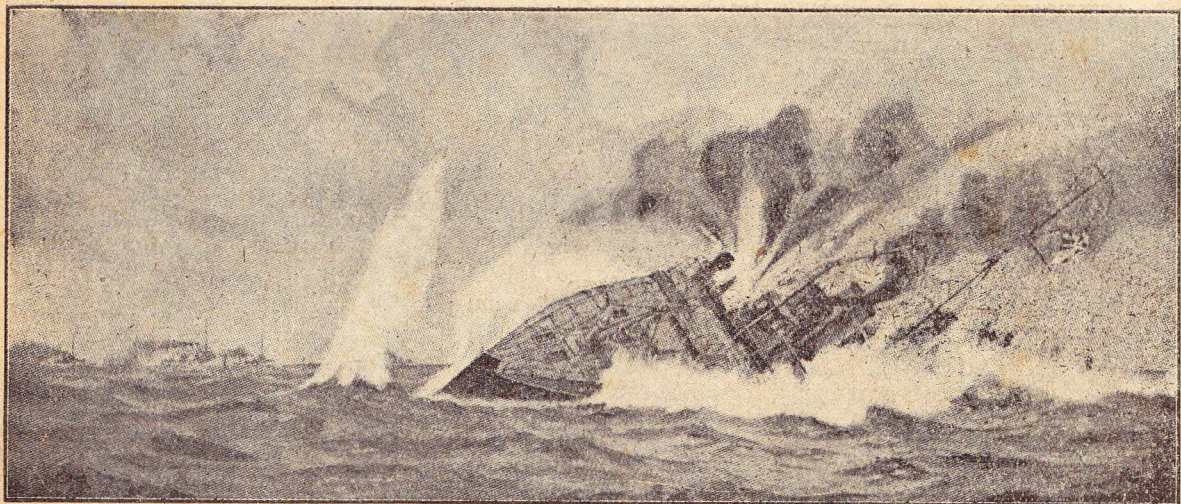




Duitsche kruiser door een Engelsch slagschip tot zinken gebracht

Een torpedo noemt men een onder water werkend springmiddel, dat bij zee-gevechten wordt gebruikt. Er zijn drie soorten: de automobiel- of visch-torpedo, de slapende torpedo of mijn, terwijl schok-torpedo's feitelijk niet meer gebruikt worden. De visch-torpedo bestaat uit: de kop, die 60 tot 100 kilogram nat schietkatoen bevat, dat bij ontploffing als dynamiet werkt, en door de werking van een zoogenaamd pistool, voor in den kop, tot ontploffing gebracht wordt. Het pistool bestaat uit een, door een veer een weinig uitpuilende pen, die door de botsing van de torpedo tegen een scheepswand wordt ingedrukt, daardoor slagkwik doet ontploffen, dat op zijn beurt weer een hoeveelheid droog en geperst schietkatoen ontsteekt, terwijl dan dit laatste de eigenlijke lading van nat schietkatoen doet ontploffen. Hierdoor zal een gat in het boord worden geslagen van eenige meters middellijn. Aan den kop der torpedo zijn ook wel scherpe en stevige messen, z.g. nettensnijders, aangebracht, voor het doorsnijden der «Bullivant»-netten der groote oorlogsschepen. Verder bestaat de visch-torpedo uit een luchtkamer, vervolgens uit een geheime kamer, waarin de richt-toestellen zich bevinden, en achteraan het zelf-werkende roer. De af te leggen weg van een torpedo is van 500 tot 1000 meter; zij behoeven niet dieper dan 2 tot 4 meter onder water te treffen, in verband met den pantser-wand der aan te vallen schepen, en hun eigen verlies aan kracht indien zij op grooter diepte komen.

Een torpedo-batterij is de naam voor een op den bodem van een water door middel van ankers bevestigd toestel, waaraan zich torpedo-lanceer-buizen bevinden. Deze moeten dienen tot bescherming van een toegang; bijvoorbeeld van een haven of rivier.

Een torpedo-boot is een klein oorlogs-vaartuig, met dunne stalen platen van 3 tot 4 mm. bedekt, bestemd om snel mogelijk eenigen afstand tot een vijandelijk schip bij nacht of duisternis af te leggen, teneinde in de nabijheid, op ongeveer 500 meter gekomen, een torpedo te lan-

ceeren. Men onderscheidt bij dit type de Hoogzee-torpedoboot, welke 100 tot 200 ton waterverplaatsing heeft, 40 tot 50 meter lang is, en 4 tot 5 meter breed, bij een snelheid van 25—26 mijl per uur, en 30—40 koppen bemanning heeft. Bij deze groote booten is een nog grotere soort gekomen, nl. de Torpedo-boot-vernieler, of «destroyer», ook wel Torpedo-jager genoemd, 60—70 meter lang, 6 meter ongeveer breed, met 50—60 koppen, en een snelheid van ongeveer 30 mijl; deze laatste booten zijn bestemd om torpedo-booten aan te vallen en haar optreden te beletten, doch kunnen ook zelfden als torpedobooten gebruikt worden. Beide soorten zijn in beginsel gelijk, doch verschillen alleen in afmetingen, bewapening met licht geschut (van 3.7 tot 5 en zelfs 7.5 cm.) en haar voorraad torpedo's (3 tot 5 stuks). Ze hebben kleine sloepen, elektrische zoeklichten, en zooveel steenkolen aan boord, dat zij 1000 en meer mijlen kunnen afleggen. Daar de oorlogsschepen een aanval van torpedo-booten kunnen verwachten, en daarom voorzien zijn van een groot aantal snelvuurkanonnen, in staat op elk oogenblik een overstelpend en goed gericht vuur op een of meer naderende torpedo-booten te richten op een afstand, dat deze zoo goed als zeker vernield worden, of waarbij althans van goed lanceeren der torpedo's weinig sprake is, zoo zijn de torpedobooten meestal voor nachtelijken aanval bestemd.

Een torpedo-divisie noemt men een afdeeling van 4 tot 6 torpedobooten.

Een transport-adviesjacht is een klein schip, bestemd voor troepentransport; het scheeps-type komt echter in de meeste vloten niet meer voor, aangezien men nu voor troepen-transporten gebruik maakt van gewone snelvarende personen- of vrachtschepen, welke wel of niet als oorlogsschip zijn bewapend. Meestal zijn zij ongewapend, omdat zij liefst varen onder de hoede van een beschermend eskader.

In oorlogstijd worden drijvende of vaste mijnen uitgelegd.

Een drijvende mijn is een oorlogs-vernielings-



Admiraal Sir Jellicoe

voorwerp, dat gewoonlijk paars-gewijze, voor te verdedigen haveningangen wordt uitgezet. Door een verbindings-kabel worden dan twee drijvende mijnen verbonden; stoomt nu een vijandelijk schip over of tegen dien verbindings-kabel, dan gebeurt het volgende: in de drijvende explosie-voorwerpen wordt een spiraalveer door de voortgaande beweging van het schip en het daardoor strak spannen van den kabel, omlaag getrokken; de pallen van een trekstang schieten dan in een koker, welke aan beide zijden de spiraalklem opvangt; een krónkelveer ontspant zich daarop en een zoogenaamde slagpin brengt een patroon tot ontbranding, welke de dynamiet-massa doet ontploffen.

Mijnen werden echter ook in volle zee gebracht, vooral op den koers, dien de handelsschepen volgden.

Over de rampen die ze verwekten, zullen we naderhand veel hooren.

Prijzen is de naam voor opgebrachte schepen, welke in wateren, die niet als neutraal gelden, zich door de vlucht aan de visitatie hebben trachten te onttrekken; zich onder geleide bevinden van oorlogsschepen der tegenpartij; hun neutraliteit niet voldoende kunnen aantoonen; argwaan opwekken ten gevolge van gemis aan papieren of twijfelachtigheid van den inhoud. Een opgebracht schip kan pas voor «goeden prijs» worden verklaard, nadat een prijsgericht de zaak onderzocht en de veroordeeling uitgesproken heeft. De kommandant van het buitmakende oorlogsschip legt daartoe beslag op alle scheeps-papieren en maakt een proces-verbaal op van het nemen van het schip. Van de lading mag niets verkocht, ontscheept, verruild, gebruikt of beschadigd worden.

Een prijs-gericht is een afzonderlijke recht-bank, daartoe ingesteld door den souverain van een oorlogvoerenden Staat; het heeft een uitsluitend recht, over het al of niet wettige van een buit te oordeelen, zonder hooger beroep op het vonnis; het houdt zitting binnen het gebied van den oorlogvoerenden Staat, of van diens bondgenoot.

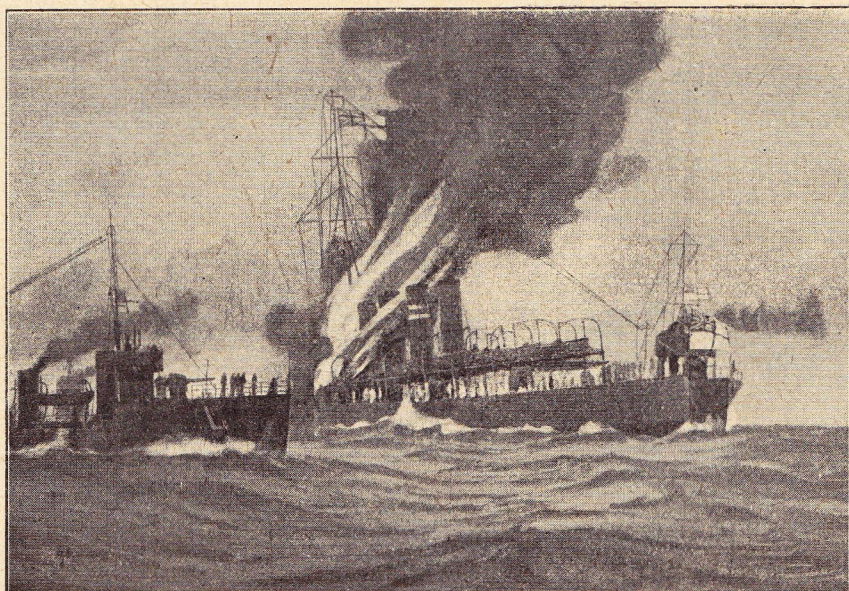
Deze bepalingen vermelden we naar de vóór den oorlog vastgestelde regelen, maar men weet hoe deze voortdurend geschonden werden.

Dit geldt ook voor de kontrabande. Volgens de regelen noemt men kontrabande goederen, die door een onzijdigen Staat niet mogen geleverd worden aan een der oorlogvoerenden. Men verstaat er onder zoowel de goederen, welke direkt in verband staan tot den oorlog (oorlogs-materiaal), als goederen, die in natw. doch niet direkt verband tot het oorlogs-materiaal staan.

Volgens de Konventie van Londen kunnen ruwe produkten, als textielen goederen, manufakturen, papier, huiden, landbouw-werktuigen, evenmin als geneeskundige instrumenten, als oorlogs-kontrabande worden beschouwd; daarentegen levens-middelen wel. Gewoonlijk wordt door een oorlogvoerende mogendheid bekend gemaakt, welke artikelen wel, en welke niet als kontrabande worden beschouwd; de regeeringen der onzijdige landen dragen dan zorg, dat aan deze bepalingen algemeene bekendheid gegeven wordt. Volgens de zoogenaamde «Declaration of London», welke ook voor dezen oorlog geldende was, mag absolute kontrabande op zee worden aangehouden, wanneer bewezen kan worden dat ze bestemd is voor een vijandelijke macht, hetzij langs direkten of indirekten weg. Niet absolute kontrabande, is slechts aan te houden, indien ze bestemd is voor een plaats in het bezit van den vijand, of wanneer ze niet gelost moet worden in een neutrale haven; uitgezonderd indien de vijand geen kust, of daarover geen vrije beschikking heeft. Zoowel de kontrabande, als de schepen, die er mede bevracht zijn, kunnen in beslag worden genomen; echter niet, indien kan worden aangetoond, dat de kapitein of de eigenaar van de lading onkundig was van het uitbreken der vijandelijkheden.

