

Identificatie van de laatste Duitse onderzeeboot in Belgische wateren

Tomas Termote, M.A.

1. De Belgische kust en Wereldoorlog I

Het Belgische deel van de Noordzee is een rijk gebied aan maritiem erfgoed. Honderden wrakken liggen op en onder de zeebodem en dateren uit alle periodes. Vooral de oorlogen van de 20^e eeuw hebben hieraan bijgedragen.

De ligging van Oostende en Zeebrugge was cruciaal in de strijd van Duitsland tegen Groot-Brittannië. Tientallen U-boten werden tijdens 4 jaar bezetting op een bijna dagelijkse basis ingezet tegen geallieerd scheepvaartverkeer. De muur van Zeebrugge was ook het meest oostelijke punt van het Westelijk Front op land. Duitsland bouwde onze kust uit tot een ware vesting van kustbatterijen, loopgraven, geschut en 20.000 marine troepen om deze havens te beschermen. Hier lagen 's werelds eerste onderzeeboothavens en er werd fel gevochten om dit stukje kust.

2. Elf Duitse onderzeeboten

Meer dan een eeuw later is er onder de zeespiegel nog altijd bewijs van deze strijd. België telt 11 wrakken van Duitse onderzeeboten uit de Eerste Wereldoorlog. Het grootste deel ervan verging door het raken van mijnen, één is vergaan door de ontploffing van een vliegtuigbom en een ander door de inslag van een torpedo. In de laatste 40 jaar is er bijna onophoudelijk onderzoek uitgevoerd om al deze wrakken in detail te onderzoeken, bestuderen, documenteren en identificeren. De meest recente waren U-5 en UC-14 die in 2023 voor Zeebrugge geïdentificeerd konden worden. UB-32 werd in 2022 geïdentificeerd als één van de enige duikboten die door een vliegtuigbom werd gezonken. Eén van de meest spectaculaire vondsten was UB-29, vermist in het Kanaalgebied, maar teruggevonden voor de kust van Oostende in 2017. Deze vondst haalde ook het wereldnieuws. Jaren voor deze spectaculaire identificaties waren de wrakken van UB-20, U-11, UC-4, UB-13, UB-10 en UC-62 al geïdentificeerd en op kaart gezet.

Er bleef nog één over, gelegen in het meest westelijke deel van ons zeegebied, vlakbij de grens met Frankrijk. Het bewees een frustrerend onderwerp omdat het wrak maar geen identificatie wou geven. Nu kunnen we zeggen dat onze missie, na 40 jaar, volbracht is.

3. Het wrak: een grote UB-III type onderzeeboot

De wrakresten bevinden zich ten westen van de Westhinder bank op een bodemdiepte van 17 m. Hij is niet beboeid maar wel op de zeekaart aangeduid als wrak. De toen onbekende U-boot is ook al enige tijd opgenomen als beschermd wrak. Multi-beam opnames van de site tonen weinig zichtbare resten: een grote toren met

periscoopbehuizingen en een openstaand luik, het voetstuk van een 8,8 cm kanon en wat onderdelen van het bovendek. Dit wrak is al meer dan 30 jaar gekend, maar er kon geen positieve identificatie gevonden worden, er waren enkel sterke vermoedens.

Het wrak betreft één van de grootste duikboten die ooit in de oorlog is ingezet. Een UB-III type onderzeeboot met een lengte van 55 m op een breedte van 6 m en een waterverplaatsing van 650 BRT. Het was relatief laat ontwikkeld in de oorlog en liep pas in 1917 van stapel. Hij was voorzien van een zware bewapening: 5 torpedobuizen en een kanon. Het meest spectaculaire was zijn reikwijdte: 9000 zeemijl met een kruissnelheid van 8 knopen. Dit type kon nu vanuit Zeebrugge volledig rondom de Britse eilanden, Baai van Biskaje, kust van Spanje, Atlantische Oceaan en zelfs tot aan de Azoren reiken zonder een haven aan te doen. Een patrouille duurde meestal 3 weken en hij was bemand met 3 officieren en 31 manschappen.

Al 30 jaar heerste onzekerheid om welke UB het zou gaan. Vijf van deze U-boten blijven nog vermist of zijn nog niet met zekerheid geïdentificeerd en kwamen op als kandidaat: UB-56, UB-57, UB-103, UB-104 en UB-113. De laatste 3 werden eigenlijk uitgesloten op basis van hun geschut: ze hadden een 10,5 cm. Zo bleven de eerste twee nog over aangezien ze met een 8,8 cm waren uitgerust. Dit was ook de bewapening van het wrak in kwestie.

De meest doorslaggevende methode om een U-boot te identificeren is aan de hand van opschriften op de schroeven. Het wrak in kwestie ligt bijna volledig begraven in een zandbank waardoor de schroeven zich diep onder het zand bevinden. Het was dus een onmogelijkheid om dit met eigen middelen te bereiken. Met assistentie van de DEME-group werd voorzichtig zand vrijgemaakt rond de zone van het achterschip. Dit was succesvol en hierbij kwamen de achterste torpedobuis, beide assen, schroeven en roeren vrij na meer dan een eeuw begraven te zijn. Doordat de onderzeeboot vrijwel onmiddellijk na zijn ondergang onder het zand is terechtgekomen, is de bewaringstoestand uitzonderlijk. De buitenhuid van de romp en de ballasttanks zijn volledig intact. Vloedgaten en houten stootwanden, assen en asbeschermers zitten nog op hun plaats. Zelfs zink-anodes zijn op de volledige lengte van de kiel en brackets bevestigd. Het ontbreken van verloren vismateriaal zoals sleepnetten, drijfnetten, visdraad, lood of touwen toont aan dat het wrak sinds zijn ondergang begraven is geweest. In mijn 35-jarige duikervaring kan ik zeggen dat we hier één van de best bewaarde onderzeebootwrakken hebben. En dit op wereldvlak.

