

NEUTRAAL GETORPEDEERD

De schipbreuk van het s.s.
Tubantia in 1916



Robbert Boukema

s1159895

Treasures of the Sea: New Perspectives on Maritime History and Maritime Archeology

Docenten: Dr. A.M.C. van Dissel en Drs. M.R. Manders

December 2015 Leiden – Leiden University

Inhoudsopgave

Inleiding

Hoofdstuk 1 : Een vrije zee? - De historische context

Hoofdstuk 2: Een lange nasleep - De historische waarde

Hoofdstuk 3: Een wrak op de bodem van de Noordzee - De archeologische waarde

Hoofdstuk 4: Conclusie. Wat is de archeologische en historische waarde van de schipbreuk van het s.s. Tubantia in 1916?

Inleiding

Het s.s. Tubantia was voor de jaren '20 een zeer prestigieus schip, samen met haar zusterschip de 'Gelria' de grootste van Nederland. Zij voeren voor de Koninklijke Hollandsche Lloyd pakket- en passagiersdiensten naar Zuid-Amerika. Met een lengte van maar liefst 170 meter en een breedte van 22 meter was het dan ook het grootste Nederlandse passagiersschip dat ooit is gezonken. Het werd gebouwd door de rederij Stephen & Sons Ltd. in Glasgow voor maar liefst 4.274.675,- gulden in opdracht van de Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL). Met bijna 14.000 ton kon het toch nog een snelheid behalen van maar liefst 16 knopen. Met deze snelheid kon zij binnen veertien dagen vanuit Amsterdam naar haar bestemming Buenos Aires varen met 1500 passagiers of ongeveer 1000 ton aan lading exclusief haar driehonderd koppige bemanning. Niet alleen de grootte van het schip is indrukwekkend, ook de exclusiviteit is bijzonder. Het schip had elektrisch licht en had elektrische ventilatiesystemen. Elektriciteit was al een aantal jaren in gebruik bij schepen, maar de Tubantia had de nieuwste techniek: elektrische radiators in de hutten, elektrische vaatwasmachines, wasmachines, strijkbouten en ga zo maar door. Al met al, een zeer indrukwekkend schip.

Dit schip, dat in 1914 haar eerste vaart begon, zou echter maar enkele jaren rondvaren. Het voer onder de Nederlandse neutrale vlag ten tijde van de Eerste Wereldoorlog. Toch moest zij het vergelden. Met 86 passagiers, 297 bemanning en 700 ton aan stukgoed aan boord werd zij op 16 maart 1916 getorpedeerd door een buitenlandse onderzeeër op de Noordzee. Een nationale shock was het gevolg.¹ Wie had deze gruweldaad verricht en had de neutraliteit van Nederland geschonden? Was het om de mysterieuze lading? Of was het een fout van de kapitein van de duikboot? Vele vragen rezen op.

Tot de dag van vandaag zijn er nog vele vragen rondom het scheepswrak van het s.s. Tubantia. Veel sportduikers duiken naar het scheepswrak en nemen geregeld objecten mee. Het bijzondere verhaal dat de Tubantia heeft, geeft betekenis aan het wrak dat op 34 meter diepte in de Noordzee ligt. We moeten ons afvragen of het niet zonde is dat duikers spullen meenemen van het wrak. Belangrijk is dan om te weten wat de archeologische en historische waarde is van de schipbreuk van het s.s. Tubantia. Dit vraagstuk staat centraal in dit onderzoek. Dit zal worden onderzocht vanuit drie verschillende invalshoeken. Het eerste hoofdstuk richt zich specifiek op de historische context: in wat voor tijd, hoe en waarom zonk het schip? Deze deelvraag zal in deze volgorde beantwoord worden. Het tweede hoofdstuk 'De Lange Nasleep' focust zich op de historische waarde van de schipbreuk van de Tubantia. De historische waarde zal in dit hoofdstuk worden gemeten naar de enorme gevolgen van de scheepsramp. Het laatste hoofdstuk 'Een Wrak op de Bodem van de Noordzee' richt zich op de archeologische waarde van het scheepswrak. Daar komen vragen aan bod die rijzen na de vele mythes rondom het schip, maar ook vragen die rijzen na de vele vondsten die sportduikers hebben meegenomen. De deelvraag die hier centraal zal staan is wat de archeologische waarde is van het scheepswrak.

Dit gecombineerde historisch en archeologisch onderzoek zal antwoord geven op de hoofdvraag: wat is de archeologische en historische waarde van de scheepsramp van het s.s. Tubantia in 1916? Het verhaal is verrassend en zorgde in die tijd voor

¹ H.P. van Tuyll van Serooskerken, *The Netherlands and World War I, Espionage, Diplomacy and Survival* (Leiden 2001) 159.

veel impact bij onder meer politici en diplomaten, maar ook bij kranten en het volk. Desondanks heeft nog nooit een historicus onderzoek gedaan naar de Tubantia. Wel zijn drie boeken geschreven over het schip: in 1929 schreef de administrateur R. Schreuder een kort ooggetuigenverslag van 67 bladzijdes over de ondergang van de Tubantia.² Daarnaast is er het werk van roman- en filmschrijver Léonce Peillard. Hij schreef 'De schat van de Tubantia', waarin hij in novelleform het verhaal van de Tubantia vertelt.³ Als laatste is er het meer informatieve boek van journalist Edward P. de Groot: *Op weg naar Zuid-Amerika – de torpedering van de Tubantia*.⁴ De Groot zet "alle beschikbare informatie eens op een rij", omdat de verhalen rondom de Tubantia steeds "opwindender en spectaculairder" werden.⁵ De Groot gebruikt echter geen annotering, wat zorgt voor geringe validiteit en betrouwbaarheid. Waar hij zijn bronnen op baseert is niet altijd duidelijk en dat is een kwalijke zaak. Er zijn namelijk genoeg verhalen over de Tubantia te vinden die niet kloppen. Het boek is niettemin interessant, maar is geen kritisch onderzoek dat gericht is om historische waarde te geven aan de schipbreuk van de Tubantia. Een gecombineerd archeologisch en historisch onderzoek als deze pretendeert dit te doen.

Naast deze drie boeken vormen duikverslagen ook een belangrijke bron voor dit onderzoek. Zij geven cruciale informatie over de staat van het scheepswrak tegenwoordig en hoe duikers ermee omgaan. Er moet rekening mee worden gehouden dat het veelal amateur- en/of sportduikers zijn die de verslagen schrijven. Subjectiviteit en onvolkomenheden kunnen daardoor in de verslagen zijn gesijpeld. Deze duikverslagen zijn te vinden op duikfora op internet. Doordat de houdbaarheid van amateurwebsites niet heel hoog ligt, is ervoor gekozen om de duikverslagen in de bijlagen te voegen, zodat ook deze bronnen te allen tijde kunnen worden nagelezen.

Archieven zijn een andere cruciale bron voor dit onderzoek. Vanwege de geringe betrouwbaarheid van informatie op internet en van de boeken zijn archieven geraadpleegd. Het archief van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, te vinden in het Nationaal Archief Den Haag, is veelgebruikt in dit onderzoek. Ook het Scheepvaartmuseum Amsterdam en Maritiem Museum Rotterdam hebben veel afbeeldingen van de Tubantia. Dit laatste museum heeft een aantal brochures met zeer interessante foto's van het s.s. Tubantia en haar zusterschip s.s. Gelria. Hieronder staan een aantal afbeeldingen uit deze brochures.⁶ Het geeft een goed beeld van de luxe van het schip.



² R. Schreuder, *De Ondergang van de "Tubantia"* (1929).

³ L. Peillard, *De Schat van de Tubantia* (Borsbeek 1981).

⁴ E. P. de Groot, *Op weg naar Zuid-Amerika – de torpedering van de Tubantia* (Alkmaar 1996).

⁵ De Groot, *Op weg naar Zuid-Amerika*, 3.

⁶ Folder met betrekking op het s.s. Tubantia van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. DB303.



1. EEN VRIJE ZEE? DE HISTORISCHE CONTEXT

“Wij dreigen onder de belangeloze liefde van de twee strijdenden te worden vermorzeld...”⁷

Alle Nederlanders wisten het: het was oorlog in Europa. Na de uitbraak van de Eerste Wereldoorlog probeerde Nederlanders zoveel mogelijk het gewone leven weer op te pakken. Hun land was al 75 jaar neutraal en zou dit hopelijk ook blijven. Na de afscheiding met België in 1839, was Nederland neutraal geworden en speelde zij op Europees niveau geen grote rol meer. Rekening houdend met de handel op koloniën en andere Europese natiën was afzijdigheid het meest verstandige beleid. De Nederlandse marinevloot was immers veel te gering om de gehele handelsroute naar Nederlands-Indië veilig te stellen in een mogelijke oorlog met andere Europese landen.⁸ Handel en economie werden al sinds de Gouden Eeuw van belang geacht en moesten daarom door middel van afzijdigheid beschermd worden tegen de aanval van grote Europese mogendheden.

Nederland bevond zich angstvallig midden in een uiterst rumoerig Europa. Geografisch gezien was het zelfs het middelpunt van de oorlog tussen Groot-Brittannië, Frankrijk en Duitsland. Neutraliteit was daarom van zeer belang, omdat bij een eventuele uitbraak van oorlog in Nederland, grote verwoestingen het gevolg zouden kunnen zijn. De oorlog was nog maar een paar maanden onderweg en het front van de oorlog liet een onuitwisbaar spoor van vernieling en verwoesting na in buurland België. Als Nederland haar neutraliteit zou verliezen, zou zij dan bestand zijn tegen zo'n front? De regering betwijfelde het en neutraliteit moest daarom ten koste van alles behouden blijven. Nederland mocht niet ten prooi vallen aan verwoestingen.

Doordat Nederland de gehele oorlog neutraal wist te blijven, wist de regering het land bijna geheel te besparen van verwoesting en uitbuiting van buitenlandse krijgsmachten.⁹ Ter zee was het voor het zeevarende Nederland echter een heel ander verhaal. Visserij en scheepvaart zouden wel degelijk de gevolgen van de oorlog merken. Mijnen, controles door Engelse oorlogsschepen, en aanvallen van Duitse onderzeeërs zouden grote invloed hebben op de Nederlandse scheepvaart tijdens de Eerste Wereldoorlog.¹⁰

De Duitsers en Britten hielden argwanend Nederlandse scheepvaart in de gaten. Er zou mogelijk smokkelwaar in de lading kunnen zitten bestemd voor de vijand. De Britten verklaarden daarom het gebied boven Groot-Brittannië tot oorlogsgebied, zodat neutrale schepen door Het Kanaal moesten varen, waar ze veel gemakkelijker konden worden gecontroleerd. Daardoor werd in 1914 de *Tubantia* aangehouden in Het Kanaal door de Britse oorlogsbodem 'Highflyer'. Kapitein Wijsma werd gedwongen de Brit te volgen naar de haven van Plymouth voor nader onderzoek.

⁷ Schreuder, *De Ondergang van de "Tubantia"*, 17.

⁸ H. van Lith, *Plotseling een vreselijke knal : bommen en mijnen treffen neutraal Nederland 1914 – 1918* (Zaltbommel 2001) 12.

⁹ Nederland kende enkele misplaatste bombardementen, zie Hans van Lith, *Plotseling een vreselijke knal : bommen en mijnen treffen neutraal Nederland 1914 – 1918* (Zaltbommel 2001).

¹⁰ Idem 175.



Bron: Collectie Het Leven, Nationaal Archief Den Haag (NA), inv. nr. 022.

