

## 8 Getorpedeerd tijdens de 1<sup>ste</sup> Wereld Oorlog.

N.Baggus was 2<sup>o</sup>Officier aan boord van de Jacatra (Gezagvoerder J.W.Flach)

### Uitspraken van de raad voor de scheepvaart.

De scheepsramp overkomen aan de stoomschepen "Bandoeng", "Eemland", "Gaasterland", "Jacatra", "Menado", "Noorderdijk" en "Zaandijk".



De stoomschepen bandoeng, Eemland, gaasterland, Jacatra, Menado, Noorderdijk en Zaandijk zijn op 22 Februari 1917 nabij Bishop Rock door eene Duidtsche duikboot aangevallen en tot zinken gebracht. Na het in deze zaken gehouden voorloopig onderzoek door de scheepvaartinspectie in het Iste en IIde district besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, dat overeenkomstig de voorstellen van den hoofdinspecteur de raad een nader onderzoek naar deze rampen zou instellen. De behandeling had plaats ter openbare zitting van 1 Juni 1917 en werden als getuige onder eede gehoord: 1. J.W.Flach, gezagvoerder van de Jacatra; 2. J.de Koning, gezagvoerder van de Noorderdijk; 3. L.Stuut, gezagvoerder van de Gaasterland; 4. L. Maars, gezagvoerder van de Eemland; 5. H.C.M.van Houten, gezagvoerder van de Menado; 6. C.van Beek, eerste-stuurman op de Zaandijk; 7. E.H.J.Zeeven, 8. P.J.Boers, respectievelijk eerste-stuurman en bootsman op de Bandoeng, wonende sub 1 te Hillegersberg, sub 3 en 4 te Amsterdam, de anderen te Rotterdam.



Vijf van de zeven gezagvoerders

De raad nam inzage van het jounaal van de Menado betreffende na te melden reis van dit schip: voorts werd kennis genomen van de buitengewone scheepsverklaringen afgelegd door: a. de gezagvoerders van de Eemland en Gaasterland; b. gezagvoerders benevens bemanningen van de Bandoeng, Jacatra, Menado, Noorderdijk en

Zaandijk voor den vice-consul der Nederlanden te Penzance, alsmede c. de aanvullende buitengewone scheepsverklaringen door de bemanningen van de Eemland en Gaasterland voor den consul-generaal der Nederland te Londen.

uit een en ander is het volgende gebleken:

De stoomschepen bandoeng, groot 37 69/5851 reg. ton, Jacatra, groot 3435/5359 reg. ton, Menado, groot 3814/5874 reg. ton, alle drie toebehoorende aan de Stoomvaart Maatschappij Rotterdamsche Lloyd te Rotterdam, Eemland, groot 2328/3771 reg. ton, Gaasterland, groot 2447/3917 reg. ton beide toebehoorende aan de Koninklijke Hollandsche Lloyd te Amsterdam, Noorderdijk, groot 4546/7166 reg. ton, en Zaandijk, groot 2609/4189 reg. ton, beide van de Holland Amerika Lijn te Rotterdam, bevonden zich in de haven van Falmouth, wachtende op orders om uit te kunnen varen.

De Bandoeng had eene lading Indische producten voor Rotterdam, de Jacatra eene lading graan voor de Nederlandsche Regeering voor Rotterdam, De Menado eene lading Indische producten voor Rotterdam, de Eemland was in ballast voor New-York, de Gaasterland was eveneens in ballast voor Sandy Hook, de Noorderdijk had eene lading graan voor de Nederlandsche Regeering voor Rotterdam, en de Zaandijk was in ballast voor Philadelphia.

Op 19 Februari ontvingen de gezagvoerders dezer schepen eene schriftelijke mededeeling van den Nederlandschen gezant te Londen, dat zij, ingevolge de bevelen der respectievelijke directies, op 22 Februari 1917 des morgens vroeg Falmouth moesten verlaten en den kortsen westelijken veroorloofden weg moesten volgen en bij elkaarblijventot op de grens der gevaarlijke zône 20° W.L.

Overeenkomstig deze orders vertrokken de zeven schepen in den ochtend van 22 Februari 1917 van Falmouth. Te 10 uur voormiddags, toen alle schepen bij elkander waren, passeerde men Lizard en te 2.15 namiddags Bishop Rock, waarna rechtwijzend west werd gestuurd. Voorop ging de Eemland, die het minst snel liep, dan de Jacatra, Noorderdijk, Zaandijk, Menado, Bandoeng en Gaasterland, in vierstreekspeiling ten opzichte van elkander. Het was goed weder, lichte westelijke bries, kalme zee. te 5.30 namiddags zag men twee booten met schipbreukelingen van een Noorsch schip. Het gehelle convooi stopte en de Jacatra en de Noorderdijk manoeuvreerden om de schipbreukelingen aan boord op te pikken. Hierdoor kwam de Jacatra naar voren, terwijl de Eemland dwars van het convooi, on de Z.W. kwam te liggen. Toen de schipbreukelingen aan boord genomen waren te 6 uur namiddags en de schepen nog gestopt lagen, zag men op de Eemland de periscoop van eene duikboot, dwars aan stuurboord, op ongeveer 300 voet afstand. te gelijkertijd zag men de bellenbaan van eene torpedo die achter de Eemland lans ging. Op de Jacatra en de Bandoeng zag men eveneens de bellebaan van een tweede torpedo, die voor den boeg dezer schepen overging. De drie schepen werden niet geraakt. Op de Menado had men reeds even te voren de periscoop van eene duikboot aan S.B. Zijde gezien, die blijkbaar naar voren om het convooi heen voer. Nadat de torpedo's afgeschoten waren, kwam de duikboot kort daarop bij de Gaasterland en de Menado boven water. De duikboot vuurde te gelijker tijd twee schoten af, één op de Eemland, dat langs de Menado ging, die een weinig opgestoomd was, het tweede op de Gaasterland, zonder evenwel de schepen te treffen. Op de Menado zag men dat de duikboot het sein "A.B." (verlaat het schip zoo spoedig mogelijk) voerde. Onmiddelijk streek men eene boot waarin de eerste stuurman naar de duikboot roeide om de papieren te laten zien. Men riep em echter van de duikboot toe dat men geen papieren wenschte te zien en dat men het schip binnen vijf minuten moest verlaten. De duikboot voer in volle vaart langs de andere schepen, dezelfde orders gevende. De kapitein van de Eemland protesteerde, doch vergeefs, tegen dit bevel. Successievelijk voldeden de kapiteins van alle schepen aan het bevel en bleef men zooveel mogelijk in de nabijheid van de respectievelijke schepen. De duikboot schoot toen te ongeveer 6.30 namiddags op korten afstand torpedo's af op de Noorderdijk, Jacatra en Bandoeng, waardoor de schepen werden getroffen en spoedig daarna alle lichten aan boord uitgingen. Na eenigen tijd kwam de duikboot bij de boot, waarin zich de kapitein van de Bandoeng bevond. Deze protesteerde opnieuw tegen den aanval op zijn schip, zeggende dat hij speciale orders van de Nederlandsche Regeering had ontvangen om Falmouth te verlaten en dat hij een koers volgde weke hem zoo spoedig mogelijk buiten het versperde gebied zou brengen. Hij kreeg ten antwoord, dat de schepen zich in de oorlogszône bevonden en dat men met orders van de Nederlandsche Regeering niets te maken had. Daarop kwam een Duitsch officier en twee matrozen met bommen behangen, aan boord van de boot en nam de duikboot de boot op sleeptouw. Men hing achtereenvolgens op de Zaandijk, de Menado, de Eemland en de Gaasterland bommen tegen de zijden der schepen, waarop de duikboot de boot van kapitein van de Bandoeng losliet en in de duisternis verdween. De bommen ontploften na eenigen tijd en successievelijk zag men op de schepen de lichten uitgaan. Te 2 uur voormiddags zag de kapitein van de Menado, van de boot waarin hij zich bevond, hoe van zijn schip seinen gewisseld werden, waarschijnlijk met de duikboot. De lichten brandden toen nog.

