



De Koning dekoreert de luitenant-vliegeniers Tieffry en de Meulemeester; achter hen bevinden zich van links naar rechts de vliegeniers Braun, de Neef en Jan Olieslagers.

Toen was het dat hij voor 't eerst een luchtreis deed en wel in een ballon, die tot dan toe als kabelballon had gediend. Dat was te Sint-Paul in Minnesota. Hij bevond zich dan dikwijls in kabelballons en kwam op het denkbeeld van bestuurbare ballons, die onafhankelijk van den wind door het luchtruim zouden stevenen.

't Zou echter nog lang duren eer hij dit plan verwezenlijkte. In Duitschland terug, nam hij deel aan den oorlog van 1866 tegen Oostenrijk en betoonde daarbij groote stoutmoedigheid. In 1870 begon hij als ruitery-kapitein den oorlog tegen Frankrijk en leverde zelfs het eerste gevecht. Den dag zelf van de oorlogsverklaring trok hij de Fransche grens over en botste met zijn ruiters op een afdeeling van het 12^e jagers te paard. Dat was bij de hoeve Schirlenhof. Dien dag ook is hij dicht bij zijn dood geweest.

Hij stond op een open plaats, van het woud om zijn kaart te bekijken. Tien meter van hem zat de jachtwaker van graaf de Leusse, zekere Dege in een struik verborgen. Deze legde op graaf Zeppelin aan, maar vuurde niet. Op het kasteel zei hij:

« 't Zou onwaardig geweest zijn van een oud Fransch soldaat op een man te schieten, die mij niet zag en hem als een stuk wild neer te leggen. » (1)

De « Zeppelins » betoonden later zooveel menschenliefde en ruitersliefde niet.

(1) P. L. Hervier. « Silhouettes allemandes. »

Zeppelin had bij dezen avontuurlijken tocht op eigen verantwoordelijkheid gehandeld, en eerst nam men hem dat kwalijk, want men hield hem bij zijn terugkeer aan, maar later kreeg hij er het ijzeren kruis voor.

Zeppelin maakte in dezen oorlog nog promotie zoodat hij bij het teekenen van den vrede kolonel was. In 1891, toen hij ontslag nam uit den dienst, bezat hij den rang van generaal.

Nu zou hij zich aan zijn plan wijden: de bestuurbare ballon. Daarvoor had hij geld noodig en dit bezat hij niet. Hij vroeg hulp van de regering. De keizer veroordeelde zijn plannen. Men noemde den graaf zelfs een gek. Ook anderen hielden zich doof, maar Zeppelin was er de man niet naar, om dadelijk den moed te verliezen. Hij slaagde er in een maatschappij te vormen met een kapitaal van 250.000 frank.

Den 2ⁿ Juli 1900 steeg hij met zijn luchtschip « Zeppelin I » op. De ballon rees boven het meer van Constance tot een hoogte van 400 meter en legde in 17 minuten tegen wind een afstand van 6 kilometer af. Later vloog hij een uur en twintig minuten.

Nu toonde men meer belangstelling voor zijn uitvinding. Toch had de graaf nog met allerlei moeilijkheden te worstelen, vooral met geldnood maar in 1906 was de Zeppelin II gereed. Hij had hier zes jaar aan gewerkt. Op een Januaridag steeg hij op en bereikte een hoogte van 1400 meter; toen werd het reusachtig luchtvaartuig door een geweldigen storm aangegrepen. Men daald

en dat slaagde, tot op den grond zelf de Zeppelin door een orkaan vernield werd.

't Was om den moed te verliezen. En toch hield de generaal vol, zoodat hij negen maanden later met Zeppelin III elf passagiers meenam op een tocht van 2 uur en 17 minuten.

In Juni 1908 verscheen Zeppelin IV uit de loodsen van Friederichshaven.

De regeering toonde zich niet langer onverschillig en schonk den uitvinder een som van 625.000 frank, terwijl een loterij hem nog 7 1/2 millioen bezorgde.

Den 19ⁿ Maart 1909 vloog men in een vijfden ballon — nu van 't leger — met 26 passagiers. — Zeppelin zelf en militairen — rond het meer van Constance.

Men koesterde thans groote plannen en de keizer zelf toonde thans vriendschap voor den man, dien hij weleer had verstooten. Natuurlijk was de kwestie voor de militaire kliek, wat een Zeppelin in den oorlog zou vermogen. En de fantasie ging aan 't werk:

Een leger in eenige uren naar Engeland overbrengen. Of bij een oorlog met Rusland door de lucht troepenmassas overbrengen naar bepaalde plaatsen, zoodat het leger van den Czaar omsingeld is eer het zulks vermoedt.

En ja, men had groote verwachtingen van de luchtvaartuigen. Toen kwam de oorlog. De Zeppelins gingen aan 't werk, maar tegen weerloozen, gelijk Antwerpen het 't eerst ondervond, gelijk we het in ons eerste deel beschreven hebben, benevens andere plaatsen van ons land. Laaghartig in den nacht van groote hoogte bommen werpen, goed valle 't uit. En meer hebben de Zeppelins ook niet verricht. Ze moesten vooral naar Londen en verkregen aldus den naam van « baby-killers. »

De Duitschers bouwden aanvankelijk Zeppelinloodsen, te Evere bij Brussel en te Gontrode bij Gent en van hieruit deden de luchtschepen tochten naar Engeland en Frankrijk.

Dikwijls zag men tegen den avond de Zeppelins heen drijven. Ze trokken op hun moordtochten uit. Maar de geallieerden bleven niet achter om die hangars te bombarderen.

En al dadelijk ook bleek het, dat de Duitschers met hun Zeppelins ongelukkig voeren. Zoo meldde een bericht:

Brussel, 5 Maart (officieel) 1915. De Zeppelin L.8, gisteren terugkeerende van een vruchtbaaren onderzoekstocht, landde in de duisternis nabij Thienen en werd bij die landing beschadigd door het geboomte.

Hij heeft schade ondergaan, aanzienlijk genoeg om er de voorkeur aan te geven hem uiteen te nemen. Dit werk is zeer snel gedaan door de soldaten van het vliegeniers-kommando van Brussel, die ter plaatse werden geroepen. De uit elkaar genomen deelen zullen naar Duitschland worden gezonden ter herstelling.

In werkelijkheid beteekende die « aanzienlijke schade » dat het luchtschip volkomen vernield was en dat van de 28 man aan boord 20 gedood waren.

De Duitschers verspreidden te Thienen het gerucht dat er kwestie was van een Fransch be-

stuurbaar luchtschip, door de Duitsche troepen bemeesterd. Vervolgens schreven zij op de wagons waarop de metalen overblijfselen van het luchtschip naar Duitschland vervoerd werden met groote letters: « Erobertes frazösisches Luftschiff. »

Als de Zeppelins boven Vlaanderen voeren, wekten ze steeds de belangstelling. Zoo vertelde mij in die dagen een vrouwtje van Maldegem:

« Wij wonen langs de groote bane van Gent op Brugge. De nacht van Zondag op Maandag was stil in vergelijking met den vorigen, want tusschen Donderdag, Vrijdag en Zaterdag konden we geen oog sluiten van 't aanhoudend gerommel der vrachtautos.

't Was rond den drieën, toen ik mijn zuster wakker maakte, omdat ze zou letten op dat blijvend geronk, dat ik al een heelen tijd waarnam. Het kon wel een Duitsche automobiël zijn, die hapering gekregen had. Ik stond op; niemand of niets op straat te zien en toch bleef het ruischen.

't Kwam uit de lucht, en toen zag ik opeens een zwart ding, ginder al, verre weg. 't En was geen ronde bol, maar een buize, die rap verdween dan.»

En die indruk had zijn oorzaak, een diep menschelijke oorzaak: men dacht aan het werk van de Zeppelins, aan de moord op weerloozen, aan den dood, die plotseling uit de lucht loerde, op menschen die zich niet konden verdedigen.

't Was nog in dat voorjaar 1915 — Aprilmaand — dat een Zeppelin over de Iepersche linie sloop en bommen wierp op Bailleul. Bij den terugtocht werd het luchtschip getroffen en bij Aalter moest het dalen.

Het gevaarte zat in denneboomen. De Duitschers zaagden deze af, om de Zeppelin, welke echter onbruikbaar was, omlaag te halen. 't Overschot werd op verscheidene wagens weggevoerd naar Duitschland.

Erger verging het met een Zeppelin den 6ⁿ Juni bij Gent. Het keerde van Engeland terug en werd door Engelschen achtervolgd. Boven St. Amandsberg trof, Warneford, een stoutmoedig Brit het monster en schoot het in brand. Het wrak kwam in vuur en vlam boven een klooster terecht. De bemanning kwam op gruwelijke wijze om 't leven. Men vond verkoolde overblijfsels in 't ronde. 't Was een vreeselijk drama, dat zich daar in den nacht afspeelde.

De militairen sloten dadelijk de plaats der ramp af, maar denzelfden dag nog was het nieuws over de grens bekend en 's avonds werd het door de Nederlandsche bladen gemeld.

De Britten vervolgden hun tocht naar Evere en bombardeerden daar de loodsen. Ziehier hoe dit vermeld staat in het werk van Gille, Ooms en Deldandsheere:

« Twee uur 's morgens! Het gerucht van een hevige kanonnade wekt gansch Brussel. Tegen de lucht teekenen zich twee aëroplanen af, achtervolgd door het Duitsch afweergeschut. De shrapnells ontploffen en vormen witte wolkjes rond de toestellen. Aan alle vensters op alle balkons staan nieuwsgierigen en weldra zijn de straten vol menschen, in de haast wat gekleed, en die in de richting van Evere snellen, het doel van de luchtraid. Dames, die in nachttoilet naar beneden gekomen

zijn en een mantel over den schouder geworpen hebben, houden raad op het voetpad.

Na eenigen tijd scheiden de machines van elkaar. De een verdwijnt naar 't Oosten, de ander drijft boven de loods, in weerwil van de beschieting. Van de plaats, waar ik sta, overziet men de gansche vlakte. De hanger teekent daar zijn langen vorm af, uit de menigte stijgt een gegons op. De aëroplaan is gedaald, duikelt met duizelingwekkende snelheid en ik zie een bundel vlammen opslaan en dan op de loods terug vallen. Geen twijfel: de bommen hebben hun doel getroffen en de Zeppelin is vernield.

Dan beleeft de menigte, die trillend het schouwspel gadeslaat, een oogenblik van gekke vreugde en aanstekelijke geestdrift. Men roept, juicht, en de kreten van « Leve België! » « Leve de bondgenooten! » stijgen op. Aan balkons en vensters wuiven lieden met zakdoeken, juichen den stoutmoedigen vlieger toe, die, na zijn slag toegebracht te hebben, zeer hoog gestegen is, om buiten het bereik der kanonnen te zijn.

De Duitschers jagen de nieuwsgierigen, die van dichtbij het gebeurde willen afloeren, naar den boulevard Lambermont terug.

Vrienden, welke terugkeeren, vertellen, dat de soldaten ze met kolfslagen achtervolgden en de officieren den revolver in de vuist hadden.

Om 7 uur trek ik ook naar Evere. De boulevard Lambermont ziet zwart van volk. Op den weg rijden Deutsche autos die nieuwsgierige officieren naar het vliegplein voeren. Een groep officieren te paard omringt een generaal, die reeds naar de stad terugkeert: 't is gouverneur von Bissing, die met zijn staf weerkomt.

