

**Inhoudsopgave 22 september 1914; De kruisers Cressy, Hogue en Aboukir**

LONDEN, 22 Sept. (Reuter.) Drie Engelsche kruisers gezonken. ....1  
 (IJmuiden, 23 Sept.) AANGEBRACHT. ....1  
 23 september 1914 De algemeene toestand. ....2  
 23 september 1914 De geredde schepelingen. ....2  
 23 september 1914 Drie Britsche kruisers door Duitsche onderzeeërs .....3  
 LONDEN, 23 Sept. (Reuter.) Dertig Engelsche officieren, .....4  
 LONDEN, 23 Sept. (Reuter). Tachtig overlevenden zijn te Harwich ontscheept. ...5  
 LONDEN, 23 Sept. (Reuter's spec. dienst.) De te Harwich aangekomen .....5  
 LONDEN, 23 Sept. (Eigen Bericht.) De Britsche zeeramp maakt diepen indruk ....6  
 LONDEN, 23 Sept. (Reuter.) De Engelsche bladen nemen het verlies .....6  
 LONDEN, 23 Sept. De gezonken kruisers. ....6  
 23 september 1914 Onderzee-booten. ....8  
 24 september 1914 Drie Engelse kruisers tot zinken gebracht. ....11  
 24 september 1914 De Britsche schepelingen. ....11  
 24 september 1914 Hoe lang nog? .....11  
 25 september 1914 De Britsche schepelingen. ....11  
 LONDEN, 25 Sept. (Reuter.) De gezonken Engelsche schepen. ....12  
 25 september 1914 Uit Berlijn wordt ons gemeld: .....12  
 25 september 1914 De daad van de U 9. ....12  
 25 september 1914 De Engelschen in IJmuiden. ....12  
 25 september 1914 De geredden op de "Titan". ....13  
 25 september 1914 Informatiebureau. ....14  
 CHRISTIANIA, 25 Sept. (W. B.) Een oordeel van een Noorsch admiraal. ....14  
 26 september 1914 Een gelukwensch voor den kapitein van de "Titan". ....15  
 26 september 1914 Prins Hendrik. ....15  
 26 september 1914 De Engelsche schepelingen. ....15  
 26 september 1914 Sloepen van de "Hogue". ....15  
 26 september 1914 De ramp op de Noordzee. ....15  
 26 september 1914 De vernietigde kruisers. ....16  
 26 september 1914 De Noordzee als oorlogsterrein. ....17  
 28 september 1914 De onderzeesche aanval. ....18  
 28 september 1914 De ondergang der Engelsche kruisers. ....19  
 29 september 1914 Een Zuidpool-reiziger op de "Hogue". ....19  
 30 september 1914 Krijgsgevangenen. ....19  
 30 september 1914 Geredden van de Engelsche kruisers. ....20  
 2 oktober 1914 De Engelsche schipbreukelingen. ....20  
 2 oktober 1914 Engelsche scheepsnamen. ....20

**LONDEN, 22 Sept. (Reuter.) Drie Engelsche kruisers gezonken.**

Het Persbureau maakt bekend dat Duitsche onderzeebooten drie Engelsche kruisers  
 5 hebben tot zinken gebracht, de "Hogue", de "Aboukir" en de "Cressy". Een nader  
 telegram meldt, dat de "Aboukir" het eerst een torpedo van de aanvallende  
 onderzeeboot ontving. De "Hogue" en de "Cressy" schoten te hulp om de bemanning te  
 redden. Zij ontvingen daarbij eveneens torpedoschoten, die hen tot zinken brachten.  
 Een groot aantal manschappen konden gered worden door een kruiser en  
 10 torpedovernielers. (De "Hogue", de "Aboukir" en de "Cressy" zijn pantserkruisers van  
 dezelfde klasse. De "Cressy" liep in 1899 van stapel, de beide andere in 1900. Zij  
 meten elk 12.200 ton en hebben een maximum-snelheid van 20 knopen. De bemanning van  
 elk der schepen bestaat uit 755 koppen. De lengte bedraagt 134 meter, de breedte  
 15 21.2, de diepgang 8 meter. De bewapening bestaat uit 2 kanonnen van 23.4, 12 van  
 15.2, 12 van 7.6 en 3 van 4.7 c.M. De kruisers zijn ieder voorzien van twee  
 machinegeweren en twee onderwater-torpedolanceerbuisen van een kaliber van 45. De  
 maximumpantsering van de waterlinie – de pantsergordel strekt zich evenwel niet over  
 de geheele lengte van het schip uit – is 152 m.M. Ieder der schepen heeft vier  
 schoorsteenen. Ter vergelijking diene, dat ons grootste pantserschip, "De zeven  
 20 Provinciën", een waterverplaatsing heeft van 6530 ton.)

**(IJmuiden, 23 Sept.) AANGEBRACHT.**

Heden werd hier door den motorlogger "K. W. 176" (Cornelia Clasina) aangebracht een  
 witgeschilderde, ongemerkte scheepsboot waaraan zich nog een talieën een gedeelte  
 25 van een david bevonden. In de boot was een bordje met het opschrift "16 personen".

23 september 1914 **De algemeene toestand.**

30 Terwijl van den landoorlog de berichten nog steeds melding maken van kleine gevechten langs de lijn, waarop nu al weken lang de twee legers tegenover elkander staan, komt een hoogst belangrijk bericht van de zee. Duitsche onderzeesche booten hebben in de Noordzee drie Engelsche kruisers tot zinken gebracht. Daar deze aanval betrekkelijk dicht bij onze kust plaats had, en Nederlandsche schepen in de nabijheid waren, die onmiddellijk hun reis staakten en zich wijdden aan den menschlievenden plicht de schipbreukelingen van de drie Engelsche oorlogsschepen op te pikken en te pogen te 35 redden, konden wij van dezen aanval uit den mond van slachtoffers en ooggetuigen beschrijvingen ontvangen, die een denkbeeld geven van den omvang der ramp, die daar in volle zee plaats had. Drie Engelsche kruisers, in de Noordzee varende, plotseling overvallen door de snelstoomende, onzichtbare vijanden, die door hun periscopen de juiste ligging en de bewegingen der kruisers konden nagaan, werden in een zeer korten 40 tijd tot zinken gebracht. De zee was heig, en dit liet den waarnemers op de kruisers niet toe de kleine periscopen te zien, de eenige zichtbare deelen die van een onderzeesch schip boven water uitkomen, de periscopen, de oogen van den onderzeeër. En plotseling werd een der kruisers, een groot schip, met vier schoorsteenen, onder water door een torpedo getroffen en zonk weg. De beide andere kruisers, wier 45 bemanning dit aanzag, schoten toe; men geloofde, dat de "Aboukir" op een mijn was gestooten; maar ook zij werden door torpedo's getroffen en verdwenen in de diepte. En dit alles geschiedde zoo vlug, dat de bemanning der schepen nauwelijks tijd had het allernoodigste aan te trekken. Het was vroeg in den ochtend, een gedeelte der matrozen lag in kooi, en slechts weinigen waren in staat door over boord te springen, 50 er het naakte leven af te brengen. De geredden meenen, dat de "Cressy" nog in staat geweest is, twee der Duitsche onderzeeërs in den grond te boren. Deze stoute aanval, in den vroegen morgen in volle zee op drie groote Engelsche schepen ondernomen, is een nieuw bewijs voor de stelling, door Sir Percy Scott voor eenige maanden verkondigd over de groote beteekenis van de onderzeesche booten voor den zee-oorlog. 55 De vraag kan gesteld worden of de Engelsche matrozen, die aan boord van het Nederlandsche schip "Titan" waren opgenomen, door de Engelsche torpedoboot "Lucifer" mochten worden overgenomen. Die vraag wordt door het oorlogsrecht bevestigend beantwoord. Wel bepaalt het oorlogsrecht dat "schip territoir is", dat wil zeggen, tot het gebied van den staat behoort, van welks nationaliteit dat schip is. Maar de 60 generaal Den Beer Poortugael teekende daarbij aan: "Deze regel geldt alleen onbepaald voor oorlogsschepen. De territorialiteit van een koopvaardijship is slechts betrekkelijk, de assimilatie niet volkomen, blijkbaar, uit het visitatierecht, dat oorlogvoerenden op handels-, niet op oorlogsschepen kunnen uitoefenen." Hetzelfde recht, dat een oorlogvoerende heeft, om een neutraal schip aan te houden, te 65 onderzoeken en er dienstplichtigen van de vijandelijke natie als krijgsgevangenen af te halen, bestaat voor het overnemen van de geredde schepelingen, zoolang het neutrale schip niet binnen de lijn van eerbied is gekomen, die als maritieme grens van het land wordt aangenomen, een lijn die algemeen wordt aangenomen, op drie mijlen of 5,556 KM. van de kust te loopen. Buiten dien afstand had dus de "Lucifer" echt de 70 Engelsche matrozen van de "Titan" over te nemen. De overigen zijn naar Nederland gebracht en moeten hier worden geïnterneerd totdat de oorlog geëindigd is. De strijd in Frankrijk wordt nog steeds voortgezet. De Engelsche berichten wijzen erop, dat de Duitsche troepen met groote volharding en bekwaamheid blijven strijden tegen de krachtige aanvallen, die de Fransche en Engelsche troepen op hunne 75 stellingen doen. Over het verloop van den strijd is uit de verschillende berichten geen duidelijk denkbeeld te krijgen. Het heden door ons ontvangen telegram uit Londen, over een bericht in de "Daily Mail", maakt melding van gevechten, die klaarblijkelijk al dagen lang geleden zijn geleverd; het telegram is niet ondertekend en zegt dat de Duitsche troepen tusschen St. Quentin en Péronne zijn 80 achteruit geweken en dat Péronne reeds vijf dagen geleden ontruimd is. Waarschijnlijk is in dit gedeelte van Frankrijk een poging gedaan door een Fransche afdeeling, om door omtrekking van den Duitschen rechtervleugel een aantal te doen op de Duitsche verbindingslijnen. Want terwijl het gevecht in de lijn van Soissons tot Verdun voortduurt, is die strijd tusschen St. Quentin en Péronne, beide meer noordelijk 85 gelegen plaatsen, gevoerd. Wellicht was ook de Fransche aanval gericht op treinen met Duitsche aanvullingstroepen, die zich tusschen Péronne en St. Quentin bevonden. Van het verdere verloop van dien strijd is uit de ontvangen berichten niets op te maken.

23 september 1914 **De geredde schepelingen.**

90 Alle te IJmuiden aangebrachte geredden van de drie gezonken Engelsche kruisers vertrokken hedenmorgen met een speciaal voor zulk doel ingerichten trein naar Amsterdam in afwachting van hun plaats van bestemming. Het gerucht als zou een

matroos te IJmuiden overleden zijn, is beslist onjuist. Alleen is bedoelde matroos zwaar ziek. De gewonden worden voorloopig te IJmuiden verpleegd in het Roode-  
95 Kruisgebouw. Omstreeks tien uur kwam de extratrein met de Engelsche geredden aan het Centraalstation alhier aan. Het eerste perron, waar de trein arriveerde, was over een grooten afstand door politie en militairen afgezet en ook het tweede perron was gedeeltelijk voor het publiek afgesloten. Op het eerste perron bevond zich o.a. de Engelsche vice-consul hier ter stede, de heer Labarre. Toen de trein had  
100 stilgehouden, kwamen dadelijk de koppen der Engelsche geredden te voorschijn. Uitstappen was verboden. De meesten droegen nieuwe sportpetten, die hun te IJmuiden waren verstrekt. Heel wat matrozen droegen nog hun blauwe uniform met de blauw-en-wit gestreepte trui, anderen weer waren te IJmuiden van oliepakken en oliejasen voorzien. Slechts een enkele Engelsche witte officierspet kwam uit de portierraampjes  
105 te voorschijn. In het geheel vervoerde de trein 23 officieren en 243 minderen; zij werden begeleid door een detachement infanterie onder bevel van den 2en luitenant W. J. Lambert. In elk compartiment was een Hollandsch militair geplaatst. De geredden schenen over het algemeen zeer vroolijk en welgemoed te zijn; soms kwamen drie, vier lachende koppen boven elkaar uit de portierraampjes te voorschijn, dankbare objecten voor een fotograaf, die eenige "kiekjes" maakte. "Put it in the Mirror and tell 'em we are happy!" riep een der schepelingen hem toe, toen de fotograaf weer een "snapshot" gemaakt had. Een andere "sailor", een dikke boy met een blozend, glunder gezicht, had blijkbaar bijzonder veel schik. Hij vertelde, dat hij in een der booten van de "Cressy" was geweest om de opvarenden van de andere schepen te redden, toen  
115 ook zijn schip tot zinken was gebracht, maar niet voordat de "Cressy" twee Deutsche onderzeeërs tot zinken had gebracht. De Engelsche vice-consul ging langs den trein om de lijst van de namen der geredden aan te vullen. En inmiddels werden de geredden op sigaren onthaald door den heer Bakels van de Premier Stores en zorgde een ander, de heer Paton Walsh, een te  
120 Amsterdam wonend Engelschman, dat koffie en chocoladereepen werden uitgedeeld. De viceconsul zorgde er bovendien voor, dat degenen, die geld wenschten, daarvan tegen reçu werden voorzien. Ongeveer een uur bleef de trein aan het Centraalstation staan. Toen werd beslist, dat de geredden via Amersfoort gebracht zouden worden naar Gaasterland, om er te worden geïnterneerd. Kolonel Schott, de plaatselijke  
125 commandant, kwam dit besluit officieel aan den luitenant van het begeleidingsdetachment mededeelen. "Portieren sluiten," gelastte stationschef Krapels en even later stoomde de trein langzaam het station uit. En toen schalde er plotseling onder de stationskap een daverend gejuich op, aangeheven door de menigte op de perrons. Zwaaiend met hun petten en wuivend, beantwoordden de Engelschen deze ovatie met een telkens herhaald krachtig "hip hip hip hurrah!", dat klonk zoolang de trein door het  
130 station reed. Buiten het station had zich een groote menigte opgesteld, die teleurgesteld werd in de verwachting iets van de Engelsche geredden te zullen zien. De Britsche kapitein ter zee Nicholson, commandant van de "Hogue", heeft vanmorgen in Den Haag een bezoek gebracht aan den Engelschen gezant om rapport uit te brengen over  
135 den ondergang der drie kruisers.

