



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Leugens en propaganda rond de Tubantia

Daalder, R.; Tang, D.J.

Citation

Daalder, R., & Tang, D. J. (2016). Leugens en propaganda rond de Tubantia. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 35(1), 92-95. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306242>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306242>

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

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 ontkennende reflex wanneer ze worden betraapt 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 vreedstijd 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*-



Ijzeren penning uit 1916 op de torpedering van het Nederlandse passagiersschip *Tubantia*. De penning maakt deel uit van een serie met de titel *Totentanz*, naar ontwerp van Walther Eberbach (1866–1944). Doorsnede: 6,8 cm. COLLECTIE HET SCHEEPVAARTMUSEUM

nia, die een jaar eerder werd getorpedeerd, met 1200 doden als gevolg, was de ramp met de *Tubantia* van bescheiden omvang. Ook de vergelijking met de MH17 gaat hier mank: daar kwamen immers alle 298 inzittenden om het leven. De reacties van de daders lijken echter wel veel op elkaar. Er waren al snel duidelijke aanwijzingen dat het bij de *Tubantia* ging om een aanval door een Duitse U-boot. Mede daardoor kon de Nederlandse Raad voor de Scheepvaart al op 20 april 1916 een eerste uitspraak doen: de *Tubantia* was getroffen door een Duitse Schwarzkopfftorpedo. De waarneming van een bellenbaan gekoppeld aan gevonden fragmenten (voorzien van het nummer '2033') van een dergelijk type torpedo, vormden genoeg bewijs. De Duitse overheid reageerde prompt: dit type was helemaal niet in gebruik bij de *Kaiserliche Marine*, die waren uitsluitend aan Italië geleverd. Wel kwam men met een bizarre verklaring. Als de *Tubantia* al was geraakt door een Duitse torpedo, dan was dat vermoedelijk een niet ontploft en nog drijvend exemplaar geweest, dat eerder op een Engels schip was afgeschoten. Het doet denken aan het verweer uit Moskou inzake de fatale Buk-raket: de MH17 was helemaal niet getroffen door zo'n raket en het type Buk waarvan men dacht dat het was gebruikt, was alleen nog in gebruik bij het Oekraïense leger.

Deze scheepsramp was koren op de molen van de Duitse propagandamachine. Het was een uitgelezen kans om aan te tonen dat Duitsland ten onrechte werd beschuldigd. Een spotprent in het blad *Simplizzissimus* suggereerde zelfs dat men in Engeland torpedo's vervaardigde met het opschrift 'Made in Germany'. Die naïeve Hollanders traptten daar nog in ook! Zo'n prent kan nog worden gezien als een vluchtige opinie, maar, geslagen op een ijzeren penning, krijgt een leugen iets concreets en macabers. Het Scheepvaartmuseum bezit een penning waarop in reliëf een geraamte is afgebeeld met het opschrift ENGLANDS GRUSS AN DIE NEUTRALE TUBANTIA. Op de andere kant staat: ES KANN DER BESTE NICHT IM FRIEDEN LEBEN WENN ES DEM BÖSEN NACHBAR



De visie van Piet van der Hem op de ondergang van de Tubantia. Spotprent in het weekblad *De Nieuwe Amsterdammer* van 25 maart 1916. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

NICHT GEFÄLLT — 1916 (De beste kan niet in vrede leven, wanneer de boze buurman dat niet toestaat). Met die boze buurman bedoelde de maker natuurlijk Engeland, niet de oosterburen van het neutrale Nederland.

Wat zich precies heeft afgespeeld in de nacht van 15 op 16 maart 1916 is pas veel later duidelijk geworden. Na de oorlog boog het Internationale Hof van Arbitrage zich over de zaak. In zijn vonnis, uitgesproken in het Haagse Vredespaleis, kwam dit hof in op 27 februari 1922 tot dezelfde conclusie als de Raad voor de Scheepvaart: een Duitse torpedo had de ondergang van de

Tubantia veroorzaakt. Of er opzet in het spel was, kon het hof niet vaststellen. Dat het schip in aanvaring was gekomen met een drijvende torpedo, zoals de Duitsers suggereerden, achtten de rechters uitgesloten. Duitsland, inmiddels een republiek, deelde de mening van het hof niet, maar betaalde uiteindelijk wel een schadevergoeding van 7,3 miljoen gulden aan de rederij. Hier gaat de vergelijking met de vliegcrash in Oekraïne voorlopig mank. Misschien is een regime-change in Rusland wel een vereiste voor een vergelijkbare afloop.

In de loop der jaren zijn er nog meer bewijzen voor de Duitse schuld aan het licht gekomen. Al kort na de Eerste Wereldoorlog was er een Duitse marinist die vertelde dat hij in Zeebrugge had gehoord hoe de bemanning van de UB-13 opschepte over het torpederen van een 'schip van 12.000 ton'. Nog veel later werd bovendien duidelijk dat de Duitse marinestaf het journaal en de 'topedostaat' van de UB-13 achteraf had laten vervalsen om de aanval op het neutrale Nederlandse schip weg te moffelen.

Het wrak van de *Tubantia* rust nog steeds op de bodem van de Noordzee. Tegenwoordig is het een geliefd object voor sportduikers, die regelmatig onderdelen en voorwerpen naar de oppervlakte brengen. Gelukkig is dat geen grafschennis.

REMMELT DAALDER

DIRK J. TANG

De meeste gegevens voor dit artikel zijn ontleend aan: Edward P. de Groot, *Op weg naar Zuid-Amerika* (Alkmaar 1996) en L.L. von Münching, *Koninklijke Hollandsche Lloyd, wel en wee van een Amsterdamse rederij* (Alkmaar 1990). Dank aan Sarah Bosmans (Het Scheepvaartmuseum) voor informatie over de penning.