De booten van de Jacatra en de Noorderdijk begaven zich op weg naar den wal, nadat men niets meer van de schepen had kunnen ontdekken. De booten van de Eemland bleven tot 9 uur in de nabijheid van hun schip, waarop ook zij, overtuigd dat het schip gezonken was, koers naar den wal zetten. De boot van de Bandoeng, waarin zich de eerste stuurman bevond, de lichten van het schip te 9.30 ziede uitgaan besloot eveneens den wal op te zoeken. De boot van den kapitein van de Bandoeng had reeds te voren besloten naar de kust te zeilen, nu hij, door de duikboot gedwongen, zijn schip uit het oog had verloren. De booten van de Gaasterland deden te 12 uur des nachts desgelijks. De booten van de Zaandijk bleven tot des voormiddags 5 uur bij hun schip, in den hoop, dat het zou blijven drijven. Op dat uur gingen ook op de Zaandijk de lichten uit en begaven de booten zich op weg naar den wal. De kapitein van de Menado koesterde eveneens de hoop zijn schip te kunnen behouden, waarvan men de lichten te 2 uur des nachts nog kon zien. Men vreesde aan boord terug te gaan omdat men gevaar liep te worden beschoten. Daar de wind aanwakkerde tot een stijvenbries en de zee hoog werd, zetten te 2 uur op aandringen van de bemanningen ook deze booten koers naar den wal.

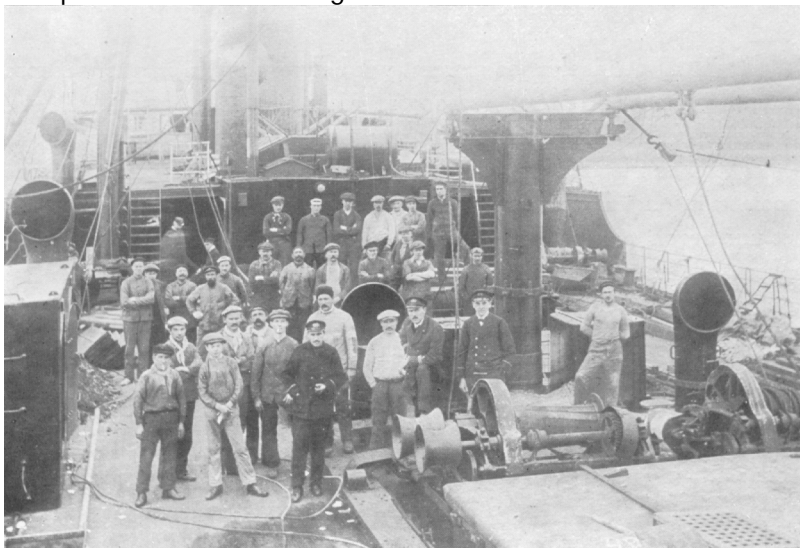
Alle booten kwamen behouden aan wal op de Scilly eilanden.

De Bandoeng, de Eemland, de Gaasterland, de Jacatra, de Noorderdijk en de Zandijk zijn gezonken, de Menado werd in zwaar beschadigden toestand eenige dagen later te Falmouth binnegebracht. Op 25 Februari werd de bemanning weder aan boord toegelaten. Op 26 Februari kwamen de kapitein en de eerste-stuurman aan boord en bemerkten dat het schip geplunderd was. Bij onderzoek bleek zich in ruim IV een groot gat aan beide zijden van het schip te bevinden, terwijl het ruim vol water stond. De waterdichte schotten waren intact, terwijl ook de machines onbeschadigd waren gebleven. In ruim 5 stond eenig water, doch dit kon men met de pompen gemakkelijk bijhouden. Na duikeronderzoek werd de Menado aan den grond gezet. De kapitein wilde aanvankelijk met het schip in zijn beschadigden toestand naar Nederland terugkeeren. Men weigerde hem daartoe echter de toestemming, terwijl hem ook geen gelegenheid werd gegeven het schip in het dok te plaatsen, noch hem eenig materiaal tot reparatie werd verstrekt. De kapitein besloot daarop de reparatie zelf ter hand te nemen. Met behulp der equipage van de Menado en van enkele der geredden van de overige schepen gelukte het met zeer veel moeite, waarbij men alleen kon werken bij laag water, een noodreparatie aan te brengen, welke den 13den Mei gereed kwam. Den 15den Mei werd, na verkregen toestemming de reis naar Nederland aanvaard en kwam de Menado 19den Mei behouden te Rotterdam aan.

