



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Het ellendige einde van Zeppelin L19

Tang, D.J.

### Citation

Tang, D. J. (2016). Het ellendige einde van Zeppelin L19. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 35(1), 90-92. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306240>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306240>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

# Anekdoten

## HET ELLENDIGE EINDE VAN ZEPPELIN L19

Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte het Duitse opperbevel gebruik van Zeppelins (luchtschepen) om in Groot-Brittannië met bommen aan te vallen. De feitelijke schade van de bombardementen was gering, wel veroorzaakte die een terreureffect bij grote delen van de burgerbevolking. De Zeppelins raakten regelmatig door slechte weersomstandigheden of motorschade uit de koers en kwamen dan in het Nederlandse luchtruim terecht. Er was geen effectieve Nederlandse luchtmacht en er waren geen geschikte luchtafweerkanonnen beschikbaar om de hoog vliegende luchtschepen neer te schieten. Op 1 februari 1916 was dat een keer wel het geval.

Zeppelin L 19 was één van de negen Zeppelins die op 31 januari 1916 rond het middaguur opstegen van verschillende bases in Duitsland om Engeland aan te vallen. Onderweg boven de Noordzee was het weer slecht, in de buurt van de Engelse kust werd het door de duisternis nog erger. Ondanks het abominabele zicht, haperende motoren en ijsvorming op delen van de luchtschepen bombardeerde het eskader willekeurige kleine en middelgrote stadjes.

Commandant Ode Loewe van Zeppelin L 19 van de *Kaiserliche Marine* had de opdracht Liverpool te bombarderen. Die stad kon hij door de voortdurende technische problemen niet bereiken zodat hij zich gedwongen zag zijn bommen op gelegenheden doelen af te werpen. Via de radio meldde hij daarna zijn positie aan het Duitse hoofdkwartier en begon hij aan zijn terugkeer in oostelijke richting. Op 1 februari vloog de L19 met sputterende motoren laag over Ameland. Nederlandse militairen openden dadelijk het vuur, ze konden de inslagen waarnemen. De Zeppelin veranderde onmiddellijk van koers en verdween over zee en uit het zicht. De reddingboot van Ameland voer uit, maar kon de Duitser niet vinden en keerde onverrichter zake terug.

De L19 was in grote problemen geraakt. De radioverbinding met de thuisbasis was definitief uitgevallen, er lekte gas uit de gascellen, de motoren werkten niet meer en bovendien dreef de wind het vleugellamme gevaarte steeds verder de zee op.

Er zat niets anders op dan het luchtschip lichter te maken door zoveel



'De straf voor de piraat': getekend commentaar in het Franse tijdschrift *Le Petit Journal* van 27 februari 1917.  
PARTICULIERE COLLECTIE

mogelijk ballast en niet noodzakelijke voorwerpen en onderdelen overboord te gooien. Het was niet voldoende. In de vroege ochtend van 2 februari volgde een noodlanding in de koude Noordzee. Loewe klom met vijftien bemanningsleden boven op het langzaam zinkende gevaarte en wachtte de gebeurtenissen af.

Een paar uur later werden ze opgemerkt door een Britse trawler. Loewe maakte kenbaar dat hij zich met zijn bemanning wilde overgeven aan de trawler maar de schipper van dat vissersschip voelde daar niets voor. Daar had hij twee redenen voor. De eerste was dat hij op dat moment in verboden wateren viste en niet het risico wilde lopen dat dit zou uitkomen. Bovendien vreesde de schipper dat de Duitsers zijn schip zouden overmeesteren. Zijn negen bemanningsleden waren geen partij voor zestien Duitse militairen. De trawler voer weg van het wrak, maar de schipper beloofde nog wel dat hij de autoriteiten zou waarschuwen. Dat gebeurde de volgende dag. Ondertussen schreef Loewe op het wrak zijn laatste rapport. Hij meldde de weigering van de Britten om hem te redden. Het rapport stopte hij in een fles die hij in zee wierp. Toen de Britse marine op zoek ging naar de L 19, vond men niets op de aangegeven plek. De Zeppelin was met man en muis vergaan.

Het verhaal had nog een staart. Maanden later spoelde het rapport aan in Zweden. Toen de inhoud bekend werd gemaakt, vormde die koren op de molen van de Duitse propagandamachine. Die sprak er schande van dat zeelieden in nood aan hun lot waren overgelaten. In Engeland klonken andere geluiden. Daar vonden vele opinieleiders het volkomen terecht dat deze ‘babykillers’ ellendig aan hun einde waren gekomen.

DIRK J. TANG

#### LEUGENS EN PROPAGANDA ROND DE *TUBANTIA*

Er is een zekere overeenkomst. Niet echt en het lijkt een beetje gezocht maar er zijn parallellen te ontdekken tussen het gedrag van het huidige Rusland en het toenmalige Duitse keizerrijk. Beide landen tonen een zelfde ontkenkende reflex wanneer ze worden betrappt bij het uitvoeren van een onrechtmatige daad. Rusland beweert dat het niets van doen heeft met het neerhalen van de MH-17 in 2014 en Duitsland ontkende in 1916 met grote stelligheid dat het niet schuldig was aan de torpedering van het Nederlandse ss *Tubantia*, een passagiersschip van de Koninklijke Hollandsche Lloyd uit Amsterdam.

De *Tubantia* was een modern schip dat in 1916 nauwelijks twee jaar in de vaart was. Met een lengte van 170 meter en bijna 14.000 BRT kon het maximaal 1520 passagiers herbergen. In vreedetijd waren dat voornamelijk landverhuizers, op weg naar Zuid-Amerika. Vanwege de oorlog scheepden zich op 15 maart 1916 slechts 360 personen in, onder wie niet meer dan 80 passagiers. Het schip zou zijn bestemming Buenos Aires nooit bereiken.

Eenmaal op zee en zo'n zeventig mijl uit de Zeeuwse kust ging het schip voor anker. Er kwam een dikke mist opzetten en in het donker doorvaren vond gezagvoerder K.H.K. Wijtsma te riskant. Op de romp van het schip waren duidelijk de naam van het schip en een Nederlandse vlag geschilderd. Bovendien werden die herkenningstekens bij duisternis met elektrische lampen beschenen. Hij vertrouwde er op dat deze bescherming afdoende kenbaar zou maken dat de *Tubantia* een neutraal schip was. Het mocht niet baten: om ca. 02.30 in de ochtend zag een de uitkijk in de duisternis plotseling een bellenbaan op het schip afkomen. Een fractie later volgde een enorme ontploffing. De *Tubantia* was getorpedeerd door een onbekende onderzeeboot.

Er heerste schrik, maar geen paniek. De passagiers hadden bij het avondeten een kaartje gekregen met daarop het nummer van een reddingssloep. De bemanning wist wat ze moest doen. De marconist riep schepen in de buurt op om te hulp te verlenen. Gelukkig zonk de *Tubantia* niet snel zodat iedereen de tijd kreeg om de juiste reddingboot te vinden. Zonder bagage en gekleed in hun nachtgoed verliet men in korte tijd het schip. De inmiddels toegesnelde schepen namen de schipbreukelingen op, iedereen werd gered.

In vergelijking met het lot van andere passagiersschepen, zoals de *Lusita-*