

Koninklijke Marine



100 jaar onderzeeboten

Inleiding

In 1906 stelde de Koninklijke Marine de eerste onderzeeboot in dienst. Sinds die tijd heeft de Nederlandse Onderzeedienst talloze hoogte- en dieptepunten gekend.

Dit fascinerende stuk marine geschiedenis levert een schat aan informatie over de onderzeeërs, hun bemanningen en de missies die zij volbrachten. In dit document vindt u een kleine greep uit deze schat.



Hr.Ms. K XVI op oorlogspatrouille, 1941

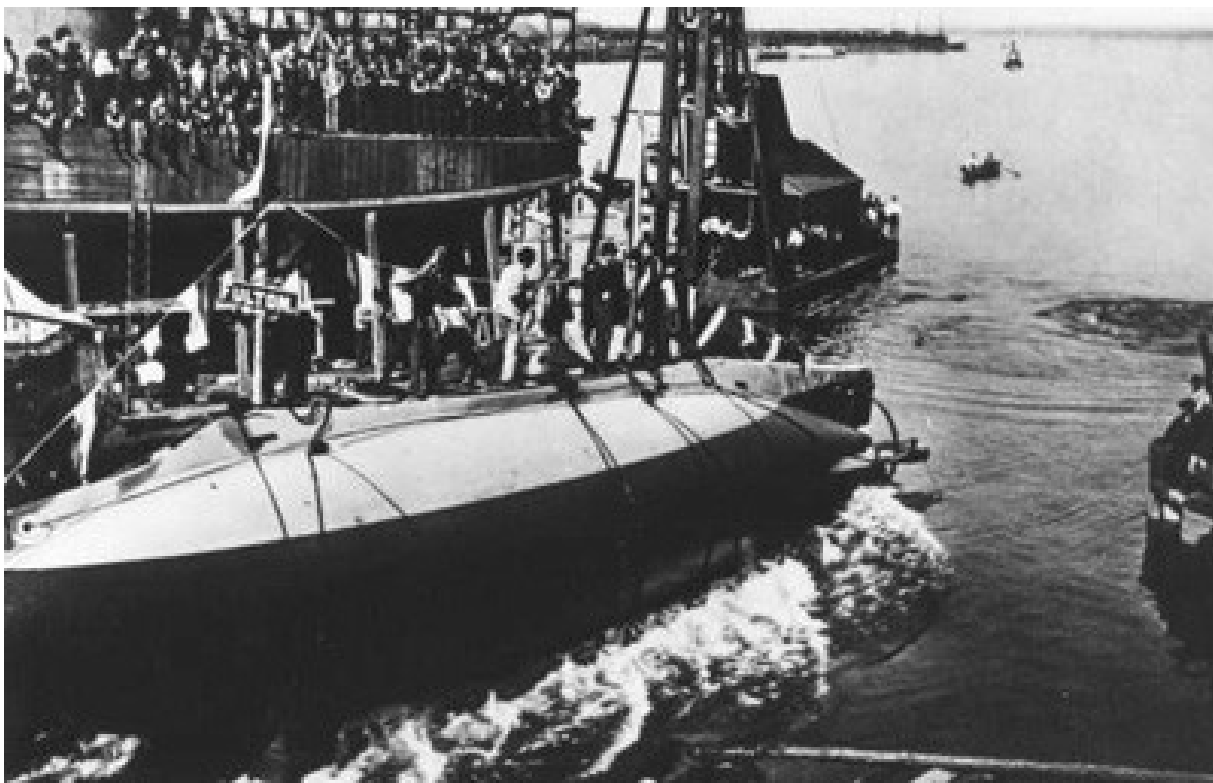
16 oktober 1901

Nederlandse marine-delegatie aan boord onderzeeboot Fulton

De succesvolle introductie van de onderzeeboot in de Amerikaanse marine was in Nederland niet onopgemerkt voorbij gegaan.

Krap een jaar na de indienststelling van de USS Holland bracht een Nederlandse delegatie onder leiding van de Chef Marinestaf, vice-admiraal A.P. Tadema (1844-1917), op 16 oktober 1901 een bezoek aan de onderzeeboot Fulton. Aan boord van deze Type 7 Holland-klasse onderzeeër maakten de Nederlanders zes duiken en één torpedolancering mee.

De commissieleden waren kennelijk niet overtuigd van het nut van de onderzeeboot. De bouw van de eerste Nederlandse onderzeeboot, de Luctor et Emergo, was in ieder geval niet een marine-initiatief. Op de website www.dutchsubmarines.com vindt u meer informatie.



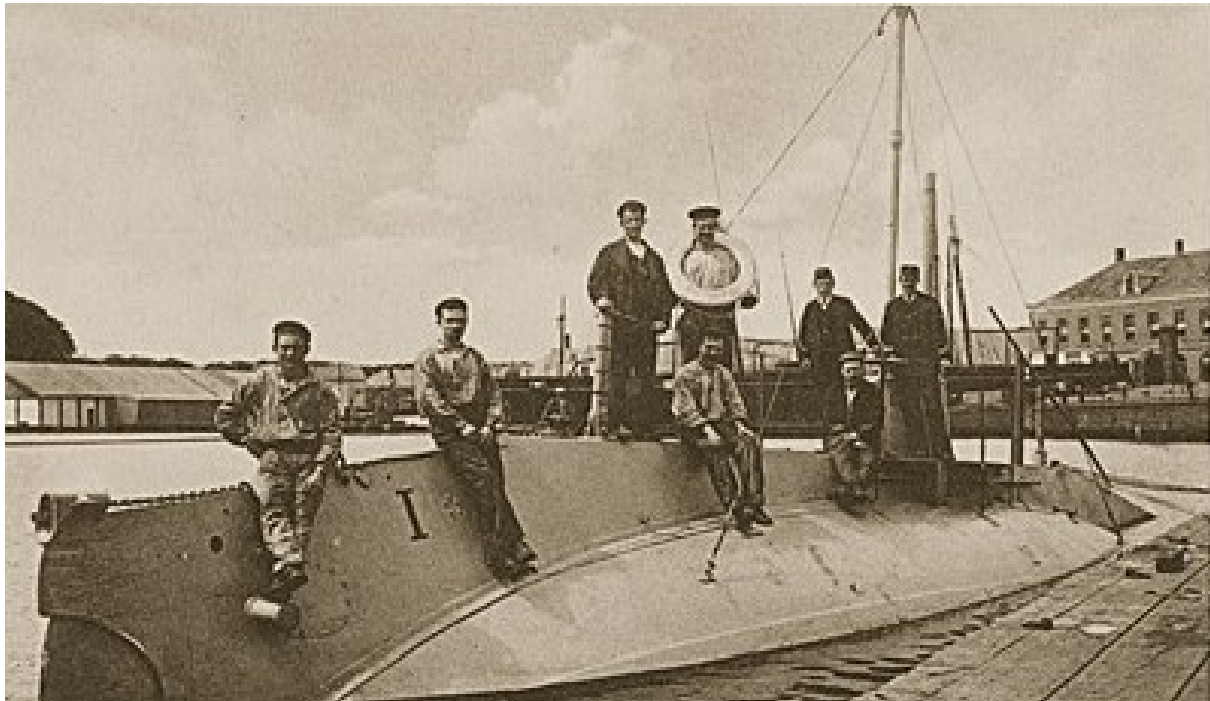
De prototype onderzeeër Fulton was een paar maanden vóór het bezoek van de Nederlandse commissie te water gelaten

21 december 1906

De eerste Nederlandse onderzeeboot in dienst gesteld

Geheel op eigen initiatief kocht de Koninklijke Maatschappij De schelde de ontwerpen voor een Type 7P Holland-boot van de Amerikaanse Electric Boat Company, waarna op 1 juni 1904 de eerste Nederlandse onderzeeboot, Luctor et Emergo (Latijns voor Ik worstel en kom boven) op stapel werd gezet.

Het ontwerp omvatte een bootje van 20,4 meter lang en 4 meter breed met een waterverplaatsing van maximaal 124 ton. De voortstuwing bestond uit een 160 pk benzinemotor en een elektromotor van 65 pk die werd gevoed door 60 accu's. De bewapening bestond uit één 45cm torpedolanceerbuis met twee reservetorpedo's. Aan boord was plaats voor tien bemanningsleden.