23 september 1914 **Drie Britsche kruisers door Deutsche onderzeeërs tot zinken gebracht.**

Onze gewone correspondent te IJmuiden meldt: Een van de leden der bemanning van de  
140 "Flora" heeft ons medegedeeld: Twintig mijl N. t. W. van den Nieuwen Waterweg zag het stoomschip "Flora" van de Kon. Ned. Stoomvaart Mij., dat op reis was van Rotterdam naar Leith, hedenmorgen eenige scheepsbooten drijven, die, toen de "Flora" naderbij kwam, Engelsche matrozen en officieren bleken te bevatten. Het waren de overblijvenden van de Engelsche kruisers "Hogue", "Aboukir" en "Cressy", welke door  
145 een vijftal Deutsche onderzeebooten waren aangevallen en tot zinken gebracht. Om zes uur hedenmorgen waren door gedoemde onderzeeërs de kruisers "Hogue" en "Aboukir" getorpilleerd en om acht uur zag de bemanning van de "Flora" de "Cressy" overhellen en in de diepte verdwijnen. Toen pikte de "Flora" de scheepsbooten op en haalde aan boord ongeveer 287 man, onder wie eenige dooden en een tiental gevonden. De meesten  
150 waren ongekleeed. Vermoedelijk zijn twee Deutsche onderzeebooten gezonken. De anderen, werden nagezet door het Engelsche eskader, dat nog juist door de "Cressy" kon gewaarschuwd worden. De bezetting van de drie schepen bedroeg ongeveer 2400 man, van wie denkelijk drievierde is verdronken. De geredden werden door de "Flora", die ongeveer half zes arriveerde, hier geland en zijn vervolgens in het hier ingerichte  
155 hospitaal en in de hotels ondergebracht. Een der geredden van een de oorlogsschepen vertelde ons het volgende: Wij voeren met drie kruisers - de "Aboukir", de "Hogue" en de "Cressy" - in de Noordzee bij helder weer.

## Naspeuringen van Paul Theelen: Cressy, Hogue en Aboukir

160 Van den Hoek. Men meldt ons uit Rotterdam: Gisteravond, ongeveer 10 uur, is in zijn  
ligplaats aan de kranen van Thomson's havenbedrijf in de Maashaven aangekomen het  
stoomschip "Titan" van de Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij en thans  
in de vaart tusschen Rotterdam en Leith. Het stoomschip is Zondagmorgen van Leith  
naar Rotterdam vertrokken. Des morgens 7.50 zag de gezagvoerder aan de kim een  
165 drietal oorlogsbooten, welke hij, na een kwartier te hebben doorgestoomd, een voor  
een zag zinken. Eerst om 9.20 was het stoomschip aangekomen op de plaats waar  
oogenschijnlijk een drama was afgespeeld. Het was op 52 gr. 20' N. 3 gr. 36' O. Het  
schip voer toen tusschen wrakstukken en een ontzaggelijk aantal schipbreukelingen.  
Onmiddellijk werden de twee booten buiten boord gezet en te water gelaten, waarmede  
170 twee reizen werden gedaan. Ook kwamen verscheidene van de drenkelingen naar de  
"Titan" zwemmen, die met touwen en haken binnenboord werden gehaald. Op deze wijze  
kreeg 't stoomschip 114 schipbreukelingen, onder wie zich ook de commandant van een  
der Engelsche oorlogsschepen bevond. De bevelhebber stelde zich aan den gezagvoerder  
van de "Titan" als zoodanig voor. Distinctieven had hij niet, daar hij in ondergoed  
175 gekleed was. De booten van de "Titan" gingen nog voor een derde maal uit, maar konden  
toen geen levenden meer oppikken. Om 11.45 zette de "Titan" daarop koers naar den  
Hoek van Holland. Eerst daarna kwamen Engelsche torpedobooten opzetten, die echter  
niemand meer kenden redden. Om 12.40 werd de "Titan" achteropgestoomd door de  
Engelsche torpedoboot "Lucifer", die bereid was de geredde schipbreukelingen weer  
over te nemen. Van de 114, waaronder 5 dooden, bleken 89 bereid aan de roepstem  
180 gevolg te geven. De overigen, de helft licht gewond, hetzij half versuft door den  
langen tijd dien zij in het water hadden doorgebracht, wilden niet overstappen en  
werden meegenomen door de "Titan", die den luguberen last echter niet naar Rotterdam  
bracht, doch te Hoek van Holland aan land zette. De 5 dooden zijn daar opgenomen in  
de loods der Holland-Amerika-lijn, 3 zwaar gewonden in de inrichting van het R.-K.  
185 Patronaat en de licht gewonden en validen in het fort. De opvarenden van de "Titan"  
hoorden van de schipbreukelingen, dat de 3 groote kruisers waren getorpedeerd door  
verscheidene Duitsche duikbooten. Zij zelve hebben er maar twee gezien. Er was geen  
tijd om alles van de wrakstukken op te visschen, alleen had de "Titan" een  
reddingsboei, gemerkt "Dhes Cressy", aan boord. De opvarenden van de "Titan", die  
190 betrekkelijk van zoo dichtbij getuige waren geweest van de gruwelen van den  
zeeoorlog, waren zeer onder den indruk van het ondervondene.  
Het was hedenochtend omstreeks zes uur, toen de "Aboukir" op verschillende plaatsen  
getroffen werd. Het schip verdween in vijf minuten tijds in de diepte. De andere  
oorlogsschepen dachten, dat de "Aboukir" op een mijn geloopt was, daar zij hoegenaamd  
195 geen vijandelijke schepen bemerkten. Zij zetten hun booten uit. Eenige oogenblikken  
later werd de "Hogue" geraakt en niet lang duurde het of ook deze kruiser zonk. De  
"Cressy" had nog tijd om twee Duitsche onderzeeërs in den grond te boren. De "Cressy"  
werd ongeveer acht uur door een anderen onderzeeër getorpilleerd. Het stoomschip  
"Flora" en de "Titan" van de Kon. Ned. Stoomvaart Maatschappij, die in de nabijheid  
200 waren, zetten hun booten uit, pikten verschillende booten van de oorlogsschepen op en  
haalde de mannen binnen boord. Ook eenige loggers hebben vermoedelijk eenige  
overlevenden opgenomen. Uit Rotterdam wordt ons gemeld, dat de "Titan" 114  
drenkelingen aan boord nam, die voor het meerendeel aan Britsche marineschepen werden  
overgegeven. Aan den Hoek van Holland werden door het schip aan wal gebracht 19  
205 overlevenden, één gewonde en vijf dooden. Onze bijzondere verslaggever seint uit  
IJmuiden:

**LONDEN, 23 Sept. (Reuter.) Dertig Engelsche officieren,**  
die niet verwond werden en gered zijn, kwamen te Harwich aan. Daar zij geen tijd  
210 hadden gehad kleeren aan te trekken, waren zij in chales, zakken enz., gewikkeld.  
Om kwart voor vieren gistermiddag kreeg men in IJmuiden bericht, dat de "Flora" in  
zicht was en even later stoomde de boot binnen en meerde vlak bij het gebouw van het  
"Witte Kruis", aan den buitensteiger. Zij bracht 258 Britsche matrozen aan en 27  
officieren. De mannen moesten eerst voorzien worden van het hoognoodige kleeding, en  
215 werden gebracht naar het Roode Kruis-gebouw, waar den schipbreukelingen onder- en  
bovenkleeren werden verstrekt uit den grooten voorraad, die daar in reserve lag en  
die nog werd aangevuld door wat van het fort werd gehaald, en wat goede, beste  
IJmuidenaren nog inderhaast bij elkaar zochten en brachten naar het Roode Kruis-  
gebouw. De mannen, die niet gewond waren en wien, dank zij hun enorm  
220 uithoudingsvermogen, de angst, de ellende van den aanval en de uitputting van het  
rondrijven in zee gedurende drie à vier uren niet hadden gedeerd, werden versterkt  
met warme melk, met thee en cognac en met het noodige voedsel, dat het Roode Kruis  
verstrekke; zij werden geschoeid met laarzen, die het Britsche consulaat ter  
beschikking had, en toen werden zij ondergebracht: de gezonde jongens in

225 verschillende hotels van IJmuiden, in het lokaal van de Jongelingsvereniging en op  
het landgoed van den heer J. T. Cremer, "Duin en Kruidberg". De heer Cremer liet  
acht-en-dertig matrozen en twee officieren naar zijn buiten brengen per automobiel en  
230 daar, onder bewaking van Hollandsche militairen, zullen ze tot Woensdagochtend  
blijven; dan vertrekken ze per trein naar het interneringskamp. In het Witte  
Kruisgebouw werd één gewonde matroos opgenomen, in het Roode Kruis-gebouw zijn twee-  
en-twintig gewonden ondergebracht.

**LONDEN, 23 Sept. (Reuter). Tachtig overlevenden zijn te Harwich ontscheept.**

Men schat het totaal aantal geredden op zevenhonderd.  
235 Daar, voor het lage gebouw, stonden de groote zwarte automobielen van den heer  
Cremer, waarmee een aantal matrozen wegreden naar het groote buiten. In een der  
wagens zat een blonde Engelsche jongen, een wit verband om het hoofd. Hij zat er in  
het blauwe artillerie-pakje van onze Hollandsche soldaten. En nog veel meer zagen we  
240 er later, toen ze uit de doorweekte pakjes waren gekomen – er waren er bij, die  
zonder eenig kleedingstuk door de "Flora" waren opgenomen – onze uniform droegen,  
omdat men geen kleeren genoeg had voor al die arme, verkleumde Jantjes, die nu kwamen  
uitrusten op Hollandschen bodem. De groote reflectoren van de geweldige  
acetyleenlantaarns wierpen stralende lichtplekken in de duisternis, welke heerschte  
245 voor het Roode-Kruisgebouw en ze belichtten den arbeid van een aantal soldaten, die  
dekens en bossen stroo samen pakten en binnen droegen. Daarbinnen liggen de zieken,  
de gewonden, de uitgeputten. We zijn doorgestaan tusschen de ledikanten van de mannen  
met de gebruide gezichten en de donkere snorren. Er waren er bij, die rustten in een  
zwaren, diepen slaap – een slaap die hun redding, hun behoud zoude zijn, zooals dr.  
Van der Horst mededeelde. Niets, niets kon hen storen. Noch het heen en weer gaan der  
250 zusters, noch het praten der bezoekers. Regelmatig en zwaar ging hun ademhaling onder  
de wollen dekens. En naast die mannen waren er anderen, die opzaten in hun bed, den  
rug gesteund door een kussentje. Ze hadden een plankje gevraagd, en een briefkaart,  
en een potlood. Want zij hadden niet willen gaan slapen, vóórdat ze naar het  
vaderland hadden bericht, dat zij waren blijven leven, dat zij, Godlof! niet  
255 behoorden tot de vele honderden, die hun graf hadden gevonden daarginds, toen de  
schepen werden getorpilleerd.

**LONDEN, 23 Sept. (Reuter's spec. dienst.) De te Harwich aangekomen**

overlevenden verklaren, dat de onderzeesche aanval plaats had op een punt, dat nog  
260 onlangs nauwkeurig verkend was. Zij zeggen tegelegener tijd behoorlijk revanche te  
zullen nemen.  
Ze wisten het wel, dat de Britsche officieren, dadelijk toen ze in IJmuiden waren  
gekomen, een lijst hadden opgemaakt van de geredden en dat alle namen dadelijk naar  
Engeland waren geseind; maar een enkel lettertje, gekrabbeld op een briefkaart, zou  
265 toch eerst de geruststelling volkomen maken. En een der arme kerels was, onder het  
schrijven van een smartelijke groet naar het huisgezin, in sluimer neergezonken. Hij  
lag met breede, zwarte randen om de oogen, het ruw houten plankje vóór zich, het  
stompje potlood en den onvoltooiden groet tusschen de vingers. Zoo lieten de zusters  
en de dokter hem slapen; droomen misschien van huis en haard of van de doorgestane  
270 verschrikking. Een der geredde Engelsche matrozen tusschen twee bedden, waarop twee  
van zijn kameraden lagen te slapen, vertelde toen van dezen korten zeeslag, welke  
verlies van drie Britsche pantserkruisers ten gevolge had, de volgende  
bijzonderheden: In den vroegen morgen, omstreeks half zes, waren de "Aboukir", de  
"Hogue" en de "Cressy" op een afstand van 30 mijl uit de Hollandsche kust ter hoogte  
275 van den Nieuwen Waterweg. Het was mistig weder. Plotseling klonk een hevige  
ontploffing; een groote waterkolom spatte omhoog en enkele oogenblikken later zag  
men, dat de "Aboukir" overhelde. Van de beide andere schepen werden de sloepen  
gestreken, om de drenkelingen van de "Aboukir" te redden. Doch terwijl men daarmee  
 bezig was, klonken in de nabijheid van de "Hogue" nog eens drie ontploffingen. Deze  
280 torpedoaanval had een half uur later plaats. En ongeveer een kwartier daarna spoot  
opnieuw het water in twee reusachtige kolommen op; ook de "Cressy" was getorpilleerd  
door de onzichtbare vijanden, die daar onder water op hun prooi loerden. Spoedig  
zonken de drie pantserkruisers en dreven er na den aanval van de Duitsche  
onderzeebooten slechts enkele sloepen op de zee rond vol met drenkelingen. Men pikte  
285 enkele gewonden op, doch het meerendeel van de bemanningen der drie kruisers – onze  
zagsman schatte het aantal officieren en matrozen op ongeveer 1800, – kwam jammerlijk  
om. Voor de reddende booten naderbij kwamen, stierven nog enkelen der drenkelingen,  
die zich een tijdlang drijvende hadden gehouden, door uitputting.