Aanhouding Nederlands handelsschip "Tubantia" door Engels oorlogsschip "Highflyer". Foto: De officier van het Engelse schip vertelt kapitein Wijtsma zijn schip naar de haven van Plymouth te volgen. 1914. Het schip had 184 Duitse reservisten mee en een half miljoen pond aan smokkelwaar.¹¹



Duitsland reageerde op de Britse controles met een verklaring van oorlogsgebied van alle wateren rondom Engeland, Schotland en Ierland. Neutrale schepen zouden volgens de Duitse regering met rust gelaten worden, maar zij zeiden daar wel bij dat onderzeeboten niet altijd tijd genoeg hebben om te controleren of een vaartuig vijandelijk of neutraal is.¹² Het kwam erop neer dat neutrale schepen in het oorlogsgebied gevaar liepen. De Britten reageerden vervolgens in februari 1915 met een

opheffing van de onschendbaarheid van neutrale schepen. Alle handel met de vijand werd strikt verboden.

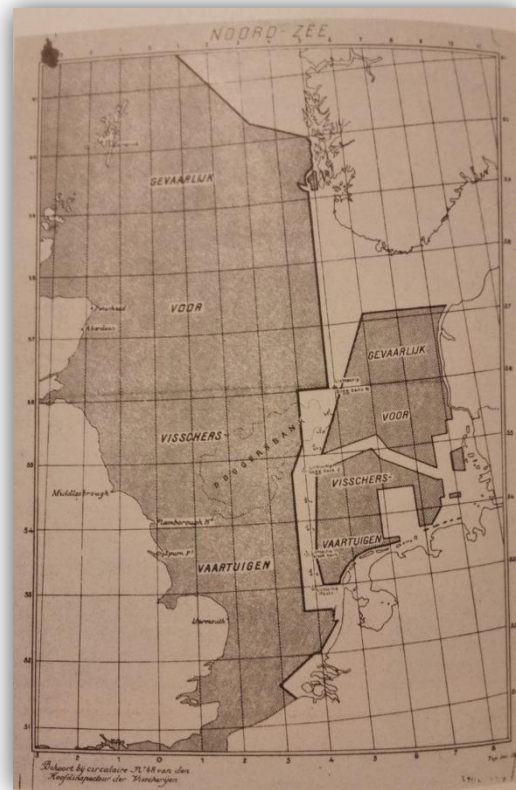
De belemmeringen voor neutrale schepen kwamen tot een hoogtepunt tussen 1 februari 1917 en het eind van de oorlog. De Duitsers waren in 1917 begonnen met een onbeperkte duikbotenoorlog. Geen mens was zijn leven meer zeker op de Noordzee. Alle neutrale schepen zouden voortaan in de zogenoemde 'Sperrgebiete' zonder enige waarschuwing worden getorpedeerd door U-boten. Officieel moest er eerst controle en waarschuwing plaats vinden, maar in de praktijk gebeurde dit niet altijd. De neutrale schepen die toch nog voeren moesten gebruik maken van enkele "veilige" smalle corridors. De moeilijkheden namen toe. De Verenigde Staten vond het genoeg en verklaarden de oorlog aan het Duitse Rijk. Nederland kon echter alleen protesteren tegen de belemmeringen, vanwege de grote Duitse troepensterkte aan de Nederlands-Duitse grens.¹³ De neutraliteit moest immers behouden blijven.

¹¹ A. Voogd, 'Duitse en Engelse verklaringen', *De Economist* 64 (1915) 290-298 aldaar 293.

¹² Van Lith, *Plotseling een vreselijk knal*, 175 en Dirk en Tomas Termote, *Schatten en Scheepswrakken, Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee* (Leuven 2009) 329.

¹³ C. Smit, *Hoogtij der Neutraliteitspolitiek, De Buitenlandse Politiek van Nederland 1899-1919* (Leiden 1959) 143.

De Noordzee te zien met de enkele veilige corridors. Aan de oostzijde van de Noordzee, naast Denemarken, lagen Britse mijnenvelden en de westzijde van de Noordzee zou gevaarlijk zijn vanwege Duitse U-boten. Uit: Smit, derde deel, 4.



Het ging echter voor de Nederlandse scheepvaart een stap verder dan belemmeringen. Veel Nederlandse koopvaardij schepen moesten het vergelden tijdens de oorlog, zoals deze bekenden: de Maria (21 september 1914), de Medea (25 maart 1915), de Katwijk (14 april 1915), de Tubantia (16 maart 1916), de Palembang (18 maart 1916), de Berkelstroom (24 april 1916), de Blommersdijk (8 oktober 1916), de Breda (22 juli 1917) en op 1 februari 1917 een zestal schepen die in konvooi voeren: de Jacatra, de Bandoeng, de Eemland, de Gaasterland, de Zandijk en de Noordendijk. Ook opmerkelijk is het torpederen van het hospitaalschip Koningin Regentes op 6 juni 1918. Dit is slechts nog maar de koopvaardijvloot. In totaal werden maar liefst 147 Nederlandse koopvaardij schepen tot zinken gebracht tijdens de Eerste Wereldoorlog.¹⁴ Hierbij kwamen zeker 377 man om het leven.

De verliezen in de Nederlandse vissersvloot waren kwantitatief gezien nog veel erger. Zo erg zelfs dat halverwege 1917 de resterende vloot grotendeels stil kwam te liggen uit angst voor U-boten en zeemijnen. Van de 800 vissersboten en trawlers die in het begin van de oorlog nog rondvoeren haalden 151 schepen het einde van de oorlog niet. Hierbij kwamen maar liefst 792 bemanningsleden om het leven. Dit is in het perspectief van de loopgravenoorlog niet veel. De Slag bij de Somme en Verdun kostte honderdduizenden mensen het leven. Toch is 862 een aanzienlijk getal voor een neutraal land, waar geen oorlog heerste.

Zeemijnen waren een van de oorzaken van deze grote verliezen. De Britten hadden enorme mijnenvelden en metalen duikbootnetten in de Noordzee gelegd. Veel neutrale vissersboten gingen hierdoor ten onder. Een mijn in een visnet kon makkelijk fataal zijn voor een kleine vissersboot. Een andere reden van deze grote verliezen is de door de Duitse regering aangekondigde onbeperkte duikbotenoorlog in 1917. De Belgische kust was in handen van Duitsland, waardoor hier een enorme vloot U-boten werd gestationeerd, voor grote oorlogsschepen was er niet genoeg diepgang.¹⁵ Vanuit Zeebrugge, Oostende en Brugge voeren jarenlang ontzettend veel Duitse onderzeeërs uit naar Het Kanaal. Dit begon al vanaf december 1914. De onderzeeboten hadden veel succes. Tegen april 1916, een maand na de torpedering van de Tubantia, waren er al 224 geallieerden en 28 neutrale schepen

¹⁴ Smit, *Nederland in de Eerste Wereldoorlog – Tweede deel* (1899-1919) 189.

¹⁵ T. Termote, *Oorlog Onder Water, Unterseeboots Flottille Flandern 1915-1918* (Leuven 2014) 107.

getorpedeerd.¹⁶ Het grote aantal neutrale schepen dat is getorpedeerd laat zien hoe gevaarlijke de zee was voor Nederlandse schepen. De Britten probeerden dit tegen te gaan door middel van mijnen, patrouilleschepen en vliegtuigen. Veiliger voor neutrale schepen werd het echter niet en desondanks deze Britse maatregelen heeft deze Duitse ‘U-Flottile Flandern’ tijdens de oorlog maar liefst 2554 geallieerden en neutrale schepen gekelderd.¹⁷

Dit schetst kort maar krachtig een redelijk beeld van het effect van de duikbotenoorlog op de Nederlandse scheepvaart. Het enorme gevaar op zee – in combinatie met zeeblokkades - laat zich ook zien in de cijfers van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. De directie besloot vanwege het gevaar steeds minder passagiers- en vrachtschepen te laten uitvaren. In de onderstaande tabel is dit duidelijk te zien.¹⁸

	Aantal rondreizen Passagiersschepen	Aantal rondreizen vrachtschepen	Totaal aantal rondreizen
1913	18	30	48
1914	24	25	49
1915	24	31	68
1916	14	36	50
1917	3	10	13
1918	2	3	5
1919	11	12	23

Oberleutnant zur See Metz (zie afbeelding) was net commandant geworden van de Duitse U-Boot 13, gestationeerd in Zeebrugge.¹⁹ De onderzeeër was nog maar een jaar in dienst, maar toch was Metz al de derde commandant. De twee eerdere commandanten hadden veel pech gekend met de UB-13. Vele technische problemen deden zich voor en mede daardoor had het maar weinig succesvolle operaties uitgevoerd. Oberleutnant Metz kon zijn ogen niet geloven toen hij op zijn eerste reis met de UB13 al een enorm schip compleet verlicht voor anker zag liggen bij het lichtschip Noordhinder.²⁰ Het was dichte mist en hij was van mening dat het om een Britse kruiser ging en zond er een torpedo op af.²¹



De waarheid was echter was hier verre vandaan. Eerder die dag was kapitein Wijtsma met zijn stoomschip Tubantia vertrokken uit de Amsterdamse haven met als bestemming Buenos Aires. Vanwege de oorlog waren er nu maar slechts 88 passagiers. Wel had het veel lading mee, waaronder duizenden kruiken jenever die al decennialang ontzettend gewild waren onder de Argentijnse

¹⁶ Idem 109.

¹⁷ Idem 112.

¹⁸ Archief Koninklijke Hollandsche Lloyd, ‘Nadere correspondentie inzake de “Tubantia”, NA Den Haag, inv. nr. 138.

¹⁹ Termote, *Oorlog Onder Water*, 34.

²⁰ Van Tuyll van Serooskerken, *The Netherlands and World War I*, 159.

²¹ Dirk en Tomas Termote, *Schatten en Scheepswrakken, Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee* (Leuven 2009) 318.

gauchos. 's Nachts kwam het schip aan bij het lichtschip de "Noordhinder", die op de hoogte lag van de havensteden Londen en Rotterdam. Hier wilde Wijtsma ankeren. Het schip was goed verlicht en de naam 'Amsterdam' op de romp was goed leesbaar.²² De KHL wilde immers voorkomen dat het schip zou worden aangezien als oorlogsschip.

Het noodlot sloeg toe voor de Tubantia toen de paden van oberleutnant Metz en Kapitein Wijtsma elkaar kruisten in de nacht van 16 maart 1916. Ondanks dat de Tubantia goed verlicht was en er groot 'Amsterdam' op de romp van het schip te lezen was, gaf Metz zijn bemanning opdracht een torpedo af te vuren, die midscheeps aan stuurboord zich in de romp boorde. Een gat van 12 diameter was het gevolg. Het gat werd precies geslagen in de wand van de stookruimte, een van de zwakste plekken van het schip.²³

Administrateur Rudolf W. Schreuder schreef later zijn ooggetuigenverslag over dit moment:²⁴



'Ten 2 uur kwam de kapitein op de brug, en gaf order om de machinekamer te waarschuwen dat men spoedig zou ankeren, daar de bedoeling was om in de nabijheid van de Noord hinder" daglicht af te wachten vóór het passeeren van de mijnenvelden. [...] toen hij den 4^e officier hoorde roepen : "Kijk daar eens!" Hij had een bellenbaan van een torpedo in snelle vaart recht op het schip zien aankomen, terwijl die baan ook werd waargenomen door den 1^e officier [A. Vreugdehil] en door den man in het kraaiennest. Deze laatste, een oud-marinegast, had in dienst dikwijls torpedo's zien lanceeren, hij was geen oogenblik in twijfel over het verschijnsel, en later zeer positief in zijne verklaringen. Onmiddellijk volgden een hevige schok en een ontzettende ontploffing midscheeps aan stuurboord. De brug was omhuld van dichte gassen, en een regen van houtsplinters en glasscherven daalde over het schip neer.