De getuigen verklaarden voorts eenparig dat zij, op grond derhun verstrekte instructies, in het volle vertrouwen verkeerden dat zij de reis van Falmouth veilig konden afleggen. Daarom hadden zij, toen de duikboot verscheen, getracht communicatie te krijgen in de overtuiging dat deze dan de aanvallen zou staken en de schepen vrijlaten. In deze verwachting zijn zij echter bedrogen. Ook verklaarden zij reeds vroeger strikte orders van hunne reederijen te hebben ontvangen dat zij steeds de bevelen van strijdkrachten ter zee moesten opvolgen.

Uit het onderzoek is den raad gebleken dat de stoomschepen Bandoeng, Eemland, Gaasterland, Jacatra, Menado, Noorderdijk en Zandijk op 22 Februari 1917, ter hoogte van Bishop Rock door eene Duitsche duikboot door het afschieten van torpedo's en het lossen van schoten zonder waarschuwing zijn aangevallen en daarna, nadat den opvarenden bevolen wass de schepen te verlaten, door torpedo- en bommenontploffingen to zinken zijn gebracht, met uitzondering van de Menado, welke drijvende is gebleven. De commandant van de duikboot heeft geen acht geslagen op de protesten der kapiteins, betoogende dat zij de hun officieel volgens overeenkomst opgegeven route volgden, welke hun als veilig was aangegeven.

De raad acht het verklaarbaar, dat de kapiteins der zeven schepen gestopt zijn blijven liggen en getracht hebben communicatie met de duikboot te verkrijgen. Zij konden, naar 's raads meening, niet verwachten, dat hunne schepen zouden worde aangevallen.

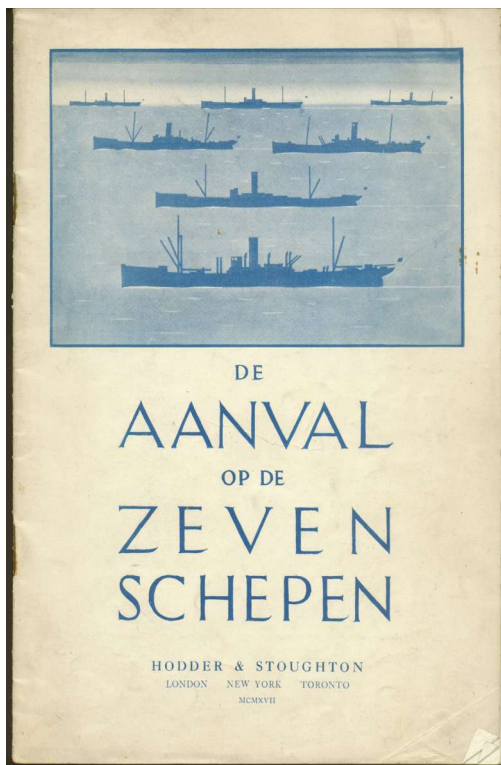


Deel van de bemanning van de Menado.

Een woord van lof komt kapitein H.C.M. van Houten, gezagvoerder van de Menado, met zijne officieren en bemanning toe, die onder de meest ongunstige omstandigheden er in geslaagd zijn het schip geheel met eigen middelen zoodanig te repareren dat het de thuisreis kon ondernemen.

Aldus gedaan op 1 Juni 1917.

## De aanval op de zeven schepen 22-Feb-1917



Zelfs in dezen tijd, waarin het menschdom meer en meer ongevoelig wordt voor de vreeselijke en onnoodige gruwelen, die de tegenwoordige oorlogvoering vergezellen, zond het torpedeeren van de zeven Nederlandsche schepen, die op 22 Februari Falmouth verlieten, een stortvloed van verontwaardiging over de geheele wereld, bijna even groot als die het tot zinken brengen van de "Lusitania", met hare lading van kostbare levens, volgde. Het is waar, dat Nederland nu niet het verlies te betreuren heeft van honderden vrouwen en kinderen, wreed ter dood gebracht, maar de gevolgen, zelfs in menschenlevens en in lijden, zijn wellicht onvergelykelyk grooter dan die door het verlies van dat prachtige schip veroorzaakt werden, dat op 7 Mei 1915 in de golven verdween.

Om zich dat goed te realiseeren, zou men zich den toestand van isolatie moeten indenken, waarin Nederland zich thans bevindt. Niettegenstaande de kleinheid van zijn Europeesch grondgebied heeft het, door den ondernemingsgeest van zijn zee- en handelslui, door zijne nijverheid en landbouw, zich een eervolle positie veroverd, als een van de meest bloeiende handeldrijvende en financieele centra van Europa. Zijn handelsvloot diende de menschheid vreedzaam en wel in al de wateren van de wereld, en zijne welvarende havens, drukke fabrieken en goed verbouwde velden legden getuigenis af, niet enkel van zijn eigen voorspoed, maar ook van de mate, waarin het bijdroeg aan het welzijn van het menschdom.

Voor zulke land is de handel met andere landen een levensbelang. Zonder geïmporteerd voedsel kan zijne bevolking niet gevoed worden, zonder geïmporteerde ruwe materialen moeten zijne industrieën te gronde gaan. Zelfs in vreedstijd werd het grootste deel van dezen belangrijken handel over zee geleid; steenkolen en andere ruwe materialen kwamen, zooals ook nu, in geringere mate, over de oosterlijke en zuiderlijke landgrenzen, maar voor de voornaamste levensbenoodigdheden van alle, geïmporteerd graan en andere voedingsstoffen en de voortbrengselen van zijne groote en voortreffelyk geadministreerde koloniën, is Nederland geheel afhankelijk van zijne vrachtvaarders.

