was dit zijn visie.

De optimistische blik in de toekomst van de COZD stoelt onder meer op het voornemen van de minister van Defensie om in de plannen voor de komende 10 jaar het aantal van vier Walrus-klasse boten op zes te brengen. En dat geeft een riant uitzicht op een geheel vernieuwde onderwatervloot zo rond de eeuwwisseling. Vooral ook voor het personeel vindt kolonel Fanoy de ontwikkelingen bij de OZD een goede zaak: 'Wie bij ons komt werken weet dat hij te maken krijgt met het nieuwste van het nieuwste op zijn vakgebied'. Technisch, operationeel-tactisch, wapentechnisch en qua voortstuwing zijn de 'nieuwe boten' het neusje van de zalm.

Op weg naar de eeuwwisseling krijgen de huidige onderzeeboten van de Zwaardvis-klasse trouwens ook een levensverlengend onderhoud. Het sensorensysteem van de Zwaardvis en de Tijgerhaai die inmiddels ook al weer zo'n 15 jaar oud zijn, zal dusdanig worden aangepast, dat het vergelijkbaar zal zijn met dat van de nieuwe boten. Het voordeel hiervan is, dat de bemanning van de verschillende boten zonder probleem uitwisselbaar zullen zijn. Een praktisch puntje van deze 'renovatie' is, aldus kolonel Fanoy, dat de vervangingsplannen er flexibeler door kunnen worden uitgevoerd omdat de boten dan nog niet aan het eind van de technische en operationele levensduur zijn.

Foto

Showtime voor de "bovenwaterkano's".

De onderzeedienst mag zich volgens kolonel Fanoy verheugen in een groeiende belangstelling. Ook op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) is dat te merken. Er worden scripties op het gebied van meet- en regeltechniek gemaakt. Op veel wat er wordt geleerd kan bij ons in de praktijk direct worden voortgeborduurd. Ook op het terrein van 'Operations Research'.

In samenhang met de komst van de nieuwe generatie onderzeeboten zal de walstaf van de onderzeedienst worden uitgebreid ter ondersteuning van de steeds kleiner wordende bemanningen.

In operationele zin denkt KTZ Fanoy aan een soort 'vaartondersteuningscentrum', een operationele centrale op de wal (inmiddels gerealiseerd op de Opschool, namelijk de GIPSY-trainer, red.).

De bemanningslijst van de onderzeedienst, in totaal zo'n 600 man, zal naast de zes bemanningen voor de operationele boten ook voorzien in een permanente reserve bemanning, die deel zal uitmaken van de walbemanning. Deze reservebemanning zal een volledige afspiegeling van een onderzeebootbemanning zijn. Alle functies van commandant tot het jongste zeuntje zijn hierin gedupliceerd. Deze reserves hebben altijd hun koffertje klaar staan om binnen 24 uur in Den Helder of waar dan ook bemanningsleden te vervangen ingeval van een ongeval of wanneer iemands aanwezigheid thuis om dringende reden vereist is, want aan boord van een onderzeeboot kan geen man worden gemist. Juist omdat we kleine bemanningen hebben is elke man ook echt nodig. Een boot mag daarom uitsluitend volbemand weg, aldus commandant Onderzeedienst Fanoy.

Foto
Wederom vertrek uit Den Helder.

Hr. Ms. Tijgerhaai was van 9 februari tot 1 mei 1987 bij het eskader 87/1 ingedeeld, tijdens deze reis voeren een aantal verslaggevers mee aan boord. Hier een stukje van de ervaringen van de verslaggever van de Elsevier.

Foto
Knipsel uit de Elsevier 36

De toemalige commandant P. de Harder herrinnert zich het volgende er nog van. Tijdens het verblijf op Aruba, wierp de navigatie officier al zijn charme in de strijd en lukte het hem om Jasperina de Jong met een deel van haar gezelschap, waaronder Hans van Willigenburg, aan boord te nodigen. Met veel plezier hebben ze van de zondagse rijsttafel kunnen genieten, van de nodige likeurtjes erna tot laat in de middag, en bij hun vertrek bleek dat ze nu een zeer positieve indruk van de onderzeedienst mensen hadden overgehouden. Bij vertrek van Aruba werden we nog door Jasperina uitgezwaaid.

Na ongeveer 3 maanden met het eskader te hebben samengewerkt, werd een waardevol en indrukwekkend afscheid georganiseerd. Terwijl de Tijgerhaai met langzame vaart een rechte koers moest behouden voeren alle schepen van het eskader, één voor één met hoge vaart dicht langs de boot. Het werpen van allerlei rotte etenswaren bleef achterwege, wel werd wederzijds enkele boodschappen aan elkander medegedeeld door duidelijke teksten op spandoeken en met behulp van de radarmast waarop een grote kartonnen hand met

opgestoken middelvinger was vastgemaakt. De pogingen van de bovenwater schepen om een vloedgolf over het achterdek te veroorzaken mislukte, maar hun hoge vaart en korte passeerafstand waren indrukwekkend.

Foto

Deze foto van de Zwaardvis was lange tijd het gezicht van de onderzeedienst.