Een onzijdig vaartuig, dat als kontrabande-drager aangehouden werd, moet worden opgebracht naar de naastbijzijnde haven, en kan slechts in volle zee worden vernietigd, indien dit noodzakelijk is voor de veiligheid van het schip, dat zich ervan meester maakte. Volgens de hierboven aangehaalde Konventie kan een neutraal schip eveneens worden aangehouden, vernietigd, of buit gemaakt, indien het gebruikt wordt voor het vervoer van vijandelijke troepen, of van personen, die bestemd zijn het vijandelijke land actief bij te staan. Ook vrijwaart de dwang, uitgeoefend op een neutraal schip door een oorlogspartij, bijvoorbeeld tot vervoer van personen of goederen van kontrabande, dit schip niet tegen veroordeeling of verbeurd-verklaring.

Tijdens den oorlog werd de eigenlijke aard van blokkades aanzienlijk gewijzigd door de groote snelheid der stoomschepen; verder door de oorlogs-middelen ter zee, in den vorm van zee-mijnen, onderzee-booten en water-vliegtuigen. Ook het blokkeeren van een oorlogshaven binnen zicht kon niet meer plaats hebben, zooals vroeger het geval was, doordat de draagwijdte van het kust-, of vesting-geschut, dat oorlogshavens beschermt, zooveel langer afstand bestrijkt. De Engelsche vloot stelde zich bijvoorbeeld in dezen oorlog ten doel, de Oost-zee te blokkeeren van de Skandinavische kust tot den mond van de Elbe en Doggersbank.



De bemanning van den zinkenden « Amphion » wordt aan boord der torpedojagers opgenomen.
(Naar een teekening van H. G. Swanwick.)

Verder gelden nog deze internationale bepalingen, dat aan onzijdige schepen bij zeegevaar vrijheid kan worden gelaten, in een geblokkete haven toevlucht te zoeken; terwijl verder de bemanning van een opgebracht onzijdig schip moet worden vrijgelaten.

• Volgens de statistiek van 1913 bezaten de mogendheden de volgende oorlogsschepen:

	Schepen	Kanonnen	Bemanning
Groot Brittannië	625	2.878	146.000
Frankrijk	382	2.919	67.710
Rusland	398	2.748	49.813
Totaal	1405	8.545	263.523
Duitschland	112	2.191	77.346
Oostenrijk-Hongarije	204	1.577	16.500
Totaal	316	3.768	93.846

Het zal onnoodig zijn hierover nu meer te zeggen, want al dadelijk werden veel nieuwe schepen bijgebouwd. Bovendien was men op de werpen zeer geheimzinnig geweest en was 't bijvoorbeeld onbekend over hoeveel onder-zeeboten de verschillende mogendheden beschikten.

Weinig getelde omstandigheden werden nu van 't grootste belang. Weinigen hebben aldus de geduchte macht van de duikboot vermoed.

Engeland was ter zee de meerdere van zijn vijand. Maar toch nam het ook die meerderheid ernstig op, en de toekomst bewees zelfs dat het nog niet ernstig genoeg was.

De dagen van Trafalgar — het laatste grootste gevecht ter zee — lagen ver in 't verleden, en er was na dien tijd zoo veel veranderd.

Zoo niet alle, dan waren toch de meeste eischen, die aan de oorlogvoering ter zee gesteld kunnen worden, sedert Nelson gewijzigd. De Britsche admiraals werden nu voor nog bijna

nooit voorgekomen vraagstukken gesteld. Hout en touw en zeil hadden plaats gemaakt voor staal en stoom. De snelheid der schepen, de schootafstand der kanonnen, de bepantsering, de wapenen ten aanval, alle waren veranderd. Eén enkel kanon van een hedendaagsche superdreadnought vuurt in één schot een grooter gewicht aan metaal af dan honderd stukken bij een volle laag van Nelson's vlaggeschip. De vijandelijke vloeten, waar Duitschland £ 300.000.000 aan ten koste gelegd had, waren bovendien, na de Engelsche, de machtigste ter wereld, samengesteld uit de geduchtste moderne schepen, uitgerust met elk vernielingsmechanisme, dat 't menschelijk vernuft kon bedenken en bemand met ervaren, bekwame en onverschrokken zeelieden. De wetenschap had al het mogelijke gedaan tot hunne uitrusting. Deze vijand was werkelijk niet te verrassen. Een oorlog ter zee is bovendien vol verrassingen. De kansen van den slag, een enkele fout van de admiraals, zou Engeland's superioriteit in groote schepen kunnen doen tanen, een tweede zou haar zelfs den ondergang kunnen bereiden.

Op de schouders van Sir John Jellicoe lag een verantwoordelijkheid, zoo zwaar, als zonder twijfel geen enkel zeeman, zelfs Nelson niet, ooit had gedragen; immers, de omvang van de krijgshedrijven, die de Engelsche zeemacht voor den boeg had, was absoluut zonder voorgaande. Zij had niet alleen te doen met de Duitsche hoogzeevloot, als de kans zich voordeed, niet alleen haar tot elken prijs en in elk geval te bewaken en in te sluiten, maar terzelfder tijd had zij te voorzien in honderden toevallige gebeurtenissen, moest zij vijandelijke havens blokkeeren, een oog houden op schepen onder andere vlag, snelle Duitse kapers in den Indischen en Stillen Oceaan najagen, uitgebreide operaties in het oostelijk



Kapitein Fox.

deel der Middellandsche Zee volbrengen; dit alles en nog meer: het vervoer van soldaten, letterlijk millioenen, van Kanada, van Indië, van Australië, van Engeland, naar iedere oorlogs-zone, — Frankrijk, Egypte, Turkijë, — moet zij beveiligen; ook het transport van munitie en voorraden, niet alleen voor de Engelschen maar ook voor hunne bondgenooten, naar Russische en Italiaansche havens.

Een nooit ophoudende reeks van troepen-, ammunitie-, passagiers- en koopvaardischepen, heele legers, komende en gaande over de zeven zeeën — twee en negentig transporten brachten de Indische, twee en dertig de Kanadeesche troepen over; hoevele zijn van Britannië naar Frankrijk, van Frankrijk naar Britannië overgestoken of hebben den druk bevaren weg door de Middellandsche zee gevolgd sinds Augustus 1914? — en dit alles terwijl men ternauwernood dacht aan Duitschland en de op één na machtigste vloot ter wereld!

«Ik meen», zegt admiraal Hornby, «dat ik de zee beheersch, als ik in staat ben aan mijn regering te rapporteeren, dat zij een expeditie naar ieder willekeurig punt kan sturen, zonder gevaar te loopen, door den vijand daarin gehinderd te worden.» Dit nu was de positie van Sir John Jellicoe. Beschouw nu eens den omvang van deze eerste verrichtingen. Het is ongehoord fabelachtig, ondenkbaar, mirakuleus, dat, hoewel er onvermijdelijke fouten werden gemaakt, dit alles kon geschieden in 't gezicht van zulk een tegenstander als Duitschland, dat alle krachten, die het kon voortbrengen, wilde offeren en ook offerde.

Het werk der Engelsche vloot geschiedde vooral in stilte. Er verschenen weinig berichten over. De mannen stierven op eenzame plaatsen, dikwijls zonder dat het in 't vaderland bekend werd, waar.

Nu en dan spoelden er op vreemde kusten lijken aan, de zwijgende getuigen van dramas, die onbekend bleven.

Laten wij nu de eerste gebeurtenissen nagaan

en zien waar het eerste schot op zee werd gelost.

Enkele uren na de oorlogsverklaring verliet een eskader Britsche torpedojagers, door den lichten kruiser Amphion vergezeld de haven van Harwich, het ons goed bekend punt van de Engelsche Oostkust, waar zooveel koene zeelieden, als kapitein Fryatt o.m. thuis hoorden.

Dit eskader had last de Noordzee af te zoeken, want men vermoedde, dat de Duitschers reeds bezig zouden zijn met op den vaarweg der schepen mijnen te strooien.

De Amphion stond onder bevel van kapitein Cecil H. Fox, een stoutmoedig gezagvoerder.

Nauwelijks was men een uur stoomens van de kust, of men verkreeg reeds zekerheid over de aanwezigheid van vijandelijke bodems.

De schipper van een trawler dien men ontmoette, meldde, dat hij een verdacht vaartuig had gezien en men van boord «iets in zee wierp.»

De man duidde de richting aan en de Britten voeren snel voort. 't Ging full speed en de golven spoelden over het dek, dat dan een echte waterpoel is, tenminste bij de torpedojagers.

«We varen nooit minder dan 20-knoopen», schreef een officier van zoo'n schip «en ge weet wat dat beteekent, als er maar een beetje zee staat. Terwijl ze stikken van den vetten olierook uit den schoorsteen, ijs koud schuim ze bespat, zoodat ze tot de huid doornat zijn en bij koud weer half bevriezen, is de geest van onze mannen gewoon weg boven allen lof verheven.»

Zomer en Winter wordt de scheepvaart in de Noordzee door natte, sombere mist zeer bemoeilijkt en in oorlogstijd is een vriend haast niet te onderscheiden van een vijand.

De «Amphion» en de vergezellende jagers ontdekten weinig minuten na de mededeeling van den schipper een vaartuig, dat op het eerste gezicht er wel een van de bekende maatschappij «Great Eastern» leek en traag in de richting der Hollandsche kust voer.

Maar eensklaps versnelde de verdachte haar vaart.

Nu klonk van de Engelschen een schot — het eerste op zee — en was bedoeld als een waarschuwing tot stoppen.

De Königin Luise — zoo heette het opgejaagd schip, een mijnlegger nu, — gehoorzaamde niet en trachtte nog te vluchten, maar kreeg nu de volle laag der 31 ponders. De Duitscher wilde antwoorden, maar bleek geheel machteloos tegen het vreeselijk vuur der vervolgers.

Het eerste schot op de Königin Luise gericht sloeg haar brug in stukken en andere granaten maakten met alle dekdeelen kort spel.

Zes minuten na de eerste ronde, blies de Lance — een der torpedojagers — den voorstevens weg, en nu was het gedaan met den mijnlegger. Zij verdween in de golven. Drie uur was 't geleden, dat het eskader Dover verlaten had.

De Duitsche schepelingen zwalkten in zee, klemden zich aan wrakhout vast en na het krijgsbedrijf, gingen de Britten onmiddellijk tot het reddingswerk over. Ze zetten booten uit en pikten vijf-en-zeventig drenkelingen op.

De Königin Luise was echter al eenige uren



De Duitsche vice-admiraal graaf von Spee.

aan 't werk geweest en helse mijnen maakten deze plaats onveilig.

De *Amphion* en haar tochtgenooten moesten met de meeste voorzichtigheid hun weg zoeken. Den volgenden morgen, 6 Augustus, was men te midden van een mineenveld en om 6.30 uur hoorde men eensklaps een zwaren slag. De kruiser was op een mijn gestooten.

Een groote massa water spoot de hoogte in, een vreeselijke vlam omhulde de brug en kapitein Fox zonk bewusteloos neer.