290 **LONDEN, 23 Sept. (Eigen Bericht.) De Britsche zeeramp maakt diepen indruk**  
te Chatham, daar alle drie de schepen behoorden tot het Noordzee-commando. Van de  
bemanning behoort een groot gedeelte tot de reserve. De familie der opvarenden wacht  
met angst en ongeduld naar nadere berichten.  
Een andere geredde had de Britsche marinevlag van zijn verongelukten kruiser  
295 meegenomen. Vóór hem op de ruige wollen deken lag de vlag met het Roode Kruis op een  
wit veld, de Union Jack, in den linker bovenhoek. De jongen streek er onophoudelijk  
overheen met een liefkozende streeling; hij was er zoo trotsch op, dat hij die vlag  
had meegebracht en dat ze later weer naar het vaderland zou gaan. En hij vertelde de  
300 "Aboukir" werd het eerst getorpileerd en toen sprongen van de beide andere booten een  
gedeelte der bemanning in zee om de mannen van de "Aboukir" in sloepen te redden. Dat  
is ons behoud geweest, zei hij. Want toen wij onze kameraden opvischten, werden ook  
de "Cressy" en de "Hogue" in den grond geschoten. De "Cressy" zonk in 4 minuten. Zóó  
vlug verdween het schip voor onze oogen, dat het ontzettend was om dien ondergang aan  
te zien. En daarmee gingen bijna al de mannen naar de diepte. Want weinigen, héél  
305 enkelen maar konden zich nog redden door in zee te springen. O, ik weet zeker, dat  
bijna tweeduizend mannen den dood in het water hebben gevonden. En van hen, die hun  
leven aanvankelijk hadden gered, zijn er toen nog heel wat verdronken, door zwakte,  
door uitputting, de sterken alleen hebben het leven kunnen houden. Inderdaad, alleen  
de sterken hebben het leven kunnen houden. En daar, in het Roode Kruisgebouw, lagen  
310 er een paar met gebroken ribben, in brandende koortsen. En in den hoek achter een  
strak, wit scherm, lag een jonge man te sterven.

**LONDEN, 23 Sept. (Reuter.) De Engelsche bladen nemen het verlies**  
der kruisers kalm op. Het zijn, zeggen zij, schepen van een oud type, wier verlies de  
315 waarde van de vloot niet sterk vermindert. Het verlies van menschenlevens wordt  
echter ernstig betreurd. De bladen wijzen er op, dat twee der kruisers getorpilleerd  
werden, terwijl zij bezig waren de bemanning van het eerste schip te redden. Zij zijn  
van meening, dat uit dit feit de noodzakelijkheid zal blijken van herziening der  
tegenwoordige gebruiken in zake de redding van bemanningen van schepen, die op het  
320 punt zijn te zinken, vooral waar het vijandelijke schepen betreft. Verder merken zij  
op, dat de Engelsche schepen, die Duitsche zeelieden redden in den slag bij Helgoland  
eenzelfde lot had kunnen treffen. Wijders betoogen zij, dat hoewel de Engelschen zich  
tot dusverre hebben onthouden van het gebruik van mijnen en onderzeeërs, zij zich  
misschien genoodzaakt zullen zien er gebruik van te maken en de vijandelijke schepen  
325 en onderzeeërs door middel van mijnen onschadelijk te maken.

**LONDEN, 23 Sept. De gezonken kruisers.**  
(Van onzen eigen berichtgever.) De ramp, die den drie Britschen kruisers gisteren in  
de Noordzee getroffen heeft, gezonken als zij zijn door de vijandelijke onderzeeërs,  
330 maakte natuurlijk hier diepen indruk. Nog maar zelden heb ik sedert het begin van den  
oorlog zooveel nieuwsbladen op straat zien koopen als gistermiddag het geval was,  
toen de "posters" in reusachtige letters de tijding van de "Loss of three British  
cruisers" vermeldden. De belangstelling, die juist getoond werd voor het Britsche  
luchtschip dat, de oorlogsvlag uitwaaiende van zijn achterstevan, allerlei manoeuvres  
335 boven het hart van Londen maakte, was oogenblikkelijk verdwenen. Iedereen kocht een  
krant en men kon mannen en vrouwen overal zien staan, lezende hetgeen daar op zee  
gebeurd was. Niettemin, het Britsche publiek draagt het verlies met waardigheid,  
kalm, ernstig, volkomen begrijpende, dat de kansen van den oorlog dergelijke  
verliezen van schepen en erger, van zooveel menschenlevens, met zich brengen. "Maar",  
340 zeide daareven een Engelschman tot me, die een broeder bij de zeemacht heeft, "het is  
niet zoo zeer het groote verlies van zoovele dappere kerels, dat ons treft, dan het  
feit dat zij op die wijze het leven moesten laten, dat zij slachtoffers werden van  
die ver... onderzeeërs. Als die Duitschers er maar uit wilden komen, als ze maar eens  
een open strijd op zee met ons aandurfd, dat zou wat anders zijn. Doch, geduld,  
345 onze tijd zal ook wel eens komen, en dan..."  
Evenwel, de Duitschers komen er niet uit, althans voorloopig schijnen ze er geen plan  
op te hebben. Ze bestoken den vijand thans nog slechts zooals zij het als de  
zwakkeren op zee kunnen doen. In het merkwaardige boek van generaal von Bernhardt -  
een boek, dat hier den laatsten tijd schier door iedereen gelezen wordt, vond ik door  
350 hem geschreven omtrent Duitschland's taktiek in den "komenden" zee-oorlog tegen  
Engeland, het volgende aangeteekend: "Den vijand moeten wij tot verveling drijven en  
uitputten door hem te dwingen tot blokkade en te vechten tegen alle mogelijke  
middelen, die wij zullen aanwenden tot verdediging onzer kusten; onze vloot zal hem  
355 onder de bescherming dier hulpmiddelen telkens kleine verliezen berokkenen en dan zoo  
zullen wij hem geleidelijk kunnen dwingen tot een geregelden slag op de open zee." En

verder: "Torpedobooten spelen een belangrijke rol in de strategie van verdediging en  
aanval beiden en wat torpedobooten betreft zijn wij, dank zij de hoge standaard van  
het personeel en de uitmuntende constructie, alle andere naties vooruit. Daarmede  
360 zullen wij tot verdediging onzer kusten - door onverwachte aanvallen op de eskaders  
des vijands veel kunnen bereiken. Bovendien moeten onze mijnen volkomen in orde  
zijn."  
Men weet dat veel van hetgeen von Bernhardi over Duitschland's optreden in den zee-  
oorlog, evenals zooveel anders, dat hij in zijn boek voorspelde, bewaarheid wordt.  
Engeland heeft echter, ook al hebben de Duitsche onderzeeërs gisteren ongetwijfeld  
365 zijn zeemacht een klap van beteekenis toegebracht, nog niet de minste reden bezorgd  
te zijn. Niet alleen, dat het de oppermacht ter zee behoudt, doch wanneer men bijeen  
neemt hetgeen de Brit den Duitscher sedert den 4en Augustus op zee berokkend heeft en  
hetgeen de Duitscher de Britsche zeemacht deed lijden, dan is Engeland nog steeds  
voor. Immers, Engeland vernietigde of stelde buiten gevecht: zeven kruisers, drie  
370 gewapende koopvaardijbooten, drie onderzeeërs, twee vernielers, een torpedoboot, een  
mijnlegger, een proviandschip, terwijl Duitschland aan den vijand ontnemen kon zes  
kruisers, een gewapende koopvaarder - de "Oceanic", die op de rotsen van de Schotsche  
kust liep - een onderzeeër, een kanonneerboot. "Wij moeten eigenlijk nog verwonderd  
zijn," zegt de "Westminster Gazette" van avond, "dat wij nog niet meer verliezen  
375 hebben geleden door de mijnen, onderzeeërs en andere vernietigers, waarmede de vijand  
meent ons te kunnen dwingen. Wat wij door onze zeemacht winnen, kunnen wij leeren uit  
het eenvoudige feit, dat de zee, die voor den vijand gesloten is, open is voor de  
koopvaardij schepen der geallieerden en dat gedurende de acht eerste weken van den  
oorlog slechts twaalf schepen der Britsche koopvaardijvloot op zee gezonken zijn.  
380 Dank zij deze bescherming, kunnen wij in dit land onze zaken doen, onze bedrijven  
laten werken en buiten sluiten de ellende en het gebrek, waaronder andere landen  
lijden. Alle eere dus voor de dappere mannen, die hun leven geven en de gevaren onder  
het oog zien van mijnen en onderzeeërs, waardoor wij zelfs in oorlogstijd een  
betrekkelijk leven vol van alle gemakken kunnen leiden."  
385 De maritieme medewerker van de "Times" meent, dat het zeer wel mogelijk is, dat de  
onderzeeërs, die in de Noordzee hun slag sloegen uit de haven van Embden gekomen  
waren en hij vervolgt dan: "Er is blijkbaar geen beter verdedigingsmiddel voor onze  
vloot tegen die bedreiging door onderzeeërs dan voortdurende waakzaamheid en  
herhaaldelijke verandering van positie. Zoo lang onze schepen in gang blijven is de  
390 kans door een torpedo te worden getroffen aanmerkelijk verminderd. Maar is om de  
begrijpelijke nieuwsgierigheid van het publiek te bevredigen de geheimzinnigheid over  
de beweging der vloot niet ietwat verminderd in tegenstelling van de voorzichtigheid,  
die men in de eerste dagen van den oorlog betrachtte? Er heeft den laatsten tijd in  
sommige bladen nog al een en ander gestaan over het slechte weer en den invloed, die  
395 het kan hebben op de vermindering van activiteit der surveillance door vernietigers.  
Er hebben den laatsten tijd ook vele berichten de ronde gedaan over het transport van  
troepen naar Frankrijk en dat kan niet geschieden zonder begeleiding van  
marinevaartuigen. Het is dus mogelijk, waar het niet bekend is in hoeverre  
Duitschland nog ingelicht wordt door zijn spionnen in dit land, dat de indruk is  
400 gegeven dat er oorlogsschepen waren in het zuidelijk deel der Noordzee en dat  
onderzeeërs daarnaar zochten; ook dat door het slechte weer de bewaking eenigszins  
verslapt is. Er is nog een middel waardoor de bedreiging door de onderzeeërs van den  
vijand kan beantwoord worden en dat middel is reeds vroeger geopperd. Onderzeeërs  
kunnen onder water niet zien en hun bewegingen kunnen dus aanmerkelijk tegengewerkt  
405 worden door mijnen. Tot dusverre, dus hebben de marineautoriteiten ons verklaard,  
hebben deze geen mijnen gebruikt, doch als er geen ander middel is om de Duitsche  
onderzeeërs te verhinderen in onze wateren te manoeuvreeren, zou het dan niet  
verstandiger zijn hun kust te bemijnen en hen in te sluiten, en hun vloot eveneens?"  
Hoe dit alles ook zij, het is bewezen dat de Duitsche onderzeeërs de Britsche vloot  
410 herhaaldelijk bedreigen en dat men hier meer van dergelijke rampen als die van  
gisteren onder de oogen heeft te zien. Het Britsche publiek is daarop dan ook  
voorbereid, vertrouwend dat 's lands zeemacht toch ten slotte zegevierend zal wezen.  
Het wacht kalm en waardig af en kijkt vandaag weder belangstellend naar het  
luchtschip, dat op dit oogenblik cirkeltochten doet boven Trafalgar-Square en de  
415 Theems.  
Onze Londensche correspondent schrijft dd. 21 Sept.: Gisteren kon men in een der  
Londensche Zondagsbladen, "Reynolds' Newspaper" ongeveer een kwart kolom nieuws  
vinden gedrukt... in de Nederlandsche taal. Er stond als opschrift boven:  
"Oorlogsnieuws voor Vlamingen". - "News in Flemish for Belgian Refugees". Het stuk  
420 bevatte een kort overzicht van het voornaamste oorlogsnieuws en was geschreven in  
zuiver Hollandsch, niet in het Vlaamsch dialect, en het was dus blijkbaar door een

landgenoot opgesteld. Voor de talloze Vlamingen, die thans in deze stad gastvrijheid genieten, zal het stukje zeker een verrassing geweest zijn. Verder de mededeeling dat de Hollandsche kerkeraad in deze stad door den oorlog moeite heeft de godsdienst-oefeningen op den Zondag te doen plaats hebben. De predikant is gedwongen eenigen  
425 tijd rust te nemen en bevindt zich buiten Londen, en aangezien predikanten in Nederland, vermoedelijk door het gevaar van verraderlijke mijnen op zee, liever niet naar hier komen om een predikbeurt te vervullen, is de Kerkeraad gedwongen geworden, wilde men de kerk niet sluiten, een beroep te doen op leeken, die zich in staat  
430 achten Zondags een passende toespraak of lezing te houden voor de gemeentenaren. Het feit is vermoedelijk eenig in de geschiedenis van eenige Nederlandsche kerkelijke gemeente.

23 september 1914 **Onderzee-booten.**

435 De ondergang der drie Engelsche kruisers heeft opnieuw de aandacht op onderzeebooten gevestigd. Wij laten hier nog eens een korten beschrijving van onderzeebooten volgen: Het meerendeel der onderzeebooten is sigaarvormig en van een cirkelvormige dwarsdoorsnede; de booten van het nieuwste type hebben echter meer het uiterlijk van een even boven het water uitstekenden smallen scherp toeloopenden scheepsromp,  
440 waarop, wanneer de boot aan de oppervlakte vaart, slechts de commando-toren en de periscope zichtbaar is. De meeste onderzee-booten hebben een gasmotor voor de voortstuwing aan de oppervlakte en een of meer electromotors voor voortstuwing onder water. Om de boot te laten duiken wordt een aantal kleppen geopend en het water stroomt in verschillende tanken. Deze tanken worden gevuld tot het drijfvermogen van  
445 de boot bijna geheel opgeheven is. De boot drijft dan met het bovenvlak onder den waterspiegel. Slechts het bovenste gedeelte van den commando-toren steekt boven water uit. Het drijfvermogen wordt dan aangegeven door den uitwendigen inhoud van dat boven de oppervlakte uitstekende gedeelte van den commando-toren. Het drijfvermogen bedraagt meestal slechts hoogstens een paar honderd kilogrammen, zoodat een  
450 gewichtsvermeerdering van het vaartuig van genoemd bedrag de boot tot zinken zal brengen. Dit kleine, zoogenaamde reserve-drijfvermogen wordt echter behouden, en moet dus door de een of andere werking worden overwonnen, wil men in staat zijn de boot te doen onderduiken. Dit wordt als volgt verkregen: Aan het achterschip is namelijk een gewoon verticaal roer aangebracht voor het sturen in het horizontale vlak, terwijl  
455 een zoogenaamd duikroer, ook wel genoemd horizontaal-roer, onder zekere hoeken naar boven en naar beneden kan worden gesteld door middel van een in de boot geplaatste stuur-inrichting. Heeft men nu het drijfvermogen, zooals hiervoor aangegeven, bijna geheel vernietigd, dan worden de voortstuwings-werktuigen, welke bestemd zijn voor de  
460 vaart onder water, aangezet, en door het duikroer naar beneden te plaatsen, zal de kracht van het tegen dat roer aanstroomende water het reserve-drijfvermogen overwinnen, en de boot duikt met den boeg onder de golven.