Onderzeeboot K.M. Nieuwe Diep

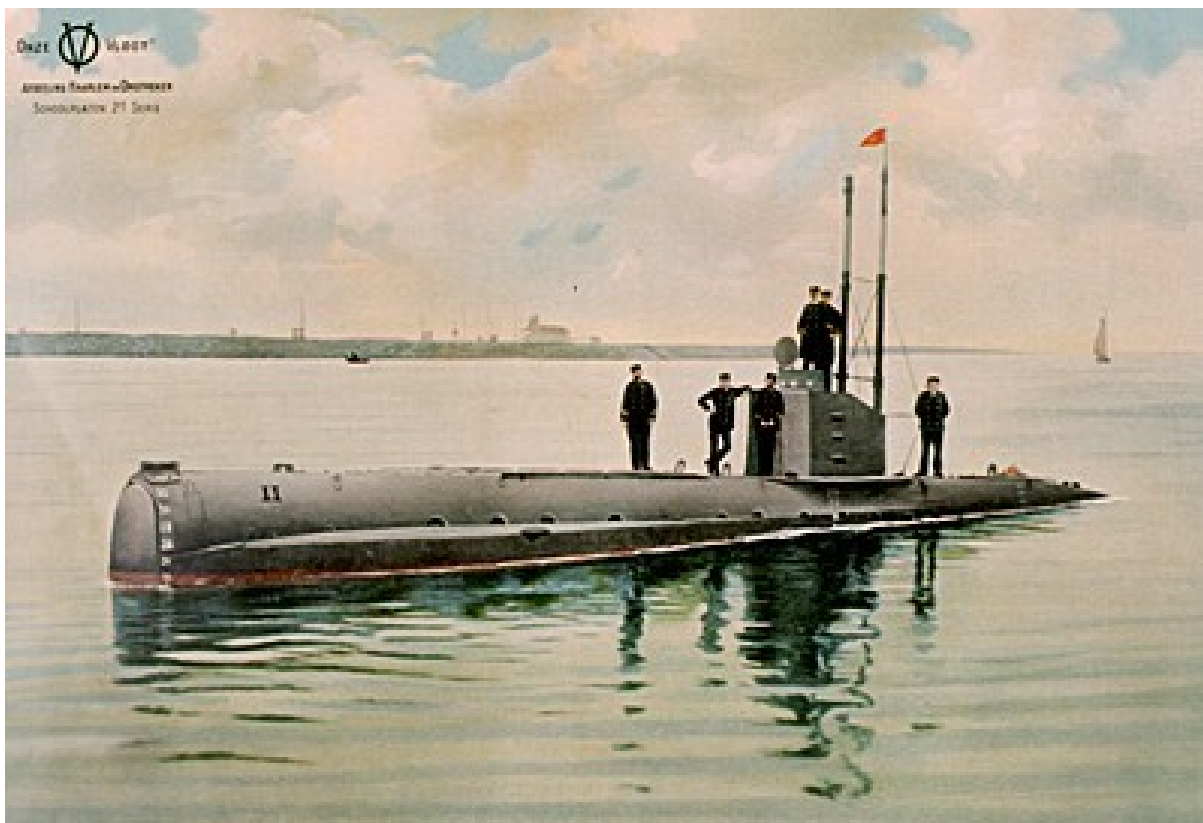
De marine besloot een oogje in het zeil te houden en zond luitenant-ter-zee der eerste klasse Paul Koster (1868-1941) naar De Schelde om de bouw te volgen. Het is ongetwijfeld aan Koster's vastberadenheid te danken dat de Luctor et Emergo niet kort na de tewaterlating op 8 juli 1905 op de schroothoop belandde. In december lukte het een bemanning van Amerikaanse technici niet om de boot te laten voldoen aan de criteria, die een inderhaast ingestelde marinecommissie had vastgesteld. De boot lag vervolgens enige tijd werkeloos op de werf in Vlissingen. Koster was ervan overtuigd dat een getrainde bemanning de onderzeeboot wél succesvol kon doen zijn. Hij wist de marineleiding van zijn ideeën te overtuigen en uiteindelijk werd zijn aanhoudingsdrang beloond toen op 1 augustus 1906 de commissie een gunstig rapport uitbracht. Ruim vier maanden later, op 20 december 1906, werd zonder enige vorm van ceremonie de Luctor et Emergo als 'Hr.Ms. onderzeesche torpedoboot O1' in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine.

1 december 1911

Indienststelling Hr.Ms. O 2, 1 december 1911

Zoals bij iedere marine die voor het eerst een onderzeeboot aanschaftte werd de O 1 vooral gebruikt om ervaring op te doen in het gebruik van het onderwaterwapen.

Aangezien de *O1* tijdens verschillende oefeningen snel haar waarde bewees en één boot niet voldoende was om nieuwe tactieken en strategieën op te baseren, werden in de periode 1911-1914 vijf nieuwe onderzeeboten in dienst gesteld: de *O2* t/m *O5* en de *K1*. De laatste boot was speciaal voor de dienst in Nederlands-Indië ontworpen.



H.M. Onderzeeboot N° 2

22 september 1914

U 9 torpedeert drie Engelse kruisers voor Hoek van Holland

Een nietige U-boot vernietigd in een uur tijd drie kapitale oorlogsschepen.

Op 22 september 1914 torpedeerde de Duitse U-boot *U9* de drie Britse kruisers *Aboukir*, *Hogue* en *Cressy* voor Hoek van Holland. Het feit dat een kleine onderzeeboot een dergelijke klap kon uitdelen maakte grote indruk binnen de gelederen van de Koninklijke Marine. Het was duidelijk dat de grote slagschepen er een belangrijke (en goedkope!) tegenstander bij hadden gekregen.



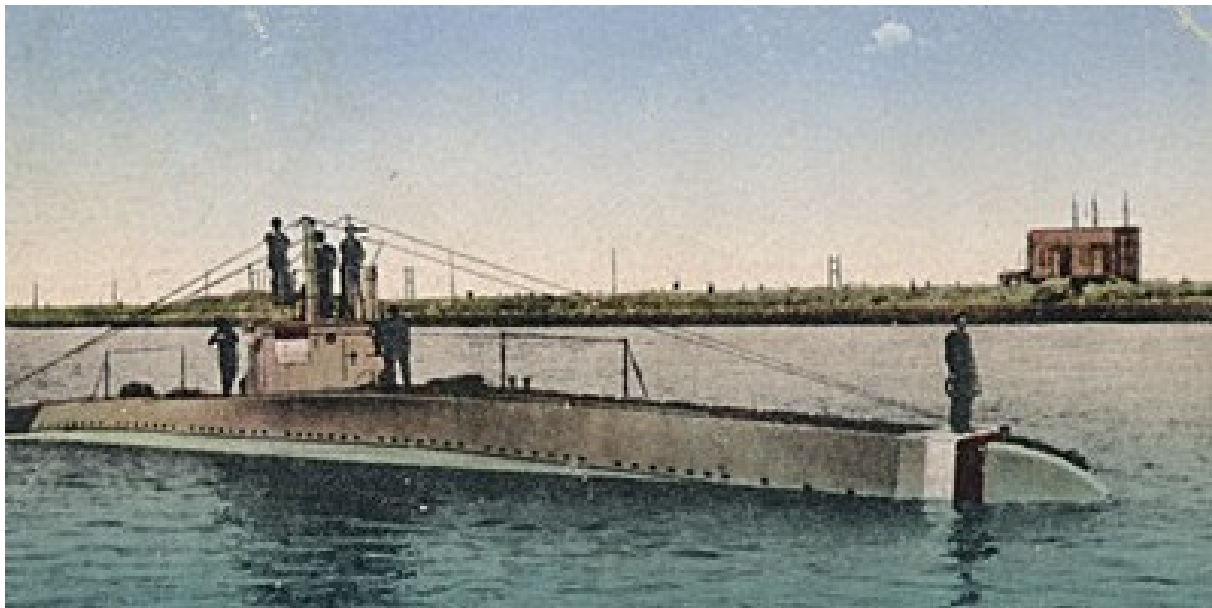
HMS Aboukir rond 1910

November 1915 – Januari 1916

Buitenlandse onderzeeboten geïnterneerd

Op 4 november 1915 en 19 januari 1916 strandden de Duitse onderzeebootmijnenlegger UC8 en de Britse onderzeeboot H6 op de Nederlandse kust.

Nadat de boten waren vlotgetrokken en geïnterneerd werden ze in 1917 als respectievelijk Hr.Ms. *M1* en *O8* bij de Koninklijke Marine in dienst gesteld.



De onderzeebootmijnenlegger Hr.Ms. M1

26 november 1916

Aankomst Hr.Ms. KI in Soerabaja

Hr.Ms. KI was speciaal ontworpen voor de dienst in Nederlands-Indië. Eén van deze boten, de *K I*, was speciaal voor de dienst in de tropen ontworpen.

De boot vertrok op 12 september 1916 uit Den Helder naar Nederlands-Indië, maar werd onderweg twee maal per ongeluk beschoten. De beschietingen richtten geen schade aan, maar toonden wel aan dat onderzeeërs in deze tijd gevreesde vaartuigen waren. De marineschepen van de oorlogsvoerende naties namen kennelijk weinig risico's als ze een onbekende onderzeeboot tegenkwamen.

Om de tropische hitte boven de kwetsbare accu's te kunnen pareren had ze een grote koelinstallatie aan boord. Later sloot een ingenieus bemanningslid de installatie aan op het ventilatiesysteem, waardoor de *K I* een airconditioningsysteem had, nog vóórdat dit officieel werd uitgevonden.



Hr.Ms. KI

Decennialang zou de naamgeving van de boten fantasieloos zijn. Het was en is nog altijd gebruikelijk om de minst belangrijke marineschepen te voorzien van een nummer in plaats van een naam. De boten die voor de dienst in Europese wateren werden aangeschaft kregen de letter 'O' met een Arabisch getal erachter.

De boten voor de verdediging van Nederlands-Indië werden gefinancierd vanuit het Ministerie van Koloniën en werden aangeduid met een letter 'K', gevolgd door een Romeins getal. Het verschil in getalaanduidingen is tot op heden niet opgehelderd.

De nummerachtige naamgeving is een duidelijk bewijs voor het feit dat de eerste onderzeeboten binnen de marine weinig aanzien genoten. Maar zelfs toen de onderzeeboten het belangrijkste middel van de maritieme verdedigingsstrategie werden, veranderde de naamgeving niet. Tradities zijn voor een instelling als de Koninklijke Marine kennelijk moeilijk te doorbreken. De modernere naamgeving, waarbij onderzeeboten vernoemd werden naar grote zeeroof dieren, deed haar intrede pas onder Britse invloed tijdens de Tweede Wereldoorlog.