Men hoorde gekerm en doodskreten, want tal van leden der bemanning waren zwaar gekwetst. Anderen lagen reeds dood tusschen het wrak van het voorschip, dat geraakt was geworden. De ongewonden behielden bewonderenswaardige kalmte en bleven op hun post.

Kapitein Fox kwam weer spoedig tot zijn bezinning terug. Het voorste deel van den kruiser was een ware vuurpoel en elk oogenblik konden de vlammen de munitie bereiken, wat natuurlijk een vreeselijke ontploffing en gruwelijke ramp zou verwekken.

De torpedojagers snelden ter hulp. De gezagvoerder gaf bevel het schip te verlaten en dit geschiedde zonder de minste wanorde. Geen enkele gewonde werd achter gelaten. Honderd een en dertig officieren en manschappen waren echter gedood geworden of in de golven gebleven en bovendien ook een aantal Duitschers, die van de *Königin Luise* gered waren geworden.

Kapitein Fox was tot 't laatste oogenblik op de reeds brandende brug gebleven.

Twintig minuten na de ontploffing der mijn had de laatste overlevende — de gezagvoerder — het veroordeelde schip verlaten. Nauwelijks was het reddingswerk volbracht, of weer klonken kort na elkaar twee geweldige slagen.

De *Amphion* had een tweede mijn geraakt, die vermoedelijk door een kabel met de eerste verbonden was geweest en dit ander projektiel trof het schip bij het kruutmagazijn. Men kan zich de gevolgen indenken. Een kwartier later duidde alleen wrakhout de plaats aan, waar de *Amphion* naar beneden was gegaan.

Later wreekte kapitein Fox de *Amphion*. Den 17ⁿ Oktober 1914 verlieten vijf schepen weer de haven van Harwich. Dit flotilje stond onder bevel van denzelfden gezagvoerder Fox, die aan boord der *Undaunted* was, een lichte uitstekend toegeruste kruiser, met olie gestookt en bewapend met twee 6 inch en acht 4 inch stukken. Hij werd vergezeld door de torpedojagers *Lance*, *Lennox*, *Legron* en *Loyal*, die tot het laatste type behoorden.

Het eskader stak de Noordzee over en toen de Nederlandsche kust in 't gezicht kwam, koerste het Noordwaarts.

Weldra bemerkte men aan den horizon den rook van vier vaartuigen.

De meeste Engelschen waren getuigen geweest van den ondergang der « *Amphion* ».

Het waren Duitschers, die ginder voeren en zoodra ze de Britten in 't oog kregen, sloegen ze op de vlucht. Ze zouden in vier uur tijds hun basis te Emden kunnen bereiken, maar Fox wilde hun den weg daarheen afsluiten en 't werd nu een wilde jacht.

De *Undaunted* opende het vuur. Eensklaps veranderden de Duitschers hun koers. Wilden ze zich in de onzijdige wateren van Nederland redden? Maar van de gelegenheid, dat ze zich bloot gaven, maakten de Engelschen gebruik en de *Undaunted* trof een van hen recht onder de brug. Een lange vlam sloeg op en het geraakte vaartuig begon dadelijk over te hellen. Spoedig ging het, met den voorsteven eerst, onder.

Intusschen hadden de Britten hun spoed niet verminderd, want het schot was onder het varen gelost. De vijand vuurde nu torpedos af, die echter geen doel troffen, al ging er een rakelings de *Undaunted* voorbij.

De torpedojagers lieten nu ook hun geschut spelen en de Duitschers kregen volle treffers, maar deden geen teken van overgave. Een tweede van hun schepen zonk. De beide overblijvenden waren ook veroordeeld en het duurde niet lang of zij verdwenen eveneens. Het gansche gevecht had negentien minuten geduurd.

Opnieuw zetten de Engelschen booten uit, om de drenkelingen te redden. Zij verzamelden slechts twee officieren en negen en twintig man. De aktie was hevig geweest en minstens twee honderd vijftig Deutsche zeelieden waren om het leven gekomen. Een der geredde officieren bezweek nog op weg naar Harwich.

Von Tirpitz' vloot had hier de S 115, S 117, S 118 en S 119 verloren.

Een der Britsche schepen was licht getroffen. Men telde vijf gewonden, waarvan er een stierf.

Bij 't uitbreken van den oorlog had Duitschland verscheidene snelvarende schepen in volle zee die nu als kapers optraden. De Engelschen maakten er jacht op, want die vlugge vijande-



Admiraal von Tirpitz.

lijke kruisers leverden groot gevaar op voor de handels- en reizigersschepen der Entente.

Eenige dagen voor 't begin van den krijg verliet admiraal von Spee, opperbevelhebber van 't Duitsch vlooteskader in China, de haven aldaar en verdween op den onmetelijken Oceaan.

Waar voer hij heen? Alles scheen zoo geheimzinnig. 't Waren als spookschepen. Later vernam men dat hij zijn vlootje verdeelde: de « Emden » moest naar de Indische zee, de « Leipzig » en de « Nürnberg » naar de Westkust van Amerika, terwijl von Spee zelf met de « Scharnhorst » en de « Gneisenau » de Stille Zuidzee uitkoos.

Al deze vaartuigen moesten nu als zeeroovers optreden tegen Engelsche schepen of andere der Entente. Ze naderden vermomd, schijnbaar als zeer vreedzame bodems, maar eensklaps verdween een soort schutsel en de kanonnen grijsden den geen kwaad vermoedenden zeevaarder tegen. De kaper vernielde de lading en bracht de reizigers en het schip naar een onzijdige haven.

In den strijd van de sterkte van zijn eigen vloot had Engeland thuis een te groote scheepsmacht noodig, om dadelijk een voldoende aantal schepen voor de vervolging der zeeroovers af te kunnen zonderen en niet voordat er al kwaad genoeg bedreven was, hadden de jagers sukses met het opsporen en vernietigen van hun prooi. Door middel van Duitsche koopvaarders, die zelfs in oorlogstijd de middelen vonden om de benodigde kolen machtig te worden, vernieuwde Von Spee zijn voorraden en hield hij zijn bunkers vol. Tenslotte wist hij een sterk eskader van vijf kruisers met begeleidende kolenschepen te Valparaiso bijeen te brengen.

Het was in 't belang van Engeland geboden, dat aan Von Spee's loopbaan zoo spoedig mogelijk een einde werd gemaakt. Welke strijdkrachten waren in dat gebied aanwezig, om deze taak ten uitvoer te brengen? Zij bestonden uit Admiraal Craddock's eskader van drie gepantserde schepen, de « Good Hope », zijn vlaggeschip, de « Monmouth » en de « Glasgow »; de eerste was een groote kruiser met een snelheid van 23 knopen, gewapend met twee 9-duims kanonnen van een oud model, met een tweede batterij van zestien 6-duims vuurmonden; de « Monmouth » van gelijke snelheid, bezat geen zware stukken,

maar had veertien 6-duims kanonnen; de « Glasgow », een sneller vaartuig, was slechts zwak bewapend met twee 6-duims kanonnen. Een bewapende hulpkruiser, de « Otranto », van geen gevechtswaarde tegenover oorlogsschepen, begeleidde de kruisers en de « Canopus », wier bewapening o.a. vier 12-duimsstukken telde, was op weg om zich bij 't smaldeel te voegen.

Tegen de lichte Duitsche kruisers was Craddock dus goed voorbereid, maar mocht hij bovendien de « Scharnhorst » en de « Gneisenau » ontmoeten, nieuwe en zwaargewapende schepen, voorzien van 8-duims stukken van 't nieuwe model, dan was zijn toestand gevaarlijk. Want twee punten moeten hierbij in 't oog gehouden worden: 1° 't kaliber van een kanon is niet voldoende, om zijn vernielingskracht te beoordeelen, zijn ouderdom en model moet men ook in rekening brengen; 2° dat 6-duims stukken op 't beneden-dek, zooals de « Good Hope » of de « Monmouth » voerden, van weinig nut blijken bij een hooge zee.

De admiraliteit zond dan de « Canopus » ter versterking na, maar deze zou ook al niet veel bijgedragen hebben, ware ze op tijd gekomen.

Op Zondag 1 November stootte admiraal Craddock bij Coronel, aan de Chineesche kust, op het eskader van Von Spee.

Het was een slechte dag, een nijldige storm stak op en er stond een zware zee.

Om 5 uur in den namiddag besloot de Britsche admiraal tot den aanval over te gaan. Hij lag nu evenwijdig met den vijand op een afstand van ongeveer 12 mijl.

Von Spee gooide zijn roer om en draaide naar 't Zuiden en hield op de hooge kust aan.

Het weer was steeds slechter geworden en was nu op z'n wildst, de wind had bijna de kracht van een orkaan en de avond viel, toen de groote oorlogsschepen door den storm streefden, onder het stampen hunner eigen machines en 't gebrul der woedende zeeën, die in boozen van schuim over de neerplompde boegen spatten. De handige manoeuvre van den Duitschen admiraal, om onder de bergachtige kust te komen, gaf hem de voordeeligste positie. Zijn eigen schepen, nauwelijks zichtbaar tegen het land, boden een pover doelwit aan de Engelsche kanonnen; zijn vijanden waren scherp afgeteekend in de laatste horizontale stralen der ondergaande zon.

Nooit werd een zeeslag geleverd temidden van zóo woelige elementen en in zulk een somber oord. De woestjagende wolken, de hooge, dreigende kust, de fluitende storm en de brullende zeeën pasten goed bij de bulderende kanonnen en de koortsachtige spanning der mannen, die in de krankzinnige orgie van den slag gewikkeld waren.

De beslissing kwam spoedig. Voor er tien minuten om waren, en na de 3^{de} volle laag, viel de « Monmouth » uit de linie, overhellend en in vlammen gehuld. Ze kwam, worstelend, maar dapper, terug, maar slechts om nog meer verpletterende wonden te ontvangen.

Eer 't gevecht drie kwartier geduurd had, ver-



Onder-admiraal Sir David Beatty.

kondigde een ontzettende ontploffing haar einde. De « Monmouth », nauwelijks meer dan een drijvend wrak, beantwoordde de seinen der « Glasgow » nog een half uur lang. Dan kwam er geen antwoord meer: ook zij was verdwenen. Het goede schieten der Duitschers — de « Gneisenau » had meermalen den prijs van den Keizer gewonnen voor artillerievuur, — en dat op een scherp afgeteekend doel, het feit, dat hun 8-duims kanonnen een gewicht van 3.300 lbs. in een salvo wegschoten, terwijl het antwoord van de twee 9-duims stukken van de « Good Hope » 760 lbs. was, en dat de Engelse 6-duimers op hun lage platformen weinig konden uitrichten bij de zeeën, die er dien dag stonden, dit waren de beslissende factoren.

De Britsche kanonniers konden niet nagaan, waar hun projectielen vielen en vuurden, uit gebrek aan een beter doel, op de vuurstralen der Deutsche kanonnen. Er werd blijkbaar geen poging tot redding gedaan.

De zon was reeds ondergegaan en het weer, zooals reeds gezegd is, maakte het onmogelijk. Booten konden niet uitgezet worden, maar touwen en boeien van de schepen zelf konden misschien eenig resultaat hebben opgeleverd. We weten het niet. Er werd althans niets gedaan, en geen enkele van de zestien honderd man aan boord van de twee Britsche schepen overleefde den slag. De ongepantserde « Glasgow », wier scheepswanden door granaten opengereten waren, spoedde zich zoo snel mogelijk naar 't Zuiden, om de « Canopus » te waarschuwen.