Op de eerste morgenuren stormden reeds autos met razende en tierende officieren over den weg naar Evere. Een auto haakte aan een groenteboer, die op de zijde van zijn wagen zat en rukte hem een been af. Ambulancerijtuigen zijn ter plaatse, want onder de wacht vielen dooden en gewonden.

Van de hangar blijft alleen het metalen geraamte meer over. Op den grond rooken nog de overblijfsels van het luchtschip. De kostbaar oorlogsmachine is nog slechts een chaos van verwarde staven, waarrond een half dozijn soldaten mistroostig op schildwacht staan. »

We zullen later nog meer hooren van de totale mislukking der Zeppelin-tochten, want de monsters verloren in waarde, naarmate de geallieerden hun materiaal verbeterden.

De Duitschers legden in Frankrijk en Vlaanderen goed ingerichte vliegpleinen aan: in onze provincies waren er aanvankelijk te Sint-Denys-Westrem, Gistel, Gits, later bij Moerkerke, Oostakker, Balegem, Isegem, Rumbeke, Roeselare, enz. Te Diest maakten ze een oefeningsplein en naar Zeebrugge brachten ze watervliegtuigen.

Een der meest bekende en koenste vliegers van Duitschland in dien tijd was Max Immelman, die tot in Juni 1916 in de lucht streed.

In begin Augustus liep hij nog als burger rond, den 10^{en} Augustus las hij een oproep voor vliegers en dadelijk meldde hij zich met zijn broeder aan. Zijn verzoek bleef onbeantwoord, en Immelman werd bij zijn vroeger regiment ingelijfd. Hij was

den 21^{en} September 1890 te Dresden geboren, waar zijn vader een fabriek had.

Hij bezocht de kadettenschool, werd in 1911 als vaandrig bij een spoorweg-regiment ingelijfd, werd officier en ging in 1912 bij de reserve over, waarna hij op de hoogeschool van Dresden machienbouw bestudeerde.

Nu met den oorlog keerde hij dus bij zijn spoorweg-regiment terug, en werd den 13^{en} November 1914 bij de vliegerafdeeling geplaatst.

Eindelijk toch had men aan zijn verzoek voldaan. Nu leerde hij vliegen. Zijn vader was voor den oorlog gestorven maar zijn moeder leefde nog en in brieven aan haar, heeft hij al zijn lotgevallen beschreven.

Zijn moeder had hem liever in het minder gevaarlijk spoorwegbedrijf zien blijven.

« Ik was echter dronken van vreugde, eindelijk mijn doel bereikt te hebben » schreef de zoon.

Daar de wintermaanden voor vliegers ongunstig zijn, zou zijn opleiding vrij lang duren. De toekomstige vliegers werden ook onderwezen in motorbouw, vliegtuigbouw, weerkunde, kompas gebruik, enz.

« Drie maanden zal het onderwijs duren » schreef hij nog. « Een vierde van een jaar leef ik dus nog in vollen vrede en dan zal de oorlog misschien reeds geëindigd zijn en kom ik te laat! »

Den 20^{en} November ging hij voor 't eerst de lucht in, met zijn leeraar. Ook een Zeppelin was toen boven.

Den 2^{en} December meldde Immelman aan zijn moeder: « Ik ben nu reeds twintig maal opgestegen. Het onderwijs gaat toch altijd niet zoo glad. Gisteren zijn er twee dood gevallen. Ge zult het wel in het dagblad gelezen hebben. »

En hij legt zijn moeder zijn gansche bedrijf uit. Met Kerstmis ging hij met verlof naar Dresden.

Na 54 tochten met zijn leeraar mocht hij den 31^{en} Januari alleen opstijgen.

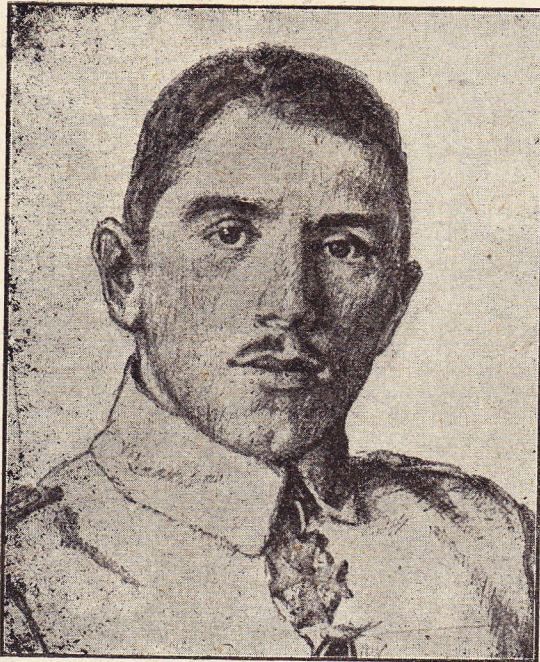
Den 7^{en} Februari legde hij zijn proef als bestuurder af. Tien maal moest hij daarvoor in den vorm van een 8 vliegen en twee maal op een bepaalde plaats landen, en van 100 meter in glijvlucht dalen.

Den 11^{en} Februari reeds deed hij zijn tweede proef, veldbestuurder proef. Hij moest een uur boven 2000 meter vliegen en in glijvlucht van minstens 800 meter hoogte landen. Dan verlangde men nog een derde proef. Maar einde Februari kwam zekere luitenant von Pannewitz van 't front naar de school om voor zijn afdeeling twee nieuwe bestuurders uit te kiezen.

Twee waren klaar, maar een van deze lag ziek en toen besloot men Immelmann te nemen, op voorwaarde, dat hij eenige proeven van zijn kunst om te landen toonde.

Als de luitenant voldaan was, kon de leerling zonder derde proef mee naar 't front. Maar nu sloeg bij een landing zijn machine omver. Immelmann kroop er ongedeerd van onder, maar schroef, staart, linkervleugel waren gebroken, de romp ingedrukt en von Pannewitz gaf hem den raad nog vlijtig te leeren landen.

Den 8^{en} Maart kwam er een telegram: « Dadelijk twee bestuurders naar 't legervliegpark III zenden ». Immelmann werd nu aangewezen. Hij reis-



De Duitsche luitenant-vliegenier
Max Immelmann.

de naar Keulen, dan over Herbesthal naar Luik, verder over Namen, Maubeuge, Saint-Quentin naar Tergnier. Dan stuurde men hem naar Laon en Charleville.

Eindelijk kwam hij te Reims en daarna in een dorp van de omgeving waar het vliegplein lag. En dadelijk zien we nu « den Duitscher ». Immelmann vertoefde er op een buitengoed en schrijft aan zijn moeder :

« De heer van 't goed ben ik. Mijn goed bevat : een woonhuis, en daarbinnen mijn kamer, kwartieren voor de manschappen, een keuken.

Er zijn vier hangars voor vliegtuigen en autos. Twaalf paarden, koeien, zwijnen, schapen en kippen zijn ondergebracht in een nu ongebruikte stokerij. »

Eigenlijke frontdienst deed hij nog niet. Hij maakte zelfs pleziertochtjes. Per aëroplaan en per auto, reed hij naar Sedan en Baseilles, en bezocht het knekelhuis van Baseilles, alsmede het huisje van Donchery, waar Bismarck met Napoleon III onderhandelde. De kleine woning was beschadigd. Dat alles schrijft hij aan zijn moeder.

Den 25ⁿ Maart moest hij naar Brussel vliegen met een waarnemer. Hij verdwaalde in de wolken, daalde tot 1200 meter, zag een groote stad en meende, dat het Halle was. Maar dan had men spoedig Brussel moeten zien liggen en dit gebeurde niet. De benzine raakte op zoodat Immelmann zich gedwongen zag een noodlanding te doen. Dit geschiedde in goede orde, op een weide. Van alle zijden kwamen menschen aangelopen.

« Al van ver hoorden we het vreugdegeroep : hij is gevallen » schreef de vlieger aan zijn moeder.

Hij vroeg dan waar hij was.

« Liers-Nord. »

« (Hoe ver van Brussel? »)

« Nog zeer ver. »

« Welke groote stad ligt er in die richting? »

« Kortrijk.

« Is er hier bezine? »

« Niet hier, maar te Kortrijk. »

« Hoe ver? »

« Veertien kilometer. »

« Is er een auto, een rijwiel, een rijtuig? »

« Niets. »

« Welke is de naaste stad? »

« Roubaix, tien kilometer. »

Nu naderden er ook Duitsche landstormers en spoorwégbedienden. Weldra waren er 100 liter benzine.

Immelmann en zijn gezel begaven zich dan naar het vliegplein van Rijsel. Bij het landen braken de wielen.

Den volgenden dag vlogen ze naar de Aisne terug. Daar werd voor Bismarck een standbeeld onthuld en Immelmann wilde dit van uit de lucht zien.

Den 3ⁿ Paaschdag gebeurde er iets zonderlings. Boven het kamp bemerkten men een Franschen tweedekker, die daar kalm kwam landen. Er zaten twee mannen in, die zich gewillig gevangen gaven. Ze hadden zich allerdroevigst vergist. Ze moesten een nieuw vliegtuig van Parijs naar Chalons-sur-Marne brengen, waren door den sterken wind uit den koers geraakt, terwijl hun kaart niet verder reikte dan Reims. Ze zagen de Aisne voor de Marne aan en het Duitsche kamp voor een eigen en waren niet weinig verrast, toen ze plots Duitsche soldaten voor zich zagen.

Omstreeks dien tijd geschiedde iets dergelijks met een Brit. Hij vloog van Folkestone recht naar 't Duitsch plein bij Rijsel.

Den 21ⁿ April werd Immelmann voor frontdienst aangeduid. In Mei vloog hij in de omgeving van Ieperen en Arras, en had tot taak fotos te nemen en te verkennen. Weldra nam hij aan luchtgevechten deel : dikwijls was hij in de lucht met den eveneens vermaarden aviateur Boelcke.

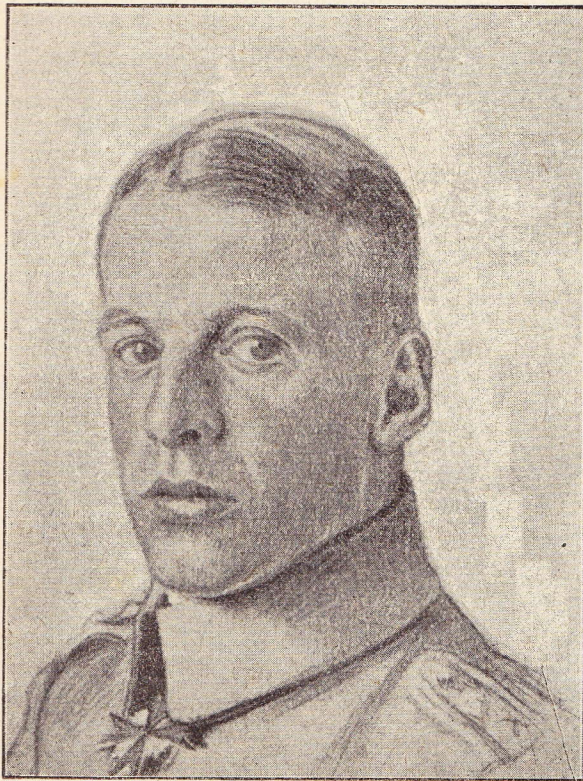
Den 17ⁿ Juli verdwaalde hij in de wolken zoo ver, had hij geen minste besef meer had van de richting, dalen wilde, plots beschoten werd en dus boven de vijandelijke linie zweefde. Hij steeg weer op, dwaalde weer in wolkengevaarten, vloog Oostwaarts en landde eindelijk in een weide op een heuveltop, waarbij zijn toestel brak. Hij bevond zich te Trooz tusschen Luik en Verviers.