Gedurende de in dienst stelling periode van '86 tot '87 lukte het om zowel de kreeftkeerkring als wel de poolcirkel te passeren. De passage van de kreeftkeerkring in maart '87 ging gepaard met het traditionele rood schilderen van de 'kluis' (in feite de afdekplaat schalm sleeptros) door de jongsten in BIBS-luier. Dit alles nog opgevrolijkt met een overheerlijk buffet waarover in gelatine de tijgerhaai voer.

De passage van de poolcirkel in september '87 ging ook gepaard met het traditioneel blauw schilderen van de 'kluis', het geen nu inhield dat de kluis nu geblokt rood-blauw werd. Uiteraard werden met groot enthousiasme verscheidene neuzen van opvarende ook nog blauw geschilderd door de medewerker van Neptunes, gecombineerd met zijn lijfdrank 'Zeewater'!

Na de vlootdagen in juni en deelname aan de NAVO-oefening Ocean Safari 87 in augustus, begon de tijgerhaai aan een FOST-periode met een bezoek aan Plymouth, gevolgd door een CSST en een JMC, waarna op 3 december werd teruggekeerd naar de thuishaven voor de laatste keer in deze staat, want op 16 december werd de boot overgevoerd naar Rotterdam voor een levensverlengend onderhoud van de RDM.

Foto

De "gezusters" in de thuishaven.

Gedurende het hele jaar 1988 was de Tijgerhaai uit dienst vanwege het levensverlengend onderhoud. Van 1 januari tot 7 november bevond de boot zich op de RDM, alwaar het 'Sail' een nieuw uiterlijk kreeg omdat het achterbalkon van de LWS niet meer benodigd was. De PWS en de LWS 10 werden namelijk vervangen door de MRS, tevens werd het Gipsy-systeem met twee beeldkasten ingebouwd waardoor de sonarhut werd vervangen door de 'sonarbeuk'. Het ventilatiesysteem werd veranderd, de hoge druk luchtflessen van het hydraulieksysteem werden stikstofflessen, de droogkast moest plaats maken voor de floatingwire die van buiten naar binnen verhuisde, de trap van de sonarzolder werd verschoven en verder werden er hier en daar nog heel wat andere aanpassingen gerealiseerd.

Vervolgens werd het onderhoud voortgezet te Den Helder. Dit laatste gedeelte van het LVO werd voor de boot bijna fataal toen hier tijdens werkzaamheden aan de batterijventilatie zich een explosie op de batterij voordeed. Ten gevolge hiervan moesten er hier en daar weer wat onderdelen rechtgezet worden, het halve kombuis moest vernieuwd worden, en in het café werd ook nog het een en ander veranderd. Buiten het feit dat de Tijgerhaai nadien twee verschillende batterijluiken heeft, valt er verder weinig meer terug te vinden van de gevolgen van deze explosie.

Foto

Uitblazen op dak !

Nadat de Tijgerhaai op 10 januari '89 weer in dienst was gesteld, koos de boot op 20 januari het zeegat onder het commando van LTZ1 S. van der Sluijs. Allereerst werd er een succesvolle trimduik gemaakt in de Noordzee, gevolgd door het torpedo-inschietprogramma in de Middellandse Zee, van 1 tot 28 maart, in samenwerking met Hr. Ms. Mercur. Carthage, Mallorca en Malaga werden aangedaan om stoom af te blazen, terwijl de rest van deze reis in Britse wateren werd doorgebracht. Hier kwam het SASWU-team (NBCD-opwerk team) aan boord en volgde een opwerk periode, alwaar de bemanning in het Schotse plaatsje Rothesay van 13 tot 16 april kon bijkomen om hierna in opmars naar Den Helder te gaan.

Na boekingen op de Canarische eilanden vertrok de boot op 29 mei naar zee om met Hr. Ms. Zwaardvis en Mercur van 7 tot 25 juni lanceeroefeningen uit te voeren en natuurlijk Las Palmas te bezoeken, tot twee keer toe zelfs. Na dit bezoek was de boot dusdanig opgeladen dat een demagnetiseer bezoek aan Portsmouth volgde, waarna met een ontladen gevoel de boot weer huiswaarts keerde en op 14 juli Den Helder werd bereikt.

De najaarsreis ving aan op 25 september, en dobberde de boot voornamelijk in de Schotse Clyde area's rond, werd Faslane tweemaal bezocht en werd er met de amfibische sectie van de mariniers geoefend, die zich niet echt thuis voelden aan boord en onder water maar weer uitstapte. Na deze happening werd via een omweg langs Noorse wateren de Lange Jaap weer opgezocht op 22 november.

Foto

Torpedo's laden op zee van de Mercur.

Waar gaan we naar toe commandant ? "Nou, ik dacht zo een beetje Portmuff, een beetje Cork!" Herkent U deze commandant, LTZ1 S. van der Sluijs, CDT van 10 jan.'89 tot 11 dec.'90. Hieronder staat zijn verhaal.