Von Spee's overwinning was volledig, maar 't noodlot had hem slechts een korte loopbaan toegedacht. Zulk een klinkende slag in 't gezicht der Britsche vloot kon niet straffeloos geduld worden. Hij moest spoedig beantwoord worden met een nog heviger stoot.

Hij had de eerste en waarschijnlijk de laatste Deutsche overwinning ter zee op den meest trotschen vijand van zijn land behaald, op Engeland, dat niet gemakkelijk in zijn natuurlijk element werd verslagen of verschalkt. Toch kan hij zich geen illusies gemaakt hebben als hij 't werk voor 't vaderland van dien dag overpeinsde. Hij voorzag duidelijk genoeg, dat vernietiging hem bedreigde, en dat hij op een niet ver meer af liggenden datum zijn dapperen vijand zou moeten volgen in 't graf van den zeeman. Hij maakte

evenwel 't beste gebruik van zijn tijd en zwierf verscheidene weken lang op de Zuidelijke handelsroutes. Toen dreven moeilijkheden in de kolenvoorziening, want deze vermeerderden met elke week, hem naar de boomlooze, ruwe Falklands-eilanden, waar de kleine kolonie zijn komst reeds lang voorzien en gevreesd had. Het plan om de zwakke versterkingen te overweldigen en daar een gemakkelijk te verdedigen Deutsche basis te vestigen, had reeds eenigen tijd zijn geest bezig gehouden. Deze veelbelovende zet bleek fataal te zijn, want hij liep recht in den muil van den leeuw.

Zoodra het nieuws van Craddock's nederlaag Engeland bereikte, nam de Admiraliteit onverwijd een rasch besluit; nauwelijks verlieten 24 uur voor het wrekende eskader uitvoer en op 7 December bereikte Admiraal Sturdee de Falklandseilanden met 7 schepen, waarbij de slagkruisers « Invincible » en « Inflexible ». Zij zouden daar bunkeren en vervolgens op zoek gaan naar Von Spee. Maar hij spaarde hun de moeite, tot zijn eigen ergernis en de verwondering der Britsche matrozen.

Den morgen zelf van hun aankomst, precies, alsof 't volgens afspraak was, verschenen de Deutsche schepen aan den horizon. Sturdee's eskader lag achter 't land verscholen en 't bunkeren ging stilletjes door, terwijl de niets kwaads vermoedende von Spee nader kwam.

Om 9 uur waren de « Gneisenau » en de « Nürnberg » binnen schot en de « Canopus » vuurde een paar schoten af uit de haven, over de maskeerende hoogten. De twee kruisers hielden af en wachtten op hun kameraden, om zich bij hen te voegen. De Engelschen waren misschien sterker, dan zij gerekend hadden. Toen, als zij voor den havenmond verschenen, deden zij de fatale ontdekking. Toch besefte von Spee nog niet onmiddellijk de sterkte van de strijdmacht tegenover hem. Ze was gevaarlijker, dan hij vermoed had, maar hoe gevaarlijk? Hij wachtte en keek uit, giste niet, dat voor de zon onderging het met zijn krijgsdaden uit zou zijn.

Nu begonnen de Engelschen zich in beweging te stellen. Eerst kwamen de kleinere schepen, de « Glasgow » en de « Kent » en na hen de slagkruisers, maar gehuld in rook. Toen die een weinig optrok, zag de Deutsche admiraal, dat alleen snelheid, als snelheid al hielp, hem redden kon. Hij draaide en ging voor die dreigende slagorde onder vollen stoom op de vlucht naar het Oosten.

Het weer vertoonde een opmerkelijke tegenstelling met den dag, toen de slag bij Coronel werd geleverd, want op dezen December-morgen goot de zon haar stralen over een kalme zee en stond er slechts een licht briesje. Toen de jacht eindelijk ten einde was, waren de vijandelijke vloten binnen ongeveer twaalf mijl afstand van elkaar en gedurende twee uren in 't gezicht van de inwoners van Port-Stanley. De Britten maakten geen groote haast, want de afloop was niet twijfelachtig. Alle man werd als gewoonlijk door de pijpers aan 't middagmaal geroepen en zelfs werd er tijd toegestaan om te rooken, vóór Sturdee besloot den vijand aan te grijpen.

Het vooruitzicht van een ophanden zijnd gevecht heeft bijna geen invloed op den gang van zaken op een Engelsch oorlogsschip. Iedere man aan boord weet precies, wat er van hem verlangd wordt overboord geworpen en den hoorn «op de plaats voor 't gevecht», totdat de heele ontzaglijke machine op zijn hoogste kracht werkt en gereed is, zich op den vijand te werpen, duurt ternauwernood vijf minuten. De waterdichte schotten en patrijspoorten worden gesloten, 't houtwerk wordt overboord geworpen en ontvlambaar tuig weggestouwd en de manschappen zijn in eenige oogenblikken op hun plaats. Dan schijnt het schip verlaten, want de geheele bemanning bevindt zich achter de bepantsering.

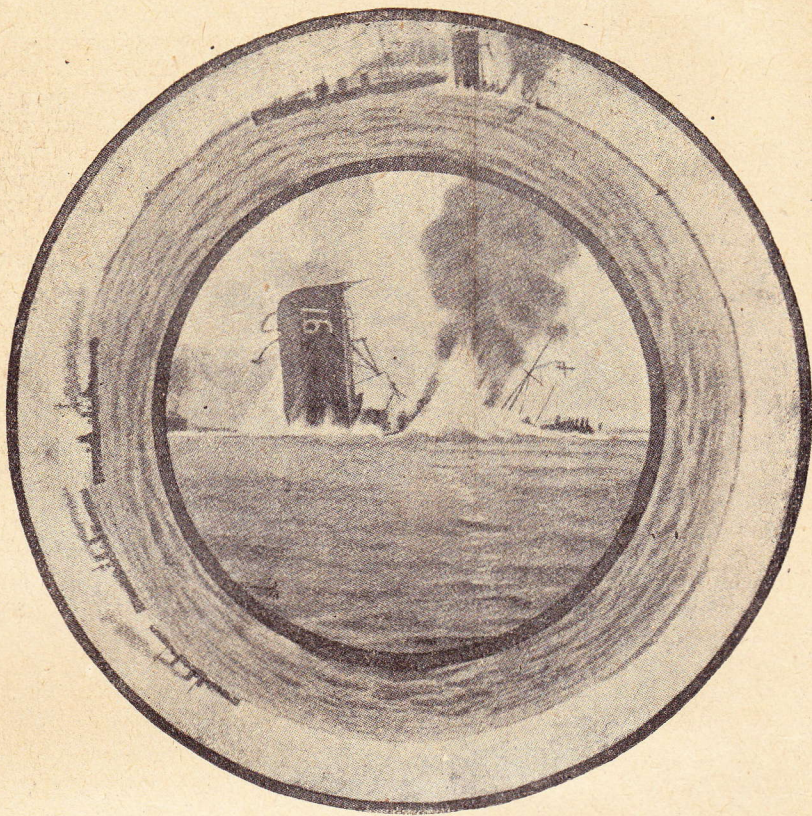
't Mag vreemd schijnen, maar hoogstens veertig of vijftig man van de zeven- of achthonderd aan boord van een oorlogsschip zijn werkelijk getuige van een modernen zeeslag.

Toen de Duitschers wegstoomden, leidde de «Scharnhorst». Ongeveer om een uur seinde admiraal Sturdee :

« open 't vuur en val den vijand aan ».

Bijna oogenblikkelijk verlieten de drie lichte kruisers, om hun kans om te ontsnappen te vergrooten, de Deutsche slagorde en verspreiden zich, terwijl ze, naar men dacht, mijnen strooiden, in zuidelijke richting, dadelijk achtervolgd door de «Glasgow», de «Kent» en de «Cornwall». De «Bristol» was reeds uitgezonden om de kolenschepen, die von Spee begeleidten, te vernietigen. De slag loste zich dus op in een hoofd- en verscheidene nevengevechten. Vurende onder 't vluchten, wijzigden de «Gneisenau» en de «Scharnhorst» hun koers in een zuid-oostelijke. Om drie uur was de strijd op zijn hevigst, de «Inflexible» viel de «Scharnhorst» aan en de «Invincible», Sturdee's vlaggeschip, de «Gneisenau» en het was duidelijk, dat de Deutsche schepen reeds geducht gehavend werden. Daar de Britsche kanonnen verder droegen, was het vuur, waarmee ze antwoordden, van geen betekenis. Af en toe sloeg een granaat een groot gat in de zijde van de «Scharnhorst», waardoor men een doffe roode gloed van vlammen kon zien, een afschijnsel van de hel.

Spoedig gingen haar masten en schoorsteenen overboord — om vier uur verdween ze met haar geheele bemanning in een groote wolk van rook en stoom. De vervolging van de «Gneisenau» duurde voort en maakte pogingen tot redding onmogelijk. Later, ongeveer om vijf uur, kon ze, onder het gekoncentreerde vuur der Britsche

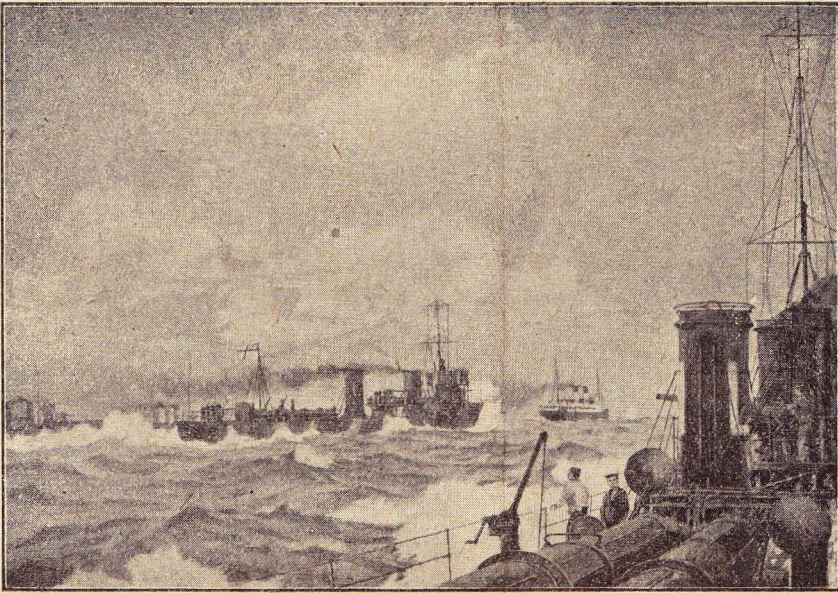


Het zinken van den Duitschen kruiser S 116 gezien door den periskoop van de Engelsche duikboot E 9.

kruisers, niets meer doen, hield eerst langzaam over, waardoor men kon zien hoe de bemanning zich aan één kant verzamelde, en schoot dan, evenals haar ongelukkige metgezel, in een vulkaan van rook en damp gehuld en met den achtersteven hoog in de lucht, weg in de diepte van den Oceaan.

«Tegen het eind van den slag, meldde een van de overlevende officieren, kon men niet langs het opperdek loopen, daar er eigenlijk geen meer was. Bijna alle manschappen op het bovendek waren gedood, alle kanonnen waren buiten werking, en een geschutstoren was door een 12-duims lvdietbom in zijn geheel overboord gesmeten. Beide machines waren onklaar en er was brand in het achterschip. Wij zouden misschien veel meer branden gehad hebben, maar de Engelsche bommen, die bij 't schip in de zee sloegen, wierpen zuilen water op, die geregeld de branden bluschten. Deze waterzuilen reikten tot den top hunner masten, misschien wel 300 voet hoog.»