1919

Ingebruikname onderzeebootbasis Den Helder

In 1919 werd langs de oude Spoorweghaven in Den Helder de basis voor onderzeeboten in gebruik genomen.

Officieel werd de Dienst der Onderzeeboten in 1912 opgericht. Deze organisatie viel aanvankelijk onder de Torpedodienst. In 1919 werd een eigen kazerne in gebruik genomen, en kreeg de Onderzeedienst een eigen commando. De nauwe schutsluis die de onderzeeboothaven met open water verbond, was mede bepalend voor de relatief geringe grootte van de 'O-boten'.

Het in de Eerste Wereldoorlog nog veelvuldig gebruikte station voor onderzeeboten in Vlissingen werd in 1924 gesloten.



Onderzeebootbasis Den Helder

1922

Vlootwet

Deze wet - die er nooit kwam - wees de onderzeeboot aan als de speerpunt van de maritieme verdediging van Nederlands-Indië

In de vlootwet van 1922 werd de maritieme verdediging van Nederlands-Indië opgebouwd rond een kern van 22 onderzeeboten. Hoewel het wetsvoorstel werd verworpen en de beoogde aantallen nooit gehaald zijn, bleef de onderzeeboot hét wapen bij uitstek voor de marine in de Indische archipel.



Hr.Ms. K XI in Indische wateren, ca. 1935

1925

Onderzeebootbasis in Nederlands-Indië

Op het Marine Etablissement in Soerabaja werd in 1925 een werkplaats voor het onderhoud van onderzeeboten ingericht, compleet met drijvende dokken

Ondanks de problemen rond de financiering van de vloot in Nederlands-Indië, werd zij met modern materiaal uitgerust. Een speciaal depotschip, Hr.Ms. Pelikaan, werd in 1923 in dienst gesteld om een divisie onderzeeboten de mogelijkheid te bieden in afgelegen gebieden van het uitgestrekte eilandenrijk te opereren. In 1925 kwamen speciale werkplaatsen en dokken gereed voor het kunnen onderhouden van de onderzeeërs.



De overkapte dokken van de Onderzeedienst op het Marine Etablissement in Soerabaja

27 mei 1926 – 13 december 1926

Wereldreis Hr.Ms. K XIII

Sommige Nederlandse onderzeeboten leverden in de jaren '20 en '30 opmerkelijke prestaties.

Op 27 mei 1926 vertrok de splinternieuwe onderzeeboot K XIII vanuit Den Helder naar Nederlands-Indië. De reis verliep niet via de reguliere weg (Middellandse Zee – Suez Kanaal – Indische Oceaan), maar over de Atlantische Oceaan, via Midden Amerika en de Grote Oceaan.

De K XIII was op 28 juli 1926 de eerste Europese onderzeeboot die het Panama Kanaal passeerde. Aan boord voerde prof.dr.ir. F.A. Vening Meinesz (1887-1966) zijn beroemde zwaartekrachtproeven uit om de precieze vorm van de Aarde en de geoïde te bepalen.



Hr.Ms. K XIII in het Panama Kanaal

14 november 1934 – 11 juli 1935

Wereldreis Hr.Ms. K XVIII

De reis van de K XVIII was wereldnieuws.

Op 14 november 1934 vertrok de onderzeeboot K XVIII vanuit Den Helder op een reis die door de media nauwlettend werd gevolgd. De tocht liep via Zuid-Amerika en Zuid-Afrika naar Nederlands-Indië. Opnieuw was prof. Vening Meinesz aan boord voor het doen van zwaartekrachtproeven.

Tijdens de beroemde kerstvlucht van het KLM toestel Snip naar De Nederlandse Antillen, fungeerde de K XVIII als navigatiebaken op de Atlantische Oceaan. De reis was een toonbeeld van waar de toenmalige stand der techniek en wetenschap de mens toe in staat stelde.



Puzzel over de historische gebeurtenis op De Nederlandse Antillen

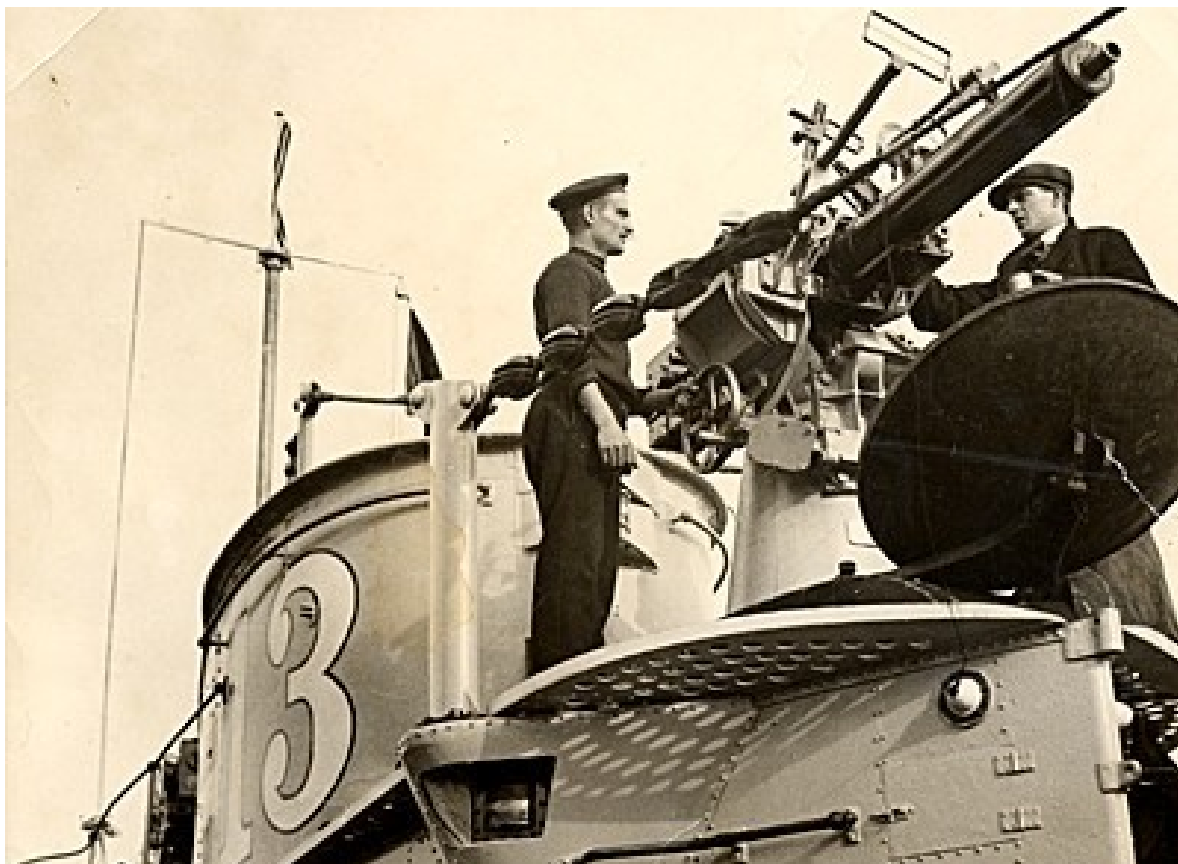
1937

Konvooidiensten in Straat Gibraltar

Dat de Koninklijke Marine voor de landsverdediging meer en meer leunde op de inzet van onderzeeboten betekende dat deze vaartuigen ook werden ingezet voor doelen waar zij minder geschikt voor waren.

Zo moest de marine in 1937 acte de presence geven in de Straat van Gibraltar. Nederlandse koopvaardischepen hadden daar veel last van de willekeur van de strijdende partijen tijdens de Spaanse Burgeroorlog. Bij gebrek aan geijkte escorteschepen, zoals torpedobootjagers of korvetten, kon de marine niet anders dan naast het oude pantserschip Hr.Ms. Hertog Hendrik en de toevallig uit Indië teruggekeerde kruiser Hr.Ms. Java, onderzeeboten in te zetten.

De onderzeeërs O 13, O 15 en O 16 kregen de schone taak opgedragen de Nederlandse koopvaardij te beschermen. En met succes, getuige het feit dat het baksen van de dektorpedolanceerbuisen van de O 13 genoeg was om een Spaanse kanonneerboot van een dreigende inspectie van een Nederlands vrachtschip af te doen zien. Konvooibegleiding was uiteraard niet een geijkte taak voor een onderzeebootbemanning, maar de marine was wel gewend om te roeien met de riemen die ze had.