Hij had 200 kilometer per uur afgelegd. De aëroplaan werd afgetakeld en terug naar het front gestuurd.

In Augustus schrijft hij uit Frankrijk : « Fokker, de bestuurder der Fokkersfabriek is hier. Hij heeft een vliegschool in Schwerin, waar aviateurs zich op zijn lichte, snelle eendekker oefenen. Maar Fokker heeft hier twee machine's achtergelaten. Ik heb er mee gevlogen. »

Dien dag kwamen tien geallieerde vliegtuigen het kamp met bommen bestoken. Boelcke en Immelmann bestegen elk een Fokker.

Immelmann kwam in strijd met een Brit. De strijd duurde 8 tot 10 minuten. De Duitscher loste 450 tot 500 schoten. De Engelschman vuurde niet



De Duitsche vliegenier-hoofdman
Oswald Boelcke.

minder hevig terug, maar eindelijk landde hij. Immelmann volgde dit voorbeeld, en daalde naast zijn tegenstander. Er was geen mensch in de nabijheid en hij had geen wapen.

« Gevangene! » riep hij.

De Brit hief de rechterarm op, als teeken dat hij geen weerstand zou bieden.

Immelmann gaf hem de hand en zei:

« Goeden dag, mijnheer. »

De ander groette terug.

« Zijt gij een Engelschman? »

« Ja. »

« Gij zijt mijn gevangene. »

« Mijn arm is gebroken, gij schoot zeer goed. »

De Brit was aan den linkerarm zwaar gewond.

Immelmann hielp hem uit de aëroplaan, legde hem in het gras, trok hem de handschoenen uit en sneed de mouw los. De bovenarm was doorschoten.

Dadelijk kwamen er soldaten in autos. Immelmann stuurde om een dokter. De Engelsche machine had wel 40 treffers gekregen.

Van nu af aan vloog Immelmann bijna altijd op een Fokker. Elken dag nu bijna was hij in strijd en werd hij hevig beschoten. Tot einde Mei dwong hij 15 vliegtuigen tot dalen, waarvan 14 binnen de eigen linie.

Eens hing Immelmann tusschen Lens en Arras op 2200 meter hoogte. Hij had daar de wacht, « die Luftperré » zocals de Duitschers het noemden. Plots zag hij een Engelschen tweedekker op zich afkomen, en kort daar achter een eendekker, een Fokker, naar hij dacht.

Maar de Fokker schoot niet. Immelmann spiede door zijn kijker en zag, dat de tweede insgelijks een Brit was. De twee tegenstanders begonnen te vuren. De Duitscher nam een snelle vlucht en keerde zich dan om en had de Engelschen nu voor zich uit. Hij volgde hen. Alle drie stegen tot 3000 meter. De Britten waren op weg naar Valenciennes. Ze hadden dus de sperring achter zich en Immelmann zag ze weldra slechts als vliegen meer.

Hij besloot te trachten ze den terugweg af te snijden. Toen ze terugkeerden, viel hij den eendekker aan, dan den tweedekker. Deze landde weldra. Immelmann vond het niet raadzaam den tweede nog verder lastig te vallen en vloog naar het kamp, waar men reeds telefonisch bericht had, dat bij Souain een Brit geland was.

In auto reed de Duitsche aviateur er heen. De bestuurder van den tweedekker zat reeds verbonden in een auto, hij was in den voet getroffen. Op een baar daarnevens lag de doode waarnemer. Hij had vier schoten. De machine was niet beschadigd. Ze bezat twee machine-geweren, met het eerste kon de bestuurder langs de schroef heen naar voren vuren en het tweede de waarnemer naar achter, doch dit laatste was onklaar. Het was den zieltogenden waarnemer uit de hand gevallen en werd wat verder gevonden.

De gewonde zegde: « Nu ik toch naar omlaag geschoten ben, gevoel ik me tenminste tevreden, dat het door Immelmann gebeurd is. »

En ja, de naam van den vlieger was ook aan onze zijde vermaard. Men kende dezen Duitscher als een ridderlijk tegenstander.

In 't midden van Maart kwam de burgemeester van Hamburg het Hamburgregiment bezoeken. Als er zulke voorname heeren in 't veld waren, moesten de vliegers boven hen wacht houden en deze taak werd nu aan Immelmann opgedragen. « Zeker uit vreugde, omdat geen vijandelijke vliegers waren gekomen, reikte hij mij het Hanscabenkruis over » schreef de vlieger wel wat ironisch. Belooningen bleven trouwens niet uit.

De keizer schreef hem een eigenhandigen brief, de koning van Saksen stuurde hem een telegram en in April 1916 was Immelmann: Kommandeur der St. Heinrichorde, ridder van het IJzeren kruis 1^o en 2^o klas, ridder der Hohenzollernsche huisorde, ridder der St. Heinrichorde, ridder der Albrechtsorde met zwaarden, ridder der Beiersche militaire verdiensteorde, ridder der orde « Pour le Mérite », drager der Friederich-August medaille in zilver, en van het Hanseahenkruis Hamburg.

Den 24ⁿ April betoogden honderden soldaten voor hem en riepen « Immelmann, hurra, hurra, hurra! »

Tal van jonge meisjes zonden hem klaverbladen, rozenkransen, kruisbeeldjes als talisman.

Den 25ⁿ Mei 1916 schreef hij daarover aan zijn moeder. Drie weken later viel hij 's avonds om 10 uur met zijn vliegtuig van 2600 meter hoogte. Niet ver van Salaumines bij Lens, haalde men zijn lijk van onder het wrak. Zijn stoffelijk overblijfsel werd naar Dresden gevoerd en daar plechtig begraven.

Een ander bekend Duitsch vlieger was von



De Engelsche vliegenier R. A. J. Warneford die boven Gent een Zeppelin neerschot.

Richthofen, die in 1892 geboren werd, en bij het uitbreken van den oorlog uhlanenofficier was.

Einde Mei 1915 plaatste men hem bij de vliegers.

In Juni 1915 diende hij als waarnemer bij Mackensen in Rusland.

Den 1^{en} Augustus 1915 werd hij naar Oostende gestuurd. Hij had er eerst een rustig leven, vertelde hij: « Op den dijk hadden wij een hotel in beslag genomen. Iederen namiddag namen we baden. Jammer waren alleen de koergasten soldaten. 's Namiddags dronken we op het terras in onzen badmantel koffie! »

Schaamte, dat hij daar zat in het verraderlijk besprongen land, voelde de « freiherr » natuurlijk niet.

Zekeren middag zat hij weer koffie te drinken. Eensklaps klonk getoet en zulks beteekende, dat een Engelsch vlooteskader gemeld was.

Weldra zag men de rookwolken aan den einder. Plots sloeg een granaat in 't water. De militairen vlogen naar den kelder. Het eskader beschoot dan de haven en het station. Een granaat trof ook het Palace-hotel.

Von Richthofen vloeg hier veel boven zee. Van uit de hoogte kon hij eenige honderden meter diep in 't water blikken. Vandaar den strijd tusschen aëroplanen en onderzeeërs.

Richthofen beschrijft met echt genoegen zijn bommen werpen en in zijn eigen werk geeft hij ons den indruk een echten militaristischen « Jonker » te zijn.

Bij Verdun zag hij den vlieger Holck neerschieten. Na Verdun werd hij bommenwerper in Rus-

land, en daarna vloog hij aan de Somme, onder bevel van Boelcke. Hier hadden gevechten plaats van 40 tot 60 vliegtuigen aan elke zijde, Engelschen tegen Duitschers.

Den 28^{en} Oktober 1916 was hij getuige van Boelcke's dood. Het was ruw weer. Hij en Boelcke ontmoetten twee Engelschen. Boelcke schoot er een naar beneden en kwam dan in 't gevecht met den andere, doch stootte tegen een derden Duitschen vlieger. Richthofen zag hem naar beneden glijden, doch begreep niet, dat het een ongeluk was. Toen hij daalde, hoorde hij dadelijk « Onze Boelcke dood. »

Den 23^{en} November ontmoette Richthofen den vermaardsten Engelschen vlieger van dien tijd, majoor Hawker. 't Was bij Bapaume. Een hevige strijd volgde. Beide tegenstanders cirkelden om elkaar, zoo dicht, dat ze elkander goed konden zien. Een schot maakte een eind aan den Brit, die voorover naar beneden plofte.

Toen de Duitscher zijn zestiende geveld had, kreeg von Richthofen de orde « Pour le Merite ». Zijn aantal slachtoffers steeg gedurig en de Engelschen vormden een afzonderlijk eskader om hem te bestoken. Toen hij in 1917 met verlof ging, had Richthofen 52 toestellen neergeschoten. Maar wij zijn ons tijdbestek ver vooruit geloopen.

Immelmans's levensbeschrijving maakt een beteren indruk op den lezer dan die van von Richthofen. We lezen nergens, dat Immelmans zich schuldig gemaakt heeft aan die laffe aanvallen op weerlooze steden.

De Duitschers begonnen met deze onmensche lijke wijze van oorlog voeren. We herinnerden reeds aan de Zeppelin boven Antwerpen, de bommen op Oostende, toen in Oktober 1914 deze stad vol vluchtelingen was.

Een dergelijke aanslag, die hevige verontwaardiging wekte, gebeurde in Maart 1915 op Poperinghe, dat insgelijks vol was met bannelingen uit het Iepersch land.

Poperinghe, vroeger over de Belgische grens zeer weinig bekend, was nu een merkwaardige stad geworden, omdat ze behoorde tot 't nog vrije België, en, als liggend dicht achter 't front een centrum vormde. Poperinghe's bevolking was snel gestegen, maar door vluchtelingen die hier de bevrijding van hun dorpje afwachten.

De stad beleefde roerige, soms allerdroevigste dagen.

Zulk een dag was 19 Maart 1915.

Duitschland eigende zich wel het recht toe weerlooze burgers te bestrijden, maar bracht de Europeesche pers een wijle in beroering met zijn verontwaardigd geschreeuw over vermeende francs-tireurs-aanvallen.

Ziehier een verslag over het gebeurde:

« Vrijdag was het overtrokken, stil weder, grijze lucht. Om 2 uur werd een Duitsch vliegma chine geseind boven de stad en zooals gewoonte, stonden veel nieuwsgierigen ze na te zien, in plaats van de wijze raadgevingen onzer overheden te volgen en binnen te blijven.

Opeens weerklonk een knal, seffens gevolgd door een tweeden, veel heviger dan den eersten.

Twee bommen waren gevallen, waarvan de tweede op de Groote Markt op twee meters van

het voetpad rechtover het huis van den heer Jos. Notredame-Van Eeckhoutte.

Een noodkreet steeg op; op de markt was veel beweging, meest van burgers; de bom had veel slachtoffers gemaakt. Talrijke personen lagen gekwetst en zieltogend ten gronde in groote bloedplassen, met afgerukte beenen, armen, schedel of andere erge verwondingen.

We waren juist in de Ieperstraat bij de markt, toen de bom viel, we liepen marktwaarts en ontmoetten eerst een Engelschen officier, die te paard de markt oprijdende, een bal kreeg in de knie.

Op de markt lagen de lijken en gekwetsten uitgestrekt; Fransche en Engelsche ambulance-autos waren er reeds bij en voerden seffens de dooden weg.