In het Oosten en Zuiden sluit een steeds dreigender rij van bajonetten zijn landgrenzen, en de behoeften van zijn grooten oostelijken buurman, die bezig is zich uit te putten in een waanzinnige en alverwoestende krachtsinspanning ter verovering van de wereldheerschappij, laten niet toe, dat een enkele korrel graan van de rijke vlakten van Rusland, Hongarije, Noord-Duitschland of Roemenië wordt doorgelaten om den grooten nood te verlichten, die Nederland reeds begint te voelen.

Voor de voornaamste levensbehoeften moet en kan Nederland dan ook slechts naar de zee uitkijken, en elk huisgezin in Nederland zal bidden voor de veilige aankomst in zijne havens van de kostbare ladingen, die slechts de zee het kan brengen.

De Nederlandsche regeering heeft getoond, dat zij zich deze moeilijke positie wel bewust is. In het begin van den oorlog plaatste zij de belangrijke questie der levensmiddelenvoorziening in de handen van één harer bekwaamste en invloedrijkste ministers, en de plannen, die deze zoo handig heeft ontworpen, zijn ten uitvoer gebracht. De staat en de gemeenten hebben voor de voeding van het volk elken maatregel genomen, dien het menschelyk overleg kon bedenken. Een van de voornaamste punten op dit programma was de overzeesche invoer van koren, door den Staat zelf. Deze graanladingen zijn het eigendom van de Nederlandsche regeering. Het vernietigen van zulke lading door de oorlogsschepen van een andere mogendheid is even goed een oorlogsdad als het beschieten en tot zinken brengen van een Nederlandsch oorlogsschip.

Sedert onheugelyke tijden heeft een oorlogstoestand steeds moeilijkheden en vertragingen voor de neutrale scheepvaart met zich gebracht. Het recht, door alle oorlogvoerende op dezelfde wijze uitgeoefend, om naar

contrabande te zoeken en die in beslag te nemen, en de gevaren van toevallig molest drukken reeds zwaar genoeg. Duitsland heeft de Neutrale scheepvaart echter nog een veel grooter gevaar bereid, en door het gebruik van drijvende mijnen, door het ankeren van mijnen in de nacht door onderzeesche mijnenleggers, en door het gebruik van duikboten, die de schepen van alle natiën zonder onderscheid ophouden en vernietigen, de gevaren tot zulke hoogte opgevoerd, dat zij voor de neutralen haast niet meer ter verduren zijn.

Hiernevens vindt men een lijst van 24 Nederlandsche schepen, die tot 1 Februari van dit jaar door de Duitschers aangevallen of vernietigd zijn. De welbekende naam der "Tubantia" treft al dadelijk ons oog. Slechts een jaar geleden werd deze prachtige boot, die op de meest smaakvolle wijze ingericht en van alle moderne geriefelijkheden, die men in deze drijvende hotels kan vinden, voorzien was, zonder eenige waarschuwing nabij het Noord-Hinder lichtschip, waar het bijna stil lag, om een anderplaats te zoeken, aangevallen. Het is onnoodig om alles, wat er over deze belediging van de Nederlandsche vlag gezegd of geschreven is, nog eens op te halen; maar de gevoelens, die het opgewekt heeft en de indruk, dien het teweeg gebracht heeft, zullen niet spoedig vergeten worden. De Duitschers toonen echter geen weerzin, om ons aan hunne misdaad te herinneren en onze verontwaardiging te vermeederen door het circuleeren van eene penning, die wij hiernaast afbeelden. Zulke



penning kan slechts uit een land komen, waar het kleinzielige plezier van "Schadenfreude" en het mishandelen van den zwakke door den sterke erkende nationale instellingen zijn. In de leugenachtig opschrift heffen de ontwerpers van de penning getracht de schuld op de schouders van Engeland te schuiven, maar dit staaltje van karakteristieke eigengerechtigte schijnheiligheid is slechts een onhandige poging om het eigenlijk oogmerk te verbloemen, n.l. zich te verkneuter en te beroemen over een schandelijke daad, waarvoor Duitsland

alleen verantwoordelijk is.

Nederland, geheel afhankelijk van zijne overzeehandel, als het is, heeft altijd veel te lijden gehad van deze Deutsche zeerooverpolitiek, maar in de eerste jaren van den oorlog, hoewel het, zooals wij gezien hebben, een belangrijk aantal mooie schepen verloor, scheen het, dat de Deutsche duikbootcommandanten orders hadden, om de Nederlandsche scheepvaart meer te ontzien dan die van eenige andere neutralen. Dit was ongetwijfeld te danken aan het een of ander politiek oogmerk van de Duitschers; misschien meende de Grootte Generale Staf, dat het uur voor een aanval op Nederland nog niet geslagen had.

Op 1 Februari 1917 werd de houding van Duitsland, nooit erg gematigd of bezorgd voor de rechten en levens van neutrale zeelieden, nog meedoogenloozer.

Wellicht werd zijne regeering tot een laatste wanhoopspoging gedreven door de vreeselijke slagen waaronder de legers wankelen en wijken aan de Ancre en de Somme, door de toenemende uitingen van ontevredenheid onder de geblokkeerde bevolking over de ontberingen, die zij aan de Pruisische politiek te wijten heeft, en door de noodkreten van de Oostelijke naburen, sidderend onder den druk, die hen zoo spoedig hals over kop van de rijke velden van Mesopotamië zou verjagen. Hoe dat ook moge zijn, zij heeft blijkbaar het oogenblik gunsig geacht om de onbepaalde duikbootoorlog te beginnen, waar de Jingo elementen onder de bevolking al zoo lang om geschreeuwd hadden. Zooals van Hindenburg, de militaire dictator, al in Januari verklaarde, op den welbekende snoevenden toon: "Ons front staat aan alle kanten rotsvast. Wij beschikken overal over de noodige reserves; de stemming der troepen is goed en vol vertrouwen. De geheele toestand veroorlooft ons alle gevolgen, die uit den onbeprekten duikbootoorlog voortvloeien, op ons te nemen."

De onbepaalde duikbootoorlog werd dit op 1 Februari verklaard, en Nederland, welks zeeroutes noodzakelijkerwijs door het onveilig gebied gaan, zag zich zijn levensdraad afgesneden.