Kunt u een leuke gebeurtenis of markante anekdote aanhalen? Direct denk ik dan aan de Fariwind 90 reis, aan de TFX bij de Canarische eilanden (het hele hete dek, de jet-ski's, BBQ bij ome Joep) en de vele scheepsfeesten. Dit alles is niet zomaar te vergeten en lijkt allemaal op veel plezier, dat klopt, maar de Tijgerhaai heeft natuurlijk in deze twee jaar in de eerste plaats goed gevaren. Nooit waren we ergens te laat en niets hebben we gemist.

Maar ik zal bij het begin beginnen. Na een ruime 3 cilinder ervaring was voor mij de Tijgerhaai luxe, niet alleen qua accommodatie, maar juist operationeel. De Fasonica-mogelijkheid om de batterij met 3 dieselgeneratoren op te laden was voor mij een reden hem regelmatig goed leeg te trekken, het liefst met uiterst vermogen in combinatie met grote hellingen.

Tijdens het levensverlengende onderhoud in 1988 was de boot uitstekend gerepareerd. De verouderde sonars waren vernieuwd en de verbindingapparatuur was gemoderniseerd. Technisch en elektro-technisch was er goed werk afgeleverd. Het was dan ook een genoegen het geplande vaarprogramma uit te voeren. Cruciale defecten traden niet op en de operationele inzet was altijd gegarandeerd.

Natuurlijk kleefden er ook nadelen aan het levensverlengde onderhoud. De proef met de aangepaste bemanningslijst gaf veel stof tot discussie, zoals voor de administratie een KPL LDA of voor het detailbeheer een KPL LDGB aan boord te plaatsen. Desnoods met meer wachtvolk toch over op de walbewaking, terwijl de boot er technisch niet klaar

voor was. Het verplaatsen van het display van het echolood was erger dan een strafbaar feit. Maar eigenlijk was ik dat allemaal vergeten en gelukkig blijven de leuke dingen langer in de herinnering.

Voor het vaarprogramma was het niet onvoordelig dat ik zelf tijdens mijn vorige plaatsing als hoofd bureau operaties en oefeningen het programma voor 1989 heb kunnen maken. Dat MK37-Delta beproevingen in de Middellandse zee werden gecombineerd met het afregelen van de torpedobuizen is aangenamer dan afregelen in de gebruikelijke Noorse wateren, zeker in februari en maart! Een TFX bij de Canarische eilanden in juni bevorderde het vakantie gevoel.

Laat ik dan van iedere reis iets leuks of markants vermelden: Tijdens de trimduik bleek de boot goed gerepareerd te zijn. Vervolgens de tweede reis, ruim 9 en een halve week, afregelen torpedobuizen, sonarcalibratie, antenne stralingsmetingen met tussendoor nog VIP varen. De goede samenwerking met de Mercurius, bezoeken aan Carthage, Palma de Mallorca en Malaga blijven zeker in de herinneringen. In Mallorca bewees de bemanning dat behalve werken ook feestvieren tot hun capaciteit behoorde. De terugreis ging via Schotland. De SASWU verliep naar behoren en de geruismetingen in Loch Goil waren een aparte en zeker ook een zeer leuke ervaring.

Foto

Een 10-tal foto's van de bovenwaterkomst van de Tijgerhaai.

Toen volgde de voorjaarsreis met de TFX bij de Canarische eilanden. Inclusief het afregelen werden 25 exercitietorpedo's gelanceerd. Zwemmen, jet-skiën, dek afkoelen en feesten bij ome Joep waren de toppers. Ook de geschutsrol met Marco van Pelt om het kanon te bemannen bezorgde velen tranen in de ogen van het lachen. Daarna volgde FOST en oefeningen met STANAFORLANT. Ook de all ranks BBQ midden in de stad in Portsmouth was een succes. Onderwater in Devils Hole ten anker werd een bijzondere ervaring.

Na een rumoerig verlof met de walbewakingsperikelen was iedereen weer blij naar zee te kunnen. Opwerken bij CSST, exit en reentry, een patrouille en Fasonica-submarines Noorse inshore operaties stonden op het programma. In Greenock en Tromsø zorgde de feestcommissie weer voor welkome afwisselingen. Bij het passeren van de poolcirkel bracht Boreas een bezoek aan de boot. Hij doopte iedereen die nog nooit boven de poolcirkel was geweest.

Inmiddels was het 1990 en de Fairwind 90 reis stond op het programma. Een snoepreis en dat hebben we niet willen verbloemen. Maar alle oefeningen werden afgewerkt. Weer 12 exercitietorpedo's gelanceerd, exit en reentry uitgevoerd en diverse VIP's zijn meegevoerd. Het speciale herinneringsboek ("Fairwind 90") is de moeite waard nog eens door te lezen. Het eerste welkom in Tenerife aan het eskader, de armoede van de Kaap Verdische eilanden, de luxe in het Caribisch gebied, het binnen lopen van Barbados zonder zeekaarten, 18 dagen Curacao (euroseal, sportdag, BBQ, koud buffet, Ascension en de vele echtgenotes/vriendinnen die overkwamen), een snuiverende fotoverkenning van de pontjesbrug, verlichte zeewacht te St. Maarten en Madeira, waar de eskader commandant aan boord probeerde te komen, zijn denk ik de eerst opkomende herinneringen. Deze reis werd afgesloten met de binnenkomst in Den Helder in tropenwit met de vlag van CEKD en Holland International in top.