De E. H. De Jaegher, gij 't hooren van den knal seffens uit zijn huis ter plaatse geloopen diende de stervenden het H. Oliesel toe.

Op den slag zelf waren 4 dooden op de markt: twee mannen (burgers), eene vrouw en een kind allen eerst niet erkend. Ook elders vielen bommen. Weldra kende men het aantal slachtoffers: elf dooden, 3 soldaten en 8 burgers en tal van gewonden?

Op Maandag 22 Maart werden de elf dooden ter aarde besteld.

't Was droog, maar wat overtrokken weer, met een grijzen hemel boven 't rouwende Poperinghe.

Men had de lijken in 't gasthuis samengebracht. Van hier zou de stoet vertrekken.

Uit Ieperen, Vlamertinghe, Proven, Watou en zooveel andere dorpen van den omtrek, waren belangstellenden gekomen en aan beide zijden der straten stond een dichte massa achter een haag van de Poperingsche sapeurs-pompieri, Belgische, Engelsche en Fransche soldaten.

Kwart voor tien kwam de geestelijkheid aan het gesticht de lijken lichten. Zij stapte vooraan met kruisen en vaandels, de gezangen der dooden aanheffend; dan volgde een peleton Fransche gendarmen en de stedelijke harmonie, welke een rouwmarsch speelde.

En toen...

O, een schok voer door de menigte, een siddering liep langs de dichte massa, in veler oogen parelden tranen... toen zag men onder den zwarten pelder die elf kisten, gedragen door Belgische soldaten, uitgezonderd die van A. B. Smith, een Engelschman, die door landgenooten naar zijn laatste rustplaats werd gebracht.

Elf kisten... twee kleine van kinderen!

O, men gevoelde weer zoo geweldig al het laffe van dien bomaanslag, welke wel een wraakplan scheen omdat Poperinghe de Belgische driekleur bleef voeren.

Achter de kisten zag men de bloedverwanten der overledenen, behalve die van de soldaten, wier familieleden in 't bezette België woonden en wellicht nog vol hoop waren. En sommige gewonden van den bomaanslag vergezelden ook de dooden.

Kolonel Tremblay vertegenwoordigde Koning Albert. Naast of achter hem stapten generaal Curé, opperbevelhebber van het Fransche 11^e le-

gerkorps, met zijn stafofficiëren, kolonel Fryer, hoofd van den Engelschen generalen staf, met de stafofficiëren; kommandant De Lannoy, afgevaardigde van de Belgische regeering; de heer Pouy, hoofdgeneesheer en overste van den gezondheidsdienst, met alle geneesheeren en officieren, de volksvertegenwoordigers Van Merris en Colaert, burgemeester van Ieperen; de leden van Poperinghe's gemeenteraad en leden of afgevaardigden van andere korporaties der stad, burgerwachten en gendarmen sloten den eenvoudigen, maar indrukwekkenden stoet.

Hoog boven de stad zweefden aëroplanen der verbondenen... Immers men hield rekening met een nieuwen aanval der Duitschers en daarom waren Engelsche en Fransche aviateurs gereed den strijd in de lucht aan te binden.

Traag schreed de droevige optocht naar de St. Bertijnskerk. Eerbiedige stilte hing over de duizenden toeschouwers. Men hoorde de stappen op de keien. Maar van 't front bulderde het kanon, de stem van den dood.

't Was in de kerk een aandoenlijk gezicht, dat dier elf katafalken, omringd door de hooge, knetterende kaarsen, elf kisten... elf dooden, voor wier zielerust nu een plichtige dienst werd gehouden. Elf dooden... twee kinderen!

Monseigneur Ruch, bisschop van Gerasa, hulpbisschop van Nancy, en hoofdaalmoezenier van het 11^e legerkorps, hield een lijkrede.

Bij de offerande, die zeer lang duurde, werd tot aandenken het « Vlaamsche doodssantje » uitgedeeld, een briefje, waarop men las:

« Het is een heilig en zalig gedacht voor de overledenen te bidden.

Bidt voor de zielen
der

Onschuldige slachtoffers, getroffen door een
Duitsche bom, te Poperinghe, den 12 Maart 1915:

Maurice Bach, van Lokeren,
Belgisch soldaat, 45^e K^e trav.

Georges Gosset, van Charleroi,
Belgisch soldaat, 55^e K^e trav.

A. B. Smith,

Engelsch soldaat, 2^e K^e, 5^e Div. Train.

Henri Techel,
Gustave Dewolf,

Julien Cayzele (11 jaar),
Victor Temperville en

Julien Roetynck (15 jaar) van Poperinghe

Désiré Dehulster, van Staden,
Firmin Behey, van Moorslede,

Emma Descamps, vrouw Havegeer,
van West-Roozebeke.

Bermhertige Jezus, schenk hun de eeuwige rust.»

De stoet ging naar 't kerkhof. Nog zweefden boven de stad de wakende aviateurs, en nog bulderde van 't front 't geschut.

Ook aan 't graf werd gesproken. Wel vertolkte de heer Van Merris, die uit naam der stad en regeering sprak, de gevoelens der Belgen, toen hij o.m. zeide:

« Wij zijn hier rondom elf doodskisten vergaderd.

Noch deze slachtoffers, noch wij, noch onze vaan moesten hier tegenwoordig zijn. Een voor een, die vroeger, deze later, moeten deze dooden



Kommandant-vliegenier Jacquet en luitenant vliegenier Robin.

naar 't kerkhof gebracht worden, na ten einde toe hun levenstocht voltrokken te hebben.

Eerst moesten de echtgenooten hun taak met ere voleindigd, de vrouwen haar kroost in cerein godsvrucht opgevoed hebben. Eerst moesten die kinderen groot geworden zijn en de verwachtingen hunner ouders verwezenlijkt hebben. Dan moesten allen, overeenkomstig de wetten, welke het arme, nietige menschedom besturen, door ziekte en ouderdom eindelijk neergeveld worden. Maar sterven, zooals zij gestorven zijn, neen, dat moesten zij niet!

Wat deze lijken hier brengt, dat is een verfoeilijke slachting, een wreedheid, die reden en verschooning uitsluit, een herlevende barbaarsheid, de schande van de gewetenlooze overmacht en van het eerlooze vernuft. »

Diep onder den indruk verliet het volk den doodenakker en weer eens was de aarde van Vlaanderen open en toe gegaan.

Een plaats, die voortdurend door de Duitsche bommenwerpers uitgekozen werd, was Duinkerke, dat vreeselijk uit de lucht bestookt is geworden. Zonderling mag het heeten dat de Tauben bij die tochten steeds langs ons vliegplein van Houtem streken en dit ongestoord lieten.

De Duinkerkenaars hadden in hun maire, den heer Terquem, een energiek hoofd.

In 1913 had hij 35.000 frank verzameld voor den aanleg van een vliegplein dat nu dat der geallieerde aviateurs werd. De eerste bommen werden geworpen midden Oktober 1914. Deze vielen

op het gebied Wienoksbergen en Capelle. 't Was een begin: van toen af verschenen de Tauben schier elken dag; den 29ⁿ kreeg Duinkerke de eerste projektielen en wel bij het stadhuis, waar de Belgische minister zetelde.

Een jongen van 12 jaar, die kranten verkocht, werd gedood. Men wierp daarna van 20 tot 60 bommen tegelijk.

In Januari 1915 telde men gedurende 7 raids, 131 slachtoffers.

Toen de voorzitter der republiek Duinkerke bezocht, bombardeerden de Duitschers nacht en dag, wierpen 176 bommen en troffen 120 personen.

Na de bommen kreeg men torpedo's, die muren wegbliezen.

Zoo vernielden ze het paviljoen van 't Moederhuis, doodden vier vrouwen, die pas bevallen waren, eenige pasgeboren kinderen en wonden nog twintig verpleegden. Zuster Marie-Etienne werd geheel vermorzeld. Tusschen het puin vond men twee wichtjes, door de stervende moeders ter wereld gebracht.

De Duitschers lieten ook brandbommen vallen en schoten dan op hen, die toesnelden om de vlammen te blussen. Aldus werden eens vijf pompiers gedood, waarbij luitenant Lecroix.

Ze ontzagen zich niet het Sanatorium van Zuidcote aan te vallen.

In die geweldige dagen bleef de wakkere maire aan de zijde zijner stadgenooten. Hij maande hen tot voorzichtigheid aan. « Niemand, zoo verklaarde hij, heeft ten plicht onnodig zijn leven bloot te stellen. Echte vaderlandsliefde dwingt u al 't mogelijke te doen om de pogingen van den vijand te weerstaan. Wij moeten de gevaren trotseeren en zullen dat dapper doen. Alleen het puin is Duitsch, de grond zal Fransch blijven.

Maar ge hebt plichten te vervullen en moogt niet aan nieuwsgierigheid voldoen. De eerste dierplichten is de krachten van 't vaderland niet noodeloos bloot te stellen. Als gij het alarmsein hoort, blijft ge thuis of zoekt ge een schuilplaats. »

Als de vliegers verschenen, klepte de klok en werd op het belfort de vlag van Duinkerke geschen. Dan koos men een moderner middel: de elektrische sirene. Ook in de benedenstad werkte een sirene en eveneens die van het lichtschip.

Uit de huizen mocht geen licht stralen. Afweergeschut kwam in aktie, telkens vliegers verschenen en geallieerde aviateurs gingen de aanvallers in de lucht zelf bestrijden.

Maar in April 1915 wachtte Duinkerke een nieuwe beproeving.

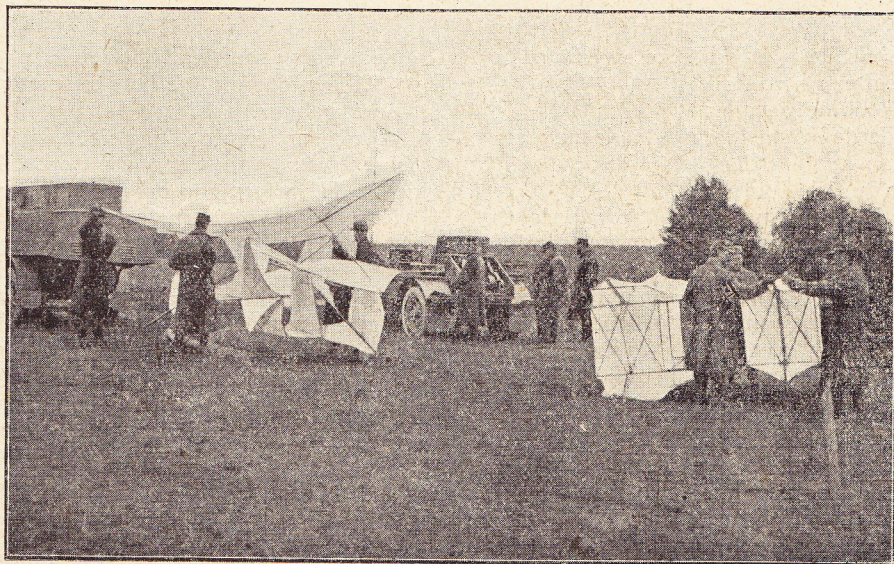
Op den morgen van den 28ⁿ dezer maand, om half negen, geleidden eenige burgers een Fransch soldaat naar zijn laatste rustplaats.

Eensklaps hoorde men een zwaren slag. Eenige meters verder steeg een dikke, zwarte rookwolk op.

Ieder keek naar boven, maar geen vliegtuig was te bespeuren.

Nieuwsgierigen stroomden toe, en verdrongen zich bij een granaattrechter van 10 meter middellijn en 3 m. 50 diepte. Nieuwe knallen volgden.