Kapitein Wijtsma liet zo snel mogelijk internationale noodsignalen uitzenden die tot de Middellandse Zee en zelfs de Canarische Eilanden zijn gehoord. Ongelukkigerwijs hadden de dichtstbijzijnde schepen geen draadloze installatie of hadden deze niet aanstaan. Vuurpijlen en knalsignalen werden ook niet opgemerkt. Het was inmiddels vier uur 's ochtends en de Tubantia stond er alleen voor. Toch wisten de bemanning en de passagiers zich te redden. Niet alleen de hutten, maar ook de reddingsloepen op de Tubantia waren berekend op 1500 passagiers. Er was dan ook ruimte genoeg op de 34 reddingsboten toen het schip water begon te maken. Ondanks het enorme gat in de romp zonk het schip niet snel. Vier uur na de torpedering was het schip nog steeds niet ten onder. De bemanning en passagiers hadden hierdoor tijd genoeg om de sloepen uit te zetten. Door de goed getrainde bemanning was dit binnen een kwartier gedaan en viel er geen enkel slachtoffer. Uiteindelijk schoten vroeg in de ochtend twee Nederlandse torpedoboten te hulp, tezamen met het s.s. Breda en het s.s. Gorredijk.²⁵ Ironisch genoeg zou de Breda een jaar later op dezelfde plek ondergaan.²⁶

²² Hoffman, e.d., *Rapport de la Commission Internationale D'Enquete concernant la perte du vapeur néerlandais "Tubantia"* (Den Haag 1922) 2.

²³ <http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm>, geraadpleegd op 16-11-2015.

²⁴ Schreuder, *De Ondergang van de "Tubantia"*, 10. Foto afkomstig uit: E. P. de Groot, *'Op weg naar Zuid-Amerika – de torpedering van de Tubantia'* (Alkmaar 1996) 35.

²⁵ Directoraal-Generaal Scheepvaart Technische en Nautische Dossiers Zeeschepen, NA Den Haag, inv. nr. 148.

²⁶ Termote, *Schatten en Scheepswrakken*, 329.

Achteraf stelde oberleutnant Metz dat hij dacht dat het om een Britse kruiser ging.²⁷ Wij moeten het doen met deze enkele verklaring, omdat enkele weken na het zinken van de Tubantia, de UB-13 in een Brits zeemijneveld voer en zonk. Er kunnen echter grote vraagtekens worden gezet bij de verklaring van de oberleutnant. Duitse U-boten hebben immers vele malen Nederlandse schepen naar de bodem gejaagd. Niet geheel onbelangrijk is het feit dat Metz een maand na de torpedering van de Tubantia een neutrale Deense schoener tot zinken brengt.²⁸ Administrateur van de Tubantia Schreuder heeft een duidelijke mening over de acties van Metz:

“De Tubantia was maar niet het eerste het beste vrachtschip, zoo als er zoo vele zijn, en die licht met elkaar kunnen worden verward. Het schip behoorde tot die soort van weinig talrijke schepen, welke elk zeevaarder die wat belangstelling heeft in zijn vak, kent. Het schip behoort daarenboven aan eene stoomvaartlijn waarvan vaarplan en vaarroute bekend zijn. Elke oorlogsvaarder die eenige verantwoordelijkheid voelt, moest er van op de hoogte zijn dat het schip die nacht bij de Noordhinder voorbijkwam” [...] Aanroeping, onderzoek, waarschuwing, niets daarvan schijnt te hebben plaats gehad. [dit was gewoonlijk²⁹] Met de grootst mogelijke onverschilligheid omtrent de gevolgen moet het schot maar gelost zijn.”³⁰

Welke reden er dan ten grondslag ligt aan de torpedering kan slechts over worden gegist. Was het echt een fout van oberleutnant Metz? Of was elke torpedering – ook van neutrale schepen - goed voor zijn prestige? Of was het zo dat de Duitse marine het risico niet wilde nemen dat neutraal transport mogelijk Engeland als bestemming had? Wel is bekend dat de commandanten van de U-botenvloot in Vlaanderen (Unterseeboots Flottille Flandern) relatief veel vrijheid hadden. Zij hadden zelf de keus wanneer zij wilden uitvaren en konden zelfs de plek van bestemming kiezen. Zo verklaarde Kapitanleutnant zur Zee Claus Lafrenz dat hij met zijn UC-65 vrij was te opereren van de zuidwestelijke kust van Ierland tot aan noordkust van Spanje.³¹ Metz heeft nooit zo'n dergelijke uitspraak gedaan, hij ging met zijn UB-13 ten onder in een Brits mijneveld enkele weken na de schipbreuk van de Tubantia. De werkelijke reden van de torpedering blijft giswerk.

In dit hoofdstuk is beschreven waarom, hoe en in wat voor tijd de Tubantia zonk. Er kan worden geconcludeerd dat de Tubantia in de verwoestende Eerste Wereldoorlog niet uitzonderlijk was. Vele andere Nederlandse schepen werden ook de dupe van de vete op zee tussen Groot-Brittannië en Duitsland. Sterker nog, de Tubantia verloor geen enkel bemanningslid of passagier in tegenstelling tot vele andere gezonken neutrale schepen. Zeemijnen en Duitse U-boten zorgden voor veel gevaar, waardoor de Noordzee erg onveilig was voor Nederlandse schepen. Voor neutrale schepen was de zee zeker geen vrije zee.

Toch is de schipbreuk van de Tubantia bijzonder. Zoals in de inleiding staat beschreven, was het schip de trots van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Nog maar twee jaar oud en zonder twijfel het meest prestigieuze Nederlandse schip dat in de Eerste Wereldoorlog is gezonken.³² Daarmee staat deze scheepsramp model voor de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart in de Eerste Wereldoorlog. Daarnaast was het schip goed verlicht en was de afkomst van het schip duidelijk, doordat de naam 'Amsterdam' op de romp goed zichtbaar was. Waarom werd dit schip dan

²⁷ N. Pickford, *Lost Treasures ships of the Northern Seas*, (Londen 2006) 214.

²⁸ Termote, *Oorlog Onder Water*, 234.

²⁹ J.P.A. Francois, *Duikboot en Volkenrecht*, (dissertatie)(Leiden 1919) 265.

³⁰ Schreuder, *De Ondergang van de "Tubantia"*, 16

³¹ Termote, *Oorlog Onder Water*, 108.

³² Van Tuyll van Serooskerken, *The Netherlands and World War I*, 159.

getorpedeerd? Zou het werkelijk een fout zijn geweest van oberleutnant Metz? Zou het goed zijn geweest voor zijn prestige? Of zou het te maken hebben de mysterieuze lading die aan boord zou zijn? In het volgend hoofdstuk verdiepen wij ons in deze vragen.



De s.s. Tubantia is gezonken op 52.49.79^o Noorderbreedte en 02.49.04^o Oosterlengte.³³

2. EEN LANGE NASLEEP: DE HISTORISCHE WAARDE

Het zinken van het s.s. Tubantia had op verschillende terreinen gevolgen. In de Eerste en Tweede Kamer in Nederland, werden de scheepsramp besproken en minister Posthuma van Landbouw concludeerde dat het voor Nederlandse vrachtschepen steeds moeilijker werd om hun bestemming te bereiken. De minister zou op zoek gaan naar een oplossing.³⁴ Zoals elke grote ramp, had ook deze scheepsramp effect op de aandelenbeurs in Amsterdam. De aandelen van stoomvaartmaatschappijen kelderden en ook de Koninklijke Hollandsche Lloyd kende 22% koersverlies.³⁵ De Koninklijke Hollandsche Lloyd zat in zwaar weer: de koersen daalden en zij waren een zeer belangrijk schip kwijt.

Hoe kon het bestuur zo snel mogelijk een alternatief schip vinden voor de vaart op Buenos Aires? Het directoraat nam al snel contact op bij de rederij in Glasgow voor de bestelling van een nieuw schip. Een nieuw schip opleveren zou echter nog jaren duren en tevens veel duurder worden dan de Tubantia vanwege grondstofschaarste door de oorlog. Uiteindelijk koos de directie ervoor om twee schepen van de Hamburgse-Amerikalijn te kopen. Het oorlogvoerende Duitsland vervoerde

³³ http://www.machuproject.eu/machu_cms/VoC/VoC_Wreck_View.php?wreck_id=292&lang=EN, geraadpleegd op 18-11-2015.

³⁴ W. Klinkert, S. Kruizinga, en P. Moeyes, *Nederland Neutraal, De Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2014) 263.

³⁵ Schreuder *De Ondergang van de "Tubantia"*, 29.

immers geen passagiers meer naar Amerika.

Twee dagen na de ramp gaf de Duitse regering ongevraagd een officiële verklaring omtrent de zaak Tubantia: “er[kan] geen sprake kan zijn van een Duitse onderzeeboot, aangezien de plaats, waar het ongeval met de “Tubantia” plaats greep, binnen dertig mijlen van de Nederlandsche kust ligt, derhalve binnen het gebied, dat volgend de bekendmaking van 4 februari 1915 voor de scheepvaart als ongevaarlijk wordt aangeduid.”³⁶ Wij zullen later zien dat U-boten het niet zo nauw namen met deze ‘zeegrenzen’, net zoals de neutraliteit van schepen.

De dag erna reageerden de Britten direct in een officiële verklaring: “geen enkele Engelsche duikboot ten tijde van de ramp is in den omtrek van de “Tubantia” geweest.”³⁷ Zodra de noodsignalen van de Tubantia binnenkwamen in Harwich zijn er direct torpedojagers vertrokken om steun te gaan verlenen. De Engelse kranten waren van mening dat de schuld bij de Duitsers lag. Zo schreef Lloyd’s Weekly Newspapers: “Zoekt Duitschland ruzie met Nederland, in de hoop van Rotterdam een operatiebasis tegen Engeland te kunnen maken?”³⁸

Duitse kranten reageerden weer en ontkenden alles. Kölner Zeitung schreef: “Een der geredden meende, dat de een of andere kist van de lading was ontploft, en zoo de oorzaak van de ramp was geworden. Die meening deelden alle geredden.”³⁹ Dit krantenbericht is echter onjuist, deze mening werd niet gedeeld onder passagiers en bemanningsleden, integendeel zelfs, een aantal bemanningsleden hadden de bellenbaan van een torpedo gezien. De Hamburger Nachrichten geeft de schuld aan de Engelsen. “Eenige dagen voor de torpedeering is een Engelsche onderzeeër in de buurt van de Noordhinder opgemerkt. Het vermoeden is dat de “Tubantia” een slachtoffer is geworden van deze duikboot.”⁴⁰ De Frankfurter Allgemeine Zeitung ontkent tevens: “Hollanders die ons ten onrechte beschuldigd hebben”.⁴¹ Dat is de algemene houding van Duitse kranten omtrent de scheepsramp van de Tubantia.

De dagen na 16 maart stonden in Nederland de kranten vol met de zaak Tubantia. Welke land zou schuldig zijn aan dit incident? De meningen van de Nederlandse kranten waren al snel duidelijk. De Duitse ontkenning deed hen niks, zij waren overtuigd van Duitse schuld. De Nieuwe Courant schreef:

“Voor de Duitse regeering (...) een pijnlijke gebeurtenis. [...] Beschamend tevens, omdat daaruit voor de zooveelste maal blijkt dat zij, (...) haar krijgsmacht ter zee, de commandanten van haar oorlogsvlot, niet in de hand heeft. Die boren neutrale schepen in den grond, laten zich berispen en bestraffen, slaan de maatregelen en beloften van hun regeering in den wind en schieten in volle zee op Nederlandsche burgers, schepen, en goederen.”⁴²

³⁶ Schreuder *De Ondergang van de “Tubantia”*, 26.

³⁷ Idem 25.

³⁸ Idem 24.

³⁹ Idem.