Wanneer men op de gewenschte diepte gekomen is, worden de horizontale roeren weer in hun oorspronkelijken stand gezet en zoolang de onderzeeër vaart loopt, gaat hij door het water op elke vooruit bepaalde diepte. Om weer aan de oppervlakte te komen,  
465 worden de roeren verستeld en de commandant heeft bij een dergelijke manoeuvre zijn vaartuig zoo in zijn macht, dat het van een diepte van 20 voet boven kan komen, om aan de oppervlakte te observeeren, en weer onder kan duiken, in een tijd van enkele minuten. Als de boot voor goed aan de oppervlakte moet komen, worden de ballast-tank  
470 tanken leeggepompt en de boot vaart weer in zijn gewonen toestand aan de oppervlakte en dan is dus het boven-dek en de commando-toren boven water. De bewapening van een onderzee-boot bestaat uit een aantal – het nieuwste type heeft er zelfs 4 of 6 – torpedolanceerbuizen, waarmee tot op groote afstanden torpedo's afgeschoten kunnen worden. De resultaten, welke torpedo's hebben, door onderzeeërs op groote oorlog-schepen afgeschoten tegen de meest kwetsbare plaatsen – d.w.z. onder den  
475 pantsergordel – weet men uit het jongste zeegevecht. Nu zal men vragen, hoe kunnen deze torpedo's zoo goed gericht worden, wanneer de onderzeeër onder water om zijn vijanden rondsluip  
480 t, om hen ten slotte met het doodelijke wapen te treffen? De meeste onzer lezers zullen weten, dat de periscope het eenige middel is, waardoor de commandant van een onderzeeër zich kan oriënteren, als zijn commando-toren hem niet meer de gelegenheid geeft om van daar af het zee-oppervlak te observeeren. De periscope is een dunne buis, een pijp van ongeveer één decimeter middellijn, welke slechts nu en dan ongeveer twee voet boven de golven komt uitkijken. Daar deze buis niet voortdurend boven water uitsteekt, is het voor den vijand zeer moeilijk zelfs met sterke kijkers, om den onderzeeër te zien naderen, te meer, daar hij van alle  
485 streken van het kompas kan komen.

Als de commandant van den onderzeeër weet waar de vijand zich bevindt, verdwijnt de periscope onder water en komt niet meer boven water, dan op een kleinen afstand van



den vijand. De commandant bepaalt dan nog eens even de juiste richting en op hetzelfde oogenblik wordt het bevel gegeven, dat de torpedo afgeschoten moet worden. Nadat de torpedo gelanceerd is, duikt de boot weer geheel, om op een andere plaats onverwacht weer boven te komen, om te zien, wat het resultaat is geweest van zijn aanval. Wanneer de torpedo niet geraakt heeft, wordt de aanval herhaald. Wordt een onderzee-boot ontdekt, dan wordt door den vijand met alle snelvuurkanonnen, op de plaats geschoten, waar de boot zichtbaar is, of zich moot bevinden. Ofschoon de romp van een onderzeeër van stalen platen is, worden deze door granaten spoedig doorboord en dan is het lot van den onderzeeër beslist. Haar voornaamste verdedigende kracht ligt in het water boven haar. Als de boot onder water vaart met slechts 5 voet water boven den commando-toren, dan is zij reeds zeer beschut tegen vijandelijke kogels, daar deze dadelijk op de watervlakte ricocheteeren en niet ver onder water doordringen.

In het Marineblad van Augustus lezen wij in een redactioneel artikel nog de volgende bijzonderheden: "Gaan wij na welke vorderingen de onderzeevaartuigen in de laatste 10 jaar hebben gemaakt, dan kan dit ongeveer door de volgende cijfers worden aangegeven: zie staatje in de krant De werkingssfeer onder water is dus nog steeds zeer gering, waarbij dan nog in aanmerking dient genomen te worden, dat die van 100 m. slechts geldt voor een geringe vaart en beduidend kleiner wordt als de vaart wordt opgevoerd tot het maximum van 12 m. Zoolang de beweegkraacht onder water nog geput zal moeten worden uit accumulatoren is er weinig uitzicht dat de werkingssfeer belangrijk groter zal worden. Alleen tijdens het gevecht zal onder water gevaren kunnen worden, in alle omstandigheden daarbuiten moet gevaren worden aan de oppervlakte. De onderdompeling van een over den Oceaan varende onderzeeboot zal onder alle omstandigheden toch minstens een 10 minuten tijd kosten. In ondergedompelden toestand kan aangenomen worden dat met een beetje zee of kabling een onderzeeboot in vol daglicht nagenoeg zekerheid heeft een stil liggend schip tot op korten lanceer-afstand ongezien te naderen. Vaart het vijandelijk doel met groote snelheid, dan zijn de goede kansen voor de onderzeeboot min of meer afhankelijk van het toeval. In duisternis, schemering, mist en alle weersomstandigheden die het zicht belemmeren, is de periscoop niet of slecht te gebruiken en moet aan de oppervlakte worden gevaren om goed te kunnen navigeeren." Het is in verband hiermede van belang te weten, welke volgens een statistiek in "Het Marineblad" op 3 Maart l.l. de sterkte van de onderzeebooten der verschillende naties was:

Hierbij moet echter in het oog worden gehouden dat Duitschland meer moderne booten heeft: tusschen 1911 en 1913 bouwde Duitschland er 16 en Engeland slechts 11. In 1906 had Engeland reeds 40 booten toen Duitschland pas begon te bouwen. En graaf Reventlow verklaarde nog onlangs in de "Deutsche Tageszeitung" dat de getallen de verhouding van de krachten der onderzeevloten niet aanduiden, daar alle Deutsche onderzeeërs gebouwd waren voor de open zee en slagvaardig zijn. In het "Handelsblad" van 11 en 12 Juli l.l. schreven wij in een paar artikelen over onderzeebooten o. a.: Zeker is het, dat op 't oogenblik netten een vrij goede bescherming tegen torpedo's bieden, en zoodra een scheepsmacht een gebied nadert, waar vijandelijke onderzeebooten te verwachten zijn, zal ieder bevelhebber de netten doen uitvoeren. Wij hebben bij dit punt betrekkelijk lang stilgestaan om duidelijk te maken, dat de torpedo op 't oogenblik volstrekt niet een wapen is, waartegen geen bescherming bestaat. Wat de onder 2 genoemde eischen betreft, zij opgemerkt, dat de onderzeeboot in 't algemeen zeer zeewaardig is. Zelfs onze kleine booten kunnen veel zee verdragen. Een langdurig verblijf in zee is ook op de meest moderne booten nog niet mogelijk. Zij kunnen een scheepsmacht nog niet op hare reizen vergezellen; van het zelfstandig maken van een groote reis is nog minder sprake. In de toekomst zal zulks – door het steeds groter maken der booten – vermoedelijk wel mogelijk worden. Om echter in het tegenwoordige stadium van haar ontwikkeling te komen had zij – na uitgebreide voorafgaande proefnemingen – bijna 25 jaar noodig. Met het voortdurend stijgen van het déplacement zullen zich ook telkens weer nieuwe technische moeilijkheden voordoen, en bovendien bestaat er groote waarschijnlijkheid dat zij bij dien groei een deel van haar beste eigenschap, n.l. hare onzichtbaarheid, inboet. Want een vaartuig van 2 à 3000 ton – en tot dit déplacement zullen zij toch moeten groeien om eenigszins bewoonbaar te zijn – zal zich vermoedelijk niet met eene voldoende snelheid op slechts eenige meter beneden den waterspiegel kunnen voortbewegen zonder dat zich dit aan de oppervlakte verraadt.

De werkingssfeer der onderzeeboot is, boven water varende, waarbijkzij door een Diesel-, of anderen motor voortgedreven wordt, groter dan die van eenig ander torpedo-vaartuig. Voorloopig heeft men echter aan deze groote werkingssfeer niet veel, daar de bemanning het toch niet geruimen tijd achtereen op de boot kan uithouden. In een der allerlaatste technische tijdschriften lazen wij, dat een der

555 Fransche onderzeebooten 72 uur achtereen in zee was geweest en dat dit het record was  
in de Fransche marine. Wanneer de onderzeeboot zich over groote afstanden moet  
verplaatsen, moet zij – voorloopig althans – gesleept of geconvoyeerd worden, ten  
einde hare equipage telkens te kunnen verwisselen. In dit opzicht bevindt de  
560 onderzeeboot zich nog in hare allereerste kinderjaren; bij haar eerste wankele  
schreden op den grooten oceaan moet zij geleid en gesteund worden. Zij draagt nog  
lang niet in zich het kenmerk van een meemacht. Toetsen wij nu de onderzeeboot in 't  
kort aan de overige eischen om daarna aan te geven, welke lessen voor ons uit Sir  
Perry Scott's schrijven te trekken vallen. De onderzeeboot is een vaartuig, dat het  
565 grootste gedeelte van zijn leven boven water vaart. Hare werkingssfeer, in  
ondergedoken toestand, is nog zeer gering. Zij beweegt zich als dan voort door  
middel van een electromotor, gedreven door een accumulatorenbatterij. Is deze  
batterij uitgeput, dan moet zij aan de oppervlakte komen. Bovendien is hare snelheid  
570 onder water zeer gering. Loopt zij in dien toestand hare maximumvaart – 8 à 12 mijl –  
dan is hare batterij in een paar uur uitgeput. Slechts door die snelheid nog geringer  
te maken kan zij het enkele uren langer volhouden. Die geringere snelheid stelt haar,  
uit den aard der zaak, tegenover de zooveel sneller varende groote schepen zoodanig  
575 ten achter, dat het haar volstrekt niet altijd zal gelukken tegenover die schepen  
eene positie in te nemen, waaruit zij lanceeren kan.  
Vaart zij boven water, dan kan zij niet onmiddellijk onder duiken. Daarvoor is een  
bepaalde tijd noodig tot het verrichten van verschillende manipulaties (het trimmen).  
580 Van een eenheidsmotor, dat wil zeggen, een motor, die zoowel boven als onder water te  
gebruiken is, schijnt voorloopig nog geen sprake te zijn. Op eene eenigszins  
belangrijke vergrooting van hare werkingssfeer of snelheid onder water bestaat dus in  
de naaste toekomst weinig hoop. Des nachts is de onderzeeboot, als zoodanig, niet te  
585 gebruiken. Op zijn hoogst kan zij dan – aan de oppervlakte varende – als bovenwater-  
torpedoboot gebruikt worden. Maar als zoodanig staat zij dan bij de gewone  
torpedovaartuigen belangrijk ten achter door hare geringere snelheid en groote  
kwetsbaarheid. Zij moet dus 's nachts de zee vrij laten aan haar boven-water-  
tegenstander. Wat het bestrijden van onderzeebooten betreft, zij het volgende  
590 opgemerkt: Is de boot tijdig ontdekt (door de zichtbaarheid der periscoop), dan kan  
het groote schip door zijn veel grootere snelheid steeds vluchten. De eigenlijke  
bestrijding der boot van het schip af bestaat in het beschieten der periscopen door  
middel van het snelvuur-geschut. Zijn de periscopen vernield, dan is de onderzeeboot  
595 blind. Ook zullen de torpedojagers, welke een scheepsmacht beschermen, altijd zeer  
gevaarlijke vijanden voor onderzeebooten zijn, terwijl eindelijk de luchtvaart in de  
toekomst wel het belangrijkste hulpmiddel bij hun bestrijding zal zijn. Want al stelt  
Sir Percy Scott de luchtvaart voor als de groote hulp de onderzeeboot, de helpster  
die voor haar de vloot zal ontdekken, zooals de zaken staan lijkt het veel  
600 waarschijnlijker dat de luchtvaart de vijanden der onderzeevaart zal worden. De  
praktijk heeft het reeds aangetoond, dat elke onderzeeboot door de vliegmaschine  
ontdekt wordt, en zoodra vliegmaschinen, steunende op een aan de vloot toegevoegd,  
moederschip, in groote kringen rond die boot vliegen, zal het voor een onderzeeboot  
605 vrijwel onmogelijk zijn ongezien te naderen.  
De luchtvaart zal aan de onderzeeboot waarschijnlijk haar onzichtbaarheid ontnemen.  
Men begrijpt dat de verdedigende kracht van onderzeebooten van veel grooter waarde is  
610 voor een vloot die niet de volle zee kan kiezen en de veilige haven houdt, dan voor  
de sterkere marine die de macht in de open zee handhaaft, die daar meester is en haar  
schepen doet kruisen. Toch moet men zich wachten naar aanleiding van het groote en  
verschrikkelijke succes der moedige Duitsche onderzeeërs, een te groote beteekenis  
615 ook voor het verdere verloop der operaties aan dit wapen te hechten. Haar zwakte is  
de kleine snelheid en de altijd beperkte manoeuvreervaardigheid en ten gevolge  
daarvan geringe trefzekerheid harer torpedo's in eenigszins ongunstige  
omstandigheden. Dit blijkt, wanneer men het verloop van het gebeurde in de Noordzee  
nagaat, ook hier. Eén kruiser werd getroffen. De beide andere kruisers stopten in de  
620 onmiddellijke nabijheid om de overlevenden te redden. Zij leverden toen een zeer  
gemakkelijk doel en de vijf onderzeeërs hadden binnen een half uur de beide andere  
kruisers ook getorpedood. Een korten tijd, zal men zeggen? Alles is betrekkelijk – de  
tijd was lang genoeg om de schepen, indien zij tijdelijk de drenkelingen van de  
"Aboukir" aan hun ellendig lot hadden overgelaten en met een 15- of 20-mijls-vaart  
625 waren weggestoomd, volkomen veilig voor de onderzeeërs geweest en waarschijnlijk  
zelfs den terugtocht naar het vaderland van de booten, die slechts een beperkten tijd  
kunnen varen en een nog beperkter tijd onder water kunnen blijven, had kunnen  
verhinderen door torpedobooten te hulp te roepen. De schepen zouden door die  
schijnbaar onmenselijke daad honderden menschenlevens gered hebben. Zal Engeland nu  
de bewaking van de Noordzee aan snelvarende kleine schepen toevertrouwen, terwijl de

620 grootere schepen zich niet zonder noodzaak binnen de practische werkingssfeer der  
onderzeeërs begeven? Dat zou de kans voor de onderzeeërs om daadwerkelijk op te  
treden verminderen. De Deutsche marine vermijdt het blijkbaar het Zeegat uit te gaan.