De sirene werkte niet. Vanwaar toch kwam die aanval?



De aan het Belgische front gebruikte vliegers.

Van schepen misschien? Maar op de semaphore ontdekte men geen vaartuig op zee.

Eindelijk begreep men de waarheid.

Hoe ongelooflijk het klonk, toch was 't een kanon, dat van land op 38 km. afstand Duinkerke beschoot.

Denzelfden dag vielen de granaten in de stad zelf.

Den 28ⁿ was er een doode, den 29ⁿ vielen er 12 en werden er 22 personen gewond. Toen ontploften er 19 granaten bij het tabaksentrepot op de Mardyckkaai, de Avenue Thiers, bij het raadhuis en te Coudekerque-branche.

Den 30ⁿ 9 granaten, 2 dooden en 2 gewonden. Daarmee zweeg het geschut tot den 10ⁿ Mei: 2 gewonden. Maar op 11 Mei betreurde men 20 dooden en 3 gewonden.

Bij Couckelare hadden de Duitschers het reusachtig stuk opgesteld. Honderden burgers moesten er gedurende acht maanden aan werken.

Er heerschte te Duinkerke veel ontroering en de meeste burgers, vooral vrouwen en kinderen, die in de stad dus gemist konden worden, trokken heen.

Maar het leven viel niet stil. De winkels bleven open en de bedrijven gingen hun gang.

Zoo kreeg Duinkerke dus bommen en granaten uit de lucht en van 't land.

De oorlogvoering van vliegtuigen werd ongenadiger. Ook van geallieerde zijde begon men met bommen te werken, alleen op militaire punten, maar men trof menigmaal burgers. Een der eerste rampen had te Lichtervelde plaats.

Op Maandag 6 September werd Lichtervelde opgeschrikt, eerst door verscheidene geweldige ontploffingen en daarna door de mare, dat ook eigen dorpelingen gedood waren door de bommen. Een aëroplaan der verbondenen was boven het dorp verschenen. Het station ligt ongeveer tien minuten gaans van het dorp. Was het station het doel van den aviateur?

Meer waarschijnlijk is het echter, dat de vlieger het gemunt had op het Gildehof en de Oude Stationstraat, waar voortdurend lange rijen vracht-

autos der Duitschers staan, voor de verbinding met het nabijgelegen front Diksmuide-Houthulst-Bixschoote-Zonnebeke.

De bommen vielen in de Beverstraat en de Neerstraat. De eerste bom vernielde het huis van den apotheker Van de Putte, in de Beverstraat nabij het Gildehof. De apotheker, een van zijn zoons en de dienstmeid werden gedood. Mevrouw Van de Putte liep zware verwondingen op.

Ook het recht daartegenover staande huis, de slagerswinkel van Alexander Van de Perre, werd tegelijk vernield. Twee kinderen van Van de Perre verloren het leven. Hun moeder werd een been afgerukt.

Een andere bom viel honderd meter verder op de woning van Albert de Munster. Twee jongens, Firmin de Jongh en Achilles Vervaecke, en een kind van den postbode De Smet bevonden zich op straat en werden gedood.

Aldus verloren op verschrikkelijke wijze acht burgers het leven. Verder werden twee meisjes uit de herberg « De Keizer », in de Neerstraat, zwaar gewond. Het aantal ernstig gekwetsten onder de burgerij bedraagt dus vier.

Een Duitsch communiqué noemde geen slachtoffers onder de militairen. Van dezen werden er echter acht of tien gedood. Het huis van den apotheker Van de Putte, van Van de Perre, De Munster en Collewaert werd vernield en andere woningen zeer beschadigd.

Ook dit was nog maar een begin. In 't vervolg zullen we menigmaal hooren van bommen op Oostende, Brugge, Gistel, Torhout, Roeselare, Kortrijk, Zeebrugge, Gent, om de voornaamste bestookte punten te noemen.

Vroeger spraken we reeds over de noodlandingen van geallieerden in Zeeuwsch-Vlaanderen.

Vermakelijk was het, hoe in December 1914 twee Duitschers, die blijkbaar genoeg hadden van al de gevaren der lucht in een aëroplaan naar Holland deserteerden. 't Waren een luitenant en een gewone vliegenier, of een werktuigkundige. Neen, 't waren bij de tegenpartij ook allen geen Immelman's.

Iemand die getuige was van deze eigenaardige vlucht, beschreef ze als volgt:

« Een vliegmachine gevallen!

En natuurlijk denkt men dan steeds aan een noodlanding van geallieerden.

Maar 't was nu een Duitsch.

De machine lag daar tusschen Aardenburg en de grens, bij 't kasteeltje, rechts van de tramlijn naar Brugge, als een wrak in de modder.

De twee Duitschers, die het bemand hadden, waren er heelhuids afgekomen. Men moest ze verlossen, want ze zaten met riemen vastgebonden.

't Waren twee jonge mannen. Men zou ze nauwelijks twintig jaar geven.

« 't Kwam van daar », zei een der omstanders, fier, dat hij een der eersten ter plaatse was geweest. « 't Kwam van daar.... »

En hij wees naar 't stille Middelburg, dat als tegen de grens geduwd ligt.

« En door den wind kreeg 't machine geweldige schokken... 't draaide links en rechts, 't rees en 't draaide, tot het als over de grens gesmeten werd er met den kop neerwaarts stuikte. »

't Toestel was deerlijk gesteld. Motor bijna vernietigd, latten gekraakt... 't Was maar een klein en onbewapend, een verkenningsaëroplaantje, dat eensklaps hier neerstortte nog een wanhopige poging deed de vlucht te hernemen, maar dan zieltogend bleef liggen.

En de passagiers gingen heen.

Men leidde hen naar Aardenburg, waar ze echter slechts korten tijd vertoefden. Om 2 uur bracht het trammetje hen heen. Gewoon aan de snelle vlucht in de ruimte en nu in den traag schommelenden waggon... Geïnterneerd!

Intusschen was 't een ware begankenis, zooals men daar aan de grens zegt, naar 't doode ding, ginds in de modder... En de Duitsche schildwachten aan de grens zagen die beweging en berouwden het, dat de aëroplaan niet een kilometertje Zuidelijker was gevallen.

Van waar kwamen de vliegeniers? Welken weg hadden ze gevolgd?

Vragen zonder antwoord.

« We komen van onze basis », antwoordden de aviateurs.

En verder uit de richting van Brugge en over 't kleine Middelburg. Dat had men gezien.

De bondgenooten lieten de vliegekampen van den vijand niet met rust. Gedurig kwamen ze er bommen werpen. Zulke vliegpleinen lagen — we noemden er reeds enkele — er weldra bij Jabbeke, Gits, Eernegem, Gistel, Roeselare, Vijfwegen twee tusschen Rumbke en Isegem, Dudzele, Moerbeke, Wachtebeke, Sint-Denys, Gontrode, Oostakker, Balegem, Oost-Roozebeke.

Dan vielen de aviateurs de munitiedepots aan en de voornaamste stations, bij ons vooral Kortrijk, Roeselare, Lichtervelde, Kortemarck, Gent (St. Pieters), Brugge, Oostende.

We zullen daarvan meer hooren. En nu, om dit hoofdstuk over de lucht te sluiten, nog een tooneeltje uit Vlaanderen op 't einde 1914, naar waarheid beschreven:

« Een geweldige slag doet den grond dreunen, het huizeke daveren. Nog een slag, nog een, nog vele... Dan 't gebulder van afweerkanonnen.

Een vrouw snelt naar buiten.

« Ze hen bommen te Gits gesmeten! » roept ze tot een gebuur.

« Ja, ze zijn op 't vliegplein. Zie, daar keert hij weere... een van de onzen... Ze krijgen hem niet.... Hij vliegt rap naar den IJzer terug. »

En de vrouw staart de aëroplaan na. Ze volgt met den blik den vogel zoolang ze kan. Naar den IJzer. Daar is haar man. Ze hoort 't geschut van ginds. Die man, hij is maar 30 k.m. van haar verwijderd. Maar al drie maanden blijft de afstand gelijk. En de 30 k.m. schijnen nu een lange, lange weg. Nooit nieuws van hem. Eenige weken waren ze gehuwd, toen hij opgeroepen werd.

Nog volgt ze den vogel. Hij vliegt naar den IJzer, waar haar man is. En ze is jaloersch op den aviateur. Hij gaat waar de geliefde vertoeft, en zij, ze wou, maar kan er niet heen. Ze mag niet van haar dorp, ze moet wachten, geduldig wachten. 's Avonds weent ze zich dikwijls in slaap. 's Nachts, als de slaap weer wijkt, grijpt ze den paternoster en bidt voor hem. Maar elke nieuwe dag brengt weer nieuwe hoop, O, die vrouwen en moeders, ze strijden even moedig en heftig als de mannen en zonen in de loopgraven. »

En hoe lang nog? Niemand kon het vermoeden. En gelukkig dat men 't niet wist!

XXIII.

DE STRIJD OP ZEE

Von Tirpitz. - De onderzeeërs. - De «Lusitania».

We hebben in het eerste deel van ons werk beschreven, hoe de Britten de Duitsche kaperschepen van de open zee verjoegen, als de « Emden », de « Karlsruhe », de « Königsberg », de « Dresden » en andere.

De groote vloot bleef te Kiel. Toen besloot Duitschland, nu het zich niet meer aan de oppervlakte der zee wagen kon, onder water te werken, kortom een onderzeeërs-kampagne aan te vatten.

De man der vloot was admiraal von Tirpitz.

Vroeger heette hij gewoonweg Alfred Tirpitz, zonder het adellijk voorwoordje. Hij was een eenvoudige jongen, maar leerde bijzonder goed, was altijd de eerste, en, toen hij in 't leger trad, wilde hij die gewoonte handhaven.

Hij deed zich opmerken als een goed organisator, en toen hij in 1891 — op 41-jarigen ouderdom — stafoverste te Kiel werd benoemd, stelde hij de verwachtingen niet te leur.

Hij betoogde de noodzakelijkheid van een sterke vloot. Duitschland's handel nam toe, en men moest dien handel kunnen beschermen. Men liet hem werken. Hij wist goede helpers rond zich te groepeeren en wekte de aandacht van den keizer.

In 1898 riep men hem naar Berlijn, als onderstaatssekretaris bij de admiraliteit, en twee jaar later was hij vice-admiraal.

Feitelijk had hij veel meer invloed, dan de

admiraal zelf, en de keizer maakte hem von Tirpitz.

Hij verkreeg in den Reichstag groote kredieten voor het bouwen van kruisers. Ook hechtte hij groot belang aan duikboten. In 1914 verklaarde hij, dat zijn vloot gereed was.

De keizer hield ervan de matrozen op zee-manswijze toe te spreken, en, naar zijn redevoeringen te oordeelen, mocht men van de schepen wonderbare daden verwachten.

Von Tirpitz' naam is echter ondergegaan in bloed en schande, want voor eeuwig blijft er aan verbonden de... « Lusitania »!

De duikboot! Bij het uitbreken van den oorlog schijnt Duitschland er een vijftigtal te hebben gehad, waarvan er nog zestien op stapel stonden. De eerste zou pas in 1905 gebouwd zijn, naar men wil, volgens op geheimzinnige wijze verkregen plannen der Fransche duikboot « Tigrette ». Haastig vermenigvuldigde men hun aantal en nieuwe soorten werden vervaardigd.