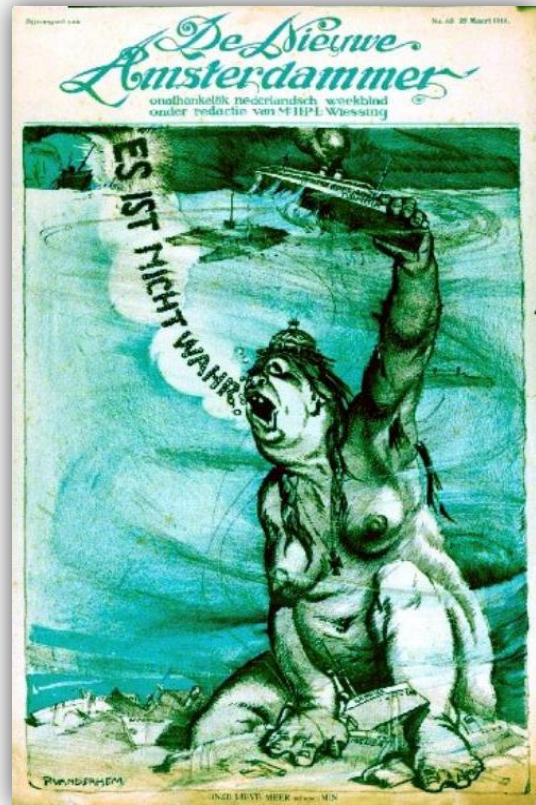
⁴⁰ Idem 25.

⁴¹ Idem.

⁴² Idem 21.

Ook de Haagse Post was van mening dat de schuld in Duitsland lag: “De anti-Duitse stemming in ons land was langzamerhand wat aan het afnemen – wij hielden dat voor een verschijnsel dat in Duitschland waardeering vond. Maar de Duitse marine schiet er op los.”⁴³ De anti-Duitse stemming in Nederland nam door de schipbreuk van de Tubantia alleen maar toe.⁴⁴ Piet van der Hem publiceerde op 5 april 1916 in de Nieuwe Amsterdammer onderstaande prent over de vrouwe ‘Germania’, met als onderschrift "Onze lieve Meer(schepen)Min".⁴⁵ Deze spotprent kenmerkt de Nederlandse gedachte over de scheepsramp.

De anti-Duitse stemming door de scheepsramp was echter maar van zeer korte duur. De Duitse spion Richard von Kühlmann bevond zich al een tijd in Nederland en wist om op een sluwe manier dit lastige parket voor de Duitsers op te lossen.⁴⁶ Hij verspreidde op een slimme indirecte manier geruchten over een Engelse invasie, die op de oevers van de Westerschelde zou gaan plaatsvinden. Paniek nam het over van ergernissen om de Tubantia. Dit gerucht nam al snel de overhand en hiermee verdween de scheepsramp van de Tubantia op de achtergrond. De Nederlandse regering wist echter wel beter. Minister Bosboom van Oorlog had de Gallipoli landing nauwgezet gevolgd en twijfelde er ten eerste aan of de Engelsen een nieuwe landing zouden uitvoeren.⁴⁷



Toch werd er vier dagen lang de noodtoestand uitgeroepen. Echter niet vanwege angst voor de Britten, maar vanwege angst voor de Duitsers. Als Nederland niks zou doen, zou Berlijn reden hebben om de Westerschelde – en wellicht de rest of delen van Nederland - uit “voorzorg” te bezetten.⁴⁸

De teloorgang van de Tubantia leek geruisloos naar de achtergrond te verdwijnen. De Nederlandse overheid was nog niet klaar met de zaak en wilde het op een geweldloze manier uitvechten. De Nederlandse regering besloot duikers het wrak te laten inspecteren. Zij konden echter geen resten vinden van de torpedo of ander bewijsmateriaal, enkel een groot gat aan stuurboordzijde. De Hollandsche Lloyd had echter geluk bij een ongeluk. In de sloepen die waren gebruikt door de schipbreukelingen waren scherven te vinden

⁴³ Schreuder *De Ondergang van de "Tubantia"*, 21.

⁴⁴ Smit, *Tweede Deel*, 104.

⁴⁵ Piet van der Hem, *De Groene Amsterdammer*, 5 april 1916 te vinden in: Collectie Picturalia, Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. P2874. Bijgevoegd onderschrift: Onze lieve meer(schepen)min. De wrakken op de zeebodem zijn benoemd van links naar rechts: N(ieuwla)nd (op mijn gelopen 3-10-1914), 'Zaanstroom' (door Duitse U-boot opgebracht 18-3-1915), 'Medea' (eerste Ned. vrachtschip getorpedeerd door een U-boot 25-3-1915), 'Batavier' en 'Katwijk' (getorpedeerd 14-4-1915). De 'Tubantia' werd 16 maart 1916 getorpedeerd.

⁴⁶ Van Tuyll van Serooskerken, *The Netherlands and World War I*, 161.

⁴⁷ M. Abbenhuis, *The Art of Staying Neutral, The Netherlands in the First World War 1914-1918* (Amsterdam 2006) 210.

⁴⁸ Idem.

van de torpedo.⁴⁹ Een van deze scherven had zelfs het ingeslagen nummer 2033, zodat ook de identiteit van de torpedo kon worden vastgesteld. Het bleek te gaan om een Schwarzkopf torpedo. Onmiskenbaar van Duitse makelaardij. De chef van het torpedoatelier van de marine in Amsterdam, overste Canters, reisde met de scherven naar Berlijn. Dit zou voldoende bewijsmateriaal zijn. De Duitse marine gaf toe dat het een Duitse torpedo was, maar kwam met een alternatieve doch ongeloofwaardige verklaring. Deze torpedo zou tien dagen eerder, op 6 maart 1916, zijn afgeschoten en zijn blijven rondwalen op zee door een technisch mankement. De Tubantia zou net de pech hebben geraakt te zijn door deze blindganger. Om de relatie met Nederland niet geheel kapot te maken, bood de Duitse regering 300.000 pond aan (4,3 miljoen gulden). Het bestuur van de Hollandsche Lloyd sloeg echter dit lage aanbod af. Op 31 maart 1921, bijna 5 jaar na dato, werd er in Berlijn een internationale commissie opgericht om de zaak af te handelen. Deze nam de argumenten van beide landen ter harte en kwam tot de conclusie dat de Duitse UB-13 de schuldige was van het incident.⁵⁰ Uiteindelijk betaalde Duitsland in 1922 maar liefst 830.000 pond (7,3 miljoen gulden) aan de KHL.⁵¹



Niet vanwege jarenlange disputen over herstelbetalingen, maar vanwege mythes over de lading bleef de historie van de scheepsramp van de Tubantia levend in Nederland. Een van de mythes die in het Nationaal Archief en op internet opduikt, is het verhaal over een lading vol goud. Sportduikers en amateurhistorici schrijven op hun zelfgemaakte websites over geruchten dat de Duitse keizer goud en juwelen met de Tubantia had meegegeven naar Zuid-Amerika.⁵² Of dit goud echt heeft bestaan is een raadsel. Het is nooit bewezen dat de Duitse keizer überhaupt dat goud had, laat staan dat hij het had laten verschepen naar Buenos-Aires door een Nederlandse pakketboot.

De mythe vindt zijn oorsprong in de afvaart van de laatste reis. Het verhaal gaat om René Schoo die zijn 37 kisten met planten (3718 kilogram) niet in de normale opslagruimte wilde hebben, maar per se in de vriesruimte wilde hebben. In een geheim rapport van de afdeling vrachtzaken, dat journalist De Groot zou hebben ingezien, staat dat de heer Schoo zich uiterst verdacht gedroeg en dat hij onbetrouwbaar overkwam. Er staat zelfs in dat de man wellicht Duitse goederen wilde smokkelen. Zou er wellicht in de plantenbakken of in de bloembollen goud en juwelen zitten of wilde de heer Schoo zijn handel koel houden tegen het warme Argentijnse weer? Antwoord geven hierop

⁴⁹ C. Smit, *Nederland in de Eerste Wereldoorlog – Tweede deel (1899-1919)* (Groningen 1972) 104.

⁵⁰ Hoffman, *Rapport de la Commission Internationale D'Enquete concernant la perte du vapeur néerlandais "Tubantia"* (Den Haag 1922) 8.

⁵¹ Pickford, *Lost Treasures ships*, 214.

⁵² Bijvoorbeeld: 'Wrak van getorpedeerd schip zou nog steeds ongekende schatten aan boord hebben' op: <http://www.greatwar.nl/frames/default-tubantia.html>, geraadpleegd op 16-11-2015, <http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm>, geraadpleegd op 8-12-2015 en zelfs https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Tubantia, geraadpleegd op 8-12-2015.

kan niet op basis van de bestaande bronnen. Latere mythen over het goud en juwelen zouden gaan over de lading kaas. De vierehalve ton kaas die aan boord zou zijn, zou gevuld zijn geweest met Duits goud. Dit zou gaan om goud ter waarde van twee miljoen pond sterling (in 1931 was dit zelfs alweer 5 miljoen dollar geworden⁵³). Omgerekend met de toenmalige goudstandaard is dat dan 13,5 ton goud. Zoveel goud in 4,5 ton kaas of 3,7 ton planten is vanzelfsprekend onlogisch. Mede hierom sta ik, net zoals journalist De Groot, kritisch tegenover het verhaal van het goud, maar het is desalniettemin een goed begin van een smeugige mythe die grote gevolgen zou gaan hebben.

Deze mythe over goud zorgt ervoor dat er twee mogelijke verklaringen circuleren over de reden van de torpedering van de Tubantia. De eerste verklaring zou zijn dat de Duitse krijgsmacht in financieel zwaar weer zou zitten en dat ze het daarom onrechtvaardig vonden dat de keizer stiekem goud zou smokkelen via Nederland naar Zuid-Amerika. De top van het militaire apparaat zou de gebeten hond zijn en wilde als vergelding het keizerlijke goud naar de bodem van de zee jagen. Deze extreme reactie van de Duitse legertop klinkt ongeloofwaardig. Zij zouden dus hun wraakgevoelens willen uiten met het risico een oorlog te openen met nog een buurland? Dit verhaal kent tevens geen enkel historisch bewijsmateriaal.

Een andere verklaring was dat de Britten op het spoor waren gekomen dat er een Duitse goudsmokkel zou plaatsvinden op een Nederlands schip. Om te voorkomen dat de Britten het goud in handen zouden krijgen, zou de Duitse legertop hebben besloten om het schip naar de bodem van de Noordzee te sturen. Er kunnen echter grote vraagtekens worden gezet bij deze verklaringen. Bij deze laatste verklaring zou het verloop van gebeurtenissen zeer snel achter elkaar hebben moeten plaatsvinden: de Tubantia vertrekt met goud aan boord – de Britten ontdekken dit – de Duitsers ontdekken dit weer – de Duitsers torpederen de Tubantia. Deze ontdekkingen zijn an sich al merkwaardig, maar al helemaal in het licht van het tijdsbestek. De Tubantia was binnen een dag van Amsterdam naar de plek des onheils gevaren. Zouden al deze gebeurtenissen op een dag hebben plaatsgevonden? En zo ja, waarom zou de Duitse U-boot de Tubantia niet gewoon escorteren in plaats van radicaal te torpederen? Met escorteren zou er immers nog kans zijn om het goud te behouden. Het is kortom een twijfelachtig verhaal. Zoals het eerste hoofdstuk indiceerde, lijkt het aannemelijk dat de Duitse onderzeeboten gewoon alles torpedeerden wat naar en van Engeland leek te gaan. Een andere aanleiding om de Tubantia te vernietigen lijkt er niet geweest te zijn.