De helft van de bemanning der «Gneisenau» was door granaatvuur gedood, voor zij zinkte. Een Duitsche officier heeft wis het geluk niets te verwijten. De toren, waarin hij stond, werd getroffen en hij alleen bleef gespaard. Hij voegde zich bij de manschappen van een ander kanon en hetzelfde had plaats. Hij snelde naar een derde kanon en een 3° projektiel legde ook dat het zwijgen op. Terwijl hij met een vierde kanon bezig was, zinkte het schip en, na een uur in het ijskot-



De Britsche kruiser « Amphion », vergezeld van mijnlegger « Königin Luise ».

torpedojagers, achtervolgt den Duitschen (Naar een teekening van H. G. Swanwick).

de water rondgezwommen te hebben, werd hij opgepikt. Sommige menschen zijn werkelijk onder een gelukkig gesternte geboren ! Het redden van de overlevenden, « als een groote vlek bruin zeewier » op de oppervlakte drijvende, begon dadelijk; touwen en boeien werden uitgeworpen, alle beschikbare booten uitgezet en bijna 200 man, waaronder de kapitein, uit het ijskoude water gered ! Ongelooflijk als het schijnen mag, deze mannen verwachtten doodgeschoten te worden en toonden verbazing en vreugde, toen ze vriendelijk verzorgd werden.

Hoe weinig wist Duitschland van Engeland en zijn zee-tradities af !

Onderwijl ontving de « Glasgow », die de « Leipzig » achtervolgde, ongeveer om 5 uur een draadloos bericht, dat de hoofdslag afgelopen was. De Duitse kruiser, hoewel ernstig beschadigd, vocht toch zeer dapper door tot 9 uur, toen zij verdween in de diepte, alle opvarenden, op vijf officieren en zeven manschappen na, met zich voerende.

Een ander tweegevecht, het meest spannende en verwoedste van den geheelen slag, had plaats tusschen de « Kent » en de « Nürnberg » beide partijen stonden op ongeveer gelijken voet, de Duitser had evenwel grootere snelheid dan de Brit. We doen het best het verhaal van den kapitein van de « Kent » weer te geven.

« Het was een tweegevecht », schreef hij, « daar er geen ander schip in zicht was op dien tijd. De jacht begon tegen den middag en het gevecht ving ongeveer te 5 uur in den namiddag aan. Na een scherp gevecht, waarin de « Kent » niet minder dan 35 maal door vijandelijke granaten getroffen werd, zonk de « Nürnberg » te 7.26 's namiddags.

De « Nürnberg » is een sneller loopend schip dan de « Kent », maar ik deed een beroep op de ma-

chinisten en stokers om alles wat in hun vermoogen was te doen om haar te vangen ; en zij voldeden schitterend aan mijn verzoek. De « Kent » liep al sneller en sneller, tot zij 25 knopen voer, ruim een knoop meer, dan zij ooit tevoren gehaald had. Den vijand naderden wij al meer, tot hij ten laatste onder 't bereik van onze kanonnen was. Spoedig begonnen de granaten van de « Kent » dicht en snel rondom hem te vallen en hij werd vele malen getroffen, tot hij in vlam stond.

De vijand bleef zijn kanonnen af vuren tot het schip zonk en toen het onder de oppervlakte verdween, zwaaiden eenige dappere mannen op het kampagne-dek de Duitse vlag. Zoodra het vaartuig gezonken was, spreidden de mannen van de « Kent » dezelfde ijver en werkzaamheid ten toon bij de pogingen tot redding, als zij gedaan hadden bij het bestrijden van den vijand. Booten werden haastig gereedgemaakt en gestreken door de manschappen, die vurig en uit zich zelf verlangden aan het reddingswerk deel te nemen. Ongelukkig was de zee zeer ruw en het water erg koud, zoodat wij slechts 12 man konden oppikken, waarvan er naderhand nog vijf stierven. »

Zoo werd dan de slag bij de Falklandseilanden geleverd en gewonnen. Een harde en beslissende slag was toegebracht, maar 2 Duitse schepen, de « Eitel Friederich », een hulpkruiser, en de « Dresden », een lichte kruiser, hadden weten te ontkomen en zwierven nu vrij in de Stille Zuidzee. Ook met hen moest worden afgerekend.

Eenige maanden lang slaagden zij er in telkens te ontsnappen en verontrustten ze de scheepvaart aan de Chileensche kust. In Maart echter raakten de voorraden van de « Eitel Friederich » uitgeput ; ze bereikte een Amerikaansche haven en besloot die niet te verlaten. Ongeveer terzelf-



Prins Louis van Battenberg, Eerste Engelsche zee-lord, die bij het uitbreken van den oorlog zijn ontslag indiende.

dertijd werd de «Dresden» omsingeld door de «Kent» en de «Glasgow», bij Juan Fernandez. Zij toonde weinig lust in een gevecht te hebben en streek na 25 minuten strijds de vlag. De bemanning werd aan boord van de Britsche schepen genomen. De kruiser was ernstig beschadigd en stond in brand. Ten slotte ontploften het magazijn en het zonk, het laatste schip van Von Spee's eens zoo strijdbaar en machtig eskader.

Zoo eindigden Duitschland's avonturen ter zee in gindsche verre wateren. Ze waren handig uitgevoerd door vastberaden en bekwame mannen; in zeker opzicht bleken ze sukses te hebben; ze hebben misschien Duitschland gesterkt in het geloof, dat zijn zeelieden de evenknie der Engelsen waren; maar toch, van 't begin af waren ze hopeloos. En, wanneer de prijs berekend wordt, en het eindoordeel uitgesproken, 't zij in Duitschland of elders, wie zal dan zeggen, dat dit spel, hoe dapper ook volgehouden, de offers waard was?

Den 30ⁿ Augustus was de «Kaiser Wilhelm der Grosse», een ander kaperschip, door de «Highflyer» bij de Kaap Verdische eilanden in den grond geboord.

Laten we nu zien hoe het de «Emden» en de «Cap Trafalgar», nog twee roofschepen, verging. De «Emden» stond onder de handige leiding van Muller.

De «Emden» vooral had stoute stukjes uitgehaald, menig schip gekaapt, het van eigen mannen voorzien en op zijn beurt ter rooftocht uitgezonden.

De «Emden» landde op afgezontere Britsche koloniale punten, nam kolen en levensmiddelen in, vernielde de draadloze telegrafie, en koos weer zee.

In Duitschland toonde men zich zeer trotsch op haar.

Ze heette naar de bekende havenstad aan de Eems, Emden met ruim 20.000 inwoners, een welvarende stad, door kanalen doorsneden. Het stadhuis uit 1575 en de groote kerk werden door toeristen veel bezocht.

Even westelijker ligt Wilhelmshaven, toen de tweede militaire haven van Duitschland aan de

Jade-baai en bekend om zijn uitgebreide werven, waar men echter niet gemakkelijk toegelaten werd, tenminste op zekere deelen.

Naar Emden was het roofschip dus gedoopt.

De keizer, die bijzonder gaarne telegrammen zond, zooals men weet, had juist aan de stad zijn gelukwenschen gezonden met haar petekind op den Indischen Oceaen, toen het einde kwam en wel op de volgende wijze. (1).

Op den 9ⁿ November 1914 ving de «Sydney» koers zettende naar Colombo in den Indischen Oceaen, ongeveer 50 mijlen ten oosten van de Keelings, een draadloos bericht op: «Vreemd oorlogsschip bij ingang.» Het was het laatste, waar het station op de Kokosilanden nog den tijd voor had om het af te zenden, eer een Duitse landingsafdeeling van de «Emden» de installatie vernielde, maar het was voldoende. Oogenblikkelijk den koers veranderend, wendde de «Sydney» den steven naar de eilanden, die zij twee uur later in 't gezicht kreeg.

Binnen weinige oogenblikken kwam de «Emden», de lang gezocht onvindbare roover, zelf te voorschijn, — een welkome aanblik! Ze kwam met groote snelheid naar buiten en verloor geen tijd om het vuur te openen.

Drie keer in den loop der eerste salvo-wisselingen trof ze het Britsche schip. De afstandmeter bij den voormast van de «Sydney» werd in stukken geschoten, haar waarnemingspost op het achterdek vernietigd en een brand brak uit.

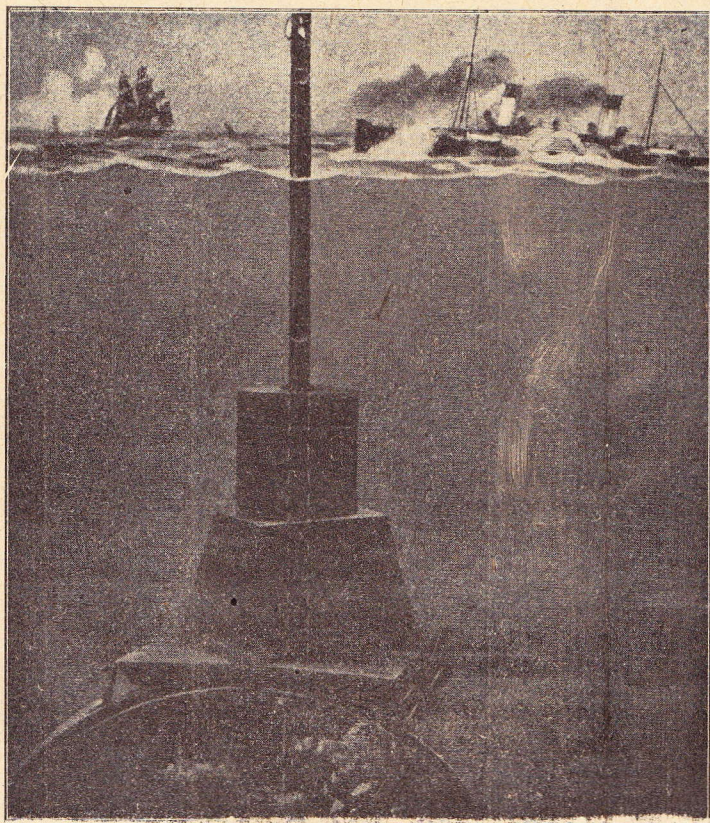
Aldus wondde de «Emden» haar tegenpartij het eerst, maar toen was 't de beurt aan de «Sydney». De rest van 't gevecht deelde zij alle klappen uit en ontving er geen.

Tegenwoordig is snelheid, wat de «loef» in Nelson's tijd was. Het snelste vaartuig bewaart in een modern gevecht den afstand, dien het belijft, kiest de geschuts-wijdte en zoekt de positie uit, die het voor zich begeert. Een vaart loopend van 25 à 26 knoop, dat is dertig mijlen per uur, gaf de «Sydney» de eene volle laag na de nadere, eerst van bakboord, dan van stuurboord, dan weer van bakboord en nogmaals van stuurboord, ronde na ronde van verpletterend vuur uit al haar kanonnen op weinig meer dan 5- of 6-duizend yards van haar vijand af. In het uur en veertig minuten, dat de strijd duurde, legde zij zes en vijftig mijlen af.

De zaak van den Duitser stond er jammerlijk, hopeloos voor. Te ongeveer 11.20, met een vaart van bijna 20 knoop, wierp hij zich, daar hij geen kans zag te ontsnappen, met een verschrikkelijk gekraak, op de kust van de Noorder Keeling en lag daar als een brandend wrak; meer dan honderd twintig leden der bemanning waren reeds dood en de rest was vreeselijk gewond of verdoofd door de hagelbui van granaten.