Dat brengt mij tot de laatste reis met varen voor FOST en bezoeken aan Southampton en Plymouth. Exit en re-entry in Schotland met de Haarlem als begeleidingsschip en dan blijkt dat het zonder de Mercurius allemaal niet meevalt! Tijdens een inspectie bewezen we nog steeds operationeel op een hoog niveau te staan. De reis werd afgesloten met beproevingen met Hr. Ms. Tydeman en HMS Alliance. Dit laatste was erg saai, maar bezoeken aan La Coruña en Lissabon, met alle hens in de Texas bar, maakten dat zeker goed.

Tot slot wil ik toch nog de professionele bemanning en het enthousiaste thuisfront noemen. Het thuisfront kreeg tweemaal tijdens een varende ouderdag inzicht in het reilen en zeilen van Hr. Ms. Tijgerhaai. Met spectaculaire bovenwaterkomsten werden de dimensies van het 'kultje' optimaal benut. De inzet van het thuisfrontcomitee heeft zeker een positieve uitstraling gehad op het reilen en zeilen van Hr. Ms. Tijgerhaai gedurende deze 2 jaar. Met veel plezier blijf ik mij het commando over Hr. Ms. Tijgerhaai herinneren.

Fairwind 90 begon op 22 januari toen de trossen in Den Helder werden losgegooid, samen met het eskader bestaande uit de Tromp, Bloys van Treslong, Jacob van Heemskerck en de Poolster. Na een stormachtig begin met oefeningen maar vooral ook het slechte weer werd op 7 februari Tenerife aangedaan, een dag eerder dan het eskader!

Foto

Knipsel uit de Spaanse krant.

Foto

Knipsel met een paar van de Fairwind-gangers.

Op 11 februari wordt de reis voortgezet richting Sao Vicente, alwaar na een aantal exercitietorpedo's te hebben verschoten, 5 dagen later wordt binnen gelopen. Met achterlating van een muurschildering gingen de trossen de 19^e februari weer los en werd koers gezet richting de Caribische eilanden.

Foto

Foto

Er was nog enige twijfel of het navigatorisch wel mogelijk was om op het juiste eiland uit te komen, maar op 2 maart was het eindelijk zo ver manoeuvreerrol op post voor Barbados. Voor de meeste waren 3 dagen te kort op dit eiland, maar ook aan dit havenbezoek kwam een eind.

Foto

Willemstad opgepast, we liggen vast !

Vervolgens is het op 8 maart de beurt aan Curacao, waar Willemstad werd aangedaan voor ondermeer een korte onderhoudsperiode tot 26 maart. De meeste bemanningsleden grepen deze kans aan om echtgenote of vriendin over te laten komen.

Foto
La Guaira.

In Venezuela is het volgende havenbezoek van La Guaira, hierna wordt aan de terugreis begonnen via Puerto Rico en St. Maarten, de oversteek via Madeira, en uiteindelijk wordt op 16 mei Den Helder binnen gelopen.

Foto

Foto
Caribbean bedankt !

Foto
Stil genietend zaten wij op de dijk !

Onder het nieuwe commando van LTZ1 J.W. Ort werd in de periode van 28 januari tot 31 mei 1991 een FOST afgewerkt. Hierin werd deelgenomen aan de oefening Adgar '91, waarna in juni de oefening voor de Portugese kust Ocean Safari werd afgewerkt, om vervolgens aan een welverdiend zomerverlof te beginnen. Tussen door werd ook nog even VIP gevaren voor leden van de Defensiestaf.

In het najaar waren de ogen gericht op de cursisten van de comandanten opleiding, de zogenaamde SMCC die in Plymouth aan boord kwamen. Met de verjaardag van de Sint zat de boot nog op zee voor een vierdaagse FOST om op 6 december Den Helder binnen te lopen.

Foto
Snuiverstart, zonder woorden (3 foto's).

In 1992 was het alweer feesten en partijen, maar dan het gehele jaar op de RDM, alwaar de Tijgerhaai de tot nu toe laatste grote onderhoudsbeurt kreeg.

Foto

Foto
De bemanning tijdens de reparatie.

Na een lange onderhouds periode bij de RDM vertrok Hr. Ms. Tijgerhaai op 12 februari 1993, onder leiding van de nieuwe commandant LTZ1 H.J. Kuin, naar zee voor een individueel opwerkprogramma. Helaas moest zij op 15 februari wegens een afgebroken radarantenne vroegtijdig terugkeren naar Den Helder. Vijf dagen later kon de reis worden voortgezet met een veiligheidsopwerkprogramma in Noorse wateren. Op 1 maart keerde de boot terug in Den Helder.

Op 22 maart werd het opwerkprogramma voortgezet met geruismetingen te Loch Fyne, waarna van 6 tot 12 april een bezoek werd gebracht aan Faslane. Het laatste gedeelte van de opwerkperiode, onder leiding van de Captain's Submarine Sea Training (CSST),

begon op 12 april. Veertien dagen later werd de operationele status bereikt. Na een bezoek aan Cork meerde de boot op 7 mei af in Den Helder.