Het type van « U 20 » tot « U 40 » was reeds heel wat beter; ze maten 65 meter in de lengte op 7 meter breedte, met een inhoud van 650 ton en machines van 2.400 paardekracht. Ze voeren met een snelheid van 17 knopen, waren bewapend met twee stukken van 88 m/m en 4 lanceerbuizen voor torpedos. Ze konden 15 tot 20 dagen kruisen.

Al dadelijk schond Duitschland de internationale wetten. Den 20ⁿ Oktober 1914 hield de « U 17 » de kleine Engelsche vrachtboot « Glitra » aan, die naar Stavanger voer, en bracht het vaartuig door een bom tot zinken.

Den 26ⁿ Oktober pleegde een Deutsche onderzeeër reeds een veel gruwelijker aanslag. De Fransche boot « Amiral Ganteaume » voer van Calais naar La Pallice. 't Was in de dagen der groote vlucht, toen men de Belgische uitgewekenen dieper Frankrijk invoerde om het kustgebied Calais-Duinkerke meer voor de militairen vrij te houden. De « Amiral Ganteaume » had 2.500 Belgische vluchtelingen aan boord, toen ze getorpedeerd werd. Men kan zich voorstellen welk een paniek er ontstond. Gelukkig snelde de pakketboot « Queen », van de South Chatham Railway, met eenige sleepboten ter hulp. Zoo kon men bijna alle opvarenden redden, helaas, toch niet allen, want in de paniek verdronken er.

Het schip ging echter niet verloren; dank aan zijn waterdichte schotten, kon men het naar Boulogne sleepen.

Men wist niet, dat een duikboot deze misdaad had gepleegd. 't Was immers nog niet de tijd dat von Tirpitz zijn masker aflegde, een ieder dacht dan ook aan een drijvende mijn. Maar in de romp van het wrak vond men de overblijfsels eener torpedo, en aldus had men de zekerheid dat een geniepig loerende onderzeeër deze schanddaad had gepleegd en met voorbedachten rade een massa-moord plegen wilde.

Den 24ⁿ November ontmoette de « Malachette », van de Cunard Lijn, op weg van Liverpool naar Le Havre, de « U 21 ». De kommandant der duikboot gaf bevel te stoppen, en het weerlooze schip moest wel gehoorzamen. De Duitscher gaf aan den kapitein en de bemanning eenige oogenblik-

ken tijd, om in de booten te gaan, en bracht dan met kanonschoten de vrachtboot tot zinken.

De « Prime », die kolen bracht van Cardiff naar Boulogne, onderging hetzelfde lot. Von Tirpitz beroemde er zich op, dat hij het Kanaal onbruikbaar maakte. 't Was heel veel gezegd.

Feitelijk beschouwde de admiraliteit al deze daden slechts als proefnemingen. Zij was er over tevreden en von Tirpitz besloot het aantal onderzeeërs snel te vermenigvuldigen.

Niet minder dan 130 nieuwe duikboten werden op stapel gezet, en koortsachtig werkte men aan hun voltooiing. Veertig waren bestemd om aan de Kanaalkust en bij Engeland te opereeren; dertig zouden hun basis krijgen te Zeebrugge en Oostende: 't waren er van het type « U B. », die niet lang konden uitblijven, wat ook niet noodig was, daar ze dicht bij hun haven werkten. Men voerde ze gedemonteerd naar ons land. Zestig andere onderzeeërs werden bestemd om naimen te zaaien en overal het helsch tuig te verbreiden.

En dat alles geschiedde in 't grootste geheim. Niemand, die er niet hoog noodig was, drong tot de werven door.

In Februari 1915 wierp Duitschland zijn masker af, door zijn verklaring:

« Op en na den 18ⁿ Februari 1915 zal ieder vijandelijk schip, dat in de oorlogszone aange troffen wordt, vernietigd worden, zonder dat het altijd mogelijk zal zijn de bemanning of passagiers te waarschuwen voor het hun dreigende gevaar. »

De duikboot-kampagne zou dus in alle woede beginnen. Duitschland zou zich niet ontzien, weerlooze lieden te doden.

Von Tirpitz beweerde met dit wapen Engeland te zullen uithongeren.

Wij loopen den datum van de kriegsfeiten aan land, tot nu toe beschreven, wat vooruit, als we een enkele gebeurtenis beschrijven, welke voldoende is om Duitschland's durven op 't gebied der onmenselijkheid aan te toonen.

Van het allereerste ontstaan van internationale wetten af, hebben handelsvaartuigen er altijd aanspraak op gemaakt gewaarschuwd te worden alvorens een vijandelijk oorlogsschip hen aanvalt en de tot wet geworden eischen der menselijkheid hebben steeds voorgeschreven, dat voor de veiligheid van de bemanning van zulk een vaartuig behoorlijk gezorgd moet worden.

Door het edikt van 4 Februari 1915 heeft de Deutsche regeering echter officieel de verantwoordelijkheid, die de beschaving oplegt, van zich af geschoven en alle koopvaarders kennis gegeven, dat zij aan het gevaar bloot stonden, door een verborgen wapen van een onzichtbaar vaartuig, zonder eenige voorzorgen voor de veiligheid der betreffende personen, in den grond geboord te worden.

De gebeurtenissen bewezen, dat de bedreiging geen looze was. De « Talaba » werd op 28 Maart door een Deutschen onderzeeër in den grond geboord. De « Talaba » stopte op 't bevel.

Desondanks gaf de Deutsche kapitein van den onderzeeër de passagiers geen tijd om in de booten te gaan en torpedeerde hij die groote mail-



Albert I en de vliegenier Crombez.

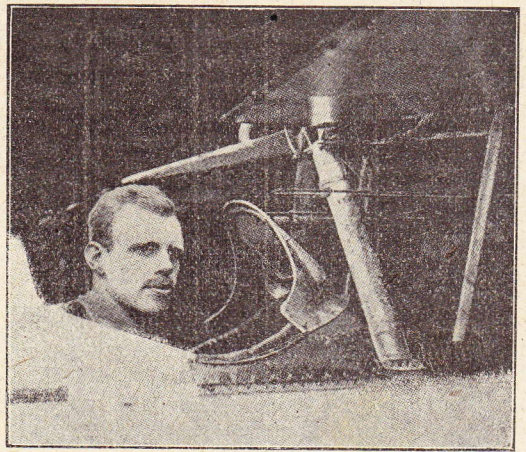
boot, terwijl de niet-strijdenden nog aan boord waren. Een der passagiers, die zich aan dek bevond, beschrijft het voorgevallene aldus:

« De kommandant van den onderzeeër beval onzen kapitein dadelijk alle passagiers in de booten te plaatsen en zeide in goed Engelsch: « I am going to sink your ship ». (Ik ga uw schip in den grond boren.) Toen volgde er een ontzettend schouwspel. Sommige booten liepen vol water en de inzittenden vielen in zee, zoodat een groot aantal bijna dadelijk verdronk. Nauwelijks tien minuten nadat wij het eerste bevel hadden gekregen om het schip te verlaten en zelfs vóór de laatste boot nog neergelaten was, hoorde ik een ontploffing en zag ik ons schip overhellen. De zeeroovers hadden er werkelijk op 100 meter afstand een torpedo op afgevuurd, terwijl zij duidelijk konden zien, dat er nog een groot aantal passagiers en leden der bemanning aan boord waren. Het was een laagheid, een in koelen bloed volvoerden moord. »

Honderd en vier mannen en vrouwen verloren het leven.

Macneile Dixon merkt terecht in zijn werkje « De Britsche vloot ten oorlog » op:

« De wereld weigerde te gelooven, dat menschen werkelijk tot zoo iets gekomen waren, dat een groot volk er op bedacht was, ten einde zijn doel te bereiken, vriend en vijand beide te doden, het aanzien en 't gevoel der menschelijkheid zoo te beledigen en te misbruiken. Zij werd genoodzaakt haar maatstaf, van wat onder Christenen mogelijk was, te herzien. Op 7 Mei kwam de grootste moreele schok, dien de beschaving ooit had ontvangen, en de duistere afschuwelijkheid ervan scheen de laatste hoop van 't menschelijk geslacht te doen verdwijnen. Een groote passagiersboot, ongewapend, een drijvend hotel vol onschuldige passagiers, waaronder vele Ameri-



Luitenant-vliegenier Tiffroy
(gekwetst en gevangen genomen).

kanen, koelbloedig door de Duitschers getorpedeerd, zonk in weinige minuten met 1200 slachtoffers van dezen misdadigen aanslag. Duitschland ontving het nieuws met blijde toejuiching. »

De schrijver doet hier op de torpedeering van de « Lusitania ».

Wie herinnert zich niet dien zoelen Mei-avond — een Zaterdag —, toen het vreeselijk bericht bekend werd gemaakt? Ziehier de tekst in al zijn soberheid:

« Queenstown, 7 Mei. (Renter.) — De « Lusitania », het groote passagiersschip van de Cunard Line, is getorpedeerd en gezonken. Schepen zijn ter assistentie vertrokken. »

De « Lusitania », na de « Mauretania » het grootste schip van de « Cunard Steam Ship Company », te Liverpool, was in 1907 te Clydebank gebouwd. Het vaartuig, een stalen turbine-stoomschip, had een bruto tonneninhoud van 31.350 ton, terwijl het van machines voorzien was, die 60.000 F. K. konden ontwikkelen. De lengte van het schip bedroeg 232 meter, de breedte 26.50 meter en de hoogte 17 meter.

Old Head, in de nabijheid waarvan de « Lusitania » getorpedeerd werd, is een kaap aan de Zuidkust van Ierland, provincie Munster, graafschap Cork, en ligt ten Zuid-Westen van de haven Kinsale.

De Duitschers hadden alles voorbereid, zoo goed zelfs, dat ze in Amerika een waarschuwing rondstuurden.

De Duitse legatie liet de volgende advertentie in de Amerikaansche bladen plaatsen:

« Zij, die van plan zijn een reis te doen over den Atlantischen Oceaan, worden er op gewezen, dat er een staat van oorlog heerscht tusschen Duitschland en zijn bondgenooten eenerzijds en Engeland met zijn geallieerden anderzijds; dat het oorlogsgebied omvat de wateren, grenzende aan de Britsche Eilanden; dat, overeenkomstig het manifest der Duitse regeering, schepen, die de vlag van Engeland of die van zijn bondgenooten voeren, in deze wateren kunnen vernietigd worden, en dat passagiers van dergelijke

schepen, die zich in dit oorlogsgebied bevinden, het zichzelf te wijten hebben, wanneer zij daarvan het slachtoffer worden. — De keizerlijke Duitse ambassade. — Washington, 22 April. »

Na de ramp kwamen de volgende telegrammen aan :

Londen, 7 Mei. (Reuter.) — De directeur van de « Cunard Company » heeft aan de « Liverpool Evening Express » medegedeeld, dat de « Lusitania » op 8 mijl afstand van het station voor draadloze telegrafie te Oldhead (Kinsale) gezonken is.

Londen, 7 Mei. (Reuter.) — De « Lusitania » bleef 20 minuten drijvende.

Queenstown, 7 Mei. (Reuter.) — Om 2 uur 15 werd hier een draadloos telegram ontvangen, waarin het torpedeeren van de « Lusitania » gemeld werd. Het schip verdween om 2 uur 33 in de diepte. De twintig booten, die zich op het tooneel van de ramp bevonden, waren « Lusitania's » eigen booten.