24 september 1914 **Drie Engelse kruisers tot zinken gebracht.**

625 Telegram van het ministerie van buitenlandsche zaken te Berlijn aan het Deutsche  
consulaat-generaal te Amsterdam, d.d. 23 Sept. 1914. De marinestaf bericht: "De  
Duitsche onderzeeër "U 9" heeft 15 zeemijlen ten noorden van Hoek van Holland een  
aanval gedaan op de Engelsche pantserkruisers "Aboukir", "Hogue" en "Cressy" en alle  
630 drie doen zinken. Twee derden van de Engelsche bemanning verdronk. De rest werd door  
Engelsche en Nederlandsche schepen opgenomen en grootendeels naar Nederland gebracht.  
Duitschland heeft bij dezen aanval geen enkel man verloren. De onderzeeër is  
onbeschadigd teruggekomen."

24 september 1914 **De Britsche schepelingen.**

635 Het Haagsche correspondentiebureau meldt: De gisteren in de bladen opgenomen  
berichten betreffende het overbrengen van de geredde Britsche schepelingen naar het  
kamp in Gaasterland hebben ten onrechte den indruk gewekt, dat zij aldaar zouden  
worden geïnterneerd. Naar wij van de meest bevoegde zijde vernemen, is aan bedoelde  
schepelingen, die overeenkomstig de beginselen van het volkenrecht niet voor  
640 interneering in aanmerking komen, in voormeld kamp in afwachting van hun ophanden  
zijnd vertrek slechts op doelmatige wijze eene tijdelijke verblijfplaats geboden.

24 september 1914 **Hoe lang nog?**

645 Voor een zeevarend volk als het onze is de plotselinge vernietiging van drie Britsche  
gepantserde oorlogskruisers met hun bemanning bij onze kust door Deutsche duikbooten  
de meest aangrijpende gebeurtenis van den oorlog. Wij hebben de zee in ons bloed en  
kennen de gevaren der zee. Er is een soort van vrijmetselarij tusschen alle  
zeevaarders. Ik heb wel eens gedacht dat – als het waar is dat de Duitschers  
650 zeemijnen gestrooid hebben niet tot kustverdediging, maar in volle zee – dit bewijst  
dat ze een pas opgekomen zeemogendheid zijn. Zij, die de zee in hun bloed hebben,  
vermeerderen dus niet roekeloos de gevaren der zee voor handelsschepen en visschers.  
Maar indien volgens het Reuter-telegram van hedenochtend de Engelschen wedijveren  
hetzelfde te gaan doen, dan is weder een nieuwe illusie ons ontnomen. Niet door  
mijnen echter, maar door duikschepen, waarop moedige mannen het leven waagden, zijn  
655 de drie kruisers ten gronde doodsverachting en zelfopoffering der onzichtbare  
aanvallers vermindert echter niet het ontzettende van die drie ontploffingen, welke  
binnen enkele minuten drie groote oorlogsschepen met vlammen omhulden en verbrijzeld  
doen zinken. Wij wisten dat de onderzeeërs dit vermochten te doen, maar toch treft  
als iets ongehoords deze nieuwe wijze van oorlog ter zee te voeren, nu daar pal onder  
660 de Hollandsche kust de bevriende Britsche marine zulk een onheil trof. Het is, dunkt  
mij, niet in strijd met de plichten, welke neutraliteit oplegt, wanneer ik eerbiedige  
hulde breng aan de nagedachtenis der Britsche zeelieden, die daar vlak bij onze kust  
het leven verloren voor hun land! [...]

665 25 september 1914 **De Britsche schepelingen.**

Door de Engelsche legatie in Den Haag wordt medegedeeld, dat zij van de Nederlandsche  
regering bericht heeft ontvangen, dat de leden der bemanning van de drie tot zinken  
gebrachte Engelsche kruisers volkomen vrij en de gasten der Nederlandsche regering  
zijn. Binnenkort zullen de bedoelde personen naar Engeland vertrekken. Omtrent de  
670 quaestie van de beteekenis van artikel 15 van het verdrag betreffende de toepassing  
van de beginselen der Conventie van Genève op den zeeoorlog kan nog worden  
medegedeeld, dat de opvatting van die bepaling in den zin dat zij geen betrekking  
heeft op schepelingen, aangebracht door neutrale handelsschepen steun vindt in het  
rapport door prof. Louis Renault ter tweede Vredesconferentie uitgebracht aan de  
675 desbetreffende commissie omtrent den door een subcommissie ontworpen gewijzigden  
tekst van dat verdrag. Daaruit blijkt dat men bij die bepaling het oog had op de  
onderstelling, dat oorlogsschepen der oorlogvoerenden in een onzijdige haven gewonden  
of zieken kwamen ontschepen, ten einde aldus niet meer gemak tegen den vijand te  
kunnen optreden. Er zou twijfel over kunnen bestaan of de neutrale mogendheid aldus  
680 geen hulp verleent in strijd met de neutraliteit en geen verantwoordelijkheid  
tegenover De andere oorlogvoerende mogendheid hiervoor heeft te dragen. "Indien," –  
zoo gaat het rapport echter voort – "een neutraal handelsschip, dat bij toeval  
gewonden of zieken, zelfs schipbreukelingen, heeft opgepikt, in een neutrale haven  
aankomt zonder een kruiser te hebben ontmoet en zonder eenige verbintenis op zich te  
685 hebben genomen, dan vallen de individuen, welke dat schip aan wal brengt, niet onder

deze bepaling: zij zijn vrij."

**LONDEN, 25 Sept. (Reuter.) De gezonken Engelsche schepen.**

690 In een hedenavond verschenen communiqué over de ramp op de Noordzee zegt de  
Admiraliteit: "In dit geval hebben de gevoelens van menschlievendheid ernstige  
verliezen veroorzaakt, die vermeden hadden kunnen worden. Het zinken van de "Aboukir"  
was een gewoon oorlogstoeval, maar de "Hogue" en de "Cressy" gingen te gronde,  
doordat zij stopten om menschenlevens te redden, waardoor zij zelf de slachtoffers  
werden.

695 De natuurlijke ingevingen van de menschlievendheid leidden in dit geval tot ernstige  
verliezen, die vermeden hadden kunnen worden, wanneer men zich had bepaald tot  
militaire overwegingen. Deze dwaling is echter vergeeflijk onder de bijzondere  
omstandigheden van de moderne oorlogvoering.

700 In de mededeeling wordt wijders verklaard, dat het in het vervolg noodig zal zijn als  
leiddraad voor Britsche oorlogsschepen, vast te stellen, dat wanneer een schip  
beschadigd is door mijnen of blootgesteld aan den aanval van een onderzeeër, de  
schepen, voor zoover het groote vaartuigen betreft, aan hun eigen lot moeten worden  
overgelaten. Bij geen daad van menschlievendheid, onverschillig of het vriend of  
vijand geldt, mogen de gewone oorlogsvoorzorgen verwaarloosd worden en er behooren  
705 geen maatregelen tot redding van menschenlevens te worden genomen ten nadeele van de  
militaire positie. Er moet echter een klein aantal personen worden aangewezen om zoo  
snel als mogelijk de beschadigde schepen te hulp te komen.

De verklaring zegt verder, dat het verlies minder betreurd zou worden, wanneer het  
was toegebracht door kanonnen in een open strijd, onder de omstandigheden, waaronder  
710 thans de schepen tot zinken zijn gebracht, is het veel bedroevender.

Ondanks het ontbreken van opwinding en strijdvuur, werd er toch tucht, blijmoedige  
dapperheid en zelfopoffering betoond bij de manschappen van alle corpsen en de  
verloren levens zijn even nuttig en even roemrijk opgeofferd voor Groot-Britannië als  
het geval zou zijn geweest in een algemeene actie.

715 Verder wordt verklaard dat, afgezien van het verlies van menschenlevens, het verlies  
der kruisers voor de vloot van geringe beteekenis is, daar zij reeds bijna verouderd  
waren.

Volgens de rapporten der geredde officieren had de kruiser "Cressy" den periscoop van  
den onderzeeër bemerkt op 300 yard afstand. De "Cressy" opende het vuur en stoomde  
720 toen *full speed* vooruit. De "Cressy" manoeuvreerde daarop om aan de "Hogue" en de  
"Aboukir" hulp te brengen. Wederom werd een periscoop gezien, waarna een torpedo werd  
afgeschoten over een afstand van 500 yards. Zijn spoor was duidelijk zichtbaar. Hij  
raakte de "Cressy" aan stuurboord. De tweede torpedo miste, maar de derde trof de  
machine-kamer van de "Aboukir", die na 35 minuten zonk, de "Hogue" na vijf en de  
725 "Cressy" na 45 minuten. De "Hogue" was tweemaal geraakt in 20 seconden.

De verklaring brengt warme hulde aan de bemanningen van de Nederlandsche schepen  
"Flora" en "Titan", die zich buitengewoon menschlievend betoonden en de Engelsche  
zeelieden van kleederen en voedsel voorzagen.

730 25 september 1914 **Uit Berlijn wordt ons gemeld:**

De kapitein-luitenant Weddingen, commandant van de onderzeesche boot "U 9", heeft het  
IJzeren Kruis gekregen. Tusschen dezen en de vorigen tocht van de "U 9" was kapitein  
Weddingen getrouwd; en acht dagen na de bruiloft trok hij er weer op uit. Toen hij  
bij Helgoland was met zijn schip, viel een matroos over boord. Zonder aarzelen sprong  
735 Weddingen in zee en redde den matroos. Hiervoor kreeg hij de reddingsmedaille, en de  
Roode Adelaar; en daarnaast hangt thans het IJzeren Kruis.

25 september 1914 **De daad van de U 9.**

740 Uit Berlijn wordt ons gemeld, dat de geheele bemanning van de U. 9 het IJzeren Kruis  
heeft gekregen. Uit berichten van de overlevenden van de gezonken Engelsche kruisers  
blijkt, dat dezen niet de gelegenheid hebben gehad een schot te lossen.

25 september 1914 **De Engelschen in IJmuiden.**

745 In IJmuiden omgaande en sprekende met velen, die de Engelsche bemanning der gezonken  
kruisers zagen landen en een en ander van hen hoorden, ontving men een diepen indruk  
van het gevaar waarmede duikbooten oorlogsschepen bedreigen en tevens van het flinke,  
mannelijke karakter der Britsche zeelui. Zij waren plotseling in zee gestort en  
hadden veel geleden en doorgestaan, maar blijmoedig en bedaard kwamen zij aan land,  
trokken droge kleeren aan en hielpen elkander. De commandant van de Hogue, de  
750 kapitein ter zee Nicholson, was in geen vier etmalen uit de kleeren geweest. Men had  
zeer ruw weer gehad en eindelooze waakzaamheid was noodig geweest. Toen de

ontploffing plaats greep, meenden de officieren dat het schip op een mijn gestooten was; wat de andere kruisers blijkbaar eveneens meenden, want zij snelden toe om te helpen redden en werden toen achtereenvolgens door een torpedo getroffen. En wat  
755 zeide een der Engelsche officieren van de bemanning der Duitsche duikboot? Ze zijn onze vijanden, maar ze zijn dappere kerels (they are brave men)." Want ze hadden niettegenstaande het ruwe weer en de holle zee hun gevaarlijken tocht voortgezet om den vijand afbreuk te doen, en welke kansen de onderzeeërs met hun dunne huid en wondbare machinerie loopen bij zulk een aanval kan iedereen beseffen. Deze hulde aan  
760 den dapperen vijand strekt den Britschen zeelieden tot groote eer. De zee kweekt moedige en edel moedige mannen.

De officieren meenden dat slechts een duikboot de drie aanvallen gedaan had. Hoe ontzettend moeilijk maken deze onzichtbare vijanden de taak van scheepsbevelhebbers! Men kan zich bijna niet indenken hoe zwaar het besef van verantwoordelijkheid den  
765 bevelhebbers van Britsche oorlogsschepen drukken moet, die, om de kust van hun land te beschermen, steeds zee moet bouwen en die in de lange nachten welke naderen, bij mist en stormweer op alles verdacht moeten zijn. Maar ze zijn mannen, kloeke, rustige mannen, die zenuwachtigheid overlaten aan stadsbewoners. De eerste officier van de Hogue stond juist boven de plek waar in de diepte van het schip de torpedo het  
770 raakte. De schok brak hem de beide beenen. Toen het schip zonk en allen in zee stortten, hielden een paar matrozen zijn hoofd buiten water. Hij behoorde tot de geredden en, verpleegd in het hospitaal te IJmuiden, wordt hij waarschijnlijk reeds spoedig met goede hoop op herstel naar Haarlem overgebracht. In IJmuiden was men zeer getroffen door de houding en het geheele optreden van commandant Nicholson. "Welk een beminlijk man!" zeide een der Hollandsche officieren, en "dat 's een bovenste beste  
775 hoor" was de opmerking van een onzer militairen, die hem te midden der geredden en gewonden gezien had. "Hij sprak enkelen toe, die zeer overspannen waren door wonden en schrik. Hij sprak hun moed in en legde hun zijn hand op het gloeiend hoofd en gaf hun rust." Ook was er algemeene sympathie voor een kleinen adelborst, een jongen van  
780 15 jaar, want ze gaan jong op zee in Engeland. Deze knap deed niets dan vragen naar zijn vrienden en kameraden. Ze waren met hun tieners van hun opleidingsschip op de drie kruisers gekomen. "Is die gered? Ligt die in het hospitaal?" Helaas, neen! Hij was de eenige der tien die gered was. Al die jonge levens zijn opgeofferd voor het vaderland!