Vlak voor vertrek naar de Spaanse wateren wordt de 40mm mitrailleur van Hr.Ms. O 13 grondig geïnspecteerd

3 juli 1939

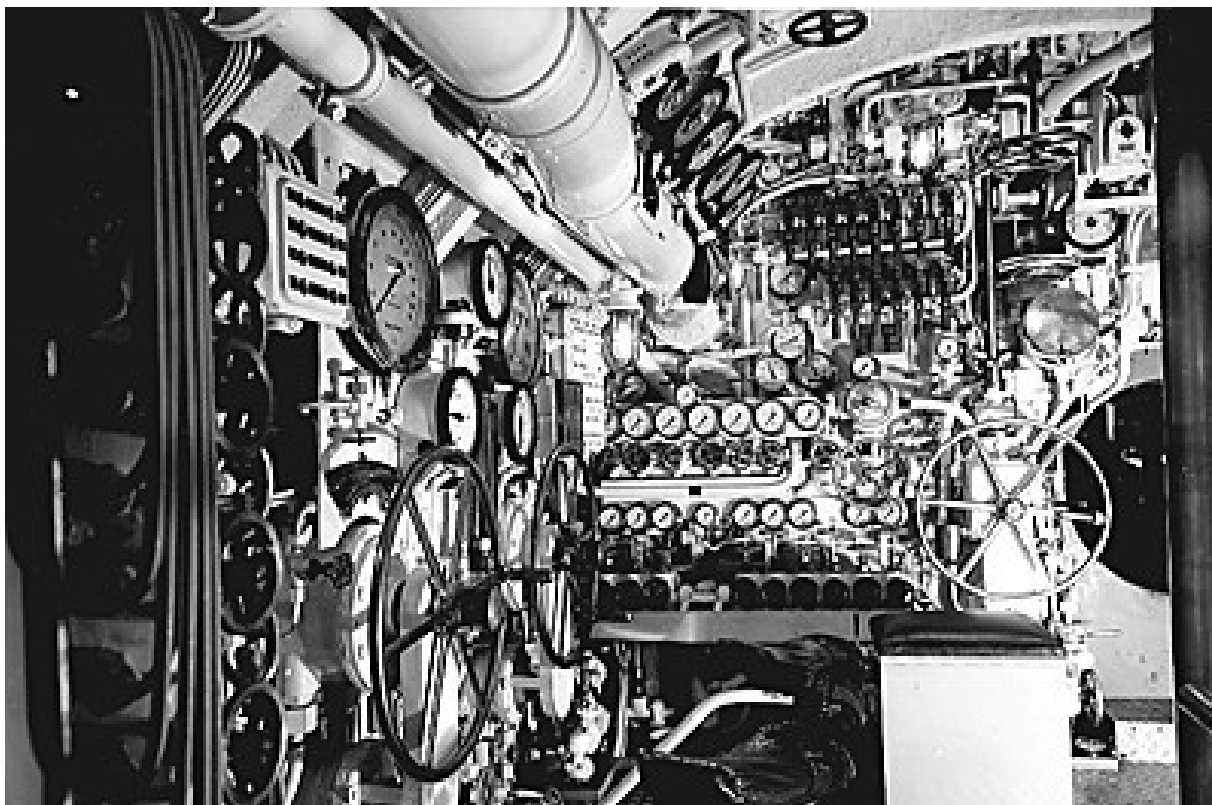
Hr.Ms. O 19 wordt als de eerste 'snuiverboot' in dienst gesteld

Onder water varende de batterijen opladen.

De onderzeeboten van de O 19 en O 21-klasse waren de eerste operationele onderzeeërs ter wereld die voorzien waren van een snuivermast, waarmee het mogelijk was de dieselmotoren te laten draaien terwijl de boot vlak onder de oppervlakte voer. Hierdoor was het niet langer nodig om boven water te komen om de accu's op te laden, waardoor het risico voor de onderzeeboot om ontdekt te worden aanzienlijk kleiner werd.

Dit ingenieuze systeem, ontworpen door de marine-officieren J.J. Wichers (1894-1983) en J.C. van Pappelendam (1888-1976) was wederom een bewijs hoeveel waarde de marine hechtte aan de kracht van de onderzeeboot. Zij probeerde letterlijk alles eruit te halen wat erin zat.

De Nederlandse snuiver-ontwerpen vielen in mei 1940 in Duitse handen. Vanaf 1942 paste de Kriegsmarine de zogenaamde Schnorkels massaal toe op de U-boten.



Onderwatercentrale aan boord van Hr.Ms. O 19

6 maart 1940

Hr.Ms. O 11 zinkt in de Helderse buitenhaven

Een tragisch ongeval.

Op 6 maart 1940 zonk de onderzeeboot Hr.Ms. O 11 in de buitenhaven van Den Helder, na een aanvaring met de sleepboot BV 3. De boot werd gelicht en lag in mei 1940 nog op de Rijkswerf in Den Helder. Drie man kwamen bij het ongeval om het leven.



Het achterschip van de O 11 steekt boven water als de boot in de tuien van de takelmachines hangt

10 mei 1940

Duitsland valt Nederland binnen

Grote afwezigheid is de Duitse Kriegsmarine. De meeste Nederlandse onderzeeboten wijken uit naar Engeland.

Op 10 mei lagen de O 9, O 10 en O 13 buitengaats, in een brede linie voor de Noord-Hollandse kust. Toen bleek dat de Duitse marine niet ten tonele verscheen, werden de drie onderzeeërs vrijwel direct naar Engeland gezonden, om ze onder Brits operationeel bevel te laten vallen. Het was immers gevaarlijk om eigenhandig in de Noordzee te opereren, waar de geallieerden de onbekende Nederlandse boten makkelijk voor vijandelijke eenheden konden aanzien.

De O 8, O 11 en O 12 werden direct afgeschreven. Zij waren niet in staat om uit te varen en vielen in Duitse handen. Van de in aanbouw zijnde boten wisten de O 21, O 22, O 23 en O 24 op eigen kracht te ontsnappen. De overige drie onderzeeërs vielen in Duitse handen.



De O 13 ging al vroeg in de oorlog door onbekende oorzaak verloren.
Olieverf op papier door Jack Staller, 2006.

1940

Operaties voor de Noorse kust

In Engeland aangekomen werden de zeven Nederlandse onderzeeboten samengevoegd in het Nederlands Flottielje Onderzeeboten.

Het flottielje stond onder Brits commando. In de praktijk voeren de Nederlandse boten bij verschillende Britse eskaders in onder ander Portsmouth en Rothesay, maar de meest bekende was het 9th Submarine Flotilla in het Schotse Dundee. Hier was in feite de thuishaven van de Nederlandse onderzeedienst in oorlogstijd gevestigd, een haven die zij deelde met Britse, Franse en Poolse boten.

Na de Noorse capitulatie vormde in de tweede helft van 1940 het noordelijk deel van de Noordzee het belangrijkste patrouillegebied. Duitse onderzeeboten richtten inmiddels slachtingen aan onder de transatlantische konvooivaart en de Britten probeerde de U-boten op te vangen tussen de Noorse en Schotse kust. Deze barre patrouilles waren nauwelijks succesvol. De vijand wist de op de loer liggende onderzeeboten makkelijk te omzeilen en de weersomstandigheden waren uiterst slecht.



Hr.Ms. O 21 op patrouille

Overdag voeren de geallieerde boten veelal onder water om niet aan vliegtuigen ten prooi te vallen. Hun verkenningsvermogen en actieradius waren dan ook zeer beperkt. De moderne snuiverinstallatie had de O 21-klasse boten hier belangrijke diensten kunnen bewijzen, maar het mocht niet zo zijn. De Royal Navy was (nog) niet van het nut van het systeem doordrongen en had het als gevaarlijk en onhandelbaar van de boten laten verwijderen. Vermeldenswaard is dat Hr.Ms. O 21 op haar eerste patrouille op 1 augustus 1940 bij de Doggersbank de eerste Nederlandse oorlogstorpedo's lanceerde op de U-boot U 60, maar de aanval bleef zonder succes.

De O 13 en O 22 gingen tijdens oorlogspatrouilles door nog onduidelijke oorzaak verloren.

1941

Operaties in de Middellandse Zee

Na de teleurstellende Noorse campagne werd het werkterrein van de Nederlandse onderzeeboten in maart 1941 verlegd naar de Middellandse Zee.

Aanvankelijk werden de boten ingezet als konvooi-escorteurs, later kregen zij de taak om aanvoerlijnen voor de Duits-Italiaanse operaties in Noord-Afrika te verstoren. De marinebasis Gibraltar gold als thuisbasis. Alleen de meest moderne onderzeeërs kwamen voor deze missies in aanmerking. Dat waren op dat moment de O 21, O 23 en O 24. Zij werden ingedeeld bij het 8th Submarine Flotilla.

De boten brachten een fors aantal Italiaanse vrachtschepen tot zinken. In de nacht van 28 november 1941 torpedeerde de O 21 bij Kaap Sacratif de Duitse U-boot U 95. Het silhouet van de O 21 leek op dat van een Type 7 U-boot, waardoor de Duitsers in het duister dachten met een collega te maken te hebben. Niets bleek minder waar toen de 'collega' een herkenningsein beantwoordde met twee torpedo's uit de hekbuizen. De U 95 ontweek de eerste torpedo, maar kwam daardoor in de baan van de tweede. Deze explodeerde vlak achter de toren, waarna de U-boot in de golven verdween. Twaalf overlevenden werden in Gibraltar afgeleverd.



De overlevenden van de U boot U 95 gaan aan land
Olieverf op papier door Jack Staller

December 1941

De oorlog in Azië breekt uit

In december 1941 beschikte de marine in Nederlands-Indië over vijftien onderzeeboten, waarvan ruim de helft in de jaren dertig in dienst gesteld was.