Niemand, die aan boord van de «Emden» had kunnen gaan, zou ooit nog iets met den oorlog opgehad hebben, want allen walgden van het tafereel. Er was niets meer te vinden dan massa's

(1) Deze en voorgaande bijzonderheden zijn ontleend aan het werk: «De Britsche vloot ten oorlog» door Macneile Dixon.



Doorsnede van een periskoop der duikbooten.

verwongen ijzer en menschelijke lichamen, zoo uiteengerukt en verpletterd, dat geen meer te herkennen was.

Het verwondert ons dan ook niet, dat er geen gejuich opsteeg van de « Sydney » toen ze de haven van Colombo binnen liep met haar lading gewonden en overlevenden. Die trek van menschelievendheid bij de Britten, die Nelson's hart getroffen zou hebben, werd niet weinig gewaardeerd door de Duitsche gevangenen.

De « Carmania » en de « Cap Trafalgar » waren veel meer aan elkaar gewaagd. Daar werd de Britsche overwinning fair gewonnen door grooter bekwaamheid en zeemanschap, en was in geen deele te danken aan machine-kapaciteit of zwaarder kaliber van kanonnen.

Als er nog zoo iets bestond, dan had de « Cap Trafalgar » iets voor in haar bewapening, maar ze verzuimde er het beste gebruik van te maken.

Men vertelt, en het is of een der snaren van de romantiek aangeslagen wordt, dat de manschappen van de « Carmania » er allen voor waren, om naast den vijand te gaan liggen, hem te enteren en met dolken te lijf te gaan naar den ouden trant hunner voorvaderen: maar de kapitein zag een beteren weg. Toen hij een enkel ongericht schot afvuurde, als een sommatie om zich over te geven, werd dit beantwoord door een volle laag uit de Duitsche kanonnen. Maar de verrassing faalde, want er werd gebrekkig gericht en zoo vlogen de bommen over het Britsche schip heen. Gedurende het eerste kwartier loste de Duitscher

vier of vijf schoten tegen den Brit één, een snelle, maar zenuwachtige kanonnade, waarop het doodelijk antwoord kwam in den vorm van het met kalm overleg methodisch beuken van « Cap Trafalgar's » romp. Bij de Engelschen werd er niet in 't wilde weg geschoten.

De Britsche kapitein manoeuvrerde met zijn schip met groot beleid, om alleen zijn boeg of spiegel, de kleinste doelen, den vijand toe te wenden en zijn kanonnen voor en achter zoo gebruikend, als de omstandigheden geboden, maakte hij in twintig minuten aan allen twijfel aangaande den afloop een einde. De Duitscher was van boeg tot achterstevan in rook gehuld en de vlammen sloegen er als bliksemstralen uit. Toen dacht hij aan vluchten, maar 't oogenblik daarvoor was voorbij. Hij vertoonde aan bakboord reeds een onheilspellende slagzij, die langzaam verergerde tot de schoorsteenen plat op de zee lagen. Twee doffe ontploffingen volgden, de achterstevan stak hoog boven de golven uit en met den boeg vooruit zeide de « Cap Trafalgar » het zonlicht vaarwel en verdween in de dwarrelende draaikolken.

Haar bemanning dacht met meer angst aan haar leven dan aan de overwinning; de hoop daarop hadden ze trouwens al spoedig opgegeven. Vóór hun schip zonk, waren ze in de booten gegaan en allen, die op die manier het vaartuig verlaten hadden, werden door de begeleidende kolenschepen opgenomen.

Intusschen had ook een echte zeeslag plaats gevonden en wel bij Helgoland, als 't ware nabij het hol van den leeuw.

Helgoland is een eilandje in de Noordzee tegenover den Elbmond. Het behoorde vroeger aan Engeland, n.l. van 1814 tot 1890 en werd toen verruild voor Zanzibar.

Groen land, met rooden band en wit zand.

Zoo zijn de kleuren van Helgoland.

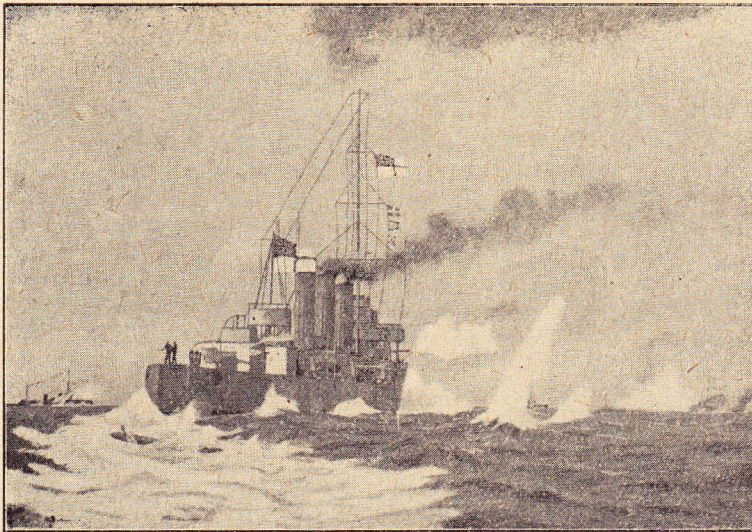
Aldus luidde een oud rijmpje, doelende op de groene weiden, de roode klippen en blanke duinen.

Maar het duinenland vormde een afzonderlijk eilandje.

Helgoland is slechts weinig meer dan een halven vierkanten kilometer groot en bestaat uit een laag en hoog gedeelte. Ongeveer 30.000 bezoekers kwamen er jaarlijks heen en natuurlijk bezit het een badhuis, een kurhaus en tal van hotels.

Op de strand Promenade staat een gedenksteen voor Hoffmann von Fallersleben, die hier het lied dichtte « Deutschland, Deutschland über alles », dat we ook zoo dikwijls in onze eigen gewesten door 's keizers soldaten hebben hooren brullen, maar dat ongelukkig voor hen en gelukkig voor ons zoo averechts uitgekomen is.

Helgoland bezit een zeer merkwaardig aquarium, dat het planten- en dierenleven in de Noord-zee verbeeldde.



Duitsche torpedo vliegt rakelings de Engelsche kruiser « Undaunted » voorbij.

Trappen verbinden het beneden- met het bovengedeelte van het eiland.

Van Hamburg, Cuxhaven en Geestemünde vaart men er heen.

Maar nu was Helgoland geen oord van uitspanning meer; een gedeelte der bewoners moesten heen, bezoek was streng verboden en het driehoekig eiland werd een geduchte veste als voorpost voor de vlootbasis.

Een Engelsch smaldeel ging nu een raid daarheen uitvoeren.

Zwaar versterkt dus, tot een bedrag van tien miljoen pond bewapend met elfduims kanonnen, stootte Helgoland een dreigende wig diep in de Noordzee, beschermde het de voornaamste Duitsche oorlogshavens en bood het een geschikte en veilige ankerplaats voor oorlogsschepen, een basis voor duikboten, torpedojagers of Zepelins en een telegrafie-post voor signalen.

Ziehier, hoe het gevecht, dat tusschen het Engelsch eskader en de bij Helgoland patrouillerende schepen op 28 Augustus 1914 ontstond en verliep.

Zie, hoe de brutale « Arethusa » door den nevel sluipt, begeleid door haar grijze zeehonden, de torpedojagers. Donkere vlekken verschijnen in de mist; kruisers? torpedojagers? vijanden of Britten? Eenige oogenblikken van observatie — en de kanonnen openen het vuur op een Duitschen kruiser — « Toen we tot op 2000 yards genaderd waren, begon het zesduims kanon op de voorplecht van den Britschen kruiser te spreken », vertelt een ooggetuige, « een kort, scherp gekraak, dat de ooren pijn doet, gevolgd door de doffere slag van de springende granaat. Het was een passend begin voor het helsche leven, dat oogenblikkelijk volgde. Het was een gevecht in het duister, waarin niemand kon zien, hoe het zijn broeder verging en als het maar even mogelijk was de tegenoverliggende grijze schaduw te ontdekken, dan begon een beuken erop, tot de oogen pijn deden en de adem fluitend tusschen

de door bijtende, verstikkende dampen van pikrinezuur verdroogde lippen doorkwam.

Een tweede Duitsche kruiser verscheen en zich bij haar zuster scharend, versterkte ze den regen van granaten, die rond en op de zwoegende Arethusa uiteenspatten, tot deze, met één na al haar kanonnen in rust, zich voor een oogenblik uit het gevecht terugtrok om wat op adem te komen.

Geen van de vijandelijke kruisers volgde haar, want beide hadden hun deel gehad. Vijf en vijftig minuten van hard werken en dan, met het wrakhout opgeruimd, de gewonden naar beneden gebracht, en de kanonnen weer gereed voor 't gevecht, verscheen de Arethusa opnieuw, gereed den strijd weer aan te binden.

Ze stoomde den mist in, haar oude tegenstanders zoekend; ze vond ze en verdubbelde haar vorige pogingen. Heel korten tijd was er ditmaal slechts noodig. Een van de kruisers vloog in brand en de andere was blijkbaar aan 't zinken. »

Om een zaak als deze te begrijpen, moeten we eenige kennis dragen van de bedoelingen en plannen van het aanvallend smaldeel.

Het was een raid of verkenning, waarbij vijandelijke lichte kruisers en torpedojagers, patroeljeerend in den omtrek van Helgoland, misschien van hun basis afgesneden en vernietigd konden worden. Als deze ondersteund werden door zwaardere schepen, die ter hulp snelden, lagen Sir David Beatty's slagkruisers gereed, om hen te ontvangen.

Deze taktiek, zoo oud als het spel van den oorlog zelf, komt in iedere phase van de Noordzee-operaties voor, van Duitschen zoowel als van Engelschen kant. Ge legt uw val met een paar kleine schepen, en een grooter eskader ligt op den loer om neer te storten op vervolgers. De vijand krijgt versterking of trekt terug en openingszetten kunnen al of niet leiden tot een beslissend gevecht.

Daar de slag in mistig weer en over een wijde wateroppervlakte plaats had, loste hij zich op in een reeks van afzonderlijke gevechten. Vijandelijke schepen doemden uit den nevel op, werden aanoevalen, verdwenen. Torpedojager ontmoette torpedojager, of kruiser den kruiser.

Duitsche onderzeeërs trachtten, zonder sukses, de grootere schepen te torpedeeren. Een verwarde reeks gevechten eindigde met de komst van de groote schepen, de « Lion », de « Invincible », de « New Zealand », de « Queen Mary », wier groote snelheid naast de bekwaamheid, waarmee ze bestuurd werden, en de kalme zee het gemakkelijk maakte de Duitsche onderzeeërs te vermijden, en deze overstelpende strijdmacht dreef den vijand in zijn naburige schuilplaats terug. « We zagen de « Mainz », schreef een officier, « juist voor ze zonk, ofschoon we toentertijd niet wis-

ten, welk schip het was. Het was onmogelijk naar te herkennen, daar ze slechts één gedeukte snoorsteen over had en de stomp van een mast, terwijl ze hevig brandde.

Ik zag ook de « Cöln » zinken, nadat ze door de heele slagkruiservloot was verpletterd. Ze was een nog ellendiger wrak dan de « Mainz », denk ik, ofschoon ze zoo vreeselijk in brand stond, dat ze soms volkomen in rook genuld was.

Het resultaat van 't gevecht was, dat de Duitschers drie lichte kruisers verloren, twee torpedojagers en misschien twaalf honderd man; de Engelsche verliezen bedroegen negen en zestig man. Onder de gevangenen — eenige honderden —, die door de Engelschen gered waren, bevond zich de zoon van Admiraal von Tirpitz.