Zoodra vernomen was dat de geredden op weg waren naar IJmuiden, telefoneerde de kapitein ter zee van Stockum, commandant der positie IJmuiden, naar de Rijkswerf te Amsterdam. Alles was daar onmiddellijk in de weer. Per automobiel werden drie honderd  
785 pakken ondergoed en bovengoed uit de magazijnen gezonden. Zoodra ze geland waren, konden de geredden dus droog goed krijgen. Er waren geen hoofddeksels gezonden, maar in IJmuiden werden 287 petten gekocht. De Engelsche officieren kochten zelve hun  
790 kleeren in de winkels te IJmuiden, nadat ze van Hollandsche zee-officieren eerst voorloopig warme truien hadden gekregen om over hun natte goed aan te trekken. Van alle zijden stroomden geschenken voor de geredde zeelieden. Groote manden met druiven werden gezonden van de buitens te Heemstede en Bloemendaal. Toen de zeelieden gingen  
795 eten, vond ieder naast zijn bord pakjes met versnaperingen, Engelsche beschuiten, Engelsche magarines en bloemen. "We are treated as if we were babies", zeiden de matrozen met een lach en een handdruk. Ze voelden zich tusschen onze Hollandsche zeelieden als tusschen broeders. De twee zeemansnaties begripen elkander. En toen ze van IJmuiden vertrokken en de trein in beweging ging, riepen ze eenstemmig en met  
800 daverend geluid uit: "three cheers for the Royal Navy of Holland!" en toen "one cheer more!"

25 september 1914 **De geredden op de "Titan".**

Er zijn eenige treffende bijzonderheden, welke wij nog dienen te vermelden, naar  
805 aanleiding van het kranige reddingwerk van onzen Amsterdamschen bodem, de "Titan" (van De "Kon. Nederl. Stoomboot-Maatpij.), welk schip, zooals reeds uitvoerig gemeld, zijn twintigtal Engelsche matrozen te Rotterdam, Hoek van Holland, afzette. Een groot deel van de bemanning van het Nederlandsche vrachtschip bestond uit Volendammers, die zoo goed als nooit, doch stellig niet in deze kouder wordende herfst dagen, de oude  
810 gewoonte aflegden, zich van een overweldigende hoeveelheid onderkleeren te voorzien. Toen de uitgeputte, soms bijna geheel naakte drenkelingen daar aan boord kwamen, . bewees deze Volendamsche mode een uitnemenden dienst, om de ongelukkige Britsche officieren en matrozen zoo goed mogelijk van het eerste lijfgoed te voorzien. Sommigen der brave Volendammers droegen tot zelfs zeven onderbroeken. En zoo was elke  
815 Volendamsche matroos in staat, zes Engelsche zeelieden van een been-bekleding te voorzien, en er zelf nog één aan te houden. Het is dus in deze Volendamsche wijde broeken, dat een groot deel der geredde Engelsche matrozen, later door de Engelsche



kanonneerboot van boord van de "Titan" overgenomen, den voet weer op Engelschen bodem zette. Hoe zal de Engelsche sympathie voor ons spreekwoordelijk Volendam er nog door stijgen! Een ander treffend staaltje van reddinginstinct werd ons ook nog meegedeeld. Toen de geredde matrozen aan boord van het Nederlandsche schip kwamen, zat de doodsangst na de vreeselijke ramp er bij sommigen nog zóó in, dat zij zich aan boord van het veilige vrachtschip aan de houten deuren en andere houten deelen vastklemden; – zóó sterk was hun ingeprent, dat bij een ramp voor de opvarenden van een verloren schip op deze wijze nog eenige mogelijkheid bestaat, er het leven af te brengen. Zelfs nà hun redding vertoonden sommigen nog dit bizondere, eigenaardige psychologische verschijnsel.

25 september 1914 **Informatiebureau.**

Men meldt ons: Nadat, niet ver van onze kust, drie Engelsche kruisers tot zinken werden gebracht en de door Nederlandsche schepen geredde opvarenden te IJmuiden en Hoek van Holland zijn aangebracht, zal ons land, naast Duitsche en Belgische militairen, ook Engelsche krijgslieden als zieken herbergen. Zoowel bij de conventie van Genève als bij de Vredskonferentiën van Den Haag werden bepalingen in het leven geroepen die verband houden met het lot van de op onzijdig gebied toegelaten krijgslieden der oorlogvoerenden, z.g. geïnterneerden. Op de bij die conventie en conferentie aangesloten Staten – waartoe ook Nederland behoort rust de verplichting om, in tijd van oorlog, een Informatie-Bureau voor zieke en gewonde militairen, geïnterneerden en c.g. ook krijgsgevangenen in werking te stellen. Reeds op den eersten dag onzer mobilisatie werd dit Bureau dan ook in het Paleis Kneuterdijk te 's-Gravenhage door het Ned. Roode Kruis ingericht; waartoe een drietal zalen van dit paleis welwillend door de Koningin werd afgestaan. Bedoeld Bureau werkt met 3 onderafdeelingen. Begrijpelijkerwijs werd bij de samenstelling in de eerste plaats rekening gehouden met het eigen leger en de vloot en zijn de zorgen van 's lands zonen opgedragen aan de onderafdeeling 1. De huidige toestand brengt mede dat deze onderafdeeling zich kan bepalen tot het vastleggen van berichten omtrent zieke Nederlandsche militairen, terwijl het niet noodig is omtrent hen inlichtingen te verstrekken, daar deze, zooals in vreedstijd geschiedt, door tusschenkomst van de behandelende geneesheeren uit de hospitalen enz. worden gegeven. Onderafdeeling 2 behandelt, in de gegeven omstandigheden, de geïnterneerden, terwijl onderafdeeling 3 zich onledig houdt met het verzamelen der eigendommen door overleden vreemde militairen nagelaten. De behandeling der eigendommen, van overleden Nederlandsche militairen is door den Geneeskundigen Dienst geregeld. Nopens alle zieke en gewonde militairen worden door middel van "berichtkaarten" door den behandelenden geneesheer mededeelingen omtrent hun toestand aan het Bureau gedaan. Deze "berichtkaarten" zijn – voor zooverre hospitalen en ziekeninrichtingen hiervan nog niet zijn voorzien – op aanvraag van het Informatie-Bureau te bekomen. Na ontvangst van zulk een berichtkaart zendt de betrokken onderafdeeling onmiddellijk een "vervolgberichtkaart" den behandelenden geneesheer toe om elke belangrijke wijziging in den toestand te kunnen vermelden. Op deze wijze wordt het Bureau voor wat de geïnterneerden betreft, in staat gesteld den betrokken gezant geheel op de hoogte te brengen en te houden van den toestand der zieke of gewonde geïnterneerden van zijn land. Van de commandanten der Interneeringsdepôts worden, op geregelde tijden, staten ontvangen, de mutatiën behelzende die met de gezonde geïnterneerden hebben plaats gehad. Deze staten worden den betrokken gezanten evenzeer aangeboden, waardoor zij bij machte zijn de betrekkingen dier geïnterneerden op de hoogte te houden van het lot hunner verwanten. Natuurlijk worden aan particulieren, op aanvraag, ook inlichtingen omtrent gewonde of zieke militairen verstrekt. Bij overlijden van geïnterneerden behooren de door hen nagelaten goederen, door de zorg der ziekeninrichting, behoorlijk geïnventariseerd, het Bureau te bereiken en heeft de overdracht dier goederen aan den gezant door het Bureau plaats, terwijl de Ambassade haar tusschenkomst verleent om de betrekkingen in het bezit dier goederen te stellen.

**CHRISTIANIA, 25 Sept. (W. B.) Een oordeel van een Noorsch admiraal.**

Over de daad van de Duitsche onderzeesche boot "U 9" schrijft een bekend Noorsch admiraal in "Morgenbladet": De Engelsche tactiek van de blokkade van Noord- en Oostzee is ter dood veroordeeld, daar een Duitsche onderzeeër door de geheele Engelsche bewakingsketen heen kon sluipen en zich begeven tot op meer dan 200 zeemijlen van de eigen basis verwijderd tot in de buurt van het Kanaal, het sedert eeuwen door Engeland beheerschte gebied. Dat de vernietigde pantserkruiser oude schepen zijn doet niets ter zake. Zooals het gisteren dit in den grond boorde kruisereskader verging, kan het morgen de geheele Engelsche slagvloot vergaan. De Noordzee en de Oostzee zijn niet meer in het bezit der Engelsche blokkeerende

## Naspeuringen van Paul Theelen: Cressy, Hogue en Aboukir

885 gepantserde zeemonsters. Een nieuwe tijd met nieuwe methoden begint voor de kleine zeestaten aan te breken, wijl zij in staat zijn een belangrijk aantal van deze niet kostbare en vreeselijke zeewapens zich aan te schaffen.

26 september 1914 **Een gelukwensch voor den kapitein van de "Titan"**.  
890 Prins Hendrik, voorzitter van het hoofdcomité van het Roode Kruis, is te Rotterdam den kapitein van de "Titan", de boot van de Kon. Stoomboot Maatschappij, die na het vergaan van de drie Engelsche kruisers, een aantal drenkelingen redde, geluk komen wenschen.

26 september 1914 **Prins Hendrik**.  
895 De Prins heeft gisteren in het Patronaatsgebouw aan den Hoek van Holland de gewonde zeelieden bezocht en heden de Engelsche zeelieden in de Roode Kruis-inrichting te IJmuiden.

26 september 1914 **De Engelsche schepelingen**.  
900 Nader is gebleken, dat de gewonde Engelsche matroos te IJmuiden, wiens naam nog niet bekend was, heet George Radgrave. Hij is afkomstig uit Gillingham in Kent en diende op de "Hogue". Een andere schepeling is overgebracht naar het Elizabeth-Gasthuis te Haarlem.

26 september 1914 **Sloepen van de "Hogue"**.  
905 Gistermorgen werd te Hellevoetsluis aangebracht door den blazer G.O. 14 een groote stoomsloep van het Engelsche oorlogsschip "Hogue", welke door haar ongeveer 7 mijl van het Maasvuurschip werd aangetroffen. Er bevonden zich geen personen of lijken in. De sloep is naar de Marinewerf verhaald.

910 De stoombarkas van den door de Duitsche onderzeeboot in den grond geboorden Engelschen kruiser "Cressy" werd, nadat ze gistermiddag de Scheveningsche haven was binnengesleept, onder militaire autoriteit gesteld. De zich van den inventaris in den schokker "Scheveningen 29", schipper Simon Bakker, bevindende goederen werden door de militaire autoriteit in beslag genomen, terwijl hetzelfde zal geschieden met de  
915 goederen in de "Maassluis 317", schipper E. de Bruyn, wanneer dit schip te Maassluis aankomt.

26 september 1914 **De ramp op de Noordzee**.  
920 Op de begraafplaats te 's-Gravezande vond gistermorgen de teraardebestelling plaats van de vijf overleden schipbreukelingen van de in den grond geboorde Engelsche kruisers. Om ongeveer 9 uur vertrok de stoet van de loods "Amerika". Voorop gingen een vuurpeleton van 12 man en een onderofficier. Daar geen muziekkapel aanwezig was, werd de marsch gespeeld door een tamboer en een pijper. Daarachter volgden drie wagens met de lijken. In den voorsten boerenwagen was het lijk geplaatst van den  
925 onderofficier die herkend is, sergeant Farmer. In elk der beide andere wagens waren twee kisten geplaatst. De lijkkasten van eenvoudig wit hout waren gedekt door de Engelsche vlag. Als slippendragers fungeerden achter den eersten wagen twee onderofficieren van de marine, twee onderofficierentorpedisten en twee van de pantserfort-artillerie, terwijl achter beide andere wagens manschappen volgden.  
930 Daarachter kwamen zestig dragers, voor iedere kist twaalf, samengesteld voor de helft uit torpedisten en voor de helft uit pantserfort-artilleristen, gevolgd door een detachement van vijftig man, onder bevel van den eerste-luitenant der artillerie C. Erpenbeek de Wolff.