Toen met de Japanse aanval op Pearl Harbor in december 1941 de oorlog in Azië uitbrak, bleek er voor de onderzeebootcommandanten een heel nieuw takenpakket te liggen. Teneinde de invasie van Malakka en de daarmee dreigende val van Singapore af te wenden, plaatste de Commandant der Zeemacht in Nederlands Indië, vice-admiraal C.E.L. Helfrich (1886-1962) drie van de vier Nederlandse onderzeebootdivisies onder Brits bevel. De in januari 1942 opgerichte vijfde divisie werd ook onder het operationeel bevel van de Britse Eastern Fleet geplaatst. De Nederlandse boten boekten opmerkelijke successen. De O 16 (commandant A.J. Bussemaker (1900-1941)) torpedeerde op 12 december in de Golf van Siam vier transportschepen tegelijkertijd. De K XII, onder bevel van luitenant ter zee der eerste klasse H.C.J. Coumou (1909-1973)) vernietigde een troepenschip en een tanker in de Zuid Chinese Zee. Op 23 december ontmoette de K XIV (tijdelijk commandant C.A.J. van Well Groeneveld (1906-1942)) de Dornier vliegboot X 35 die de onderzeeër naar een Japanse transportvloot bij Kuching leidde. In de daaropvolgende nacht bracht de K XIV twee troepentransportschepen tot zinken en beschadigde twee anderen.

Ondanks deze successen lukte het niet de opmars te stuiten. De kern van de Britse Eastern Fleet, bestaande uit de slagkruiser HMS Repulse en het slagschip HMS Prince of Wales, werd op 10 december tijdens luchtaanvallen vernietigd. Door het eerder wegvallen van het vliegkampschip HMS Indomitable was luchtsteun zo goed als afwezig. De Japanse strijdkrachten verwierven in korte tijd de heerschappij over de zee en in de lucht. Daarmee was Singapore verloren.

De tol die de Nederlandse Onderzeedienst voor de inspanning had geleverd, was zeer hoog. De O 16 en K XVII vergingen in december 1941 in een Japans mijnenveld in de Golf van Siam. Slechts één man overleefde deze ramp. De O 20, commandant P.G.J. Snippe (1907-1941), werd op 19 december in de Zuid Chinese Zee na een langdurige dieptebomaanval aan de oppervlakte onderschept door een Japanse torpedobootjager. De eigen bemanning bracht de boot tot zinken, maar uiteindelijk verloren zeven bemanningsleden het leven. Op Eerste Kerstdag werd de K XVI (commandant L.J. Jarman (1910-1941)) getorpedeerd door de Japanse onderzeeboot I 66. Er waren geen overlevenden. De K X, K XIII en K XVIII liepen tijdens de patrouilles schade op en lagen in februari 1942 ter reparatie op het Marine Etablissement Soerabaja.

Op 27 februari 1942 viel schout-bij-nacht K.W.F.M. Doorman (1889-1942) als opperbevelhebber van de Combined Striking Force het Japanse eskader aan dat de transportvloot voor de invasie van Java begeleidde. De moedige aanval eindigde in een nederlaag. Daar waar de vooroorlogse strategen hadden bedacht dat een combinatie van verkenningsvliegtuigen en onderzeeboten korte metten moest maken met de Japanse troepenschepen, moest Doorman het ironisch genoeg zonder deze eenheden stellen. In zoverre kregen de vroegere plannenmakers gelijk dat

oppervlakteschepen alleen niet bij machte zouden zijn de Japanse vloot te beletten de heerschappij ter zee te doen verkrijgen.



De vliegboot X 35 dirigeert Hr.Ms. K XIV naar een Japanse transportvloot bij Kuching, 23 december 1941

In de dagen vóór en direct na de Slag in de Javazee patrouilleerden verschillende overgebleven onderzeeboten, waaronder ook enkele Engelse en Amerikaanse boten, in en rond de Javazee. Japanse eenheden werden regelmatig ontdekt, maar tot succesvolle aanvallen kwam het niet. Op 1 maart kregen de boten het bevel om op de vijand te ageren tot de brandstofvoorraad zo ver geslonken was dat Colombo op Ceylon bereikt kon worden. Vier van de resterende zeven Nederlandse onderzeeboten weken in de daaropvolgende dagen daadwerkelijk naar deze Indiase havenstad uit. De overige boten ontkwamen naar het Australische Fremantle. Op 8 maart capituleerden de Nederlandse strijdkrachten.

1942 - 1945

NEFIS operaties

Vanuit Colombo op Ceylon en Fremantle (Australië) werd de strijd voortgezet.

Een taak waar Nederlandse onderzeeboten veelvuldig voor werden gebruikt, was de inzet voor Special Operations, oftewel geheime opdrachten. Aan de basis van deze missies stond de Netherlands Forces Intelligence Service (NEFIS), die samen met geallieerde zusterorganisaties inlichtingen moest zien te verkrijgen over de kracht en de samenstelling van de vijand. In totaal hebben Nederlandse boten 46 NEFIS-missies uitgevoerd, variërend van het fotograferen van kustgebieden tot het aan land zetten van kleine groepjes verkenner.



Bloedvlag van Hr.Ms. O 24

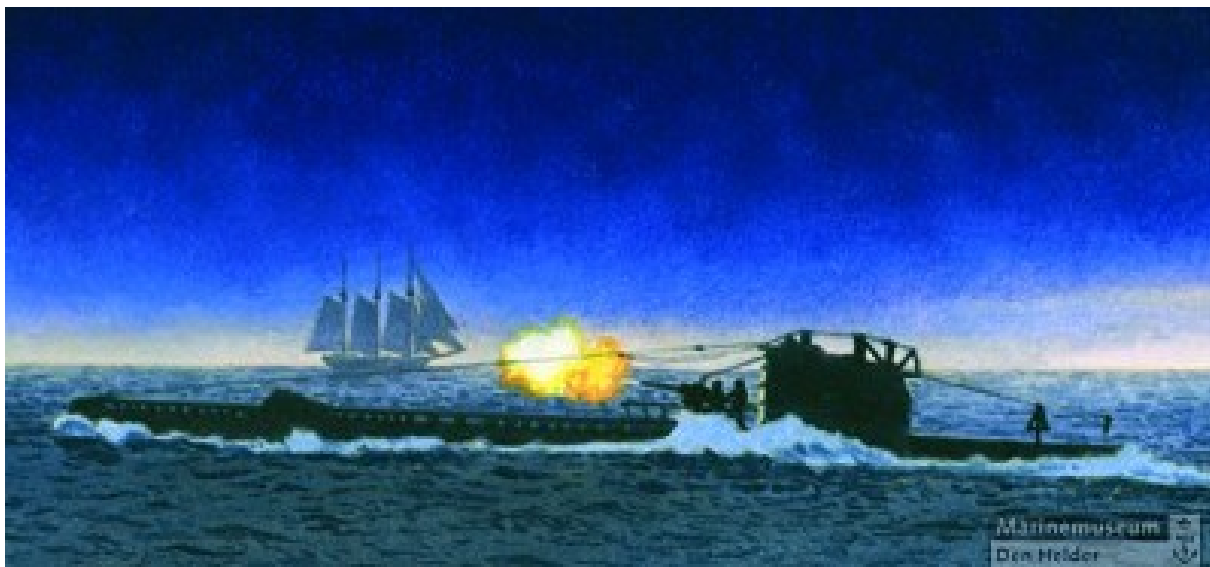
De dolken onder de gekruiste beenderen geven het aantal NEFIS-patrouilles weer

1943

Hr.Ms. Dolfijn in de Middellandse Zee

Terwijl het gros van de Nederlandse onderzeeboten in 1943 en 1944 in onderhoud lag of in Aziatische wateren patrouilleerde, boekte één boot belangrijke successen in de Middellandse Zee.

Hr.Ms. Dolfijn volbracht onder bevel van luitenant-ter-zee der eerste klasse H.M.L.F.E. van Oostrom Soede (1910-1993) diverse patrouilles in Italiaanse wateren, waarbij ze op 9 februari 1943 voor de haven van Cagliari de onderzeeboot Malachite tot zinken bracht. Op 13 juli 1943 vernietigde de Dolfijn de bewapende schoener Stefano Galleano, nadat eerst een 'boarding party' het schip had geënterd en er diverse attributen als krijgsbuit werden meegenomen. De vlag van de Italiaanse schoener maakt als oorlogstrofee nog steeds deel uit van de collectie van de Traditiekamer van de Onderzeedienst.