Dit hoofdstuk beschouwend, kan er worden gesteld dat de scheepsramp van de Tubantia op verschillende terreinen grote impact had. Niet alleen de Hollandsche Lloyd kwam in zwaar weer door het missen van hun vooraanstaand schip, ook internationale relaties in Noordwest-Europa kwamen onder druk te staan. Duitsland en Engeland ontkenden beiden schuld te hebben aan de scheepsramp. Nederlandse kranten hadden echter hun mening klaar en gaven de schuld onbetwist aan Duitsland. De Duitse spion Kühlmann wist echter de Nederlandse aandacht af te leiden met een gerucht over een Britse invasie. Het verhaal van de Tubantia kreeg daarmee een merkwaardige twist. Hierdoor was de ophef over de torpedering van de Tubantia maar van korte duur. Het verhaal lijkt af te lopen in 1922, wanneer een internationale commissie officieel de Duitse marine verantwoordelijk verklaart voor de ramp. Het verhaal gaat echter door: er gingen geruchten rond over een mogelijke grote hoeveelheid goud in de lading. Hoewel de betrouwbaarheid van deze mythes gering is, geven zij toch aan de schipbreuk van de Tubantia een mysterieuze kant. Het is door deze verhalen over de

⁵³ New York Herald, 18 mei 1931 te vinden in: Archief Directoraal-Generaal Scheepvaart Technische en Nautische Dossiers Zeeschepen, Dossier m.b.t. s.s. Tubantia, NA Den Haag, inv. nr. 148.

aanwezigheid van goud, dat er tot op de dag van vandaag er veel websites bestaan die betrekking hebben op de Tubantia. Het schip was al vooraanstaand en prestigieus, maar de mythes over goud geeft het schip extra betekenis en extra historische waarde. Hoezeer de mythes ook te betwijfelen zijn, het volgende hoofdstuk zal laten zien dat het grote impact had op de archeologische waarde van het schip.

Collectie Bedrijfsdrukwerk, Folder met betrekking op het s.s. Tubantia van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. DB303.



3. EEN WRAK OP DE BODEM VAN DE NOORDZEE: DE ARCHEOLOGISCHE WAARDE

Toen de oorlog voorbij was en de gemoederen waren bedaard, raakte de Tubantia in de vergetelheid. Toen er plotseling mythes rondgingen over een mogelijke reusachtige lading goud sprongen plotseling bij vele schatgravers en sportduikers de dollartekens in de ogen. Of de verhalen nu wel of niet klopten, deze gelukzoekers waagden het erop. Tot en met 1934 zijn er meerdere schatzoekers die – ten koste van het wrak – zijn gaan zoeken naar het goud.⁵⁴ De concurrentie werd hevig, zeker tussen graaf Landi en ex-majoor Sippé. Of zij echt goud hebben gevonden weet tot op de dag van vandaag niemand zeker.

De concurrentie tussen Landi en Sippé werd zo intens, dat er zelfs met levens gespeeld werd. Terwijl aan er aan de ene kant van het wrak gedoken werd door Sippé, werden er explosieven geplaatst en ontstoken aan de andere kant, door Landi's team. Zij hadden waarschijnlijk als smoes om bij ruimte no. 9 te komen: de vriesruimtes met de planten van de heer Schoo, waar mogelijk verstopt goud bij zou zitten. De werkelijkheid was waarschijnlijk een poging om de concurrentie weg te jagen. Het werd een ware zeeslag bij het wrak. Landi terroriseerde de Sippé-expeditie door met haken en dreggen aan de gang te gaan vlakbij de luchtslangen van de duikers van de concurrent.⁵⁵ Dit liep gelukkig allemaal goed af voor de duikers, maar het ging wel ten koste van de archeologische waarde van het scheepswrak. Het schip werd flink beschadigd. Freddy Vincks schrijft op een amateurwebsite dat er nog steeds sporen zijn van veelvuldig gebruik van springstoffen, waardoor de hele opbouw is vernield en in elkaar is geklapt.⁵⁶

Indien er goud aan boord zou zijn, dan valt er te achterhalen in welk gedeelte van het schip dit zou kunnen zijn. De 4,5 ton kaas zou gestald zijn boven de ruimte van tank no. 1 aan stuurboordzijde. Ook de bergruimte boven tank no. 9 zou een mogelijkheid kunnen zijn. Daar zitten de ruimen drie en vier, maar Sippé en Landi hebben waarschijnlijk al naar deze ruimtes gedoken. Ook het koelruim, waar de planten van meneer Schoo stonden, zou interessant kunnen zijn. De heer Lindsay is in 1931 tevergeefs naar 'de koelruimte' gedoken. Op de bouwtekeningen zijn echter meerdere koelruimtes te vinden.

Tot en met 1934 werd er veel gedoken door schatzoekers, daarna werd het stil. Pas in 1991, toen Belgische duikers het schip vonden, werd het weer een trekpleister. Kort kwam weer even de goudkoorts omhoog, maar al snel begon het wrak voornamelijk sportduikers te trekken. Het enorme schip is volgens vele duikfora prachtig om naar te duiken, ook al is het niet helemaal meer intact. Bergingsexpedities hebben met knijpers en explosieven delen van het schip beschadigd. Het gat dat de torpedo had geslagen in de wand is van 12 diameter vergroot naar 30 diameter.

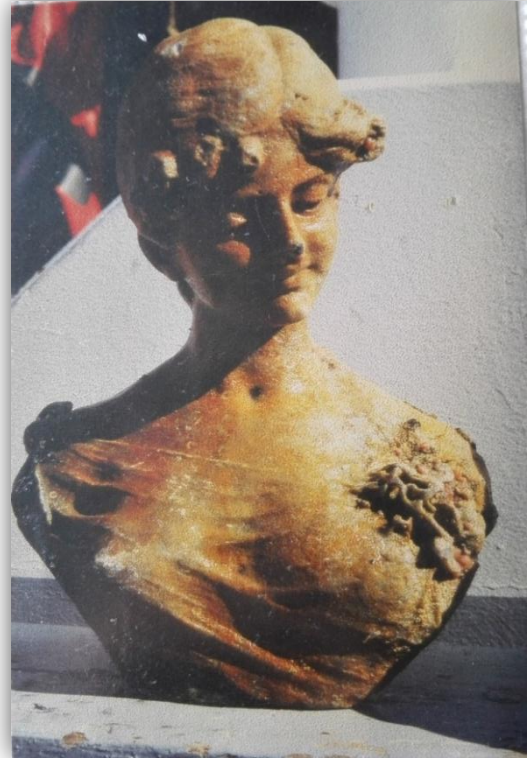
Aan bakboordzijde zouden er nog vele jeneverkruiken liggen. Bij de Amsterdamse haven had de Tubantia ongeveer 20.000 volle jeneverkruiken ingeladen. Nederlandse jenever was zeer populair in Zuid-Amerika en werd al decennialang geëxporteerd naar de Argentijnse Gauchos op de hoogvlaktes van Zuid-Argentinië. Ondanks dat de jenever niet meer te drinken is, zijn de kruiken felbegeerd onder duikers. Niet alleen de jeneverkruiken vallen ten prooi aan sportduikers, alles wat los zit en er interessant uitziet nemen zij mee: porselein, losgeraakte patrijspoorten, tegels, etc.

⁵⁴ N. Pickford, *Lost Treasures ships of the Northern Seas*, (Londen 2006) 214.

⁵⁵ <http://www.greatwar.nl/frames/default-tubantia.html>, geraadpleegd op 16-11-2015.

⁵⁶ <http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm> en <http://www.getwet.nl/index.php/wrakduiken/wrakkenlijst/>, geraadpleegd op 14-11-2015.

Ben Stiefelhagen, voorzitter van stichting 'Duik de Noordzee Schoon', heeft meerdere malen naar de Tubantia gedoken, waarvan de eerste keer in 1996. Veel sportduikers waren er voor die tijd nog niet geweest en duidelijke algemeen bekende afspraken over het meenemen van wrakobjecten waren er ook niet. In de onderstaande privéfoto's van Ben Stiefelhagen en Klaudie Bartelink (acquisiteur van de stichting) is te zien hoe het team verschillende objecten naar boven heeft gehaald van de Tubantia. Verschillende ramen, patrijspoorten, jeneverflessen en zelfs twee beelden zijn er buit gemaakt. Deze worden op dit moment gedeeltelijk bewaard in de opslag van stichting 'Duik de Noordzee Schoon' en gedeeltelijk in het wrakkenmuseum van Terschelling.





Met de klok mee: Ben Stiefelhagen(rechts) met buitgemaakte patrijspoorten. Bronzen raam, vermoedelijk te vinden in Wrakkenmuseum Terschelling. Rechtsonder: buitgemaakt beeldje, vermoedelijk uit de damessalon. Linksonder: jeneverkruiken van Lucas Bols uit de Tubantia.

Duikers delen op amateurwebsites tegenwoordig graag hun verhaal over hun duikervaringen naar de Tubantia. Zoals de website www.greatwar.nl die het volgende vertelt over het schip: “Dat alles weerhoudt sportduikers anno nu niet om weer naar het wrak van de Tubantia af te dalen. De buit valt tot dusver tegen: een porseleinen po, bestek, borden en ander serviesgoed, en kruiken jenever van de Erven Lucas Bols. Elke zomer worden tal van duikexpedities ondernomen, vooral vanuit de Belgische zeehavens”.⁵⁷ Ook op de pagina ‘<http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm>’ zijn dit soorten berichten te lezen: “Mede door de fantastische verhalen van goud en diamanten is het wrak een ware trekpleister geworden” en “Vooral aan bakboord tref je ook nog diverse Bols jeneverkruiken aan. Ze waren ooit in grote getale aanwezig als onderdeel van de lading. Deze vormen dan ook een gewild souvenir, ook al zijn ze niets waard”. Vinckx geeft zelfs vervolgens nog tips hoe je

⁵⁷ <http://www.greatwar.nl/frames/default-tubantia.html>, geraadpleegd op 16-11-2015.

de kruiken het beste kan meenemen.⁵⁸

Er mag geen twijfel over bestaan dat tot op de dag van vandaag er naar het wrak wordt gedoken. Ook al kan er over de betrouwbaarheid van Vinckx worden getwijfeld, hij laat cruciale 'inside' informatie over het duikwereldje. Hij geeft aan dat er verschillende charters regelmatig naar het wrak varen en geeft daarbij zelfs tips. Ook bij stichting Duik de Noordzee Schoon is dat bekend. Hij geeft tevens goede redenen om naar het wrak te duiken: "Een duikje op de boeg levert geen zakken trofeeën op, maar als je het geluk hebt om er te kunnen duiken met goed zicht en helder weer bij kalme zee vergeet je die geweldige indruk van de reusachtige boeg nooit meer, vooral niet als je de duik beëindigen kan met een korte 'zweefvlucht' over het wrak tussen de kabeljauwen. Ook kan je op het voordek nog een mooi (geopend) rond koperen luik waarnemen."⁵⁹ Duiker Rob Ruggenberg schrijft in de duikersgids bij duikstek Tubantia dat de Tubantia leuk is om op te duiken, vanwege de vele voorwerpen die men kan tegenkomen.⁶⁰

De maritiem archeoloog Tomas Termote deed op het internet verslag van zijn ervaringen op de Tubantia. Deze archeoloog heeft een aantal boeken geschreven over wrakken in de Noordzee en de daarbij horende geschiedenis. Het volgende verslag kan daarom zeker als betrouwbaar worden geacht en geeft een goed beeld weer van de huidige toestand van het wrak:

"Wij zweefden langs de daallijn naar beneden en konden reeds de contouren van het schip zien vanaf 20 meter diepte. De reusachtige massa oogde indrukwekkend. Scholen Steenbolken fladderden over de met anemonen dicht begroeide romp en tussen de verwrongen wand en de metalen balken huisden enorm grote kabeljauwen. In de verte zag ik de twee hoge stoomketels tegen het blauwgroene water afsteken. Erboven hing onbeweeglijk in de opkomende stroming een school makrelen. De romp boorde zich diep in het zand tot -40 meter. Vierkantige patrijspooten sierden op regelmatige afstand de wand. Het glas bleek nog intact en tintte met een melkwitte kleur te wijten aan het schurend effect van het omringende bodemzand. Hier en daar waren de verwrongen metalen platen weggeroest of afgebroken van de steunbalken. Met de lamp scheen ik in het toegezande ruim en ontdekte een aaneen gekoekte stapel aarden kruiken... het bleken jeneverflessen te zijn. Die dag hebben we er veertig naar boven gehaald."⁶¹

Het stoomschip Tubantia valt net niet onder de Nederlands Monumentenwet van 1988. Tot en met 24 zeemijl vanaf de kust geldt er een meldingsplicht en een opgravingverbod. De Tubantia ligt echter 30 zeemijl vanaf de Nederlandse kust. Dat betekent dat sportduikers die voorwerpen meenemen in feite niet strafbaar zijn. Dit stelen gaat echter wel ten koste van de archeologische waarde van de Tubantia. Op deze manier geeft het wrak steeds minder een beeld van de bijzondere geschiedenis die zij heeft.