In de periode van 21 tot 25 juni werden de torpedobuizen afgeregeld. Dit gebeurde in het Skaggerrak met assistentie van wie anders dan de Mercur. Van 25 tot 28 juni werd een bezoek gebracht aan Arendal, en op 4 juli was de Tijgerhaai terug in Den Helder voor het zomerverlof.

De najaarsreis ving aan op 6 september met een oefenperiode in de Middellandse Zee, voorafgegaan door een FOST-periode. Portland werd tweemaal bezocht, waarna La Maddalena, Brindisi en Malaga ook werden opgezocht. Vanuit Malaga vertrok de Tijgerhaai op 12 november richting Den Helder waar zij op 20 november arriveerde.

Foto

Het afvuren van een rookkaars.

Foto

Bij het bezoek aan La Maddalena werd de boot langzij de USS Simon Lake afgemeerd die wel erg groot was !

Het voorjaar van 1994 begon voor de boot met een SASWU periode, die werd gevolgd door een oefenperiode in de Middellandse Zee. In deze periode zat het de boot technisch gezien niet mee, want zo hadden we drie werkende diesels en zo was dat er nog maar één als je even niet oplette, en dat tijdens een lange transit uit de Middellandse Zee. Luchten aan dek was een veel voorkomend verschijnsel.

Bij terugkeer in Den Helder kon de Tijgerhaai nog net getuige zijn van de uit dienst stelling van het zusterschip de Zwaardvis, welke op 13 juli plaats vond.

Het najaar werd ingevuld met de oefening Jolly Roger waar werd getoond dat de al “wat oudere” Tijgerhaai nog modern genoeg was om SSN de baas te blijven. Tevens werd er in dit najaar geoefend met Nederlandse mariniers (exit/re-entry) en werd een operationele inspectie door de Commandant Onderzeedienst KLTZ J.M. van der Ham uitgevoerd.

In november 1994 droeg LTZ1 H.J. Kuin het commando over aan LTZ1 E.H. Veen.

Foto

Druk, druk, druk, druk, druk !!!

“Quality of life” aan boord Hr. Ms. Tijgerhaai.

Bij aanvang van het nieuwe jaar 1995 was het nog onduidelijk wanneer Hr. Ms. Tijgerhaai vervroegd uit dienst gesteld zou worden. Deze ongewisheid duurde circa drie maanden totdat het besluit genomen werd om de definitieve uit dienst stelling van Hr. Ms. Tijgerhaai uit te stellen tot eind 1995. Gedurende deze periode van onzekerheid was inmiddels wel één ding duidelijk dat de boot in ieder geval zou verder varen met maar twee van de drie dieselmotoren. SB-dieselmotor was in de laatste reis van 1994 als gevolg van een kapotte krukas defect geraakt. De reparatie van SBDM werd na enige overweging niet uitgevoerd daar de kosten van herstel in relatie tot de verder “levensduur” (gebruiksduur door de KM) van de boot niet rendabel genoeg was.

De bemanning begreep dit, maar commentaar was natuurlijk niet van de lucht. Voorbeelden hiervan waren o.a. :

- Een één-cilinder in drie-cilinder configuratie.
- Ach, jullie zijn watjes in mijn tijd (1982) op Hr. Ms. Zeehond gingen we zelfs maar met één DM naar zee, toen die naar zee ging, met wel 1 dieselmotor.
- Gelukkig hebben we nu extra veel reserve onderdelen aan boord.

Twee matrozen van de bemanning, MATRITDE Stek en MATRITDE Noordman, hadden een wat andere visie op dit gebeuren. Na enige creative denksessies, ongetwijfeld rijk besprenkeld met vocht, kwamen zij met een uiterst creatieve oplossing op de proppen voor SBDM. In de uitwerking van het idee stond de “Quality of life” voor de bemanning aan boord centraal.

De uitwerking van het idee vergde enige weken werk, maar het resultaat was dan ook administratief volledig gereed voor verdere behandeling. De matrozen Stek en Noordman kwamen dan ook bij de HTD met een verzoek tot modificatie van SBDM. Bij het verzoek leverden zij een handtekeninglijst van de bemanningsleden die interesse hadden in deze verbetering. De modificatie is uiteindelijk afgewezen als gevolg van de kosten die het ontwerp bureau Stek/Noordman berekende.

Om dit uiterst creatieve idee niet in vergetelheid te doen laten verdwijnen, volgt hierna de uitwerking van de heren Stek en Noordman.

E.H. Veen,
 Commandant Hr. Ms. Tijgerhaai,
 15-11-‘94 tot 30-06-‘95.

Foto
 Knipsel met beschrijving van de “Wirlpool-istallatie”.

Foto
 Knipsel.

Foto
 Knipsel.