Hr.Ms. Dolfijn beschiet de schoener Stefano Galleano

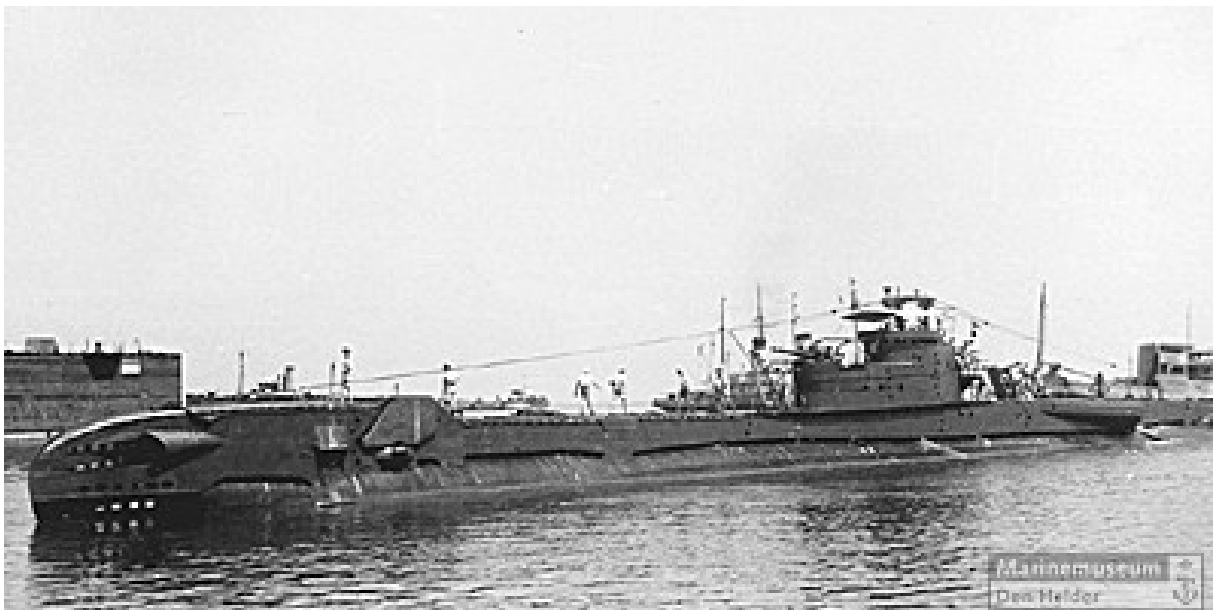
6 oktober 1943

Hr.Ms. Zwaardvisch torpedeert U 168

De meest succesvolle boot in de Aziatische wateren aan het einde van de oorlog was ongetwijfeld Hr.Ms. Zwaardvisch.

De Zwaardvisch opereerde onder bevel van luitenant-ter-zee der eerste klasse H.A.W. Goossens (1907-1973) vanaf augustus 1943 vanuit Trincomalee (Ceylon) en vanaf september vanuit Fremantle. In de vroege ochtend van 6 oktober ontdekte Goossens onder water varende ten noorden van Java de Duitse onderzeeboot U 168. Deze was onder bevel van commandant U. Pich op weg naar Soerabaja om met andere U-boten operaties uit te voeren op de Australische westkust. Elf minuten na de eerste verkenning vuurde de Zwaardvisch op 900 meter afstand zes torpedo's af, waarvan er drie doel troffen, maar slechts één ontplofte.

De U 168 zonk snel, toch wisten 27 bemanningsleden aan de dood te ontsnappen. Vijf hiervan, waaronder de commandant, werden aan boord van de Zwaardvisch opgesloten. Goossens liet hen een Verklaring op Eerwoord ondertekenen, waarin zij beloofden geen actie tegen de Nederlandse boot of haar bemanning te zullen ondernemen. De overige overlevenden werden met een vissersboot meegestuurd.



Hr.Ms. Zwaardvisch in de haven van Tandjong Priok, kort na de Japanse capitulatie

8 juli 1945

Hr.Ms. O 19 loopt op een rif

Ook de O 19 wist met succes verschillende vrachtschepen te vernietigen, toen haar commandant, J.F. Drijfhout van Hooff (1912-1993), in april 1945 tot twee keer toe de Japanse zware kruiser Haguro voor de buizen kreeg.

Een aanval op 18 april leverde niets op, maar op 22 april trof één van de vier gelanceerde torpedo's doel. De Haguro, wiens torpedo's tijdens de Slag in de Javazee de torpedobootjager Hr.Ms. Kortenaer en de kruiser Hr.Ms. De Ruyter vernietigden, raakte beschadigd en lag vervolgens drie weken in het dok in Singapore. Ruim drie maanden later, op 8 juli 1945, liep de O 19 in de Zuid Chinese Zee op het Ladd-rif. De boot bleek niet meer te redden en werd door de Amerikaanse onderzeeër USS Codd met geschutvuur en een torpedo vernield.



Hr.Ms. O 19 op het rif

1945

Moeizame wederopbouw

Na de oorlog bleek het materieel als gevolg van de oorlogshandelingen en langdurige patrouilles zo goed als opgevaren.

Een aantal boten werd in Australië en Soerabaja voor sloop verkocht, de rest werd na verloop van tijd naar Nederland teruggeroepen. In 1946 waren alle boten in Nederland. De onderwatervloot bestond op dat moment uit zeven boten, nl. de O 21, O 23, O 24, O 27 (juli 1945 uit Duitse dienst teruggekeerd) en de Dolfijn, Zwaardvisch en Tijgerhaai.

Voorlopig werd een Duits Schnellboot bunkercomplex in de Rotterdamse Waalhaven als basis aangewezen; de haven in Den Helder was te zwaar beschadigd. Uit Duitse dienst kwam bovendien het torpedowerkschip Hr.Ms. Mercurius terug, dat direct door het torpedo-inschietbedrijf in gebruik werd genomen.



Op 20 juni 1947 onthulde Koningin Wilhelmina het monument voor de gevallen van de Onderzeedienst op de Onderzeedienstkazerne in Rotterdam.

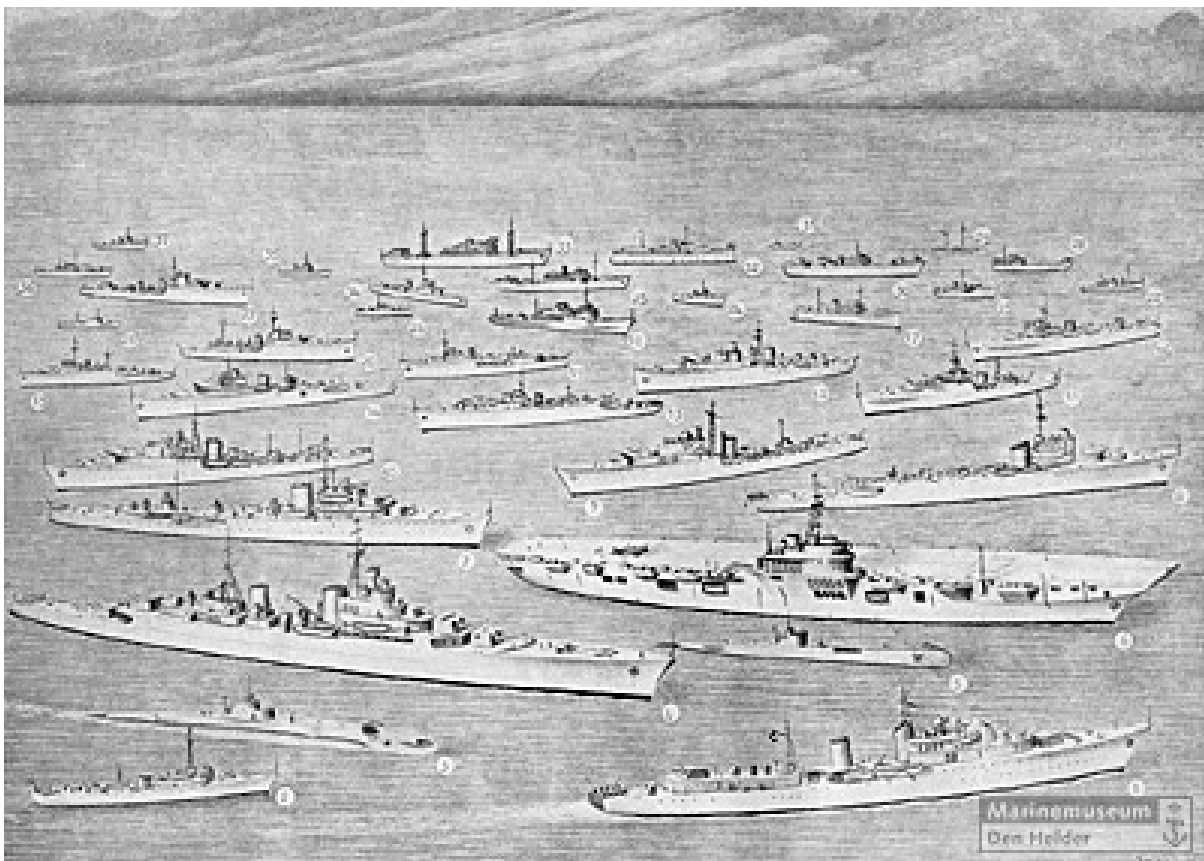
1946 - 1949

Ambitieuze vlootplannen

Direct na de oorlog opperde de marineleiding ambitieuze uitbreidingsplannen.

De vloot zou moeten bestaan uit een drietal smaldelen, bestaande uit vliegkampschepen, kruisers, torpedobootjagers en diverse onderzeeboten. Alleen op deze manier kon voorkomen worden dat in geval van oorlog de Koninklijke Marine de zeggenschap over de eigen eenheden zou verliezen, zoals in de achterliggende periode was gebeurd.

De plannen waren, gelet op de internationale situatie en de beschikbaarheid van financiële middelen, niet realistisch. In 1949 werd daarom een vlootplan ontwikkeld dat uitging van twee smaldelen, opgebouwd rondom één vliegkampschip en twee kruisers, met bijbehorend kleiner materieel. Met dit laatste werden onder andere acht onderzeeboten bedoeld. Twee jaar later was dit aantal afgezwakt tot zes. Deze boten hadden vooral de taak hadden om in tijd van vrede als doel te fungeren tijdens (internationale) onderzeebootbestrijdingsoefeningen.



De Nederlandse vloot volgens het vlootplan van 1949

1948

Nieuw materieel

Aanvankelijk lukte het niet om het nieuwe materieel op eigen werven te bestellen. Als tussenmaatregel kreeg de Koninklijke Marine in 1948 twee Engelse onderzeeboten in bruikleen.