Toen Duitsland zijn nieuwe plan aankondigde, waren er een groot aantal Nederlandsche schepen in volle zee, en op order van de respectievelijke maatschappijen, die ongetwijfeld handelden na raadpleging met de Nederlandsche autoriteiten, werden deze naar de havens teruggeroepen, om vandaar verdere instructies af te wachten.

Dit was de stand van zaken, toen zeven van de mooiste Nederlandsche handelsschepen op 22 Februari 1917, ter reede van Falmouth lagen om de orders van het Nederlandsche Gouvernement af te wachten. Het Gouvernement was in bijzondere mate bij hunne veiligheid betrokken, niet alleen omdat zij kostbaar waren en onder de tegenwoordige omstandigheden nagenoeg onvervangbaar voor de Nederlandsche handelsvloot, maar bovenal omdat zij alle voor rekening van het Nederlandsche Gouvernement voeren. Eenige waren op de terugreis naar Nederland met voedingsstoffen voor de Nederlandsche regeering, andere voeren uit in ballast om soortgelijke ladingen te halen. Ook hadden enkele schepen mails aan boord.

Het schijnt, dat Duitsland op 10 Februari eene betrekkelijke veiligheid gewaarborgd had voor de terugkeer van Nederlandsche schepen naar hun eigen land, maar deze verzekering werd pas in de namiddag van dien dag gegeven, waardoor het natuurlijk onmogelijk was, er gebruik van te maken. Daarna werd 22 Februari als een nieuwe datum van betrekkelijke veiligheid afgekondigd, en, als gevolg daarvan verlieten te zeven Nederlandsche handelsschepen, n.l.: de "Eemland", de "Jacatra", de "Noorderdijk", de "Zaandijk", de "Menado", de "Bandoeng" en de "Gaasterland", in den vroegen morgen van 22 Februari de haven van Falmouth, met orders om in een konvooi te varen langs de kortste Westelijke route tot 20° W. en vandaar zouden de schepen op weg naar Nederland een noordelijke koers volgen en die, voor Amerika bestemd, westwaards varen. De datum van de afvaart was ongetwijfeld door de Nederlandsche autoriteiten bepaald met het oog op de verzekeringen van Duitsland. Of alle instructies tot in detail met de Deutsche Regeering waren overeengekomen, weten wij niet, maar het is zeker, dat de Britsche autoriteiten er in het geheel niet in gekend waren, en dat zij geen enkele poging deden zich in de zaak te mengen. Deze was van het begin af aan, geheel overgelaten aan degene, die bij de veiligheid der schepen waren betrokken.

Om ter voorkomen, dat de schepen van het konvooi van elkaar zouden afdwalen, werd de "Eemland" uitgekozen om aan het hoofd te varen, omdat zij het langzaamste schip was, en de booten vertrokken in de volgende orde:

	"Eemland"	
"Jacatra"		"Noorderdijk"
	"Zaandijk"	
"Menado"		"Bandoeng"
	"Gaasterland"	

Om ongeveer half vier 's namiddags kreeg de "Eemland" aan bakboord-zijde twee reddingsbooten in het zicht, die de bemanning aan boord bleken te hebben van het Noorsche stoomschip "Normanna", dat om ongeveer 12 uur 's namiddags was getorpedeerd.

De Nederlandsche kapiteins overlegden door middel van signalen met elkander en besloten, dat de "Noorderdijk" een de "Jacatra" elk een van deze booten zouden oppikken, en om dit te doen voer de "Jacatra" tusschen de "Eemland" en de "Zaandijk" door om bij de "Noorderdijk" te komen. De Noorsche zeelui werden na verloop van tijd opgepikt, want natuurlijk was er nogal tijd mee gemoeid, en juist, toen de "Jacatra" twee of drie uur daarna, na het volbrengen van hare barmhartigheidsdienst, was teruggekeerd, en trachtte hare plaats in het konvooi weder in te nemen, werd er een torpedo zonder eenige voorafgaande waarschuwing naar haar afgevuurd. Deze torpedo miste haar echter en vloog ongeveer 6 m. voor haren boeg voorbij. Daarna zag men een andere torpedo 1 m. achter den steven van de "Eemland" voorbijschieten. Tot op dit oogenblik was er geen duikboot zichtbaar, en was er geen enkele waarschuwing gegeven, maar toen de onderzeëer zag, dat hij zijn doel gemist had, kwam hij naar de oppervlakte en verscheen daar als eene onheilspellende gedaante in de avondschemering, recht achter de "Gaasterland", en schoot vandaar een granaat af over het geheele konvooi. Iedereen aan boord van de zeven schepen hoorde duidelijk het fluiten van deze granaat, en men kan zich licht hunne gevoelens daarbij voorstellen. De duikbootcommandant zelf scheen niet vrij van zenuwachtigheid, en met het oog op de voortdurende waakzaamheid van de Britsche patrouilles, valt dat niet te verwonderen. In groote haast kwam de duikboot langs zij de "Gaasterland", en opgewonden bevelen werden gegeven, om in vijf minuten het schip te verlaten. Dezelfde orders werden ook aan de "Menado", de "Jacatra" en de "Noorderdijk" toe geroepen.

Vijf minuten later, toen de kapitein van de "Noorderdijk" juist zijn boot neergelaten had en naar de duikboot toe werd geroeid om zijne papieren aan den Commandant te vertoonen, werd de boot bijna omgeslagen door den golfslag van een torpedo, en drie van zijne mannen overboord geslagen. De torpedo raakte de "Noorderdijk" en bracht haar tot zinken.

Heel spoedig daarna werd de "Jacatra" door een torpedo getroffen. De duikboot ging vervolgens naar de "Eemland", de "Bandoeng" en de "Zaandijk" toe en gaf aan elk van de bemanningen vijf minuten tijd om in de booten te gaan.