Het jaar 1995 begon met de gedachte om nog een half jaar te varen en dan afscheid te nemen van de Tijgerhaai maar wat schetst onze verbazing we gaan gewoon nog een half jaar door, dit hield wel in dat er een aantal planningen volkomen de mist in gingen zoals bijvoorbeeld het afscheidsfeest, maar dat werd al snel gezet op 8 december van dat jaar. Er ging de laatste paar maanden een flink aantal systemen “stuk”, dit was mede doordat de boot aan een goede dokking toe was, maar vanwege budgetaire redenen hier geen gehoor aan werd gegeven. Na de vlootshouw in Scheveningen waren waarschijnlijk de invloegaten van de ballasttanks zodanig dicht geslipt dat de boot zelfs niet eens meer onder water wilde! Voor een onderzeebootman een unieke gebeurtenis! Maar dankzij grote inzet, vakmanschap en veel, heel veel sleutelwerk werden ook in deze periode alle opgedragen commitments uitgevoerd, tot grote voldoening van de bemanning.

Foto
 Knipsel met: Ook Pasen gaat onderwater gewoon door !

Foto

Knipsel met: Onze aanwezigheid in La Coruña ging niet onopgemerkt voorbij.

In het voorjaar werden de havens Goteborg, Portsmouth, Southampton, Malaga en ook nog La Coruña aangedaan. In deze periode stond de Tijgerhaai nogal in de belangstelling van een aantal journalisten, ondermeer vanwege het feit dat de onderzeedienst de commandantentraining van de Engelse onderzeedienst over zou nemen, en de Tijgerhaai natuurlijk de laatste vaardagen maakte.

Foto

Knipsel met: Stukje uit Jane's Defence weekly 1 april 1995.
Artikel uit het Marine Nieuws.

Foto

Knipsel.

Foto

Knipsel.

Foto

Knipsel.

Foto

Knipsel.

Foto

De Tijgerhaai kiest voor de zoveelste keer het ruime sop !

Nog voor het zomer verlof werd LTZ1, alias "ragge met die bak", Veen afgelost door LTZ1 Kuin, die het genoeg kreeg om de boot uit te varen. Vervolgens werden na de Vlootdagen in Den Helder ook nog de Wereld Haven Dagen te Rotterdam afgewerkt. De journalisten van het Algemeen Dagblad waren zo onder de indruk van de Tijgerhaai dat ze vergaten de boot te vermelden in hun artikel maar er wel een foto van de boot bij plakten, waardoor de betreffende sergeant op de foto nog het een en ander thuis had uit te leggen.

Foto

Knipsel uit het AD van 11 september 1995.

Foto

Knipsel.

Foto

Hr. Ms. Tijgerhaai, Hr. Ms. Karel Doorman en HMS Coventry
aan de Rotterdamse Parkkade.

Een stalen gluiperd van 2700 ton!

De Tijgerhaai glijdt als een zwarte schaduw door het water. Geruisloos op zoek naar een prooi. Een stalen gluiperd van 2700 ton.

De bemanningsleden zijn trots op hun leven in de 'varende rioolpijp'. Zes uur op je post, zes uur af, dat is het ijzeren ritme aan boord. Na het werk even een paar uur in je krappe kooi 'als beleg tussen twee boterhammen'. Op de schermen in de commandocentrale verschijnt een sonarplaatje. Soms hoor je een geheimzinnige 'ping' van een van de 'bovenwaterkano's' tegen de drukhuid ketsen. De 'vijand' is op zoek naar deze onzichtbare tegenstander.

Binnen de drukhuid van de Tijgerhaai heerst rust. Ieder lid van de 67 koppige bemanning kent zijn taak. De boot is net vertrokken uit Southampton voor een oefening ergens in Engelse wateren. Een van haar laatste. Het spook van de bezuinigingen laat ook de marine niet ongemoeid. Den Haag heeft de 22 jaar oude Tijgerhaai in de etalage gezet en wacht op kopers. Maar tot die tijd blijft ze gewoon in de vaart. Een verslag van een weekje, in de wereld die onderzeedienst heet!

De eerste dagen zijn we 'pingkonijn', waarop door vijf fregatten en een aantal helikopters naar hartelust op ons gejaagd mag worden. Donderdag tijdens de 'weekly war' is het over. Dan zullen we ze het 'str..t' voor de ogen laten zien, zegt de commandant, al was het alleen maar om de bemanning op te beuren voor vier dagen 'geping'.

De Noordzee is niet het favoriete terrein voor de Tijgerhaai. Het is hier maar vijftig meter diep, en het water in deze omgeving is glashelder. Leuk voor de natuur liefhebber, maar niets voor een onderzeeboot. Het voelt een stuk beter aan als je weet dat je tweehonderd meter kan zakken! Het enigste voordeel van deze omgeving is dat de fregatten zoveel valse echo's en ruis op hun sonar oppikken dat het daardoor bijzonder moeilijk wordt om ons te traceren. Als we het teminste goed doen!