In de drie volgrijtuigen hadden onder anderen plaats genomen de commandant van het  
935 pantserfort aan den Hoek van Holland kapitein Kloosterhuis, die de begrafenis heeft geregeld, welke op kosten der Engelsche regeering geschiedde. Als vertegenwoordiger van den vice-admiraal, stelling-commandant van Hellevoetsluis, Van Hecking-Kolenbrander, fungeerde de luitenant ter zee 2e klasse Van der Ven, vergezeld van den buitengewonen adelborst van de reserve Van der Does. Verder waren in de rijtuigen  
940 aanwezig de Engelsche vice-consul te Maassluis, de heer Dirkzwager, en de commissaris van de gemeente Rotterdam aan den Hoek van Holland, de heer O. F. Jas. Aan de begrafenis werd deelgenomen door de 14 overlevenden van de ramp, wier gezondheidstoestand hen daartoe in staat stelde. Zij waren gekleed in nette burgerpakken, hun door den fortcommandant verstrekt, en schreden tusschen de dragers  
945 en het volgdetachement. De troepen waren gekleed in marschtenuë. Aan den kant van den weg hadden zich op vele plaatsen dichte rijen menschen geschaard, die ontroerd, de mannen veelal met ontbloot hoofd, den stoet aan zich lieten voorbijgaan. Waar de stoet aan inrichtingen als het torpedo- en het artillerie-arsenaal voorbijtrok, brachten de manschappen dezer inrichtingen het militaire saluut. Op de begraafplaats

950 waren aanwezig de Britsche gezant Sir Alan Johnstine vergezeld van zijn attaché, de  
consul-generaal te Rotterdam, den heer Maxe en kapitein Nicholson, commandant van  
eender gezonken kruisers. Een groot aantal bloemstukken dekten de baren. Zij waren  
afkomstig van den Britschen gezant, den consul-generaal, den kapitein van den  
955 kruiser, den directeur van de Stoomboot-Mij. "Uranium", den heer Tinsley, en anderen.  
Door een dichte haag van menschen werden de vijf kisten naar het groote  
gemeenschappelijke graf gedragen.  
Door den Engelschen predikant, Rev. Corryton te Rotterdam, werden de gebruikelijke  
hoofdstukken uit den Bijbel voorgelezen. Daarna werd het woord gevoerd door den Ned.  
Herv. Predikant te 's-Gravenzande, ds. Rufsich van Dugteren. Het salvo, aldus spr.,  
960 was een groet van het Nederlandsche leger namens het Nederlandsche volk. De namen van  
de meeste overledenen zijn onbekend, maar de menschen in het land over zee zullen om  
hen treuren en het Nederlandsche hart treurt met hen mede. Zij hoopten in vredestijd  
huiswaarts te keeren, maar zij zijn in oorlogstijd naar het huis huns Vaders gegaan.  
De tweede spreker was de Geref. predikant te 's-Gravenzande, ds. Van Haringen. De  
965 gestorvenen waren, zeide hij, als helden gevallen en bij het graf van helden diende  
inderdaad een klaagzang aangeheven. Spr. uitte de hoop dat de gevallen helden hadden  
geloofd in den eenen Held, die dood en graf heeft overwonnen. De Britsche gezant  
betuigde namens zijne regeering allen, die hadden medegewerkt tot de regeling der  
begrafenis en aan het graf het woord hadden gevoerd, zijn diepgevoelden dank.

970  
26 september 1914 **De vernietigde kruisers.**

De Engelsche bladen vertellen natuurlijk weinig nieuwe bijzonderheden over de  
ondergang der drie kruisers inde Noordzee. Zij hebben uitvoerige telegrammen uit  
Amsterdam en Rotterdam met de door ons meegedeelde bijzonderheden en de in Engeland  
975 zelf aangebrachte geredden kunnen uit den aard der zaak weinig nieuws vertellen, wat  
ook al veel keer reeds door de geredden is meegedeeld. Alleen maken de Engelsche  
bladen uitvoerig gewag van een verhaal van den geredden "chief gunner" van de  
"Cressy", dokter Dougberty, die beweert een onderzeeër te hebben waargenomen en er op  
te hebben geschoten. Hij vernielde met een tweede schot den periscoop, met een derde  
980 schot den uitzichttoren en onder gejuich van zijn mannen zonk de onderzeeër. De heer  
Dougberty deelde verder mede, dat daarna nog werd geschoten op een trawler, die de  
Nederlandsche vlag voerde, maar blijkbaar een Duitsche boot was, die de operaties  
leidde. Na het zinken van de eerste onderzeesche boot, zag men, volgens het verhaal  
van Dougberty, nog een tweede onderzeeër, die een oogenblik later het noodlottige  
985 schot op de "Cressy" richtte. In het geheel had Dougberty vijf onderzeeërs gezien.  
Dit verhaal van dezen overlevende van de "Cressy" is dus wel volkomen in strijd met  
de Duitsche mededeeling, dat slechts een onderzeeër de aanval op de drie kruisers  
heeft uitgevoerd. En wijl het moeilijk is aan te nemen, dat de Duitschers niet gewag  
zouden maken van den ondergang van een hunner onderzeeërs bij zulk een poging, is het  
990 vermoeden dus zeker gewettigd, dat de Engelsche zeeman zich heeft vergist. Ook een  
andere geredde vertelde aan de "Daily Chron.": "dat de Duitsche onderzeesche  
flotielje, die de aanval verrichtte, uit vijf schepen bestond, en dat het moederschip  
de Nederlandsche vlag voerde, en niet de minste poging deed om aan het reddingswerk  
deel te nemen."

995 In geen van de Nederlandsche berichten omtrent deze ramp wordt van het valsch voeren  
der Nederlandschen vlag melding gemaakt en vermoedelijk zal dit verhaal wel uit een  
zelfde bron komen, en op fantasie berusten. Een gevaarlijke fantasie, die aanleiding  
zou kunnen geven tot het vuren op onschuldige Nederlandsche schepen, alleen uit vrees  
dat ze eigenlijk Duitsche schepen zouden zijn. De Duitsche kleuren, rood-wit-zwart,  
1000 schijnen tot deze zonderlinge begripsverwarring bij te dragen. In alle berichten der  
Engelsche bladen wordt met grooten lof gesproken over het reddingswerk der  
Nederlandsche zeelieden en de vriendelijke ontvangst der geredden in ons land. Een  
verslaggever van de "Daily Chron." had een onderhoud met een matroos van de "Cressy",  
die er in geslaagd was ook het leven te redden van den commandant van de "Hogue". "Ik  
1005 had ongeveer twee uren rondgedreven, steunend op een dekstoel, want we hadden zoo wat  
alles over boord geworpen ten behoeve van de bemanning van de "Aboukir" en de "Hogue"  
en hadden haast niets voor ons zelf overgehouden. Ik hing over de stoel en zag den  
commandant. Ik greep hem en te zamen hielden we ons nu aan den stoel vast. Hij was  
vrijwel uitgeput, maar ik sprak hem moed in en zeide, dat we wel gauw opgepikt zouden  
1010 worden. En zoo geschiedde het ook, maar lang had hij het niet meer kunnen uithouden.  
Wat me het meest trof was het gezicht van een dozijn kameraden, die zich aan het stuk  
van een vlot hadden vastgeklemd. Ze steunden elkaar en allen zongen: "Nearer my God  
to Thee". Ik zag dat een golf over het vlot sloeg en toen ik een oogenblik later  
opkeek, zag ik nog slechts drie mannen.

1015

26 september 1914 **De Noordzee als oorlogsterrein.**

Mr. Erakine Childers, een bekende autoriteit op het gebied van strategie en geschiedenis, geeft over de Noordzee als oorlogsterrein de volgende beschouwing:

1020 Wanneer men de Noordzee en Oostzee uit een strategisch oogpunt bechouwt, en deze zeeën als één oppervlakte van water beziet, dan valt de aandacht op een zekere plek in de Groote Belt, die Seeland scheidt van het naburige eiland Fyen, ten westen daarvan. Op een kaart van groote schaal kan men iets ten Noorden van het smalste deel van de Belt, tusschen het eiland Omö en de noordpunt van Langeland, de "Wraakbank" zien, die het passeeren van het middengedeelte voor schepen met grooten diepgang

1025 onmogelijk maakt, daar er slechts 22 voet water staat, over een breedte van plm. 9 K.M. Van de beide oevers van de Belt stroomt water af, dat twee bevaarbare kanalen vormt, het eene pl.m. 800 M., het andere pl.m. 1½ K.M. breed.

In vreedestijd maakt de vuurtoren op Omö, een der fraaist ingerichten van de wereld, de vaart door deze kanalen mogelijk met nog andere vuurtorens in de omgeving, en het

1030 is slechts een jaar geleden dat ik, deze doorvaart kiezende, dit uitstekende licht mocht bewonderen, in een dikken mistigen nacht.

Acht mijlen naar het Noorden, waar de Belt wat breeder is, is een smalle doorgang, iets meer dan een mijl breed, tusschen Sprogö en de klippen van Halskov de Oost-Renden genaamd. De veel lastiger West-Renden wordt, hoewel nader, slechts zelden door

1035 groote schepen gebruikt.

De aldus beschreven zeestraat, met de vier moeilijke uitvaarten, is de eenige natuurlijke verbinding tusschen de beide noordelijke zeeën, voor oorlogsschepen bruikbaar.

De beide andere doorgangen tot het Zuidelijk deel van de Oostzee, de Sont en de

1040 Kleine Belt, die één rivier gelijkt, zijn te ondiep (hier en daar 23 voet) voor groote schepen, en voor de mogendheden is het voor krijgsoperaties onmogelijk zelfs van de Groote Belt gebruik te maken, en de andere wegen te minder, zonder de Deensche neutraliteit te schenden.

Doch voor Duitsland is dit laatste vermoedelijk geen bezwaar! Duitsland heeft

1045 echter een kunstmatigen sleutel tot het operatieterrein in het pas onlangs voltooide Elbe-Kiel-kanaal. Daarbij kan het, uit een aanvalsoogpunt, de Fehmern Belt openstellen, en daardoor, een zuidelijken toegang tot de Groote Belt verschaffen, die voor een vijandelijke vloot uiterst gevaarlijk zou zijn door mijnen en onderzeeërs.

Eigenlijk is aldus de Oostzee, waarin slechts een zwakke Russische vloot ligt, een

1050 ruime Duitse vluchthaven, en een aanvalsterrein tegen Rusland.

Het behoeft nauwelijks gezegd te worden, dat een der voornaamste pogingen van Engelsche zijde moet zijn, op de een of andere wijze de hartader, het kanaal, af te snijden.

Laten wij thans terugkeeren tot de Noordzee. Deze is een kleine zee, in aanmerking

1055 genomen de moderne marine-taktiek, met toestellen voor draadlooze telegrafie, 30 knoops-torpedojagers en 50 knoopshydroplanes, die verkenningen verrichten, en slagvloten, die 20 knoop loopen. De Noordzee is 275 zee-mijlen van den Humber tot Helgoland, 365 van de Tyne tot de Skaw, 305 van Aberdeen tot de Naze en 200 van de Shetlands-eilanden tot Bergen, de breedste doorgang in het Noorden.

1060 De doorgangen tusschen de Shetlands-, de Orkney-eilanden en Schotland hebben uit een maritiem oogpunt weinig te beteekenen. Zoo meet het Skagerak zestig mijl op de meest noord-oostelijke breedte en de straat van Dover op de meest zuid-westelijke breedte twintig mijlen.

Wanneer een van twee oorlogsvloten een gevecht tracht te vermijden, terwijl beide

1065 vloten even snel varen, zal het deze wijkende vloot met moeite kunnen gelukken den zeeslag meer dan een etmaal uit te stellen, indien het weder helder is en geen vluchthavens worden binnengevallen. De Noordzee is over het algemeen ondiep. Zeker meer dan de helft (de zuidelijke voornamelijk) meet minder dan veertig vademen en een groot gedeelte van deze oppervlakte, speciaal het zuidelijke en oostelijke gedeelte,

1070 meet minder dan twintig vademen. Ten oosten en ten westen van de rechte lijn, getrokken tusschen Wash en Texel, meet het water nauwelijks meer dan zeventien vademen, en binnen het complex van wel een twintigtal samenkomende wegen voor verkeer in vreedestijd strekken zich uitgebreide en gevaarlijke zandbanken uit, parallel met de kust over lange afstanden, beperkende de slagruimte en naar verhouding verhoogende het gevaar van drijvende mijnen. Blijkbaar was het nabij een van deze banken op de

1075 kust van Suffolk, de Aldborough Rif, dat de "Amphion" werd vernield door een dezer zeer machtige wapens van de minder sterke macht ter zee.

Van deze omgeving af zuidwaarts langs de monding van de Theems tot de Goodwins is de Engelsche kust beschermd door verraderlijke zandbanken, terwijl aan den Franschen,

1080 Belgischen en Nederlandschen kant een waar labyrinth van zandbanken de navigatie belemmert tot op dertig mijlen van het Noordhinder lichtschip. Zonder de hulp van een

uitgebreid cordon van internationale lichtschepen, alle geplaatst rond de "zak" zuidwaarts tot de straat van Dover, van daar noordelijk tot Texel en verder oostelijk tot de Elbe, is de scheepvaart, vooral bij dik weder, gevaarlijk en zijn de  
1085 eventualiteiten in tijden van oorlog onberekenbaar.  
Want de zandbanken, met een korte onderbreking aan de Nederlandsche westkust, strekken zich voortgezet uit van Texel, om Helgoland, halverwege tot kaap Skagen, een ware zandmuur, waarin aaneengesnoerd liggen de Noord- en Oost-Friesche Wadden-  
1090 eilanden. Van een menigte doorvaarten, voor het grootste gedeelte smal en gevaarlijk, welke dezen zandmuur onderbreken, zijn slechts zes van belang: twee Nederlandsche ingangen naar de Zuiderzee: bij Texel en Terschelling en vier Duitsche riviermonden: de Eems, de Jade, de Weser en de Elbe; deze laatste drie zijn, uit een zeevaartkundig oogpunt, feitelijk één, met een twintig mijl breede monding. Daarachter liggen  
1095 Hamburg en Bremen, twee van de grootste Duitsche wereldhandelssteden en Wilhelmshafen, het Duitsche marinedepot. Dit is een sterk defensie-standpunt voor de vloot en den handel met Helgoland als een basis, welke door fortten is beschermd en kan worden beschouwd als een schildwacht. Over een afstand van vijftien mijlen strekken zich zandbanken uit, waartusschen drie vaargeulen loopen, welke door mijnen gemakkelijk kunnen worden afgesloten. Deze vaargeulen scheiden de vijandelijke vloot  
1100 van haar doelpunt: Wilhelmshafen. De andere havens liggen op grooten afstand: Bremerhafen ongeveer 25 mijlen van de open zee, Bremen zestig, de ingang van het Kaiser-Wilhelm kanaal vijf en dertig en Hamburg zeventig mijlen. Het is belangrijk, mede te deelen, dat een Duitsche oorlogsvloot, hoewel deze zich vrij kan bewegen in het Noord-Oostzeekanaal, zich niet kan bewegen tusschen Wilhelmshafen en de Elbe  
1105 zonder zee te kiezen en te vechten met de hulp van Helgoland tegen een vijandelijke vloot, welke daar is geposteerd.  
Weigert echter Duitschland een beslissenden slag in open zee met de hoofdvloot, waar het allen schijn van heeft, dan zou Duitschland meer vrijheid van handelen hebben in de Elbe of de Oostzee, dan wanneer zij in Wilhelmshafen zou worden ingesloten.  
1110 Een tweede punt, dat de aandacht verdient is, dat de geheele oppervlakte van ondiepten een operatie-basis zullen worden voor torpedo-vernielers en onderzeeërs, welke kunststukjes van zeemanschap zullen te zien geven.  
Een derde mogelijkheid is, dat Engeland een militaire macht doet landen op de kust van Hannover, hetgeen gelijk zoude staan met de heerschappij ter zee. Een meer  
1115 urgente quaestie en een ernstiger vraagstuk is het transporteeren van een leger naar België. Het is moeilijk, de uitvoerbaarheid van een van deze ondernemingen te beoordeelen. Hiervoor is de heerschappij ter zee noodzakelijk en deze is moeilijk te verkrijgen, indien men in aanmerking neemt de doodelijke uitwerking van torpedo-vernielers en onderzeeërs op een groot aantal transportschepen. Op dit gebied kan  
1120 niets worden ondernomen vóórdát de Duitsche hoofdvloot is verslagen of in een haven is opgesloten, terwijl de kans tot ontvluchting is buitengesloten.