HMS Taurus en Tapir werden in dienst gesteld als respectievelijk Hr.Ms. Dolfijn en Zeehond. De laatste schreef geschiedenis door in 1948 als eerste onderzeeboot ter wereld snuiverend de Atlantische Oceaan over te steken.



Drie onderzeeboten van de Zwaardvisch-klasse bij de Onderzeedienstkazerne in Rotterdam

1949

De NAVO en de Koude Oorlog

In het kader van de Koude Oorlog werd al snel duidelijk dat de Sovjet Unie op maritiem gebied de zwakkere positie innam. Het was dan ook niet verwonderlijk dat deze natie zich toeleegde op de bouw van een grote onderzeebootvloot, het geijkte wapen van de zwakkere marine.

De in 1949 opgerichte Noord Atlantische Verdrags Organisatie (NAVO) besteedde op haar beurt de meeste aandacht aan de eventuele bestrijding van de Russische onderzeeboten. De belangrijkste taak van de Koninklijke Marine was dan ook de onderzeebootbestrijding, een aspect van de maritieme oorlogsvoering waarin onderzeeboten zelf een steeds belangrijkere rol gingen spelen. Enerzijds had dit te maken met de noodzaak dat men alleen goed kon oefenen als er onderzeeërs met goed getrainde bemanningen aan oefeningen deelnamen, anderzijds was een onderzeeboot bij uitstek geschikt om onopgemerkt andere onderzeeboten op te sporen. Het gebruik van (passieve) sonarapparatuur aan boord van onderzeeërs had direct na de oorlog een grote vlucht genomen.



Eind jaren '80 lanceert een Russische Typhoon-klasse onderzeeër een ballistische raket.
Olieverf op papier door Jack Staller, 2005.

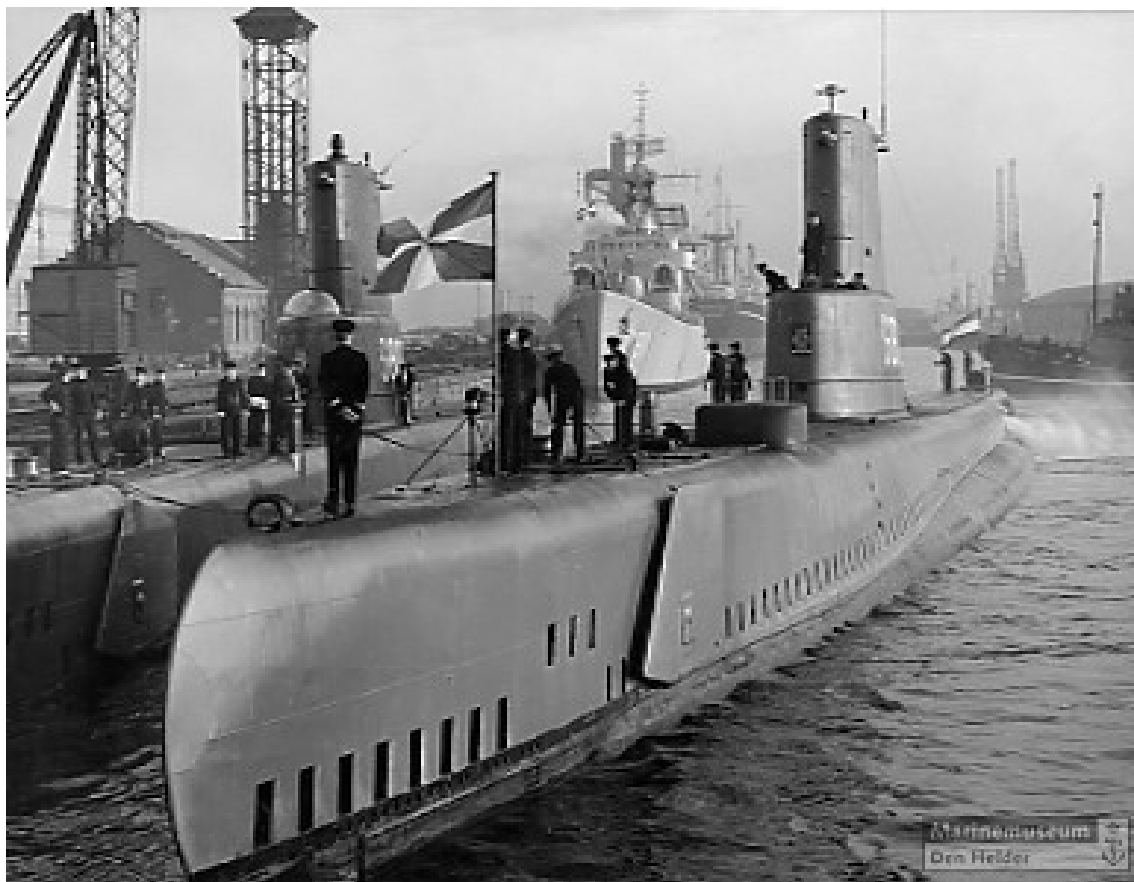
1953

Nieuw materieel: de Walrus (I)-klasse

Begin jaren '50 was het duidelijk dat de nieuw te bouwen drie-cilinder onderzeeboten niet snel genoeg gereed waren om in de vervanging van oude onderzeeërs te voorzien.

Een noodgreep voorzag in de bruikleenverstrekking van twee Amerikaanse onderzeeboten. De USS Icefish en Hawkbill van de Balao-klasse werden in respectievelijk februari en maart 1953 ongedoopt in Hr.Ms. Walrus en Zeeleeuw. Het waren moderne, gestroomlijnde boten van het zogenaamde GUPPY-ontwerp (Greater Underwater Propulsion Power).

Niet alleen aan de buitenkant vormden deze grote boten met hun lengte van 94 meter en een onderwater waterverplaatsing van 2425 ton een verbetering. Vergeleken met de beperkte ruimte op de oorlogsbotten waren de “Guppen”, zoals de boten kortweg genoemd werden, een stuk mensvriendelijker. Veel bemanningsleden vonden de indienststelling van de driecilinders Dolfijn en Zeehond in respectievelijk 1960 en 1961 een stap terug. De leef- en werkomgeving op deze boten bevond zich voor het grootste deel in de bovenste cilinder, hetgeen de beschikbare ruimte niet ten goede kwam.



Hr.Ms. Zeeleeuw (l) en Walrus (r) in Edinburgh, 1960.

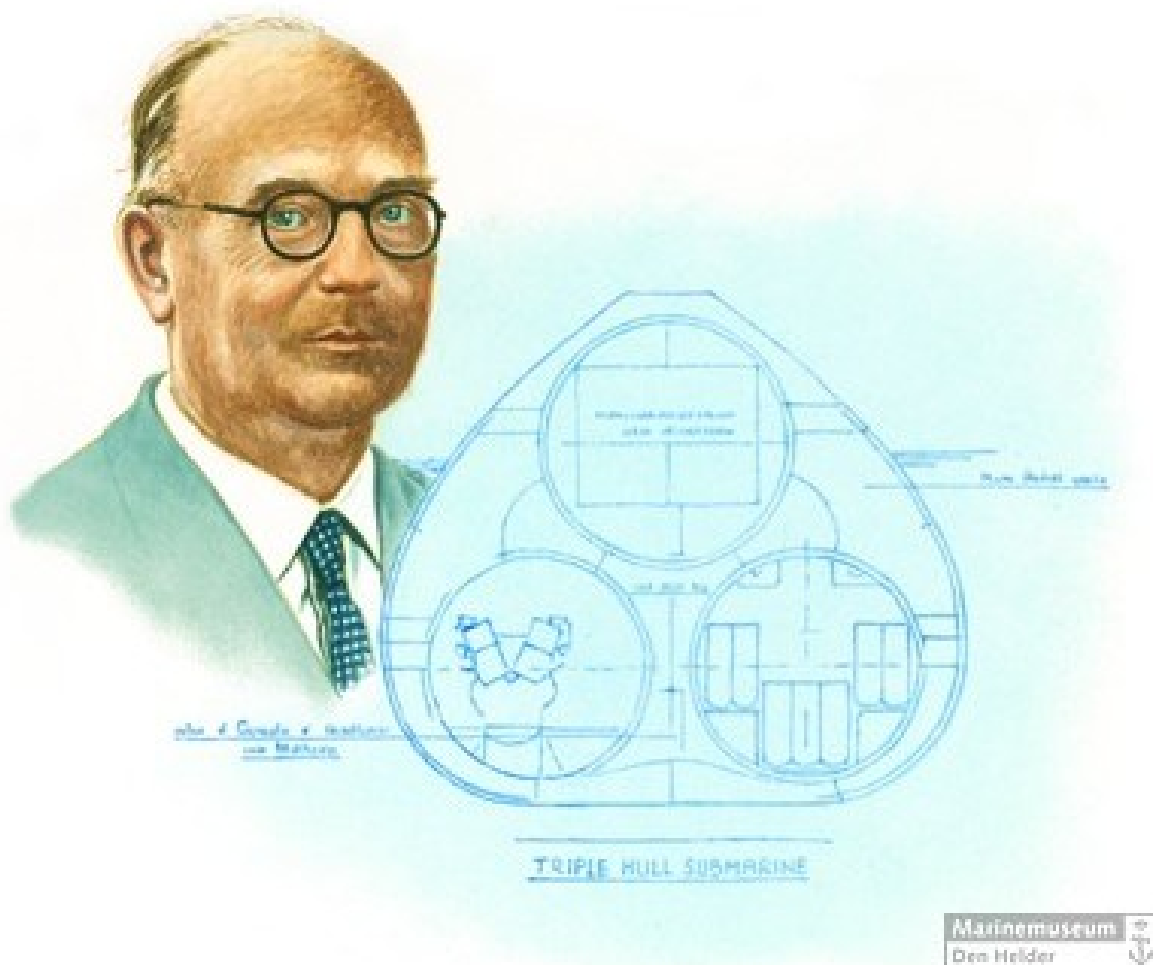
Foto collectie G. Leeuwenburgh.