De "Bandoeng" werd binnen zeven minuten getorpedeerd, en de duikbootcommandant legde beslag op de boot van den kapitein der "Bandoeng" en plaatste er een officier met twee manschappen in. De matrozen van de "Bandoeng" moesten op last van den Duitschen officier naar de "Zaandijk" toeroeien. Terwijl de kapitein van de "Bandoeng" als een hulpeloos passagier in zijn boot moest toekijken, hoe zijn schip met een groote scheur in hare zijde in het water verdween, drong hij er bij den duikbootcommandant op aan, toch een van de schepen te sparen om tot toevlucht van de bemanningen te dienen, maar zijn verzoek werd op smalende wijze verworpen. Onder het rondvaren zag hij tien man op den toren van de duikboot verzameld. De zenuwachtigheid, die de Duitschers aan het begin van de operatiën ten toon gespreid hadden, scheen geheel verdwenen, en de Deutsche matrozen stonden zich vroolijk te maken over de duivelsche verwoesting, die zij overal om zich heen zagen. Bij de "Zaandijk" aangekomen, gingen de Deutsche officier en een van zijne mannen aan boord en legden er een aantal bommen in positie, om te zorgen, dat zij ook vernietigd zou worden.

Waarschijnlijk had de bemanning van de "Bandoeng" niet vlug genoeg geroeid, want de Deutsche duikbootcommandant nam nu de reddingsboot op sleeptouw, ging er bertelings mede naar de "Gaasterland", de "Menado" en de "Eemland", en bracht bommen aan boord van al die schepen. Toen dit werk afgelopen was, keerden de Deutsche officier en zijne mannen naar de duikboot terug, de reddingsboot werd los gemaakt, en de ongelukkige bemanning aan haar lot overgelaten. De bommen ontploften tien minuten, nadat zij geplaatst waren, en bij het luisteren naar de elkander opvolgende ontploffingen wist zij, dat het eene schip na het andere vernietigd werd, hoewel zij ze door de duisternis niet konden zien.

Zooals hunne gewoonte is, schijnen de Duitschers niets ongedaan te hebben gelaten, om hunne wandaden nog te verergeren. De nationaliteit van de schepen was volkomen duidelijk. Toen de aanvallen om ongeveer 6 uur 's avonds begonnen, waren alle vlaggen electrisch verlicht. De duikbootcommandant toonde echter duidelijk, dat de nationaliteit van de schepen hem geheel onverschillig liet. Zoowel de eerste officier vande "Menado", als de kapitein van de "Bandoeng" boden aan om hem de scheepspapieren te wijzen, maar hij weigerde zelfs, er naar te kijken en riep in het Engelsch uit: "Ik heb geen papieren noodig". De Deutsche officier, die tijdelijk bevel voerde over de reddingsboot van de "Bandoeng" zag de papieren op verzoek van de Nederlandschen kapitein wel in, terwijl hij van het eene schip naar het andere werd geroeid; de instructies van den Nederlandschen Gezant in London waaronder de schepen voeren werden hem zelfs vertoond. Hij verklaarde echter, dat zulke instructies hem niet aangingen. Men weet, hoe moeilijk het is om de identiteit van eene duikboot te bepalen. Een van de Nederlandsche zeelui vroeg naar het nummer van de duikboot en kreeg ten antwoord, dat het de U 3 was. Kapitein Huisman van de "Bandoeng" was echter van opinie, dat dit een onwaarheid was, aangezien zijn schip eenige maanden te voren in de Middellandsche Zee door de U 3 was aangehouden. Die U 3 had slechts één kanon aan boord, terwijl de duikboot, die voor de aanval op de zeven schepen verantwoordelijk was, twee kanonnen voerde. Daarbij was de U

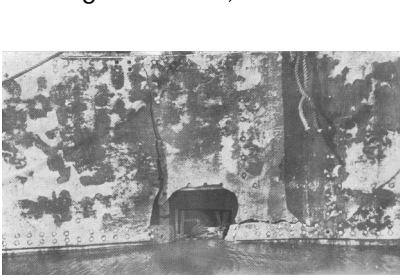
3 klein, terwijl de duikboot, die deze wandaad bedreef, ten minste 75 m. lang was.

Nadat zij getuige waren geweest van het vernietigen hunner schepen, zetten de mannen in de reddingsbooten koers naar de "Bishop", waarvan de weerschijs heel flauw zichtbaar was; de vuurtoren was te ver weg om het licht er van te kunnen zien. Tot 4 uur in de morgen bleef het weder mooi, kalm en vrij helder zooals op het oogenblik van den aanval. Op dat uur begon de lucht echter bedekt te worden, en een frissche bries en opkomende zee maakten het voor de mannen moeilijker om vooruit te komen, naarmate zij het land naderden; eindelijk noodzaakten een hooge deining en een sterke noordelijke vloed hen, het op te geven; zij keerden daarom terug en zetten koers naar de St. Mary's Bay in de Scilly eilanden. De reddingsbooten van St. Mary, die door vuurpijlen van de "Bishop" gewaarschuwd waren, kwamen hun even buiten de baai tegemoet en loodsten hen verder naar wal, waar zij eindelijk in veiligheid waren.



Een gedeelte van de bemanning van de zeven schepen (schipbreukelingen).

Op de Scilly eilanden viel hun een bijzonder hartelijke ontvangst ten deel en de geheele bevolking scheen er op uit om iets voor de arme schipbreukelingen te doen. Den volgenden dag, den 24sten vertrokken de zeelui, ongeveer 300 in getal, naar Penzance, waar zij door den plaatselijken Nederlandschen consul, Mr. H.H.Beezach ontvangen werden, die deed, wat hij kon om hun de doorgestane ontberingen te doen vergeten. Het scheepsvolk was Mr. Beezach diep erkentelijk en men kan begrijpen, hoe moeilijk het voor hem was om zoo opeens 300 uitgeputte menschen van de eerste levensbenoodigdheden te voorzien, zonder dat hij daarvoor eenige toebereidselen had kunnen maken. Hij kweet zich echter met den grootsten ijver en opgewektheid van deze menschlievende taak. Later hoorden de mannen met groote blijdschap, dat één van de zeven schepen de "Menado" gered was. Het schip was den 23sten 's morgens om 4 uur door Britsche patrouille-vaartuigen opgepikt en naar Falmouth gesleept. De bommen hadden hier blijkbaar slechts weinig uitwerking gehad. Twee ervan hadden gaten in hare zijden geslagen van ongeveer 1 m<sup>2</sup>, maar één van de bommen was in het geheel niet ontploft.