Met de schroeven en de identiteit was het even spannend. Een driebladschroef heeft drie vlakken waarop slechts één vlak de gegevens staan. Eén kans op drie dus, want de andere vlakken bevinden zich aan de onderzijde. De bakboordschroef gaf het U-boot type aan: UB.54 - UB-59, bouwwerf 'Weser'. Dit gaf geen uitsluitel, want we hadden twee mogelijkheden. Uiteindelijk was het de stuurboordschroef dat ons een klaar en duidelijke identiteit gaf: UB-57.

4. UB-57: een beruchte onderzeeboot

UB-57 liep op 21 juni 1917 van stapel en werd overgebracht naar Vlaanderen waar hij op 20 september aankwam. UB-57 zou een succesvol vaartuig worden onder twee kommandanten: *Kapitänleutnant* Otto Steinbrinck en *Oberleutnant* z. S. Johannes Lohs. Steinbrinck kon met UB-57 een totaal van 18 schepen zinken tussen 6 oktober en 29 december 1917.

Op 2 januari 1918 nam Lohs het kommando over en kon in 6 maanden tijd 28 schepen zinken en 3 beschadigen. De grootste schepen waren de SS *War Monarch* (7.887 BRT) en de hulpkruiser SS *Moldavia* (9.500 BRT). SS *Moldavia* bevond zich op 23 mei in konvooi toen hij ter hoogte van het Owers lichtschip werd getorpedeerd. Aan boord bevonden zich een eenheid van Amerikaanse soldaten, waarvan er 56 verdronken. Lohs wist van aanpakken en deinsde er niet voor terug om gedurfde aanvallen te plegen. Zo achtervolgde en torpedeerde hij het stoomschip SS *Unity* aan de Varne, toen hij bijna in de schijnwerpers van de Dover Barrage was gekomen. Hij achtervolgde ook schepen aan de oppervlakte en liet hen stoppen door met geweren te vuren op de brug. Hij trotseerde mijnenvelden door 's nachts aan de oppervlakte er doorheen te varen. Hij zei: "*Er gewoon voor gaan, want de uitkijken op de oppervlakteschepen zijn toch blind*". Voor zijn acties werd hij op 24 april 1918 het Pour le mérite (Blauwe Max) toegekend, Duitslands' hoogste militaire onderscheiding voor dapperheid.

Op 3 augustus 1918 vertrok UB-57 op zijn laatste patrouille. Om 22u15, op 14 augustus, zond hij een radiosignaal naar basis Brugge om te laten weten dat ze op de terugreis waren en een totaal van 15.000 BRT, 3 schepen, hadden gezonken. Dit laatste levensteken van UB-57 werd geseind in het gebied van de Sandettie bank. Een uur later wilde Brugge dat UB-57 zich nogmaals meldde, maar er werd niets meer ontvangen. Ook van Britse kant kwam geen nieuws over de vernietiging van UB-57. Het werd toen vermoed dat UB-57 slachtoffer geworden was van een nieuw Brits mijnenveld dat aan de Vlaamse kust was gelegd, op 8 mijl ten noorden van Zeebrugge. De lijken van Lohs, zijn eerste officier Siegfried Fuchs en drie andere bemanningsleden spoelden een week later aan te Vlissingen en Zeebrugge.

5. Besluit

Deze uitzonderlijke site is niet enkel belangrijk cultureel erfgoed, maar ook de laatste rustplaats van 29 zeelui. De 5 overledenen die in 1918 aanspoelden werden kort na hun ontdekking begraven op de begraafplaatsen van Vlissingen en Brugge. Na de oorlog verhuisden ze naar militaire begraafplaatsen: Lohs naar IJsselstein, Nederland, Fuchs en de drie anderen naar Vladslo, België.

Deze identificatie lost het mysterie op van de laatste ongeïdentificeerde Duitse U-boot uit Wereldoorlog I in Belgische wateren. Zand werd terug zorgvuldig over het wrak verspreid om zo de resten van UB-57 verder te beschermen.

Technische gegevens

Type vaartuig: onderzeeboot, UB-III-klasse (nrs. UB-54 tot UB-59)

Constructie: staal

Nationaliteit: Duits

Eigenaar: Keizerlijke Marine (*Kaiserliche Marine*)

Bouwjaar: 1917

WATERVERPLAATSING: 646-649 brt

Afmetingen: 55 m lengte, 5,8 m breedte en een diepgang van 3,7 m

Voortdrijving boven water: 2 x 6-cylinder viertakt *Daimler-Benz*-dieselmotoren (met 2 driebladschroeven)

Voortdrijving onder water: 2 x ssw-*Doppelmoddyn*-elektromotoren

Snelheid: 13,4 knopen boven water; 7,8 knopen onder water

Bewapening: 4 x 50 cm-boegtorpedobuizen, 1 x 50 cm-hektorpedobuis (met een voorraad van 10 torpedo's), 1 x 8,8 cm-dekkanon (met een voorraad van 750 granaten)

Bemanning: 3 officieren en 31 manschappen