Dit was het gevecht, waarin de torpedojager « Liberty », dorstend naar meer roem, dan naar verhouding haar deel was, onder de forten van Helgoland zelf doorschoot, om als 't geluk diende, de kruisers te torpedeeren, die onder bescherming der 11-duims kanonnen in de haven lagen.

De granaten, op haar afgevuurd, hadden een heele vloot tot zinken kunnen brengen. Toen nog maar één lading voor de vuurmonden was overgebleven, meende ze, dat het tijd was, er van door te gaan! Toen ze draaide, doodde een bom den kommandant en drie anderen, maar de luitenant nam 't bevel op zich en bracht haar zegevierend thuis.

Dit snelle gevecht in het duistere weer, tekent vele trekken van den modernen zeeoorlog. Men strijdt, terwijl de betrokken schepen de grootst mogelijke vaart loopen, op een afstand van misschien een paar mijl, of, als 't tusschen grootere schepen gaat, een acht à tien mijl en dan zet het vinden en houden van den schootsafstand in een modernen slag u voor een dozijn moeilijkheden. Uw eerste schot valt te dichtbij en te veel naar rechts; ge korrigeert dit, en uw tweede valt te ver, of te veel naar links. Maar, ge hebt uw « bracket » en het derde of vierde zal nu het doel wel treffen. Een slag van het stuurrad echter en zie, uw vijand zwenkt naar bak- of stuurboord, verandert daardoor den afstand en ge moet opnieuw beginnen dien te zoeken. Deze voortschietende gedaanten, zich bewegende met de snelheid van een sneltrein, denken er niet aan, zich te laten vangen en onder vuur te blijven. Voortdurend zigzag varen, terwijl men vuurt, zich één, misschien twee-streken afwenden, als de vijand den schootafstand gevonden heeft, ziedaar een nieuwe trek in alle hedendaagsche ontmoetingen ter zee.

Bedenk ook, dat het kanon op een slingerend plat staat, dat met het rollen van de zee meeslingert, en dat het van evenveel belang is, na te gaan, waar het projektiel belandt, als het af te schieten. Met schuim en rook, of beide, heeft de kanonnier voortdurend te strijden. Indien de positie te lijwaart van den vijand het voordeel geeft, dat het richten van 't stuk niet bemoeijlikt wordt door den rook van het eigen schip, weegt daar toch weer tegen op het ongemak, dat het al-

door rondstuivend schuim het uitzicht voor de bedienende manschappen belemmert. 't Behandelen van kanonnen als ge op uw gemak in een leunstoel zit, is eenvoudiger.

Bij Helgoland verloren de Duitschers dus de drie kruisers « Mainz », « Cöln » en « Ariadne » en twee torpedojagers, terwijl verscheidene andere torpedobooten beschadigd werden. Aan Engelsche zijde hadden de « Amethyst » en de « Laertes » veel geleden. De Britten hadden 49 doden en 20 gewonden.

Bij dien slag was ook de Britsche duikboot « E. 9 » aanwezig, die twee weken later, op dezelfde plaats, een stout stukje uithaalde.

Gedurig waren de Engelsche onderzeeërs bij Helgoland aan 't loeren. Den 13ⁿ September 1914 kruisten er twee onderzeeërs, waarbij de « E. 9 », onder 't bevel van Max Horton. Ze lagen daar vooral als verspieters, om na te gaan wat de vijand, die met zijn vloot achterbaks bleef, in 't schild voerde.

Eensklaps zag men een Duitschen kruiser uit Wilhelmshaven stoomen, en op de onderzeeërs ontstond opwinding, want het was zoo ongevoon, zelfs onder de Deutsche kust, een Duitsch oorlogsschip te bemerken.

Het besluit te nemen den kruiser aan te vallen, was het werk van een oogenblik. Het bleek de « Hela » te zijn, een vaartuig van tweeduizend ton, in 1895 van stapel geloopt. Maar eenige jaren vóór den oorlog had men den bodem zoo goed als herbouwd en bij de hooge zeevloot ingelijfd.

Met de periskoop, dat loerend oog, even boven den waterspiegel, beloerden de duikbooten de nadering van den kruiser. Toen deze dichter was, doken de Britten.

Na een korte poos stak de « E. 9 » de periskoop uit en bemerkte de « Hela » binnen schot. Aan boord van den kruiser scheen men niets van het gevaar te vermoeden. De Duitschers zouden dan ook spottend gelachen hebben als men hen waarschuwde voor een torpedo op zes mijl van Helgoland.

Horton wachtte nog eenige minuten. Dan gaf hij zijn bevelen. Ieder was op zijn post, en van elks stiptheid op de hem toegewezen plaats hing de veiligheid van de duikboot af.

De mannen losten twee schoten. Zou het doel treffen? Nog 35 sekonden verliepen. Dan klonk een slag. Men kon nu niet even loeren, want, tenzij de kruiser doodelijk gewond was, betekende zulks vernietiging; daar op de « Hela » natuurlijk elke kanonnier aan zijn stuk stond.

De « E. 9 » wachtte nog een kwartier, en kwam dan boven. De « Hela » helde zwaar van stuurboord over en reeds waren er schepen naast haar, om de bemanning over te nemen en den aanval te vervolgen.

De « E. 9 » dook dus opnieuw, en toen ze kort nadien weer eens loerde, bleek de « Hela » verzwolgen.

In den omtrek voeren echter vele torpedojagers, flink bewapend, om op duikbooten jacht te maken. De « E. 9 » verschalkte hen echter gedurende eenige uren en geraakte veilig te Harwich.

Minder dan een maand later — 6 Oktober — bevond Max Horton zich met de « E. 9 » bijna in de monding der Ems-rivier, buiten de reeds genoemde naven tinden. Maar aanwezigheid moest bekend zijn, want een nottreije torpedo-jagers stoomde de Ems af. Dat werd zeer gevaarlijk, maar dank aan de bekwaamheid van den kommandant, ontsnapte de « E. 9 » op nieuw. De duikboot daalde tot op het bed van de rivier en stil luisterde ze naar al de geruchten daar boven.

Eindelijk waagde Horton het te rijzen en de periskoop even boven te steken. Binnen 600 meter afstand lagen twee torpedojagers; één stoomde snel, de ander voer zeer traag.

Een kort bevel. De « E. 9 » richtte zich en een moorddadig schot werd gelost. Een Duitsche torpedojager werd midscheeps getroffen en brak in tweeën. Toen de « E. 9 » weer eens kwam loeren, zag men den voorsteven vertikaal in de lucht. 't Was de « S. 116 », een schip van 413 ton, met 80 officieren en manschappen, waarvan de meesten omkwamen.

Later hoorde men nog van Horton, die nu met het « Distinguished Service Order » vereerd werd. (1)

Ook de Franche vloot was zeer werkzaam en bewaakte het overbrengen van koloniale troepen. Het tweede lichte eskader bewees groote diensten bij het konvoiereen der Britsche legers van generaal French, die naar Frankrijk kwamen.

De Duitsche vloot verscheen dus niet, maar haar onderzeeërs verrichtten reeds moorddadig werk.

Den 11ⁿ Oktober, bijvoorbeeld, bracht een duikboot de Russische kruiser « Pallada », van 7800 ton, tot zinken; de gansche bemanning, bestaande uit 23 officieren en 550 man, verdronk.

Den 15ⁿ Oktober vernielde een Duitsche duikboot den Engelschen kruiser « Hawke » bij Aberdeen, en 30 man kwamen daarbij om. Een bijna gelijktijdige aanval op de « Theseus » mislukte echter.

En dan de mijnen! De Japansche kruiser « Takashiko », van 3700 ton, stootte den 17ⁿ Oktober op een mijn, in de baai van Kiao-Tcheou. Bijna de gansche bemanning, 17 officieren en 300 man, verloor het leven. Het was 't eerste vaartuig niet, en over duikboten en mijnen moeten we later uitvoeriger handelen.

We gingen hiervoren de lotgevallen van een aantal Duitsche roofschepen na. Twee andere dier zwerfende bodems waren de « Goeben » en de « Breslau ».

Bij 't uitbreken van den oorlog bevonden deze oorlogsschepen zich in de Middellandsche Zee, en ze namen dadelijk aan de vijandelijkheden deel, door de havens van Bone en Philippeville, op de kust van Fransch-Afrika, te bombarderen.

Door geallieerde eskaders der Middellandsche Zee vervolgd, vluchtten de beide vaartuigen naar Messina.

Eenigen tijd later vernam men, dat Turkije ze gekocht had, en ze in de Straat der Dardanellen waren gestoomd.

Groot-Britannië protesteerde tegen dezen verkoop.

De Ottomaansche pers beschuldigde de Britten mijnen gelegd te hebben aan den ingang van de Dardanellen. De Turksche regeering sloot nu den doorgang, bewarend dat zij de verdediging van Konstantinopel moest verzekeren.

Er kwam dus een spanning tusschen Turkije en de Entente.

Den 9ⁿ September werd het bekend, dat Turkije de kapitulaties afschafte; dat waren overeenkomsten uit de XVI^e eeuw en later. Vooral genoten vreemdelingen hierdoor de bescherming van hun konsuls.

De Europeesche mogendheden protesteerden tegen deze afschaffing, vooral bij monde van den Britschen zaakgelastigde.

De toestand werd steeds dreigender.

We zullen weldra ook meer hooren van de breuk met het Rijk der Halve Maan, dat zich dus bij Duitschland aansloot en meende zoodoende zijn belangen te dienen.

We zagen, hoe Engeland meester was op zee, en weldra begon Duitschland dan ook zijn koloniën te verliezen.

Den 30ⁿ Augustus bezette een expeditie-korps uit Nieuw-Zeeland de Samoa-eilanden — een archipel in Oceanië (Polynesië) met 35.000 inboorlingen. De hoofdplaats ervan is Apia. Kort en tijd nadien was het Australisch eskader meester in Duitsch Nieuw-Guinea en Nieuw-Pommern (vroeger Nieuw-Bretagne). Het groote eiland behoort aan drie mogendheden: N.-W. aan de Nederlanders, N.-O. aan de Duitschers en Z.-O. aan de Engelschen.

Den 26ⁿ September gaf Duala, de voornaamste haven van de Deutsche kolonie Kameroen, zich aan de Fransch-Britsche expeditie van majoor-generaal Döbell over. De troepen werden beschermd door den Britschen kruiser « Cumberland » en den Franschen kruiser « Bruix ».

LXII.

DE STRIJD BIJ ANTWERPEN.

Keeren wij thans weer in ons land terug. We hebben gehoord, hoe hier de hoop leefde, dat de overwinning aan de Marne tot een verder wijken van de Duitschers, ja een ontruiming van België leiden zou.

Maar die verwachtingen werden al spoedig teleurgesteld, en zouden weldra door diepe ontmoediging gevolgd worden.

De Duitschers besloten nu Antwerpen aan te vallen en te veroveren. Dan waren ze van die voortdurende bedreiging in de flank bevrijd.

Antwerpen! We weten en we hebben het herhaaldelijk laten uitschijnen, hoe de natie op deze laatste veste al haar hoop had gesteld.

Wie van de leeken vermoedde, dat Antwerpen feitelijk zwak was?

(1) Deeds that thrill the Empire.

Er is over deze veste veel geschreven, geklaagd, gewaarschuwd, en zelfs nu we dit schrijven, meer dan vijf jaar na de overgave, wordt nog altijd onderzocht, onderhandeld, getwist over de verantwoordelijkheden.