Een Duitse onderzeeër loerde achter een rots tot dit drijvend zeekasteel naderde. 't Was kalm weer en de « Lusitania » was bijna aan het einde van haar reis. Veel passagiers bevonden zich aan dek. Eensklaps trilde het schip. De torpedo van den sluipmoordenaar had doel getroffen. Tal van opvarenden merkten het nog niet op. De kapitein, officieren en bemanning behielden hun kalmte en toonden groote tegenwoordigheid van geest. De alarmseinen werden rondgestuurd, de booten uitgezet. Het schip begon dadelijk te hellen. En toen speelden zich vreeselijke tooneelen af. Door de gevaarlijke positie van het schip, stortten booten naar beneden. Weldra lagen veel drenkelingen in zee, worstelend om hun leven. Men hoorde angstig geschrei, doodscreten. En weldra verdween de « Lusitania » met veel weerloozen, die geen kans op redding meer hadden, in de golven.

Vijftienhonderd mannen, vrouwen en kinderen kwamen om. De booten met overlevenden werden door andere schepen opgepikt. Lijken spoelden later aan.

Ja, een rilling van afschuw ging over de wereld. Alleen in Duitschland juichte men en sloeg men een gedenkpenning van deze vreeselijke misdaad. Als verontschuldiging voerde men aan, dat de « Lusitania » munitie zou vervoeren.

Tot de slachtoffers behoorde ook mevrouw Depage, echtgenoot van den bekenden chirurg, die onze Koningin zoo krachtadig hielp bij het inrichten van het ambulanciewerk. De dame was naar Amerika geweest, om gelden in te zamelen voor het Belgisch Rood Kruis. Haar lijk werd gevonden, naar De Panne overgebracht en daar voorloopig begraven. Steeds hield een Belgisch soldaat er de wacht bij.

Jean Massart zegt in zijn werk « België's verzet tegen de Duitse overheersching » :

« Na de torpedeering van de « Lusitania » verkochten de Duitschers in België een prentkaarten-reeks, « Kriegs-Erinnerungs-Karte », uitgegeven door Dr. Trenkler & Co, te Leipzig, met betrekking tot de werkzaamheid der onderzeeërs.

Kaart n° 2 van reeks XXXIII geeft een trouwens zeer onjuiste voorstelling van de aanhouding der

« Lusitania » door een Duitschen onderzeeër.

Overigens moet ons niets verwonderen van de zijde van hen, die meenen dat alle middel goed is, zoolang het zijn doel bereikt.

Ziehier wat een blad, dat in Duitschland hoog staat aangeschreven, het « Hamburger Fremdenblatt », ons zegt in zijn geïllustreerd wekelijksch bijvoegsel van 16 Mei 1915 :

« In de omstandigheden waarin Duitschland zich bevindt, dat van drie zijden tegelijk wordt aangevallen met alle middelen die wreedheid en trouweloosheid kunnen uitdenken, moet men niet vragen of een verdedigingsmiddel toegestaan of verboden wordt, maar alleen of het doeltreffend is. Al wat de verdediging vergemakkelijkt moet gebruikt worden ; dat is vooral waar voor den onderzeeschen oorlog en daarom voor de vernietiging van de « Lusitania ».

Dat zijn dan de Duitschers, die moord en brand schreeuwden over vermeende francs-tireursdaden in België !

Wij zullen op tijd en stond op dit vreeselijk feit terugkeeren.

Wij mogen niet nalaten in dit hoofdstuk te vermelden, hoe de eerste Belgische boot getorpedeerd werd, en even te wijzen op onze scheepvaart.

De visscherij lag natuurlijk aan onze kust zelve stil. De visschers van De Panne waren meestendeels uitgeweken en voeren bij Engeland of Frankrijk ; ook uit Oostende hadden er velen den wijk naar die gewesten genomen. Van Heist bevonden zich de meesten in Zeeland, eerst te Kadzand en nadien te Zierikzee. Zij gingen ook daar te vangst, maar mochten zich niet ver wagen, want enkelen, welke dit wel deden, zagen hun schuitje door Duitschers vernielen, terwijl zij zelf gevangen werden genomen.

Een Heistenaar, welken we later ontmoetten, was ook zoo gevaren. Een onderzeeër hield hem aan. Met een bom brachten de Duitschers het hulkje tot zinken. De opvarenden bleven aan boord van den onderzeeër en de schipper werd als een boef beneden op een plank gebonden, moest enkele dagen in die houding meezwalken, tot hij te Zeebrugge aan land kon stappen.

Hier ondervroeg men hem langdurig. De Duitschers beweerden, dat onze visscherslui voor den Engelschman spionneerden. Vandaar hun strengheid en woede. Bewijzen konden ze niet aanvoeren. Toch moesten de schipper en zijne maats naar een gevangenenkamp in Duitschland. De patroon slaagde er in nadien te ontsnappen en veilig in Nederland aan te komen.

Al de Belgische reederijen hadden hun bedrijf naar Engeland overgebracht. Gansch de Antwerpsche handelsvloot was in de vaart gebleven.

De Kongobootten vertrokken regelmatig uit Hull ; de « Oceanlijn », de reederij « Adolf Deppe » en de « Antwerpsche Zeevaartmaatschappij » (firma Brys en Gylsen), hadden hun hoofdkwartier te Londen. Deze laatste was 't bijzonder voorspoedig gegaan in haar ballingschap. Niet slechts had ze een dividend uitgekeerd voor het afgelopen jaar, maar daarbij haar vloot nog met vijf éénheden verrijkt.

Thans was ze het eerste Belgische slachtoffer



Koning Albert in vliegtuig bereid tot een tocht over het IJzerslagveld.

van den duikbootoorlog. Een harer kleinste booten, de « Menapier », werd getorpedeerd, zonder de minste waarschuwing, en nog wel in 't zicht van de kust voor Margate, terwijl ze voor anker lag.

De « Menapier » was op weg van Algiers naar Middlesbro met een lading erts. Bij valavond werd haar heele bemanning plotseling opgeschrikt door een ontzettende ontploffing. Al dadelijk bleek het, dat de boot midscheeps door een torpedo was geraakt. Ze was om zoo te zeggen middendoor gescheurd en zonk in minder dan drie minuten! Aan boord waren de kapitein De Brock, zijn dochter, de eerste stuurman Van Damme en vijftien scheepsmaats. Een Engelsche torpedo-boot, die op eenigen afstand kruiste, schoot in allerijl de drenkelingen ter hulp en kon nog enkele der manschappen redden, alsmede de dochter van den kapitein. Maar vóór zij aan wal gebracht werd, stierf de jonge vrouw reeds van koude en uitputting.

In een persgesprek verklaarden de heeren Brys en Gylsen :

« Wat ons in de eerste plaats leed doet, is het verlies van zoovele kostbare menschenlevens. Daarbij denken we niet aan de stoffelijke schade. Elke reeder moet zich tegenwoordig aan zulk een ongeluk verwachten. Wij zijn er volsterkt niet door teneergeslagen. Het zal ons al vast niet belletten, onze vloot uit te breiden. Binnen weinige dagen zal onze « Menapier » door een heel wat grootere boot vervangen zijn. »

Bijna op hetzelfde oogenblik, dat deze ramp hen trof, vonden de heeren Brys en Gylsen het middel om een som 1000 pond te bezorgen aan het komitee tot verzorging van de Belgische soldaten te velde, en zulks wel in omstandigheden, die voorzeker de moeite van 't vertellen loonen :

Zij waren in onderhandeling met een Engelsche reederij voor den aankoop van een schip; maar 't begon er wel naar uit te zien, of over den prijs de partijen nooit 't akkoord zouden geraken. Toen stelden, om den knoop door te hakken, de heeren Brys en Gylsen voor, de 1000 pond, die zij afge-

boden hadden, erbij te leggen, maar op voorwaarde, dat de verkoopers haar schenken zouden aan het werk der Belgische soldaten. Dit voorstel werd zonder aarzelen aangenomen, en om deze merkwaardige overeenkomst behoorlijk te bezegelen, boden de Antwerpsche reeders den Engelsen een ontbijt aan, waarbij verschillende officieele Belgische personen werden uitgenoodigd: o.a. de socialistische staatsminister Vandervelde, en de heer Pollet, generaal-konsul van België te Londen.

De reederij Brys en Gylsen bezat na het verlies van de « Menapier » nog acht-en-twintig booten.

De Duitschers ontzagen zich niet al dadelijk ook neutrale schepen lastig te vallen. 't Was hun doel de onzijdigen vrees aan te jagen en ze te dwingen hun vaartuigen binnen te houden, want deze handel kon toch maar vooral de Entente van nut zijn.

Zoo brachten ze al dadelijk in mailbooten van de Maatschappij « Zeeland » op.

Deze booten, welke uit Vlissingen naar Engeland voeren, waren voor ons van het grootste belang. Vooreerst reisden veel vrouwen op naar hun man, die in dienst was achter het front. Ook maakten onze diplomatische personen er gebruik van.. Dan vervoerden deze booten de post voor en van ons front.

En vooral ook keerden met die vaartuigen ontvluchte gevangenen naar 't front terug en begaven de rekruten er zich heen.

Deze mailbooten werden naar Zeebrugge gebracht, waar de Duitschers de post losten. De schepen konden dan naar Vlissingen terugkeeren. Deze gebeurtenis wekte steeds heel wat ontsteltenis. Dan hadden er ernstige feiten plaats. De mailbooten bleven zoo lang mogelijk in dienst.

Och, de Duitscher zou ze wel verjagen, en strooide mijnen op den vaarweg. En drie van de schoonste booten liepen op een mijn en vergingen; men had zelfs sterk vermoeden, dat in een geval torpedeering plaats had, daar matrozen bevestigden de bellebaan van het moorddadig projectiel te hebben gezien. De bemanning toonde bij die rampen steeds bedreven zeemanschap en hoog plichtsbef. Geen enkele passagier liet het leven. Wel is er personeel omgekomen, behoorend tot de machinekamer, waaruit de ongelukkigen niet bijtijds konden ontsnappen.

Eindelijk moest de dienst stop gezet worden en toen bestond de eenige gemeenschap tusschen Nederland en België nog uit het bekende konvooi: dat met de meeste geheimzinnigheid op ongereede tijden, soms eens per week, soms na veertien dagen of drie weken vertrok. 't Waren koopvaardijgeschepen door oorlogsvaartuigen begeleid, maar daarover later meer.

Nog een schip moeten we in dit hoofdstuk vermelden. Hier en daar bij de kusten en verder in zee liggen vaartuigen welke nooit vertrekken, nooit aankomen, 't zij nu een keer in veel jaren voor herstellingswerk en nazicht. 't Zijn kentekens voor den zeeman bij gevaarlijke zandbanken en 's nachts voeren ze een licht, waarom men ze vuur- of lichtschepen noemt.

Vor de Belgische kust liggen er drie: de West-Hinder, voor Oostende in zee, de Wandelaar na-

bij Blankenberghe en de Weelingen voor Knokke.

Met den oorlog was de West-Hinder binnengehaald, liet de bemanning van de Wandelaar zich naar Vlissingen drijven, waar het lichtschip bewaard bleef, terwijl de Weelingen verlaten en later door de Duitschers vernield werd.

Het eerstvolgend Nederlandsche lichtschip is de Noord-Hinder, dat op zijn post bleef en bij al die scheepsrampen de grootste diensten bewees, want voor de schipbreukelingen, welke na de torpedeering van hun vaartuig, hulpeloos rondzwalkten, was de Noord-Hinder als een reddingsplank, een schuiloord, een asyl.

De kommandant beschikte over draadloze telegrafie en seinde dan naar Vlissingen, dat hij volk aan boord had.