Duikers die spullen meenemen als hobby of herinnering is echter niet eens het ergste wat het scheepswrak overkomt. Twee bronnen laten zien dat de Tubantia ook ten prooi is gevallen aan koper/metaaldieven. Fred Groen, voorzitter van Stichting tot Behoud van Onderwaterschatten in Zeeland en secretaris van Wrakduikstichting "de Roompot", is dat van mening. In de mailwisseling gaf hij aan dat "op deze manier van bergen zienderogen achteruit". Deze bergers Het onderstaande

⁵⁸ Zie duikverslagen in bijlagen.

⁵⁹ <http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm>, geraadpleegd op 14-11-2015.

⁶⁰ Rob Ruggenberg, *Tubantia wekt Goudkoorts* op: <http://www.duikersgids.nl/duikstekken/tubantia>

⁶¹ <http://www.greatwar.nl/frames/default-tubantia.html>, geraadpleegd op 16-11-2015.

artikel laat echter zien dat het vele malen erger kan.⁶² Puur uit winstbejag stelen bergingsschepen metaal van wrakken, waaronder ook de Tubantia.

Redactie DIB · dinsdag 13 september 2011 · 6 reactie(s)

Wrakslopers houden opnieuw huis op oorlogsgraven



Als nu geen einde wordt gemaakt aan de praktijken van Nederlandse bergingsschepen, is het einde nabij voor de wrakken van Cressy, Hogue en Aboukir.

De drie Engelse kruisers uit de Eerste Wereldoorlog, die 22 zeemijl uit de kust van Scheveningen op de bodem van de Noordzee liggen, worden momenteel regelmatig geplunderd door de Bernica uit Scheveningen en de Bela uit Stellendam. Duik de Noordzee Schoon en haar partners binnen het NPL project

Gezonde Noordzee zijn geschokt dat deze praktijken ongehinderd kunnen doorgaan.

Er is momenteel sprake van een 'run' op de metalen van de drie Engelse Kruisers. De Bernica en de Bela varen met goed weer uit naar de wrakken, met als doel koper en brons te bergen uit winstbejag. Het staal dat zij niet kunnen gebruiken wordt van de 'oogst' afgehakt en rondom het wrak op de bodem terug gegooid. Dit heeft als neveneffect dat er veel staandwantnetten en sportvistuig blijft haken zodat er momenteel sprake is van een toename van spookvissen op de drie wrakken.

Spookvissen is een verschijnsel waar Duik de Noordzee schoon sinds haar ontstaan tegen strijdt. Maar net zo kwalijk vinden wij het idee dat met de acties van de wrakslopers een belangrijk stuk historie verloren gaat. De Engelse kruisers, die op 22 september 1914 ten onder gingen na een aanval door de Duitse onderzeeër U9, zijn bovendien oorlogsgraven. Bij de ondergang van de Cressy, de Hogue en de Aboukir kwamen 1459 opvarenden om het leven.



Gere
beric
Wra
hulp
19-0

Waa



Dele



Twe



⁶² <http://www.duikeninbeeld.tv/nieuws/bericht/wrakslopers-houden-opnieuw-huis-op-oorlogsgraven/>, geraadpleegd op 19-11-2015.

De wrakslopers zijn nietsontziend. Eerder hielden ze al huis op een andere Brits oorlogswrak: de Scott. En recentelijk was ook het wrak van de Tubantia aan de beurt, een postboot die eveneens in 1914 zonk.

We hebben als DDNZS de wrakslopers al meerdere malen gevraagd hun praktijken te staken maar dat zijn ze helaas niet van plan. De autoriteiten grijpen vooralsnog niet in. Zaterdag 10 september 2011 vloog een Kustwachtvliegtuig over de posities van de Kruisers: daarbij werd geconstateerd dat de Bernicia bezig was met bergen. Bij terugkomst in de haven is de douane aan boord van de Bernicia gekomen, de opsporingsambtenaren troffen een flinke partij koper en brons aan. Hier is proces-verbaal van opgemaakt.

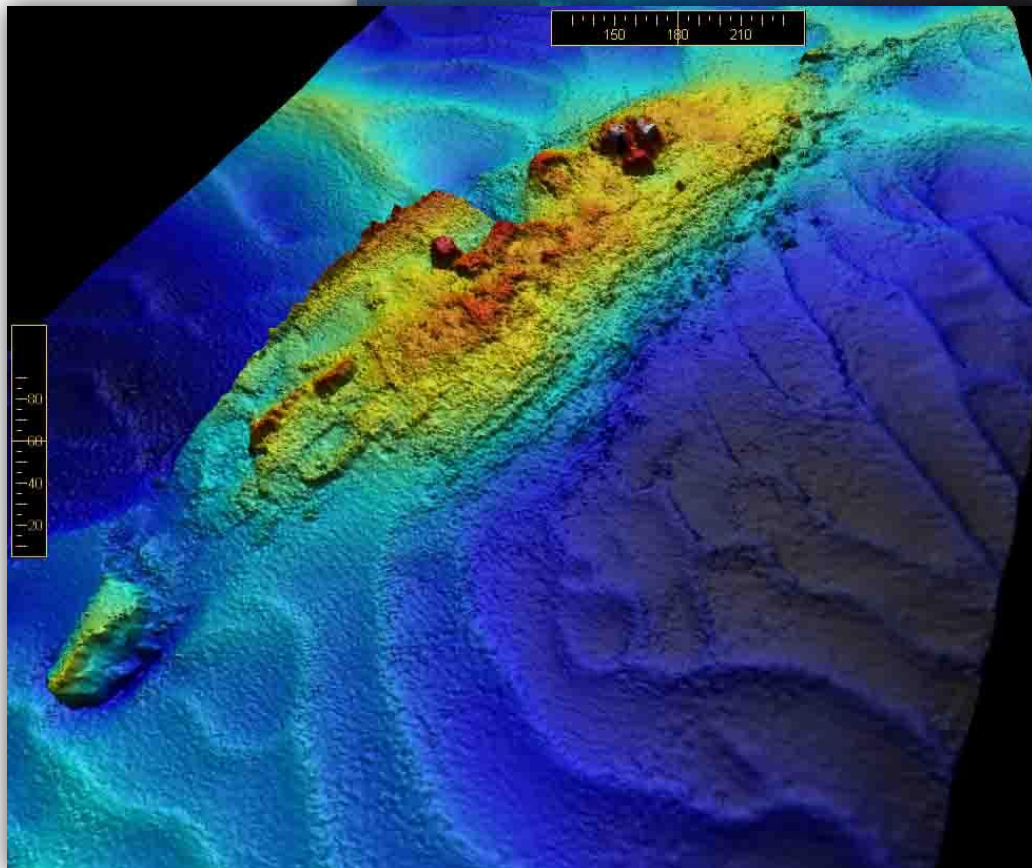
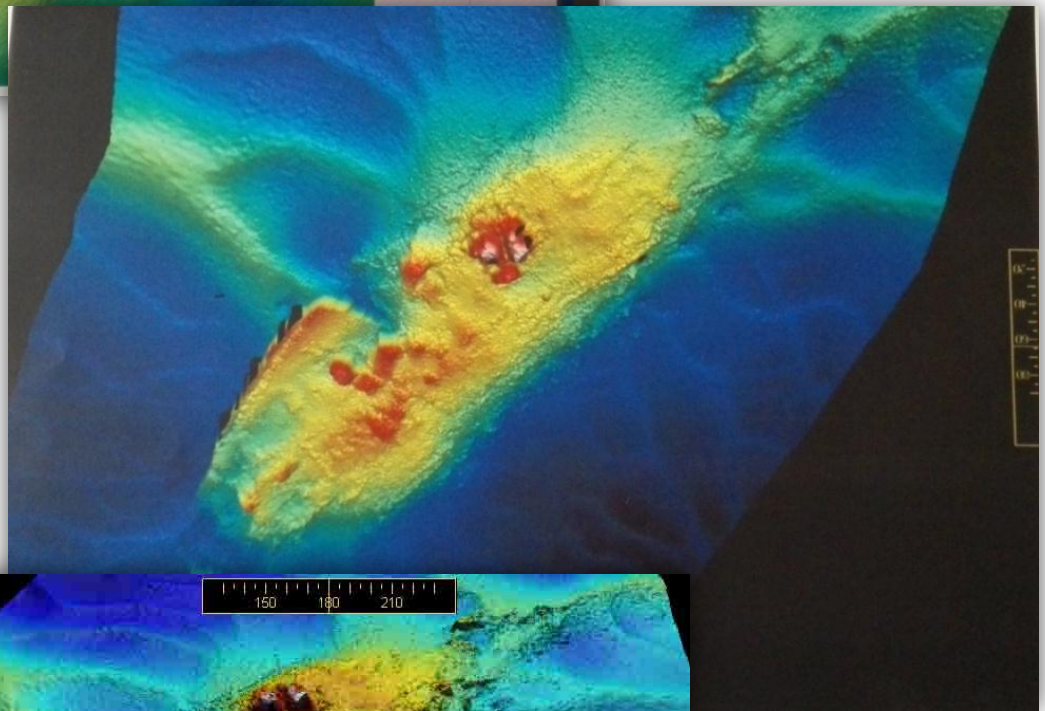
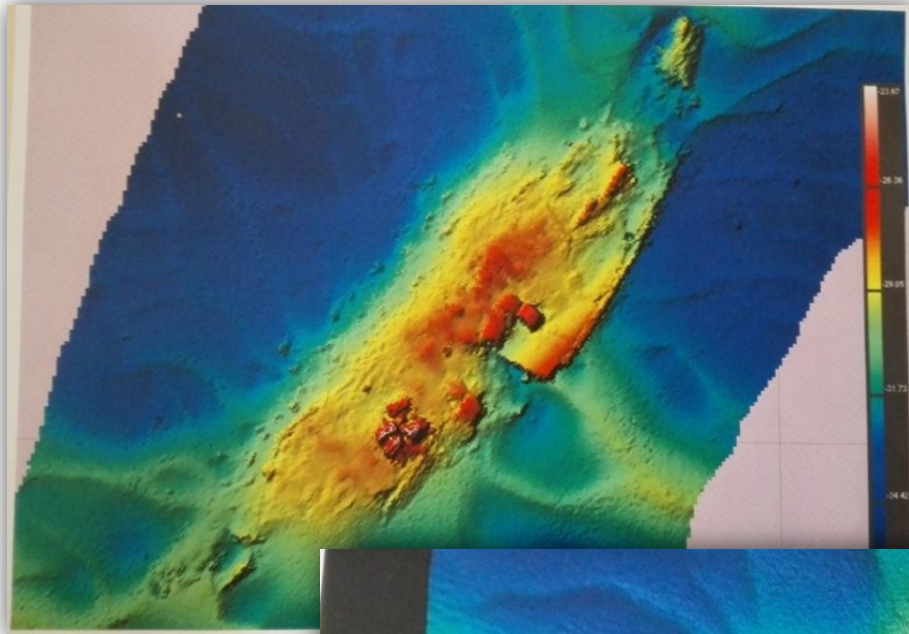
De kostbare metalen van de drie kruisers worden al maanden illegaal aan land gebracht. DDNZS heeft contact gehad met de KLPD maar deze dienst vertelde ons dat ze er niets aan kunnen doen omdat deze wrakken niet beschermd zijn. Het slopen uit winstbejag is al asociaal, maar dat het ook mag is misschien wel het grootste schandaal. DDNZS en haar partners hebben besloten het er niet bij laten zitten. We gaan er alles aan doen om de sloop van de drie kruisers en andere bijzondere Noordzeewrakken te stoppen. Alle hulp en steun is welkom.