28 september 1914 **De onderzeesche aanval.**

De maritieme medewerker van de "Times" merkt op, dat er wel al vele verhalen zijn  
1125 gedaan omtrent den onderzeeschen aanval op de drie verongelukte kruisers. Ook interviews met sommige der officieren, maar dat de bijzonderheden niettemin nog zeer onvolledig en tegenstrijdig zijn. Eerst een onderzoek voor een krijgsraad zou volledig licht kunnen geven, maar de medewerker van de "Times" erkent, dat in  
1130 bestaende omstandigheden zulk een onderzoek niet als in normale tijden onmiddellijk kan geschieden. Niettemin twijfelt hij er niet aan of te gelegener tijd zal zulk een onderzoek plaats hebben en zal men dan dus volledige inlichtingen verkrijgen. Wat uit de verklaringen der overlevenden wel blijkt, meent de schrijver in de "Times", is dit, dat het officieele Duitsche bericht, dat de aanval door een onderzeesche boot is verricht, onjuist moet zijn. Zoowel de "chief gunner" van de "Cressy" als de  
1135 luitenant Harrison van dezen bodem hebben meer dan een onderzeeër gezien en uit de mededeelingen van hen en van andere overlevenden, meent de Engelsche schrijver, blijkt dat ten minste een onderzeeër in den grond moet zijn geboord. De maritieme medewerker van de "Times" zegt, dat het van algemeene bekendheid is, dat de Duitsche onderzeeërs steeds in flotieljes van zes optreden en indien er dus alleen de U. 9  
1140 naar de Duitsche haven is teruggekeerd, meent hij recht te hebben tot het vermoeden, dat dus de vijf andere zouden zijn vernietigd. Zooals wij reeds hebben opgemerkt, komt het ons nauwelijks aannemelijk voor, dat men van Duitsche zijde zulk een verlies, indien dit werkelijk had plaats gehad, niet zou erkennen, daar dit immers de vermetelheid van de daad in nog sterker licht zou stellen. Maar hiertegenover staan  
1145 dan weer de besliste verklaringen van Engelsche officieren. Het zal dus zeker, zooals de medewerker van de "Times" opmerkt, het beste zijn het resultaat van het officieele onderzoek te wachten.



28 september 1914 **De ondergang der Engelsche kruisers.**

1150 Een ons uit Berlijn gezonden bericht meldt over den ondergang van de kruisers  
"Aboukir", "Hogue" en "Cressy": De Engelsche pers en de Engelsche admiraliteit hebben  
beweerd, dat de "Hogue" en de "Cressy" getorpilleerd zijn, terwijl zij bezig waren  
met het redden van schipbreukelingen van de "Aboukir". Zij beschouwden daarom de daad  
van de "U 9" als onmenselijk. Deze bewering wordt door de Engelschen zelf  
1155 tegengesproken, zoo luidt het bericht uit Berlijn, want de radio-telegrafist van den  
kruiser "Cressy" vertelde te Harwich aan een berichtgever van de "Times": Toen de  
"Aboukir" getroffen werd, meenden wij, dat dit toe te schrijven was aan een mijn,  
maar toen de "Hogue" onderging, wisten wij, dat het ten gevolge van een torpedo was.  
De "Aboukir" helde over en zonk langzaam; de schoorsteenen lagen bijna op de  
1160 watervlakte, zoodat de rook uit het water scheen te komen. De "Hogue" werd tegen het  
achterschip getroffen en zonk ook eerst met den achterstevan. Het scheen alsof het  
schip uit het water sprong en daarop zonk het loodrecht. De "Hogue" werd na de  
"Aboukir" getroffen, doch ging het eerst onder. De radio telegrafeerde juist het  
bericht, dat de "Aboukir" en de "Hogue" getorpilleerd werden, toen een der 24.3 c.M.  
1165 kanonnen der "Cressy" afgevuurd werd. Een hevige schok deed mij denken, dat ook de  
"Cressy" op dit oogenblik getorpilleerd was, dadelijk daarop werden wij inderdaad  
getorpilleerd. De "Cressy" vuurde ongeveer twaalf schoten. Het schip ging langzaam  
onder; het onderste kwam boven te liggen. Ik klom op de kiel en later op een  
schietschijf, welke aan het schip bevestigd was, doch die mij, toen deze los dreef,  
1170 als vlot diende.

29 september 1914 **Een Zuidpool-reiziger op de "Hogue".**

Onder de vermisten op de "Hogue" – zoo lezen we in de *Globe* – is de eerste officier  
H. E. de P. Rennick. Hij is officier geweest op de "Terra Nova", het schip waarmede  
1175 kapitein Scott uitging op zijn Zuidpool-expeditie. Hij heeft zelfs het bevel gevoerd  
over de "Terra Nova", toen de commandant Evans afwezig was. Commandant Rennick laat  
een jonge weduwe na. Hij was eerst twaalf maanden gehuwd. (*N. v. d. D.*)

30 september 1914 **Krijgsgevangenen.**

1180 Onze Londensche berichtgever schrijft d.d. 25 Sept.: Hoe worden de Duitsche  
krijgsgevangenen in Engeland behandeld? Het antwoord op die vraag hoopte ik te kunnen  
krijgen door een der concentratie-kampen in de nabijheid van Londen te kunnen  
bezoeken. Doch bij de vele teleurstellingen, die de vreemdeling-journalist in  
Engeland onder de tegenwoordige omstandigheden heeft te dragen, kwam zich deze  
1185 voegen, dat ik ook in mijn plan zulk een kamp te kunnen bezoeken, voorloopig althans,  
teleurgesteld ben. Ik kende een der Parliamentary Secretaries, thans aan het  
Ministerie van Oorlog verbonden, en had bovendien nog een introductie voor hem van  
een zijner vrienden, daarmede gewapend hoopte ik dus dat bij mij ter wille zou kunnen  
zijn en ik begaf mij naar de War Office om hem te spreken. 't Gaat tegenwoordig maar  
1190 niet zoo gemakkelijk om iemand in dat gebouw te kunnen ontmoeten. Bij den ingang tot  
het bekende reusachtige gebouw van Whitehall, waar Lord Kitchener thans den  
maarschalkstaf voert, stonden twee agenten. "Wat verlangt gij?" was de vraag, toen ik  
binnen wilde gaan. "Den heer So-and-so spreken." "O, links in de hall u bij den  
portier vervoegen." In de groote marmeren hall, van waar de breede marmeren trappen  
1195 opgaan tot de kantoor-lokalen, nam de gegalloneerde portier mijn kaartje, vulde mijn  
naam en dien van den onder-secretaris in op een formulier en met beide documenten  
werd een loopjongen naar boven gezonden. Spoedig kwam een "boy-scout" naar mij toe,  
gaf mij formulier en kaartje terug, geleidde mij de trappen op naar den secretaris,  
die mij hoogst welwillend ontving. Maar toen ik hem mijn verzoek voorlegde, luidde  
1200 zijn antwoord: "'t Spijt mij vreeselijk doch er worden op dit oogenblik onder geen  
enkele voorwaarde "passes" uitgegeven om de Duitsche gevangenen te bezoeken.  
Misschien later, als wij zekerheid hebben hoe men in Duitschland de Engelsche  
krijgsgevangenen behandelt. Ik kan u echter wel deze zekerheid geven, dat de Duitsche  
gevangenen door ons uitstekend behandeld worden." Ik had uit zijn geheelen toon wel  
1205 duidelijk gemerkt dat het nutteloos zou wezen verder aan te dringen en waar anderen  
hem ook wilden spreken, stond ik maar op om heen te gaan. "'t Spijt mij wel", zeide  
hij, mij de hand drukkende en uitgeleide doende, "dat ik u niet ter wille kan zijn.  
Wat heeft men in uw land de geredden van de drie verloren kruisers aller-  
vriendelijkst bejegend. Splendid!" En zoo scheidden wij. Bij den uitgang van het  
1210 gebouw eischte de dienst-doende politieagent het portiers-formulier op, dat mij  
toegang tot het Ministerie-gebouw had gegeven. Ik kan den lezers thans dus niet uit  
eigen aanschouwing vertellen van een concentratie-kamp van Duitsche krijgsgevangenen  
in Engeland.

1215 30 september 1914 **Geredden van de Engelsche kruisers.**  
Gisteravond is het stoomschip "Flora", juist 8 dagen nadat het met de 288 geredde  
Engelschen te IJmuiden binnenkwam, daar weder van Leith aangekomen. Bij het korte  
verblijf te Leith zijn aan den gezagvoerder en de bemanning ondubbelzinnige blijken  
1220 van erkentelijkheid gegeven voor de redding onder zoo moeilijke omstandigheden van  
een groot aantal opvarenden der gezonken kruisers. De gezagvoerder, de eerste  
stuurman en de machinist van de "Flora" werden des avonds ten huize van den  
burgemeester van Leith ontvangen, die hun verzekerde, dat Engeland nimmer zal  
vergeten, wat het aan den gezagvoerder en de bemanning van de "Flora" verschuldigd  
is. De volgenden morgen ontving kapitein Voorham van de "Flora" officieel bezoek van  
1225 een officier van een der te Leith gelegen Engelsche oorlogsschepen, die hem namens de  
Engelsche regeering verzekerde, dat deze het niet vergeten zal. Ook de bevolking van  
Leith liet zich niet onbetuigd; de bemanning van de "Flora" werd overladen met  
allerlei geschenken en herinneringen. Bij aankomst te IJmuiden ontving de  
1230 gezagvoerder een brief van het Britsche vice-consulaat met een dankbetuiging namens  
de Engelsche regeering. (N. R. Ct.)

2 oktober 1914 **De Engelsche schipbreukelingen.**  
Onze berichtgever te IJmuiden schrijft: Van de gewonde en zieke Engelsche matrozen  
der drie gezonken kruisers, die te IJmuiden in het Roode Kruis-gebouw werden  
1235 verpleegd, zijn hedennacht ongeveer half twee zestien hunner met het stoomschip  
"IJstroom" van de Hollandsche Stoomboot Mij. naar Londen vertrokken. Eenige uren voor  
hun vertrek waren zij allen in het Roode Kruis-gebouw bijeengekomen, alwaar zij door  
verscheidene heeren, o.a. den heer Reygersberg, vice-consul van Gr. Brittannië, den  
heer D. v. d. Horst, leider van de Reddingsbrigade, den heer De Brueys Tack,  
1240 havenmeester en den heer Broekmeyer, werden toegesproken. Een der geredde Engelschen  
dankte namens zijne landgenooten de dames en heeren der brigade voor hunne  
vriendelijkheid en uitmuntende verpleging aan hen verleend. Nadat er getoast was en  
de Engelschen beladen waren met verscheidene pakjes, gingen zij in gezelschap van de  
dames en heeren der brigade, op weg naar de Nieuwe sluis. Na daar een half uur  
1245 gewacht te hebben, kwam de "IJstroom" in de sluis, toen begon het afscheid nemen, het  
bedanken voor de goedheid in IJmuiden ondervonden. Er kwam geen eind aan het geven  
van handdrukken en men kon het den Engelschen matrozen aanzien, dat zij zeer dankbaar  
waren. Wij spraken ook enkele der geredden, welke beweerden met evenveel vuur als  
voorheen in den strijd te willen gaan. Nogmaals dankten zij het gezelschap, dat hun  
1250 uitgeleide deed en in het bijzonder Zr. van Lunzen waren zij hoogst dankbaar voor  
hare goede verzorging. Allen gingen nu aan boord van het stoomschip en eenige minuten  
later stoomde de "IJstroom" de sluis uit, nadat de dankbare geredden nog een laatsten  
groet hadden gebracht aan de aanwezigen. Zij zullen zeker met genoegen mogen  
1255 terugdenken aan de uitstekende verzorging op Hollandschen bodem. Nu blijven er nog  
vier in het gebouw ter verpleging over, die ook wel spoedig zoover zullen genezen  
zijn om naar hun vaderland terug te keeren.

2 oktober 1914 **Engelsche scheepsnamen.**  
— De ondergang der drie ongelukkige Engelsche schepen is nog niet zoolang geleden —  
1260 al leven we snel in dezen emotie-vollen tijd! — om in herinnering te brengen, dat het  
Engelsche oorlogsschip "Hogue" zijn naam te danken had aan een der groote zeeslagen  
uit den oorlog tegen Frankrijk, welke op den 29en Mei 1692 de Engelsch-Hollandsche  
vloot tegen de Fransche vloot zag strijden; de verbondenen stonden onder bevel van  
1265 admiraal Bussel en de Franschen onder admiraal Tourville. Het gevecht werd geleverd  
bij La Hogue; en de verbonden vloten behaalden de overwinning. Ook de beide andere  
gezonken kruisers droegen namen van belangrijke gevechten. Zoo herinnerde de naam van  
de "Cressy" aan een overwinning der Engelschen op de Franschen; koning Eduard ?? en  
de beroemde Zwarte Prins versloegen den 25en Augustus 1346 Koning Philips VI van  
Frankrijk bij Cressy. Eindelijk de "Aboukir", welke de herinnering levendig hield aan  
1270 den zee-slag op de reede van Aboukir op de noordkust van Egypte; een Engelsche vloot  
onder bevel van Nelson bond op den 1en Augustus 1798 den strijd aan tegen de Fransche  
zeemacht onder admiraal Brucy, en behaalde daar de overwinning.