Marineschepen gingen vervolgens de ongelukkigen halen. Ze hebben dikwijls dien tocht gedaan en dan wachtte men ongeduldig hun terugkomst te Vlissingen af, verlangend naar nader nieuws van hetgeen nu weer gebeurd was.

Terecht schreef iemand in die beroerde dagen over dit lichtschip het volgende:

« In vreedstijd is 't leven op de « Noord-Hinder » al zeer eentonig. Lezen, nettenbreien, pijpjesrooken... als er niet geschrobt, gewreven en gepoetst of de wacht betrokken moet worden. Zelden komt er iemand aan boord. Men ziet schepen voorbijvaren, oogt ze na... Zelf blijft men liggen en als 't donker is straalt helder en bemoedigend 't licht. Wanneer mist over zee hangt, waarschuwt ernstig de sirene...

Waken, steeds waken... Acht-en-twintig dagen, zonder den bodem te verlaten. Dan naar wal, naar de bewoonde wereld, naar moeder de vrouw te Vlissingen!

Nu is 't geen vrede. Veel oorlogsellende heeft de bemanning der « Noord-Hinder » reeds aanschouwd: ook aviateurs, maar meest schipbreukelingen van op mijnen geloopten of getorpeerde schepen kwamen hun bijstand vragen.

De zee is kalm of de golven huilen; 't is helder of mistig; duikboten loeren op haar prooi en helse mijnen bedreigen vreedzame schepen. Maar steeds is de « Noord-Hinder » op wacht, en waar nu zoo over moed en dapperheid gesproken wordt, mag er wel eens hulde gebracht worden aan die nederige helden... de helden zonder zwaard.

En voor den zeeman en de passagiers is het een veilige gedachte, dat die baken daar in zee ligt, een baken, waarop men rekenen en vertrouwen mag in deze dagen, nu een menschenleven van zoo weinig tel schijnt.

Met hoeveel spanning worden in dezen tijd de scheepvaartlijsten nagezien. Men zou de boot, die geliefden vervoert, 't zij als bemanning, 't zij als passagier, van dag tot dag, ja van uur tot uur willen volgen. Immers zooveel gevaren dreigen op zee. Men denkt niet meer aan storm of mist.... neen, men is angstig om mijnen en om duikboten, die als roofdieren uit verborgen plaatsen liggen te loeren.

Nooit vind men op de scheepvaartlijst den naam van 't eenzame vaartuig, dat de « Noord-Hinder » heet. 't Vertrekt niet, 't passeert geen kapen of

vuurtorens, 't wordt niet gesignaleerd door binnenvallende schepen.

't Ligt steeds op dezelfde plaats tot men het eens naar zijn basis sleept, Vlissingen, voor nazicht en eventueel herstellingswerk. In vreedstijd wijst het den schepen hun weg; waarschuwt het voor gevaren... is het een schakel in die lange, lange keten, de gansche wereld om een keten van mannen, lichtschepen, misthoorns, boeien, bakens, vuurtorens, tonnen, sirenen, alles tot beveiliging van den zwalkenden zeeman.

Nu is het of de « Noord-Hinder » een nog hogere bestemming gekregen heeft.

Toen de « Tubantia » getorpedeerd werd verhaalde ons een der opvarenden:

« De Mof had ons dat gelapt. Maar natuurlijk was hij niet te zien. De sluipmoordenaar dook dadelijk weg. Of we verzopen, dat kon hem niet schelen. We daalden dus in de booten, en we zouden met onze ploeg naar de « Noord-Hinder » gaan.

't Zou een heele reis zijn. Eerst was ik op m'n bloote beenen aan dek gekomen, maar ik dacht: « da's stom..., wie weet hoe koud we 't nog krijgen... En ik om m'n kousen en een paar waterlaarzen... En dan met onze aangewezen passagiers de sloep in! 't Strijken ging best. We staken af. 't Ging ook goed. En nou naar de Noord-Hinder. »

« Maar flink roeien », zei onze baas.

Jawel, daar kwam eerst niks van. Sommigen lagen daar als belabberd. Anderen keken alsof ze niet wisten wat er nou gebeurd was. Eerst tot d'r positieve laten komen, dacht de baas. Gooi het drijfanker uit, kommandeerde hij. Ik riep 't bevel verder. Een kerel lag op de kist waar 't drijfanker in zit. 't Drijfanker! riep ik weer. Maar die vent zei geen hoe of ba, en bleef maar liggen.

« Zeg eens », schreeuwde ik tot z'n buurman, « geef hem eens een flinken por in z'n lenden. »

En dat hielp. 't Drijfanker er uit. De lamp moest aan. Maar de lucifers in de doozen waren nat. Dat gaf ook wat konsternatie. Eerst een droog doosje opgescharrelt. 't Kwam toch ook in orde. Maar met drijven bleven we ver van de « Noord-Hinder » af.

« Ziezoo, jongens », zei de baas dan ook, « nou de handen aan de riemen. »

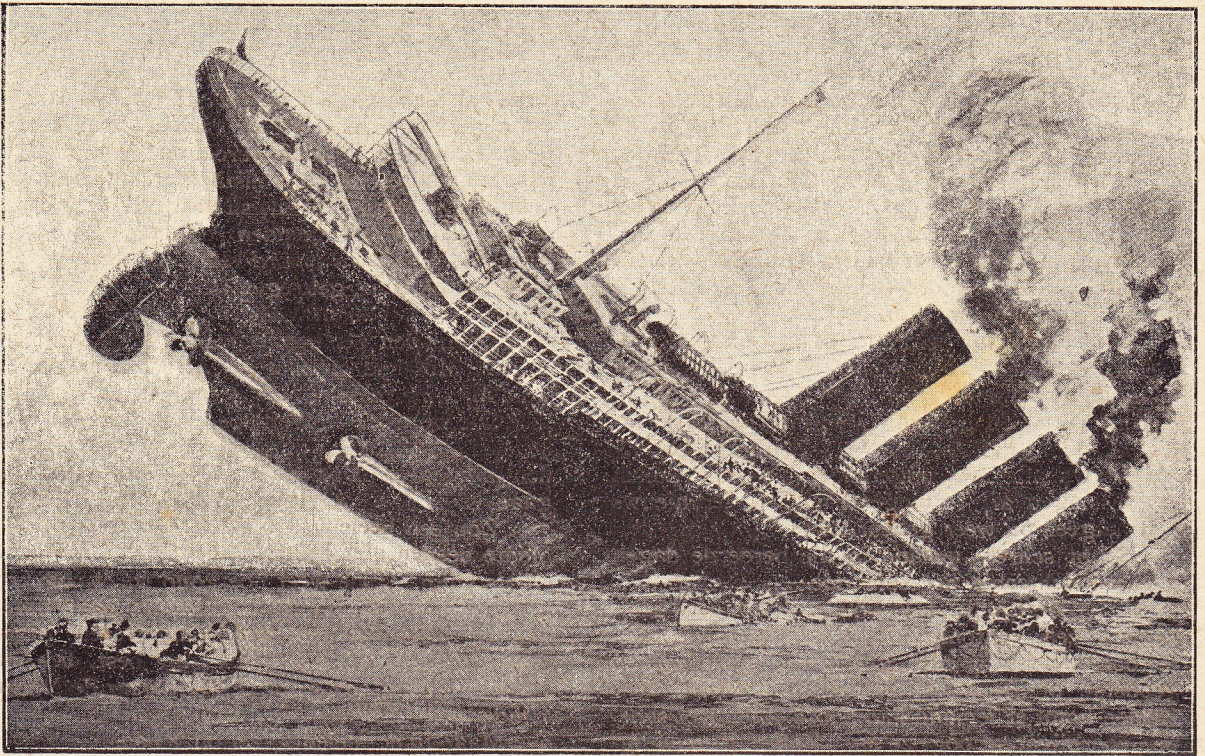
« Kun je leeren roeien », dacht ik.

Ze hadden nou allemaal tijd gehad om van den eersten schrik te bekomen, hé? We wisselden elkaar af. Van roeien word je moe en toch vond ik nog maar 't best het te doen, je verwarmde je eigen. Wat was ik blij, dat 'k m'n kousen en waterlaarzen aan had! In den mist verder. Eenige passagiers lagen in een deken of een mantel gewikkeld. Ze hielden zich heel koesjes en flink. Ja, ze motten niks doen als kalm blijven, dat is flink. Jonge, wat lag die « Noord-Hinder » ver af. Vier uren zaten we in de boot en in dien vuilen mist. We kwamen er dan toch. »

En zoo kregen ze op het lichtschip weer gasten.

De meesten hadden maar 't hoogstnoodige aan. Velen waren verkleumd, anderen geheel verstuft.

Maar de Vlissingers der « Noord-Hinder » rep-



De « Lusitania » aan bakboord zinkend achttien minuten na de torpedeering.

ten de handen, haalden de schipbreukelingen aan boord, schonken koffie op, sneden brood, pakten beschuit uit, openden de kooien, zochten een stuk kleeding en dat alles deden ze met liefde en toewijding onder een hartelijk en bemoedigend woord.

Ja, de « Noord-Hinder » heeft een gewichtige rol gespeeld. Er waren oogenblikken, dat er 70 schipbreukelingen aan boord waren.

De oorlog op zee werd scherper. De Duitsche torpedobooten uit Zeebrugge boden veel last. Dikwijls suisdén de granaten over het lichtschip. Bij ruw weer dreven mijnen aan en men moest ze met haken van het vaartuig houden en terug duwen; of men schoot er op met geweren. Eindelijk werd de toestand zoo dreigend, dat men de « Noord-Hinder » binnenhalen moest en haar door een boei verving.

We zullen later nog eenige hoofdstukken van de gebeurtenissen op zee wijden, maar mogen ons tijdsbestek niet vooruitloopen en dus keeren we naar land terug.

XXIV.

De Strijd om Sint-Joris. . . De fusiliers te Oost-Duinkerke. — De kanoneerbooten van Le Voyer op den IJzer. — De verovering van Sint-Joris.

De Winter ging niet zoo rustig voorbij als ve-

len meenen. Zoo werd er voortdurend gestreden om de sluizen van Nieuwpoort.

De Duitschers lagen dicht om dit belangrijk punt, want ze waren meester van de duinen, Lombardzijde, den Grooten Bamburg en Sint-Joris. Aan dit punt bevonden ze zich dus over den IJzer. Sint-Joris was wel door water omringd, maar de groote weg naar Nieuwpoort en allerlei dijken lagen boven den vloed.

Den 4ⁿ November moest ons 7^e regiment trachten Lombardzijde te veroveren. Het 7^e was nu dus de versmelting van het 7^e en 17^e, er waren nauwelijks mannen genoeg om een regiment te vormen.

De mannen, nog onder den indruk van de plechtigheid te Veurne, waar de Koning het vaandel gedekoreerd had, waren met muziek uit deze stad naar Coxysde getrokken, waar ze den nacht doorbrachten. Reeds vroeg begaven ze zich den volgende morgen naar Nieuwpoort en verder naar den Oostelijken oever van den IJzer. Ze wierpen de Duitsche voorposten terug, namen Lombardzijde, en verschenen zelfs voor Klein-Westende.

Toen ze afgemat waren van die hardnekkige worsteling — ze hadden trouwens nog geen eigenlijke rust gehad van Antwerpen af — daagde de vijand met een groote overmacht op, door mitrailleurs en artillerie gesteund.

De onzen konden geen stand houden, moesten wijken en bij Nieuwpoort werd de terugtocht zelfs een wanordelijke vlucht, want van alle zijden