Het is wel eens eigenaardig na te gaan, hoe er den 6 Maart 1906 over de versterking van ons land in den Senaat gedebateerd werd. Zie hier, een uittreksel van het verslag :

De heer Hanrez. — Mijne Heeren, men verbindt de kwestie der vestingen van Antwerpen aan die der haveninstellingen. Die kwesties hangen niet samen. Maar twee zijn innig verbonden : die der vestingen en deze van het leger. De nationale verdediging, ziedaar het punt, dat men reeds lange jaren behandeld moest hebben.

Ik wijs op het ontwerp, voorgedragen door generaal Dejardin, voormalig bestuurder der Antwerpsche vestingen, oud-leeraar in vestingbouwkunde en tactiek aan de krijgsschool, dus een bevoegd man. Generaal Dejardin stelde een verdedigingsstelsel Brussel-Antwerpen voor. Hij verbindt deze plaatsen : Antwerpen dient vooral voor de bevoorradings en Brussel tot de verdediging.

Generaal Dejardin zegt, dat Brussel, hoofdstad van het land, het hart van het land is, zetel der regering en brandpunt van vaderlandsliefde. Op dit oogpunt kan men vrees uiten betreffende de bevolking van Antwerpen, in wier midden veel vreemdelingen wonen (1).

De bevolking van Antwerpen, vervolgde de heer Hanrez, is cosmopolitisch, wat gevaarlijk is op het punt van vaderlandsliefde.

Ik herinner me een woord van generaal Brialmont, die zegde : « Als ik Antwerpen moest verdedigen, zou ik tot hen zeggen, die willen vertrekken, vertrekt », want eenmaal de poorten gesloten, zou ik de plaats verdedigen tot het hemd mij op den rug brandt. De in Antwerpen opgesloten vreemdelingen zullen een gevaar zijn voor de verdediging. Er zou misschien een deel van de bevolking zijn, die den vijand van buiten zou roepen. » (2)

Ziehier, hoe generaal Dejardin in een vlugschrift, dat ik gelezen heb, zijn ontwerp verdedigt : Brussel zou versterkt moeten worden.

Luitenant-generaal Cousebant d'Alkemade, minister van oorlog. Waarom stelt ge het niet voor? We zullen zien, hoe het onthaald wordt.

(1) Ziehier reeds het begin van den laster, na Oktober 1914 zoo kwistig en onverantwoordelijk over Antwerpen verspreid, zooals we ter juister tijd zullen aantoonen.

(2) Alsof Brussel niet cosmopolitisch was! En hoeveel Duitschers woonden er te Luik! En alsof de Antwerpenaren bij een oorlog niet dadelijk de vijandige vreemdelingen zouden uitwijzen! In begin Augustus 1914 toonden de Sinjoren hoe vaderlandslievend ze waren! En Antwerpen heeft zich heviger laten beschieten dan de stad Luik. We zullen de fiere motie van den gemeenteraad meedeelen.

Graaf de Smet de Naeyer, minister van financiën en openbare werken. Dien een amendement in!

De heer Hanrez. Het behoort mij niet toe een voorstel van dien aard te doen. Ik zeg, dat ge dat alles had moeten onderzoeken. Ik herneem mijn citatie. « Brussel zou versterkt moeten worden. Antwerpen werd in 1859 versterkt, als basis van het Belgisch leger, omdat op dat tijdstip het Deutsche rijk niet bestond. België was herhaaldelijk bedreigd geworden door Napoleon III, die zonder twijfel van een revanche op Waterloo droomde, en wij moesten een vlootbasis gereed maken voor het Engelsche leger en zonder twijfel 1815 hernemen.

Maar heden is alles veranderd. De vooruitstaande en aanvallende mogendheid is Duitschland.

Luik en Namen, dat wij moeilijk zullen behouden, kan echter den overtocht der Maas door het Deutsche leger, niet verhinderen, Antwerpen is aan 't uiteinde van het land; gansch boven België zou bezet worden ondanks de plaatsen der Maas, alvorens een Engelsch soldaat te Antwerpen ontscheept kon zijn. Brussel zou bezet worden en het Belgisch leger nog in mobilisatiestaat zich op zijn basis moeten terugtrekken, teneinde niet afgesneden te worden. (1).

Brussel wel versterkt, door 100,000 man verdedigd, met een mobiel van 100,000 man op de Dijle, van Leuven tot Eigen-Brakel, zou een overtocht van een Duitsch of Fransch leger over den linkeroever van de Maas zeer moeilijk maken.

Zoo wij met algemeenen dienstplicht de versterkte stelling Brussel-Antwerpen konden bouwen, acht ik die combinatie veel machtiger, zonder een veel grooter vestingleger te eischen. »

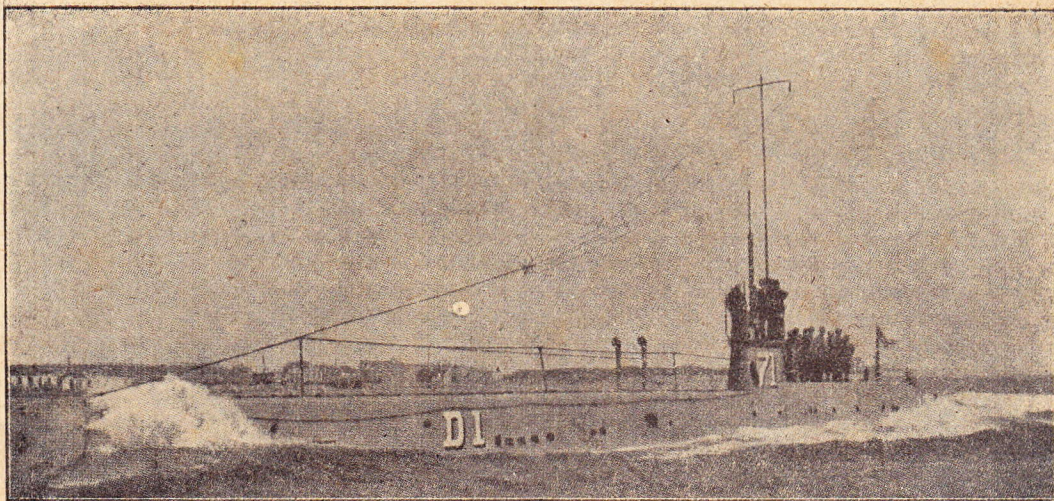
Waarom mijne heeren — vervolgt Hanrez — is dit ontwerp van generaal Dejardin niet met andere ontwerpen behandeld? Omdat men de militaire lasten wil verminderen.

Spreeker handelde in dit verband ook over de burgerwacht.

Men zal ook — zegt hij — in tijd van oorlog, de speciale korpsen der burgerwacht mobiliseren, die 17 tot 18 duizend man moeten leveren (artilleurs, jagers en ruiters). Men voorziet zelfs de mobilisatie van den eersten ban der burgerwacht.

Weten onze burgerwachten, dat zij bij mobilisatie onder de bevelen der plaatsgouverneurs staan, en onderworpen zullen zijn aan de militaire reglementen en strafwetten, van dat strafboek, waarvan ieder artikel begint met : « zal met den dood worden gestraft. » 't Is een echte litanie. En zij zijn in dienst voor den duur van den ganschen oorlog, overgeleverd aan alle beproevingen en des gevallend worden ze behandeld als krijgsgesvangenen en naar de vestingen van 't buitenland gestuurd. Onze burgerwachten weten ongetwijfeld niet, waaraan ze bloot staan.

Luitenant-generaal d'Alkemade. Acht gij het dan verkeerd, dat men hen gebruikt?



De Engelsche duikboot « D I ».

De heer Dupont. De burgerwachten hebben geen voldoende militaire instructie.

De heer Hanrez. En ze bezitten slechts een onderwetsen geweer. En die mannen zouwt ge in zuik een ongelukkigen toestand naar den veldslag sturen! Welke diensten wilt ge dat ze zullen verrichten en aan welke gevaren zijn ze blootgesteld.

En dan twistte men verder over de legersterkte. «De Belgen betalen niet gaarne belasting» zei een spreker, «maar dat zij denken aan oorlogsschatting en de onvernijdelijke ruïne door een inval verwekt.»

Er is over die verdedigingskwestie ook veel geschreven, zeiden we. Iarrijk zijn de vlugschriften, die over dit onderwerp handelen, maar toen de oorlog uitbrak, was de veste in een zeer onvoldoenden toestand.

De gouverneur-generaal Dufour stond al dadelijk voor een zware taak: de bevoorrading met 't oog op een beleg, de inrichting der verdedigingswerken, waarbij wegens onvoldoende bewapening enz. heel wat hulpmiddelen moesten gebruikt worden.

De krijgsgouverneur ontving ten stadhuiuze de bevoorradingskommissie, en verklaarde voor het kollege van burgemeester en schepenen, den provincialen gouverneur en de arrondissements-commissarissen het gansche vraagstuk der levensmiddelen. De meest bevoegde personen uit de handels- en nijverheidskringen verleenden hun medewerking.

De levensmiddelen moesten naar het leger te velde gevoerd worden. Ook hier diende men veel in te richten, dat nog niet bestond, als bijvoorbeeld, het begeleiden der treinen door bevoegde personen, om den voorraad naar de bestemde punten te brengen, waar de verschillende divisies hun aandeel kwamen halen. Niet minder dan 28 Antwerpsche notabelen boden zich als begeleiders aan en voerden regelmatig hun treinen en bestuurden de verdeeling.

Een van hen moest den 20ⁿ Augustus een trein naar Namen brengen. De lokomotief brak. Vij-

andelijke troepen waren in de buurt. De burger bleef bedaard, toonde grooten moed, liet den eersten, besten reizigerstrein stil houden, rekwireerde de lokomotief en geleidde zijn konvooi ter bestemming.

Veel legerfabrieken waren te Luik gebouwd en Luik viel.

De gouverneur moest te Antwerpen werkhuizen inrichten tot levering en herstel van allerlei materiaal.

Antwerpen was in een overgangsstadium. De werken waren onvoltooid. Veel torten bezaten nog geen gebetoneerde gordels om hun koepels, talrijke stukken misten hun richtingstoestellen, het geschutsveld moest ontbloot, meer dan 100 kilometer verdedigingsstellingen aangelegd en de verbinding met den anderen oever verzekerd worden.

Binnen enkele dagen werden vier bruggen over de Schelde gelegd. Aan het Vlaamsch-Hoofd 400 meter, bij Burcht 410 meter, te Hemixem 300 meter, te Rupelmonde 330 meter. Dan maakte men een brug over den Rupel aan het Hellegat van 225 meter en aan het Tolhuis van 200 meter.

Toen de Duitschers Antwerpen in hun macht kregen, moesten ze langer werken, om dezelfde resultaten te bereiken.

Een Zeppelin verscheen, zooals we vernamen, en wierp bommen. 't Bleek dat onze versterkte omheining geen enkel stuk bezat dat bijzonder ingericht was om vliegtuigen te bestrijden, maar twee dagen later was er een kanon van 75 op een draaibaar platform van een waggon gesteld. (1)

Koortsachtig werd er gearbeid tot op den dag, dat de Duitschers het beleg begonnen. Ja, we mogen zeggen ook tot den dag dat de vijand onze laatste vesting veroverde en we zullen zien, dat Antwerpen, in spijt van zijn onvolmaaktheden, een zeer gewichtige taak heeft vervuld.

1) Enkele inlichtingen putten we uit «Le Rôle d'Auvers»; door kommandant Mauviel.