Een kwestie van oefenen, oefenen en nog eens oefenen! Voor een leek lijkt alles hier een chaos, maar als je lang genoeg kijkt zie je dat het een geoliede chaos is. Een onderzeeboot bemanning is een hecht team van pure specialisten. We kunnen ons geen solo-zeilers veroorloven. Hier beneden moet je voor driehonderd procent op elkaar kunnen vertrouwen. De geruisdiscipline staat dan ook hoog in het vaandel, zeker als je weet dat er ergens boven je een helikopter met een hydrofoon in het water hangt. Voordat je het weet heb je een fregat aan je staart hangen die 'Oscar, Oscar, Oscar' op de onderwater telefoon brult, ten tekenen dat hij je te pakken heeft.

Inmiddels is het duidelijk hoorbaar dat er naar de Tijgerhaai wordt gezocht. De bovenwaterschepen 'pingen' er lustig op los. Even later zijn de eerste handgranaten hoorbaar waarmee de Tijgerhaai bestookt wordt. In de 'pull' malen ze er niet om. Met een schuin oog op de metriek wordt er voor gezorgd dat diesels en de HEM hun werk blijven doen, ook al wordt het 50 graden, het heeft zo zijn charme!

Foto

Voor de laatste maal naar zee ?

De manier waarop de mensen hier met elkaar omgaan idem dito. Zo'n varende rioolpijp is net een klein dorp. Iedereen kent iedereen door en door. Als er wrijvingen ontstaan

worden die vrijwel gelijk uitgepraat of doodgezwegen. Dat ben je wel verplicht. Want ruzie kun je niet hebben, althans niet varende, en dat vraagt een bepaalde soepelheid van geest. De waardering voor wat je doet is groter dan op de bovenwaterschepen. Op zo'n schip ben je veel sneller een nummer!

Op een onderzeeboot worden mensen op hun vakmanschap beoordeeld. Gelijk wordt niet gehaald via een rang. Zelfs de commandant loopt zonder onderscheidingstekens. Dat zegt genoeg. En natuurlijk zet het kader de lijnen uit. Maar altijd is het vakmanschap de basis. Die streep méér telt beneden veel minder, al spelen we boven water het militaire spel gewoon mee. Geen probleem! Het hoort er gewoon bij, maar dat gevoel van 'we doen het samen' vindt je bijna nergens zo sterk als bij de onderzeedienst.

Toch kleven er ook nadelen aan het leven diep onder de zeespiegel. Heb je al die ouwe koppen gezien? Stress is toch wel degelijk aanwezig, want ook al kun je goed tegen kleine ruimtes, het werk en die beperkte bewegingsvrijheid vreten ongemerkt aan je. Het is ook niet voor niets dat je maar tot je veertigste op een onderzeeboot mag werken. Je lichaam slijt onder deze omstandigheden sneller. Ook het feit dat je nauwelijks een prive leven hebt, eist in de loop der jaren zijn tol. Alleen in je kooi kun je een beetje alleen zijn. Nadat er een oefening blijkt te zijn uitgevallen wordt besloten boven water te komen. Het blijkt stralend weer, de zee is net gestreken. Spiegelglad. Onmiddellijk wordt het nuttige met het aangename gecombineerd. Ledigheid is tenslotte Ook op een onderzeeboot. Schietoefeningen op dek en zonnebaden gaan goed samen.

Laat in de middag klimt iedereen weer door het luik, en enkele minuten later is de Tijgerhaai 'klaar voor onderwater'. Instappen, boventorenluik sluiten, ik heb de boot klinkt over de GIO! Luik is groen onderwater drie claxons! De hoofdvents worden geopend, en na het aftrimmen begint de routine van zes op zes af weer opnieuw. Nadat de boot weer onzichtbaar voor de 'vijand' onder zeespiegel is verdwenen, maakt de bemanning zich op voor de maaltijd. De maaltijden behoren tot de vaste hoogtepunten of dieptepunten van de dag. Evenals het ransoen van tweemaal videofilm per dag. Voorts valt het op dat veel jongens in hun schaarse vrije tijd met de een of andere studie bezig zijn. Ze moeten wel, je telt pas mee als je je flipper krijgt opgespeld.

In tegenstelling tot het drankverbod aan boord wordt er wel stevig doorgerookt, maar ook deze luxe wordt bij bepaalde omstandigheden verboden. De luchthuishouding aan boord blijft een van de belangrijkste zaken waar niet lichtzinnig mee omgesprongen moet worden. Na een paar dagen denk je dat het nog fris is, maar als iedereen stinkt, ruik je het niet. Ga na een paar weken varen maar eens met de trein naar huis. Ik vrees dat de coupe akelig leeg blijft.

Foto
Bijna de laatste bemanning !

Net als iedereen vindt ik het jammer dat de Tijgerhaai uit de vaart gaat, 'je raakt gehecht aan zo'n boot'. Zij doet niet onder voor de nieuwe walrusklasse boten, ook al is deze dame dik twintig jaar oud. Met dit soort boten wordt bewezen dat je voor relatief weinig geld toch enorm veel dreiging kunt uitoefenen. En de Tijgerhaai kan nog gemakkelijk tien jaar mee, maar ja, daar denkt de politiek anders over. Je voelt de onzekerheid aan boord bij veel mensen, natuurlijk zijn er aardig wat die overstappen naar een van de

nieuwe boten, maar anderen zijn als de dood dat ze worden overgeplaatst op een bovenwaterkano, en daar hebben de meesten geen zin in!