Links

www.duikdenoordzeeschoon.nl

Volgens de bronnen lijkt het wrak er dus slecht bij te liggen. Op dinsdag 8 december 2015 heb ik een gesprek gehad met een duikster die in 2012 voor het laatst naar het wrak heeft gedoken. Volgens Klaudie Bartelink en Ben Stiefelhagen van de stichting Duik de Noordzee Schoon lag het wrak er drie jaar geleden slecht bij. Met de huidige ontwikkelingen zal het er nu waarschijnlijk nog slechter voorstaan. Het wrak zou volgens Bartelink licht overhellend naar bakboord op de bodem liggen en een groot gedeelte zou onder het zand bedolven zijn. Van het 170 meter lange schip zou nu ongeveer maar 40 meter lengte te zien zijn. De hele wand aan bakboord zou zijn omgeklapt en onder het zand liggen. De natuur eist op deze manier haar tol op het wrak.

Dit getuigenis van Bartelink kan worden genuanceerd met zogenoemde 'Multibeam sonar' opnames. Dit type sonar laat niet alleen de 'dichtheid' zien, maar tevens de afstand. Er kan dus worden gezien hoe diep de verschillende delen van het wrak liggen. De onderstaande opnames zijn verkregen bij Stichting Duik de Noordzee Schoon en Stichting tot Behoud van Onderwaterschatten in Zeeland. Op de 'multibeams' is goed te zien hoe het wrak er bij ligt. De donkerrode plekken, zoals de legenda laat zien, liggen hoger dan de gele of nog lagere blauwe plekken. De centrale donkerrode vierkantjes liggen dus op 26 tot 27 meter diepte, terwijl de rest van het wrak op 29 meter diepte in het midden tot aan 34 meter diepte aan de zijkanten ligt. Deze vierkantjes zijn volgens Fred Groen, voorzitter van Stichting tot Behoud van Onderwaterschatten in Zeeland, resten van de (ronde) boilers, stoomketels en delen van de motoren. Deze zijn dus zo'n circa drie meter hoog. Daarnaast zouden volgens Bartelink nog maar twee wanden overeind staan, waarvan een aan stuurboordkant. Dat is in de onderstaande 'multibeam' te zien: rechtmidden tegen de romp van het schip is het donkerrood. Deze rode pek staat tegen het blauw aan, wat betekent dat deze wand enkele meters omhoog steekt. Overigens is goed te zien dat Bartelink gelijk had over de ontbrekende romp aan bakboord zijde. Opvallend is diepe gat in midscheeps. Voor dit gat zijn er twee voor de hand liggende verklaringen. Of de dit was het gat dat de torpedo heeft geslagen in de romp. Of dit gat is veroorzaakt door explosieven die zijn gebruikt door goudzoekende bergers.





Professionele camerabeelden van het wrak. Gemaakt door Klaudie Bartelink van Stichting Duik de Noordzee Schoon. Bove: resten van (badkamer)tegeltjes, dat 'typisch' zou zijn voor het wrak. Rechtsmidden: scheepsrestant op de zeebodem. Rechtsonder: koperen buizen die regelmatig door koperdieven worden gestolen.



Via verschillende manier – duikverslagen, ooggetuigenverslagen en sonarbeelden – is het duidelijk geworden dat de staat van het wrak achteruit gaat. Het scheepswrak moet gezien worden als een beeld van die tijd. Het laat een zeer bijzonder stukje geschiedenis van Nederland zien: een combinatie van geschonden neutraliteit in de Eerste Wereldoorlog en de ondergang van het meest prestigieuze schip van Nederland dat een mogelijke lading goud zou herbergen. Het is echter gebleken dat er van het scheepswrak niet heel veel meer over is. De verschillende bronnen wijzen uit dat het schip aan het ‘verzanden’ is. De gehele romp aan bakboordzijde is verdwenen en slechts enkele delen van het schip, zoals de boilers en delen van de motoren, steken nog maar enkele meters vanaf de bodem. Naast de natuur die parten speelt, zijn duikers zeer actief bij het wrak. Vanwege de Monumentenwet van 1988 die niet breed genoeg is om de Tubantia te beschermen, stelen duikers veel objecten van het wrak. Hopelijk gaat de nieuwe Erfgoedwet van 1 januari 2016 hier verandering in brengen. De vraag of het schip goed genoeg wordt beschermt kan met een duidelijke nee worden beantwoord. Beter kan de vraag worden gesteld hoe lang het zal het duren voordat de restanten van het wrak wordt bestolen of opgeslokt door het zand van de zee? De vraag die rijst is in hoeverre men sportduikers kan bekritisieren dat zij objecten meenemen van het wrak voordat de zee ze doet laten verdwijnen?

H.4 Conclusie: wat is de archeologische en historische waarde van de schipbreuk van het s.s. Tubantia in 1916?

Dit onderzoek heeft laten zien dat de Nederlandse scheepvaart het niet makkelijk had tijdens de Eerste Wereldoorlog. Op zee was het levensgevaarlijk. Vele neutrale vissersboten en koopvaardij schepen zijn tot zinken gebracht. De schipbreuk van de Tubantia is dus niet uitzonderlijk. Toch was dit schip van meer betekenis dan die andere gezonken koopvaardij schepen. De Tubantia was nog maar twee jaar oud en zonder twijfel het meest prestigieuze Nederlandse schip dat in de Eerste Wereldoorlog is gezonken.⁶³ Daarmee staat deze scheepsramp model voor de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart in de Eerste Wereldoorlog.

Duitse U-boten hebben vele neutrale schepen getorpedeerd. Het lijkt aannemelijk dat de Duitse onderzeeboten gewoon alles torpedeerden wat naar en van Engeland leek te gaan. Een andere aanleiding om de Tubantia te vernietigen lijkt er niet te zijn geweest. De verklaring dat er keizerlijk goud aan boord zou zijn, dat de Duitse marine de keizer niet gunde, lijkt een te sterk verhaal te zijn voor de waarheid. Een oprechte fout van de officier op de UB-13 lijkt ook niet het geval, daar de Tubantia duidelijk verlicht was. Zouden er dan persoonlijke motieven spelen bij oberleutnant Metz? Of was het beleid van de marine: alles torpederen wat richting Engeland gaat.

In het tweede hoofdstuk kwamen voornamelijk twee aspecten naar voren. Als eerste waren er vele diplomatieke gevolgen. Duitsland en Groot-Brittannië gaven elkaar de schuld over de scheepsramp. De Nederlandse regering zat er tussenin en kwam onder druk te staan. Nederlandse kranten verdachten de Duitsers, maar de Duitse spion von Kühlmann wist de publieke aandacht af te

⁶³ Van Tuyll van Serooskerken, *The Netherlands and World War I*, 159.

leiden met een gerucht over een Britse invasie in Nederland. Op deze manier krijgt het verhaal van de schipbreuk van de Tubantia een merkwaardige twist. Als tweede zijn de bekende mythes over de aanwezigheid van goud interessant. Op vele plekken duiken de verhalen op. Niet alleen veel websites beschrijven het, ook de historische bronnen in het Nationaal Archief van Den Haag: de directeur van de KHL ontkent het in een brief naar jonkheer Loudon in Parijs en kapitein Wijtsma praatte er ook over in de kranten.⁶⁴ Ik betwijfel ten eerste of er goud aan boord was bij de laatste reis, toch geven deze verhalen een mysterieuze 'lading' aan de Tubantia. Daarom is de Tubantia historisch gezien erg waardevol.

De mythes over het goud hebben echter ook op een ander vlak veel gevolgen gehad. In de twee decennia na de schipbreuk hebben duikers – ten koste van het wrak – uitgebreid gezocht naar het goud. Hierbij werden explosieven niet ongemoeid gelaten. Het schip beschadigde aanzienlijk, zo is het gat van de torpedo door de jaren heen van 12 diameter naar 30 diameter gegaan. Ook koperdieven zijn hun gang gegaan en hebben koperen en metaal meegenomen van het wrak. Echter ook op andere manieren gaat het wrak achteruit. Sportduikers gaan geregeld naar de Tubantia en nemen veel voorwerpen mee van het wrak. Dit gaat uiteraard ten koste van de archeologische waarde van het wrak. Als laatste speelt de natuur ook een rol. Verschillende bronnen wijzen uit dat veel van het wrak onder het zand ligt. Aan de andere kant is echter wel zo dat het wrak populair is onder duikers, omdat een geweldig beeldbuis is naar het verleden. Ondanks dat het wrak achteruit gaat, vinden duikers het wrak nog wel interessant. Daarom gaan er nog geregeld charters vanaf de kust richting het wrak.

Hoe kan de archeologische waardevermindering van het wrak dan tegen worden gegaan? De Monumentenwet van 1988 is verouderd en beschermt het wrak niet meer voldoende tegen duikers en koperdieven die voorwerpen meenemen. Het wrak ligt immers net buiten de beschermingszone en controle is erg lastig. De nieuwe Erfgoedwet, die waarschijnlijk vanaf 1 januari 2016 in zal gaan, zal de Tubantia hopelijk beter gaan beschermen. Een ander groot probleem dat zorgt voor archeologische waardevermindering is de natuur. Inmiddels is een hele wand van de romp naar beneden geklapt en begraven onder het zand. De rest van het wrak steekt nog maar enkele meters boven het zand uit. Hoe lang zal de natuur nog nodig hebben voor de rest van het wrak? Zolang het schip (of delen/voorwerpen) niet geborgen worden door archeologen, in hoeverre is het dan kwalijk als duikers objecten meenemen van het wrak voordat de natuur deze opslokt? Stichting Duik de Noordzee Schoon heeft een deel van haar vondsten gedoneerd aan het Wrakkenmuseum van Terschelling. Dit soort donaties moeten naar mijn idee worden bemoedigd en beloond. In een museum wordt immers de archeologische waarde van het wrak wel (deels) behouden.

Veel archeologen zijn van mening dat in sommige gevallen het beter kan zijn om een 'tijdschapsule' *in situ* te laten, in plaats van het te verplaatsen.⁶⁵ Dat zou beter zijn dan het weghalen van objecten door sportduikers op een onwetenschappelijke manier. Er zou schade kunnen worden aangericht, of objecten zouden op een verkeerde plek terechtkomen. Idealiter zou de Tubantia (deels) geborgen worden, voordat er niet veel meer van de Tubantia over is. Zolang dit niet kan,

⁶⁴ Archief van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, Na dere correspondentie de "Tubantia" 1920-1930, NA Den Haag inv. nr. 138 en 'Goud op de Tubantia' in: de Sumatra Post van donderdag 21 mei 1931.

⁶⁵ Dromgoole, Gaskell, Nicholas, 'Who has a Right to Historic Wrecks and Wreckage?', *International Journal of Cultural Property* vol.2 (1993) 217-274. aldaar 257.

vanwege bijvoorbeeld geldgebrek, ligt de oplossing bij sportduikers, zoals die van stichting Duik de Noordzee Schoon of Stichting tot Behoud van Onderwaterschatten in Zeeland.