Gaten in de romp van de Menado.

Bij het terugzien van de "Menado" kregen de zeelui weer eens een kijkje op de gemoedstoestand van deze Duitschers. Het bleek, dat het schip geheel geplunderd was. Verschillende uniformen werden vermist (sommige van de Koninklijke Nederlandsche Marine), die zeker goed te pas zullen komen voor de Deutsche Spionage. De bemanning van de duikboot had zelfs niet stil gestaan om portretten van vrouwen en verloofden, die zij in de hutten gevonden hadden, weg te nemen. De Deutsche roofzucht, die de wereld zoo ontzette in de eerste dagen van den oorlog, blijkt neg even sterk als ooit, wanneer de gelegenheid zich maar voordoet.

Er valt hier weinig aan toe te voegen. In een enkelen namiddag had een land, dat met al zijne naburen in vrede leefde, en de "neutraliteit" met zooveel ijver en nauwgezetheid betracht had, dat men zou kunnen denken, dat zijne staatslieden en schrijvers die als het hoogste doel der menschheid beschouwden, bijna 50.000 ton aan scheepsruimte verloren - of een zestigste deel van zijne totale mercantiele tonnemaat - en dat nog wel door het toedoen van een van de oorlogvoerenden, die het zooveel dank verschuldigd was voor de voorziening van voedsel en allerlei ruwe materialen.

Het is nog de vraag of Nederland ooit vergoeding zal krijgen, en zelfs al beloofde de Deutsche regeering die, dan nog zou het te betwijfelen zijn, of zij zich aan die belofte zou houden. Het eenige, waarmede het zich voor het oogenblik kan troosten, is de wetenschap, dat Herr Zimmermann zoo goed is geweest om op 28 Februari in den Rijksdag zijne innigste spijt en sympathie te betuigen. Herr Zimmermann's krokodillentranen voor deze gelegenheid zijn prachtig door Nederlandsche karikaturisten geteekend. Ongetwijfeld leken zij op die van Herr Ballin, directeur van de welbekende Deutsche scheepvaartlijnen, wier concurrentie met de Rotterdamsche reeders vroeger zoo scherp was, die de Nederlandsche scheepvaarmaatschappijen trachtte te kalmeeren met huichelachtige

sympathiebetuigingen na het verlies van de "Turbania". We gaan zeker niet te ver, wanneer wij verklaren, dat die sympathiebetuigingen van Duitschland slechts bedriegelijke pogingen zijn om zijn oprechte blijdschap te verbergen. Niemand, die de Deutsche "Schadenfreude" en de Deutsche gewetenloosheid in handelszaken kent, zal hieraan twifelen. Wij hebben echter geen gebrek aan meer rechtstreeksche bewijzen. Herr Ballin zelf kon zijne werkelijke gevoelens niet verbergen in een interview met een correspondent van "A Vilag" ("Düsseldorfer General Anzeiger" van 25 Februari 1917), waarin hij onder meer ook zeide, dat Duitschland en zijne bondgenooten na den oorlog genoeg scheepsruimte tot hunne beschikking zouden hebben om onmiddellijk de exploitatie te beginnen en daarbij de Deutsche geldkoers te doen stijgen. Natuurlijk had hij hierbij op het oog, dat hoe minder neutrale tonnemaat er is om op Nederlandsche havens te varen, des te minder concurrentie Herr Ballin's lijnen zullen ontmoeten, en des te meer voordeelen hij zal kunnen behalen in den komenden economischen strijd.

Amerika, een land met onmetelijke hulpmiddelen, en van Duitschland gescheiden door een oceaen, heeft den "onbeperkten duikbootoorlog" beantwoord met het afbreken der diplomatieke betrekkingen en daarna met eene oorlogsverklaring. Nederland zal zich waarschijnlijk slechts met een protest tevreden moeten stellen. Zijne matrozen en soldaten zijn even dapper als die van eenig ander land, maar zij zijn te klein in aantal en Duitschland is te dicht bij.

Natuurlijk is het geheele geval een zaak, die Nederland en Duitschland alleen aangaat, en indient Nederland zich genoodzaakt ziet om niet meer dan een ijdel protest te bieden, en zich met een Duitsch antwoord tevreden te stellen, waarvan men zich de inhoud wel kan voorstellen, dan eindigt de zaak daarmee. Het protest komt op voor de rechten van het eene volk, zonder dat het die kan verzekeren, het antwoord belichaamt het gefingeerd berouw en de nauwelijks verholen minachting van het andere.

Het zou verkeerd zijn de zaak van dit bekrompen en pedant standpunt te bezien. Indien men dit deed, zou men slechts vormen, conventies, procedures en bureaucratie zien en de werkelijkheid vergeten. Dan ook zou men niet spoedig middelen ontdekken om gewelddaden in de toekomst te voorkomen of afdoende vergoeding te verzekeren voor gewelddaden in het verleden bedreven. Toch is dit zeker de grootste wensch van ieder beschaafd mensch, en dit speciaal geval leent er zich toe om van dit standpunt bekeken te worden, aangezien het, door een gelukkig toeval, hoe vernederend ook voor Nederland, niet onmiddellijk gepaard ging met een verlies van onschuldige levens, waar men eerst voor vreesde en dat zoo dikwijls Duitschland's oorlogvoering kenmerkt. Het geval kan daarom besproken worden zonder de gevoelens van verbittering, die onvermijdelijk worden opgewekt door zulke gevallen als de "Lusitania".