Naast de gebruikelijke werkzaamheden wordt er ook met grote regelmaat en zonder vooraankondiging brandalarm of een andere calamiteit gegeven. Opnieuw valt op hoe rustig, maar vooral hoe snel men te werk gaat. Terwijl ‘aanvalsploegen’ het denkbeeldige onheil te lijf gaan, zoekt de rest een veiligheidskomen in de HEM-kamer of de in BBK, wachtend op het ‘bedanken’ van de oefening.

Donderdagochtend is het dan zover. Eindelijk mag de Tijgerhaai haar tanden laten zien. Wetend dat er vijf fregatten op jacht gaan, parkeert de commandant de boot tegen een wrak aan. Op de wrakkenkaart staan tientallen wrakken aangegeven, dat weten ze boven ons ook, alleen zien ze niet waar wij liggen, en je kunt moeilijk elk wrak bombarderen, zo ben je namelijk wel erg snel door je munitie heen. Ook voor satelieten hoeven we niet bang te zijn, het leuke is dat de natuur maling heeft aan high tech. Een koudere laag in zee is voldoende om ons onzichtbaar te maken.

Inmiddels zijn overal actieve sonars hoorbaar, het detoneren van granaten blijft echter uit ten teken dat de fregatten absoluut niet weten waar de Tijgerhaai zich schuil houdt. Nu is het de beurt aan de Tijgerhaai, met behulp van de sonar worden de fregatten gepeild, die zich zelf overigens al knap verraden door hun ‘geping’. Je hoort echt alles via de sonar, niet alleen scheepsschroeven en scheepsbewegingen. Soms is het net of je een baby hoort huilen, dat is een walvis, maar die kan best ergens kilometers verderop zwemmen. Dat geluid blijft fascinerend, zelfs grote concentraties garnalen pikken we op, althans het energieveld dat die beestjes produceren krijgen wij in beeld.

Als de Tijgerhaai dan sluipend terugkeerd naar PD gaat de aanvalsperscoop omhoog, en wordt ineens duidelijk hoe gevaarlijk een onderzeeboot kan zijn. In al zijn kwetsbaarheid waant een fregat zich onbespied, even later zou dit fregat zinkende zijn als dit geen oefening was. De Tijgerhaai vuurt een groene granaat af. Het fregat weet dat het geklopt is, maar om te reageren is hij te laat en de Tijgerhaai sluipt inmiddels terug naar een veilige diepte. Nadat het derde fregat te grazen is genomen, is de voorstelling van suprematie over. De bovenwaterschepen hebben weer iets om over na te denken dit weekend, het mag dan alleen een oefening zijn, maar om in een paar minuten de helft van je eskader tot zinken gebracht te zien worden, moet voor een eskadercommandant een nachtmerrie zijn!

De Tijgerhaai heeft verder geen boodschap aan deze ‘jongens’, haar punt is duidelijk overgekomen. Brullend komt de boot boven water, de neus gericht naar de thuishaven Den Helder. Het zal weer wennen zijn, als we thuis zijn worden de meesten ‘s nachts nog wel een paar keer wakker. Hetzij van de stilte of de routine van de wacht die er nog stevast in zit. Aan boord is altijd wel een beetje lawaai, al is het maar het geluid van het ventilatiesysteem. Thuis kunnen we weer genieten van heel alledaagse dingen, zoals een gewoon ontbijt, of een bad. Na enkele dagen went dat weer snel, dat is jammer, want als we weer gaan varen droom je er van!

Foto
Dromen ?

In het najaar van 1995 werden wederom een groot aantal “FOST- weken” (Flagofficer Sea Training) uitgevoerd en werd deel genomen aan een Nederlandse eskaderreis. Haven

bezoeken aan Plymouth, Cork en Lissabon zorgde ervoor dat ook de laatste reis van de Tijgerhaai door de laatste bemanning niet snel vergeten wordt.

Op 25 november meerde Hr. Ms. Tijgerhaai voor de laatste keer af te Den Helder. Met de allerlaatste officieele uit dienst stelling op 8 december kwam een eind aan het zeer succesvolle "Zwaardvisklasse tijdperk".

Foto

Knipsel met: Zo staat de Zwaardvis-klasse in de geschiedenis boekjes.

Tijgerhaai.

Onderzeeboot 1945-1965.

Onderzeeboot 1972-1995.

Foto

Knipsel

In zilver een tijgerhaai van sabel met geopende bek, het gehemelte van keel, opspringend uit een golvende zee van azuur en zilver van vier stukken. Als embleemspreuk PUGNAM SPERATI PARATI (zoekt de strijd, goed voorbereid) in latijnse letters van sabel op een lint van zilver.

(Besch.318736/314182 van 10 maart 1953.)

In 1944 werd dit embleem ontworpen en sindsdien door de onderzeeboot gevoerd. De spreuk is ontleend aan een gedicht van de Romeinse dichter Horatius.

Foto

De oude Tijgerhaai, de S 812.

Foto

De "oude" Tijgerhaai in haar glorie tijd.

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/tijgerhaai.html>.