1960

Indienststelling Dolfijn-klasse onderzeeboten

Met de naderende uit dienst stelling van de laatste O-boten in de jaren vijftig moesten snel nieuwbouwplannen op tafel komen.

In 1949 werd de bouw van twee onderzeeboten goedgekeurd. Het ontwerp van deze boten was revolutionair. Gebaseerd op het principe dat drie buizen moeilijker te breken zijn dan één enkele, ontwikkelde de Nederlandse ingenieur M.F. Gunning (1895-1972) het principe van de driecilinder onderzeeboot. Deze onderzeeër bezat een grote sterkte tegen een relatief laag gewicht, waardoor zij dieper kon duiken dan haar tijdgenoten. Het duurde echter tot eind 1954 voor de boten op stapel werden gezet. De indienststelling van de Dolfijn en Zeehond vond plaats in 1960 en 1961. Hr.Ms. Potvis en Tonijn, ook van het driecilinder type, werden in respectievelijk 1965 en 1966 in dienst gesteld.



Ir. Gunning bij een dwarsdoorsnede van een 3-cilinder onderzeeboot.
Olieverf op papier door Jack Staller, 2005.

1961

Onderzeedienstkazerne Den Helder

Eind jaren '50 werd in Den Helder een nieuwe onderzeebootbasis ingericht.

In 1961 verhuisde de Onderzeedienst vanuit Rotterdam naar de kazerne langs de Helderse buitenhaven. Met het verplaatsen van de marine-activiteiten naar het Nieuwe Haven terrein in de jaren zeventig, verhuisden de onderzeebootfaciliteiten opnieuw. Dit maal vestigde de Onderzeedienst zich in de gebouwen Waalhaven en Faslane op Steiger 19 van het nieuwe havencomplex.



Onderzeebootbasis in Den Helder

1962

Het Nieuw Guinea conflict wordt op de spits gedreven

Aan het begin van de jaren zestig werd voor het eerst sinds de Tweede Wereldoorlog een serieus beroep gedaan op de Onderzeedienst.

Het laatste stukje Nederland in Zuidoost Azië, Nederlands Nieuw Guinea, lag onder vuur van Indonesië. De Indonesische marine beschikte naast een steeds groeiende bovenwater vloot over een aantal Russische onderzeeërs en het leek de marineleiding dan ook raadzaam om zelf met onderzeeboten ter plaatse te zijn. In totaal hebben drie van de zes beschikbare onderzeeboten voor in de wateren rond Nieuw Guinea gepatrouilleerd. Omdat de kwestie in de internationale politiek zeer gevoelig lag, mochten de commandanten van de Dolfijn, Zeeleeuw en Walrus slechts met de meeste voorzichtigheid opereren. Regelmatig verkenden de boten Indonesische baaien en havens waar marine-eenheden van de tegenpartij waren afgemeerd. De doelen lager er letterlijk voor het oprapen, maar offensief optreden was uitgesloten.

In 1962 droeg Nederland het bestuur over Nieuw Guinea over aan de Verenigde Naties. Zeven jaar later lijfde Indonesië het gebied na een omstreden volksstemming in.



Hr.Ms. Walrus op de rede van Hollandia, 1962

1972

Indienststelling Zwaardvis-klasse onderzeeboten

De gelederen van de Onderzeedienst werden in 1972 versterkt met de in dienst stelling van de onderzeeboten Zwaardvis en Tijgerhaai.

Beide boten hadden de tegenwoordig zo kenmerkende druppelvorm en beschikten over digitale vuurleiding. Met de komst van de Zwaardvis-klasse boten stapte de marine massaal over op de Amerikaanse Mk.37 geleide torpedo's. Dit wapen, dat ook werd gebruikt in de drie-cilinder boten, stelde de onderzeeboot in staat om onder water varende doelen aan te vallen. De Nederlandse onderzeeërs waren volwaardige hunter-killers geworden. Vanaf 1988 verving de geavanceerde Mk.48 torpedo de Mk.37.



Hr.Ms. Zwaardvis in volle zee

1965 – 1991

Schaduwpraktijken

Tijdens de Koude Oorlog was het vergaren van informatie over de sterkte van de Oostblokstrijdkrachten één van de belangrijkste activiteiten van Nederlandse onderzeeboten.

Nederlandse onderzeeboten maakten regelmatig geheime patrouilles in de Noordelijke IJsee en de Middellandse Zee, met het doel om Russische vlooteenheden te schaduwen en meer over hun kracht en werkwijze te weten te komen. Met hun geavanceerde sonar- en af luisterapparatuur legden de bemanningen van de diverse Dolfijn-, Potvis en Zwaardvis-klasse onderzeeërs de gegevens vast die na aankomst in de thuishaven verder werden geanalyseerd.



Periscoopfoto van de schroef van een Russische onderzeeboot, genomen vanaf Hr.Ms. Tonijn in de Middellandse Zee, jaren '70.

Foto collectie D. Heij.

1990

Indienststelling Walrus (II)-klasse onderzeeboten

Met het einde van de driecilinders aan het einde van de jaren tachtig in zicht, werden vier onderzeeboten op stapel gezet: Hr.Ms. Walrus, Zeeleeuw, Dolfijn en Bruinvis.

De gang van zaken rond de aanbesteding en uit de hand gelopen financiering van de boten bracht een financiële chaos op het Ministerie van Defensie aan het licht, die als de Walrus-affaire breed uitgemeten zou worden in de landelijke pers. Tot overmaat van ramp brak in 1986 brand uit in de commandocentrale van de Walrus, die op dat moment in de steigers op de werf stond. Een strop van diverse miljoenen guldens was het gevolg.

Uiteindelijk werden de ultra-moderne boten tussen 1990 en 1994 in dienst gesteld. De inzet van computers was een essentieel onderdeel van het ontwerp van deze boten. Het maakt het mogelijk om de ingewikkelde besturing van de met X-roeren uitgeruste boten in goede banen te leiden. Daarnaast nemen computers veel werk uit handen waardoor met minder bemanning gevaren kan worden. Voor het uitvoeren van surveillance opdrachten hebben de boten een uitgebreid scala aan passieve en actieve detectie-apparatuur aan boord. Wapens en sensoren zijn in één digitaal systeem aan elkaar gekoppeld. Voor zowel onderwater als oppervlaktedoelen beschikt de Walrus (II)-klasse over de Mk.48 mod.4 en Mk.48 ADCAP (Advanced Capabilities) geleide torpedo's. Daarnaast zijn de boten ontworpen voor het kunnen lanceren van zogenaamde sub-launched Harpoon antischip raketten. Dat laatste overigens alleen in oorlogstijd, aangezien de marine deze wapens niet heeft aangeschaft.



Hr.Ms. Zeeleeuw in Curaçao

1992 – 1999

Operaties in de Adriatische Zee

Ondanks het feit dat de Walrus (II)-klasse boten ontworpen zijn om te jagen op Russische onderzeeboten tijdens de Koude Oorlog, kwamen ze pas na de val van de Berlijnse muur in de vaart. Desondanks hebben ze uitstekende diensten bewezen in verschillende internationale conflicten die sinds die tijd om de inzet van de Koninklijke Marine hebben gevraagd.

Zo heeft Hr.Ms. Dolfijn tijdens de oorlogen in voormalig Joegoslavië verschillende patrouilles uitgevoerd voor de kust van Servië en Montenegro (1995) en Kosovo (1999). Ter plaatse werd de 'vijandelijke' communicatie afgeluisterd en de strijdkrachten van de NAVO en de West Europese Unie op de hoogte gehouden van de scheepsbewegingen.



NAVO medaille voor vredesoperaties
in vroeger Joegoslavië

2002 – 2006

Operatie Enduring Freedom

In de strijd tegen het internationale terrorisme patrouilleren Nederlandse onderzeeboten regelmatig in zeegebieden waar verdachte scheepsbewegingen plaatsvinden.

Hr.Ms. Walrus was in 2002 in de Perzische Golf actief in het kader van de anti-terrorisme operatie Enduring Freedom. Begin 2006 maakte Hr.Ms. Bruinvis deel uit van de Task Force 150 (vlaggenschip Hr.Ms. De Zeven Provinciën) die inzake dezelfde operatie in de Perzische Golf patrouilleerde.

Nederlandse Onderzeedienst opgeheven

2005: het einde van de Nederlandse Onderzeedienst als 'zelfstandige' marine-eenheid vond plaats tegen de achtergrond van een grootschalige marine-reorganisatie.

De onderzeeboten maken vanaf 2005 deel uit van het grote geheel aan varende eenheden, dat wordt aangestuurd door de Directie Operaties van de Koninklijke Marine.