Ten eerste kunnen wij opmerken, dat wij in alles, of bijna alles, wat over den oorlog geschreven of gezegd wordt, veel te veel hooren spreken van "volken" en "regeeringen" en veel te weinig over menschen en al de feiten, die het middelpunt en het hoofddoel van het leven uitmaken en daaraan zijne waarde geven. Wij spreken over "Nederland" en "Duitschland" "Engeland" "Frankrijk" "Rusland" "Oostenrijk" alsof elk dezer namen een enorme persoonlijkheid voorselde - een reuzachtig, somber en kwaadaardig wezen, dat door jeugd, rijpheid en ouderdom leeft met een volkomen continuïteit van bewustzijn, wil en verantwoordelijkheid, en alsof elk zich aan het oog vertoonde als een belichaamde geest, afgescheiden van de rest, en die zijne burens aan de andere zijde der grenzen, waardoor hij omgeven is, achterdochtige en booze blikken toewerpt.

In de werkelijkheid weten wij, hoewel wij het ons zelden realiseeren, dat het slechts de namen zijn van een aantal streken gronds. De myriaden van mannen, vrouwen en kinderen, die er leven, ofschoon verbonden voor het meerendeel door banden, die niet geheel toevallig of geographisch zijn, zijn maar de bewoners, die in een eindeloozen stroom in- en uittrekken als iedere generatie de volgende verdringt en vernieuwt. Deze mannen, vrouwen en kinderen, met de haardsteden en den grond, dien zij lief hebben, hunne dagelijksche zorgen en behoeften, vreugde en verdriet, hunne gemeenschappelijke eeredienst en samenleving, - die vormen de werkelijkheid. Daarop, en op hare rechten en plichten, moet men de oogen vestigen, indien men tot een eenigszins gezond begrip wil komen van de gebeurtenissen, of zich een oordeel wil vormen omtrent een toekomstige gedraglijn, dat eenige waarde heeft voor onszelven en anderen.

In iedere "Staat" zijn orde en regel het voortbrengsel van een langdurige ontwikkeling; verongelichte individuen moesten beschermd en geholpen en degenen, die het onrecht bedreven hadden, verantwoordelijk daarvoor gesteld worden. De overtreder moet vogel vrij verklaard en vervolgd worden, en volgens de tegenwoordige internationale overeenkomsten kan de misdadiger niet langer zijne vrijheid koopen door over de grenzen te vluchten; hij wordt als een vijand van het menschelijk geslacht beschouwd, wat hij ongetwijfeld is. Door deze bepalingen, voortbrengsel van het gezond verstand, is het der beschaafde menschheid mogelijk gemaakt om in normale tijden veilig te leven. Er bestaat niet de minste reden, waarom deze regelen ook niet gedurende den oorlog zouden gelden. De bedrivers eener misdaad, en degenen, wie zij ook mogen zijn, die tot die daad het bevel gaven of door wier bemiddeling zij bedreven werd, moet daarvoor persoonlijk verantwoordelijk gesteld en vervolgd worden, in welk land zij zich ook bevinden.

Het is waar, dat de invoering van deze politiek gedurende den oorlog, niet goed mogelijk is. Eene mogendheid, die hare agenten machtigt om lafhartige misdaden te begaan, zou die ongetwijfeld ook binnen hare eigene grenzen door hare legers beschermen, en daarbuiten, door met vergeldingsmaatregelen te dreigen. Maar wat zou verhinderen om die na den oorlog te volgen?

Wij stellen hier niet een nuttelooze revanche-politiek voor. De instelling van zulke bepaling, ook voor het geval van oorlog, zou het machtigste middel opleveren om het begaan van gruwelijke misdaden te voorkomen. Een officier, van wien geëischt of verlangd wordt om eene schending van het recht te begaan, zou daar stellig van terug schrikken, indien hij wist, welke straf daarop stond. Zijne chefs zouden zeker aarzelen om daden te bevelen, die hen persoonlijk voor een strafgericht brengen zouden, indien zij ooit hun eigen land verlieten, of zelfs in geval van eene nederlaag, indien zij daar zouden blijven.

Wij komen dus tot een eenvoudig voorstel, dat werkelijke en voelbare verbetering belooft van de gruwelen van den



oorlog. De afschaffing van den oorlog zelf is natuurlijk nog een hooger doel, maar het ziet er niet naar uit, alsof daar eenige hoop op is, en wij hebben nog van geen enkel plan gehoord, dat den vrede voor altijd verzekert. Het zou wel kunnen zijn, dat over duizend jaren het recht nog niet verdedigd of het kwaad onderdrukt kan worden zonder, als een laatste hulpmiddel, tot de wapenen de toevlucht te nemen, maar wij kunnen met één streek de grondslagen van deze gruwelen ondermijnen door de zoogenaamde "Act of State" niet langer te erkennen en elk individu persoonlijk verantwoordelijk te stellen voor het kwaad, dat hij doet of veroorzaakt. Op deze wijze zullen wij den oolog minder vreeselijk en misschien de terugkeer van de oorlog zelf minder waarschijnlijk maken.

### Lijst van Nederlandsche schepen voor 1 Februari 1917 door de Duitschers aangevallen

1914		Maria	Getorpedeerd
1915	Maart	s/s Zevenbergen	Door bommen uit een vliegtuig aangevallen
		Hibernia (s/trawler)	Door bommen uit een vliegtuig aangevallen
		Medea	Zonder contrabande op weg naar Engeland getorpedeerd
	April	Katwijk	**
	Juni	z/s Breskens 19"	Tot zinken gebracht
	Sept	z/s Arie	Tot zinken gebracht
1916	Feb	m/s Artemis	Bij Noordhinder getorpedeerd
	Maart	Palembang	Getorpedeerd
		Tubantia	Getorpedeerd
	April	Berkelstroom	Getorpedeerd
		Eemdijk	Getorpedeerd (geborgen)
		Rijndijk	Getorpedeerd (geborgen)
		Elzina Helena (schoener)	Getorpedeerd (geborgen)
	Juni	Dina	Getorpedeerd
	Aug	Zeeland	In den grond geschoten
	Sept	Zeearend	Getorpedeerd
		Antwerpen	Getorpedeerd
	Nov	Blommersdijk	Getorpedeerd
		Dolfijn	Getorpedeerd
		Kediri	Getorpedeerd
1917	Jan	Zeta	**
		Epsilon	**
	1 Feb	Gamma	**

\*\* Geladen met voedingsmiddelen voor het Ned. volk, to zinken gebracht.