Literatuurlijst

- Abbenhuis, M., *The art of staying neutral : the Netherlands in the First World War, 1914 – 1918*.
- Dromgoole, Gaskell, Nicholas, 'Who has a Right to Historic Wrecks and Wreckage?', *International Journal of Cultural Property* vol.2 (1993) 217-274.
- Francois, J.P.A., *Duikboot en Volkenrecht* (dissertatie)(Leiden 1919) 265.
- Klinkert, W., S. Kruizinga, en P. Moeyes, *Nederland Neutraal, De Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2014).
- Hoffman, e.d., *Rapport de la Commission Internationale D'Enquete concernant la perte du vapeur néerlandais "Tubantia"* (Den Haag 1922).
- Groot, E.P. de, 'Op weg naar Zuid-Amerika – de torpedering van de Tubantia' (Alkmaar 1996).
- Lith, H. van, *Plotseling een vreselijke knal : bommen en mijnen treffen neutraal Nederland 1914 – 1918* (Zaltbommel 2001).
- Schreuder, R. W., 'De Ondergang van de "Tubantia"' (plaats uitgave onbekend 1929).
- Peillard, L., 'De Schat van de Tubantia' (Borsbeek 1981).
- Pickford, N., *Lost Treasures ships of the Northern Seas*, (Londen 2006).
- Smit, C., *Hoogtij der Neutraliteitspolitiek, De Buitenlandse Politiek van Nederland 1899-1919* (Leiden 1959).
- Smit, C., *Nederland in de Eerste Wereldoorlog – Tweede deel (1899-1919)* (Groningen 1972).
- Smit, C., *Nederland in de Eerste Wereldoorlog – Derde deel (1899-1919)* (Groningen 1973).
- Termote, D. en T. Termote, *Schatten en Scheepswrakken, Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee* (Leuven 2009).
- Termote, T., *Oorlog Onder Water, Unterseeboots Flottille Flandern 1915-1918* (Leuven 2014).
- Tuyll van Serooskerken, H.P. van, *The Netherlands and World War I, Espionage, Diplomacy and Survival* (Leiden 2001).
- Voogd, A., 'Duitse en Engelse verklaringen', *De Economist* 64 (1915) 290-298.

Websites

<http://www.duikeninbeeld.tv/nieuws/bericht/wrakslopers-houden-opnieuw-huis-op-oorlogsgraven/>, geraadpleegd op 19-11-2015.

<http://www.getwet.nl/index.php/wrakduiken/wrakkenlijst/>, geraadpleegd op 14-11-2015.

<http://www.greatwar.nl/frames/default-tubantia.html>, geraadpleegd op 9-11-2015.

http://www.machuproject.eu/machu_cms/VoC/VoC_Wreck_View.php?wreck_id=292&lang=EN, geraadpleegd op 18-11-2015.

<http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm> 14-11-2015.

<http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm>, geraadpleegd op 16-11-2015.

http://www.wvlierhuis.nl/Wijnands_duikverslagen/duikverslagen_2012/Artikelen/2012/9/8_Noordzee,_wrak_van_de_Tubantia.html

Lijst van Archivalia

Nationaal Archief Den Haag

Archief van de Koninklijke Hollandsche Lloyd

Inv. nr. 1-4 Notulenboek van vergaderingen van de Raad van Commissarissen: vergaderstukken met bijlagen 1912-1937.

137 Stukken betreffende de torpedering van het s.s. "Tubantia" op 16 oktober 1916 en de afwikkeling van de schade 1916-1920.

138 Nadere correspondentie de "Tubantia", 1920-1930.

Archief Directoraal-Generaal Scheepvaart Technische en Nautische Dossiers Zeeschepen

Inv. nr. 148 Dossier m.b.t. s.s. Tubantia

Collectie Het Leven

Inv. nr. 220 Eerste Wereldoorlog ter Zee.

Collectie Spaarnestad

Inv. nr. - Tubantia in de Amsterdamse haven.

Koninklijke Bibliotheek Den Haag

Bijzondere Collectie

Marie Joseph Brusse Lloyd Royal Hollandais Amsterdam, Les Nouveaux Paquebots Rapides, Gelria & Tubantia (1914).

Maritiem Museum Rotterdam

Collectie Picturalia

Inv. nr. P2874 Spotprent op Duitse oorlogsvoering ter zee tijdens de Eerste Wereldoorlog

Bedrijfdrukwerk

Inv nr. DB303 Folder met betrekking op het s.s. Tubantia van de Koninklijke Hollandsche Lloyd
DB2921 Drie brochures over de zusterschepen het s.s. 'Gelria' en het s.s. 'Tubantia' van de
Koninklijke Hollandsche Lloyd

Krantenartikelen op delpher.nl :

`Goud op de Tubantia' in: de Sumatra Post van donderdag 21 mei 1931.



Datering: maart 1916.

Foto: in de medaillon kapitein Wijtsma en het s.s. Tubantia in de haven van Amsterdam.

Bijlagen

Duikverslag 1 – Auteur onbekend.⁶⁶

We maakten nu een nachtduik op de Tubantia. Wij waren als laatste trio en moesten de reel oprollen en anker met poszakken naar boven sturen. [..]. Verderop in het duister zwommen horsmakrelen. We waren klaar nu, en alleen, dus het anker kon worden los gemaakt en met de hefballon omhoog worden gestuurd. Dat ging niet echt, het anker stuiterde met de stroom mee over het veld van wrakpuin. Hier was het verwoestende werk van de bergers goed te zien. Snel zag ik nog een paar heremietkreeftjes en een slangster. Eindelijk ging de boel omhoog, en wij aan de reel er kalm achteraan. Op deze manier hang je wel lekker rustig uit, al was het om ons heen wel een zootje met touwen, ketting en hefballonnen. Aan dek plozen we dat wel weer uit. Van Joop kreeg ik zo'n jeneverkruik aangeboden, leuk souvenirkje.

Duikverslag 2 – Ron Bruijn.⁶⁷

18 september 2008

Bram en Mike zullen daarna als eerste te water gaan om het dregje aan het wrak vast te maken zodat Martin vanuit de oppervlakte een verbinding kan maken tussen de Dolfijn en het wrak. Deze procedure van het vastleggen is een serieuze taak en moet goed uitgevoerd worden. Daarna gaat de rest te water en kan de jacht op trofeeën beginnen.

Waar zijn mijn jeneverkruikjes?

Na 10 minuten op het wrak komen we Tom tegen. Tom heeft van te voren al laten weten indien hij René met zijn scooter niet kan bijbenen hij graag met ons verder duikt. Tom is natuurlijk welkom en met Tom in je buurt maak je altijd meer kans om iets te vinden. Tom heeft namelijk met zijn vaste buddy Patrick, die er overigens nu niet bij is en liever is gaan grotduiken in Sardinië, een tweede zintuig ontwikkeld om trofeeën te vinden.

Echter halen ze niet altijd de gevonden schatten direct naar boven. Denk maar eens aan het kistje op het poppetjeswrak of de patrijspoort waar Tom ooit eerder iets over heeft geschreven in de Kentering.

We gaan langs bakboord van het wrak en zien in het wrak volop de jeneverkruikjes liggen. Om deze te kunnen bemachtigen moeten we het wrak in. Voordat ik me dit bedenk zit Tom er al volledig in en wringt zichzelf steeds verder door het wrak. Arjan en ik kunnen Tom goed zien door wat openingen waardoor hij mij de kruikjes aanreikt die ik in een netje doe. Uit het wrak komen blijkt een totaal

⁶⁶http://www.wvlierhuis.nl/Wijnands_duikverslagen/duikverslagen_2012/Artikelen/2012/9/8_Noordzee%2C_wrak_van_de_Tubantia_1.html

⁶⁷ http://northseawreckdivers.nl/?page_id=408

ander verhaal te zijn. En voordat we het in de gaten hebben zit hij dan ook muurvast. Omdat ik hem continue in de gaten hou zie ik hem vast komen te zitten en begeleid ik hem met mijn lamp de weg terug. Echter omdat Tom niet kan draaien, in de te kleine ruimte, kruipt hij achteruit het wrak uit. Daar waar Tom het wrak is ingegaan zie ik op een gegeven moment zijn vinnen en trek hem daaraan het wrak uit. Terwijl ik nog uithijg van het avontuur kan ik in Tom zijn ogen zien dat hij maar in één ding is geïnteresseerd, “waar zijn mijn jeneverkruikjes?”



De kruikjes liggen nog geduldig op ons te wachten bij het wrak waar ik ze gelaten heb toen ik Tom aan het helpen was. We pakken het netje op en zwemmen rustig terug naar de ankerlijn. [...]

We bewonderen aan dek onze trofeeën en voornamelijk de jeneverkruitjes. Het zeewater is nog niet tot die jenever doorgedrongen. De bolsjenever heeft nog steeds een alcoholgehalte van 38 % maar bij opening van de kruiken komt een niet te harden stak vrij. Het spul blijkt volstrekt ondrinkbaar.

Duikverslag 3 – Auteur Freddy Vinckx.⁶⁸

Eens terug aan boord, kan je best van de gevulde kruiken de stop even doorprikken met een scherp voorwerp (bv: een kleine schroevendraaier) om de druk eraf te laten. Wat zou "moeder de vrouw" er van zeggen als er een kruik in de koffer van de auto uit elkaar spat en er een ongelofelijke, afschuwelijke, niet te harden stank zich meester maakt van uw auto? Dit overkwam een Nederlandse duiker waarbij er in de auto meerdere kruiken uit elkaar scheurden en de wansmakelijke vloeistof in de bekleding van het interieur doordrong, deze man brengt nooit meer flessen of kruiken mee van Neptunus! Het geprikte gat in de kurk kan je achteraf makkelijk terug dichten d.m.v. kaarsvet.

Het hoogste punt van het wrak bevindt zich op ca 25 m diepte op de boeg bereik je al vlug 34 a 35 meter. Een duikje op de boeg levert geen zakken trofeeën op, maar als je het geluk hebt om er te kunnen duiken met goed zicht en helder weer bij kalme zee vergeet je die geweldige indruk van de reusachtige boeg nooit meer, vooral niet als je de duik beëindigen kan met een korte 'zweefvlucht' over het wrak tussen de kabeljauwen. Ook kan je op het voordek nog een mooi (geopend) rond koperen luik waarnemen. Op hoogdagen tijdens de zomermaanden kan je hier makkelijk een o.w zicht van meer dan 20m aantreffen! Om de duikstek te bereiken moet je wel eerst een goede 35 mijl varen het ligt dan ook voor de hand dat je een goede snelle en zeewaardige boot met genoeg brandstof en alle veiligheidsmiddelen nodig hebt. [...]

Vind je het allemaal wat te ver om zelf te avonturen? Verschillende charters aan onze kust

⁶⁸ <http://people.zeelandnet.nl/delta48/hi/verhaal/Tubantia.htm>

varen regelmatig naar het wrak toe, meestal wordt het dan wel een lange tocht. Het wrak staat op de zeekaart met een wraksymbool en ligt op volgende positie ed 50 51° 49' 857 N en 02 49' 130 E Duiken kan je er op volgende tijden ten opzicht van Hoek van Holland: 3 & 2 uur voor hw en 4 & 5 uur na hw. Springtij en dode tij geven afwijkende duiktijden eerst controleren!

Enkele bladzijden volstaan niet om deze reus uitvoerig te beschrijven, het loont dan ook de moeite om tijdens de wintermaanden wat relevante boeken in te kijken, maar het beste dat je kan doen is zelf eens op het wrak gaan duiken, vergeet vooral uw extra scherp duikmes niet om de losse (vooral gevlochten) vislijnen door te snijden!

Duikverslag 4 – Tomas Termote⁶⁹

"Wij zweefden langs de daallijn naar beneden en konden reeds de contouren van het schip zien vanaf 20 meter diepte. De reusachtige massa oogde indrukwekkend. Scholen steenbolken fladerden over de met anemonen dicht begroeide romp en tussen de verwrongen wand en de metalen balken huisden enorm grote kabeljauwen. In de verte zag ik de twee hoge stoomketels tegen het blauwgroene water afsteken. Erboven hing onbeweeglijk in de opkomende stroming een school makrelen. De romp boorde zich diep in het zand tot -40 meter. Vierkantige patrijspoorten sierden op regelmatige afstand de wand. Het glas bleek nog intact en tintte met een melkwitte kleur te wijten aan het schurend effect van het omringende bodemzand. Hier en daar waren de verwrongen metalen platen weggeroest of afgebroken van de steunbalken. Met de lamp scheen ik in het toegezande ruim en ontdekte een aanéén gekoekte stapel aarden kruiken... het bleken jeneverflessen te zijn. Die dag hebben we er 40 naar boven gehaald."

⁶⁹ <http://www.greatwar.nl/frames/default-tubantia.html>