



De drie kruisers  
honderd jaar op de zeebodem

# Het einde van het 7th Cruiser Squadron

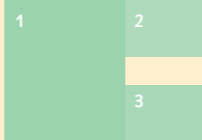


1922. Luitenant Ingham (rechts) wordt voorgesteld aan koning George V.

Op 22 september was het precies honderd jaar geleden dat zich een enorme scheepsramp voltrok op de Noordzee. 1.459 mannen verdwenen in de diepte; meer slachtoffers dan bij het zinken van de Titanic twee jaar daarvoor.

De Cressy, Hogue en Aboukir zijn bekende namen bij Noordzeeduikers. De drie kruisers. Op enkele uren varen van Scheveningen liggen hun wrakken als herinnering aan de 'Grote Oorlog' die in augustus 1914 begon. Kansloos waren ze. De zes schepen van de Bachante klasse waren gebouwd aan het eind van de negentiende eeuw en al verouderd voor ze van de werf kwamen. Naast de Cressy, Hogue en Aboukir waren het de Suttlej, Bachante en Euryalus. De hoofdbewapening bestond uit twee 9,2" en twaalf 6" Krupp kanonnen zonder richtapparaat. De schepen waren langzaam, ze liepen hooguit vijftien knopen. Tegen moderne Duitse schepen konden ze niets uitrichten.

Niettemin werden de kruisers gemobiliseerd toen de oorlogsdreiging in de zomer van 1914 groter werd. De bemanning van reservisten werd opgeroepen, aangevuld met vijftig kadetten van het Britannia Royal Naval College. Jochies van amper vijftien jaar die de marine officiersopleiding volgden. De oude schepen met hun onervaren bemanningen kregen de op-



1. De Aboukir werd als eerste getroffen.
2. Binnen anderhalf uur was de zeeslag voorbij.
3. Cressy.



## De Cressy opende het vuur en aan het gejuich te horen dachten ze dat ze een onderzeeboot hadden geraakt

dracht om de troepentransportschepen te beschermen die het Engelse beroepsleger naar België brachten. In totaal waren er 2.296 bemanningsleden aan boord. Onder hen ging al snel het gerucht dat ze 'levend aas' waren. Commandant Austin Tyrer, die het zinken van de Hogue overleefde, schreef na de oorlog: 'We waren een zelfmoordeenheid. Onze taak was om de Duitsers naar ons toe te lokken zodat de Grand Fleet ze in de rug kon aanvallen en afmaken -- over onze lijken1.'

### Mijnenveld

Op 17 september 1914 patrouilleerden de kruisers in stormachtig weer in een klein gebied ten zuiden van de Doggersbank. Ze voeren in een rechte lijn zonder te zigzaggen; iedereen dacht dat de zee te ruw was voor onderzeeboten. Luitenant Lanty Ingham was artillerieofficier aan boord van de Hogue en één van de weinige officieren die werden gered en gerespatieerd naar

Engeland. Daar schreef hij kort na de ramp in zijn verslag2: 'We waren op patrouille voor de kust van Holland. Normaal zou een destroyer escorte ons vergezellen, maar dat moest vanwege het slechte weer terug naar de haven. In de nacht zagen we een loodsboot vreemde lichtsignalen geven. De drie schepen voeren op enige afstand van elkaar. We verwachtten mijnen te zien omdat we ten zuidoosten van een mijnenveld voeren en er een sterke noordwesten wind had gestaan.'

In de nacht van 21 op 22 september was de wind gaan liggen. In een stralende zonsopkomst voeren de Cressy, Hogue en Aboukir in een rustig tempo van tien knopen op drie kilometer afstand van elkaar. Er was echter nog een schip in de buurt: de U9 die door de storm en problemen met het kompas uit koers was geraakt. Ze had het staartje van de storm die nacht uitgezeten op de zeebodem en kwam naar de oppervlakte.

Daar kreeg ze bijna meteen de mast van de eerste kruiser in het vizier, aan de horizon nog. De U9, onder commando van Otto Weddigen, dook onder en wachtte af.

Uit het verslag van luitenant Ingham: 'Ik ging om 05.30 naar bed en werd een uur later gewekt door een enorme herrie buiten mijn kajuit. Er werd verteld dat de Aboukir op een mijn was gelopen. Ik ging aan dek en zag dat we vlak bij de Aboukir waren, die overhelde en langzaam zonk. De sloepen werden gestreken en de grote kraan takelde de bijboten naar buiten. We kregen bevel om alles wat van hout was overboord te gooien en ladders en touwen over de reling te hangen. Niemand had nog aan onderzeeboten gedacht. Ik was net bij het achterdek toen wij werden geraakt. Twee explosies kort achter elkaar aan stuurboordzijde, ter hoogte van het achterdek. Ik werd over het dek gesmeten en kwam onder de kanonnen terecht. Ging naar voren. Schip zonk snel. Niemand twijfelde over

ons lot. Ik ging terug naar het achterdek dat al onder water stond. Kort daarop stapte ik overboord, kreeg een stuk hout te pakken en kon me vrij maken van het schip. Ze zonk in zeven minuten. De Cressy opende het vuur en aan het gejuich te horen dachten ze dat ze een onderzeeboot hadden geraakt. Kort daarop werd zij ook getorpedeerd; de torpedo ging onder een paar van onze mannen door. De Cressy kwam scheef te liggen en stopte. Werd nog een keer door een torpedo geraakt en draaide ondersteboven. Ze bleef een paar minuten zo liggen en zonk.'

### Zenuwachtig

In nog geen anderhalf uur was de zeeslag voorbij. 837 mannen dobberden in het koude Noordzeewater. Luitenant Ingham schrijft: 'Na ongeveer een half uur in het water te hebben gelegen kwam een van onze grote barkassen langsdrijven. Ze was van het schip gegleden en praktisch leeg. Ik klom aan boord en gaandeweg kwamen er meer mannen bij. We kregen de stoomketel aan de gang en werden weer een beetje warm. Intussen was de "Flora", een Nederlandse kustvaarder, ons genaderd en na tweeëneenhalf uur in de barkas stapten we over. Het destroyer escorte verscheen op het toneel en een van de schepen bood aan ons over te nemen. Maar omdat er sprake van was dat er onderzeeërs in de buurt waren stuurde onze kapitein de destroyers weg. Door dit alles werd de schipper van de Flora nogal zenuwachtig en hij zette koers naar Holland. Aan boord van de Flora waren 23 officieren en 200 manschappen. Onder de officieren was de hoofdwerktuigbouwkundige die een been had gebroken en het andere uit de kom had. Hij was met het schip onder gegaan, kwam weer boven en wist zich aan wrakhout drijvend te houden.'

De kapitein van de Flora, Roelof Voorham, had vanaf de brug van zijn schip gezien hoe de Cressy in twee stukken brak en zonk. Hij was op acht mijl afstand en besloot te redden wat er te redden viel. Later kreeg hij versterking van een tweede Nederlandse vrachtaarder, de Titan, een aantal treilers en de Engelse torpedoboten. De Titan redde 114 drenkelingen van wie de meesten overstapten op de Engelse torpedobot Lucifer.

### In pyjama

Die middag om 16.00 uur kwamen de resterende schipbreukelingen aan in Djmuiden. Ingham: 'We mardeerden door de straten zoals we uit het water waren gekomen -- ikzelf in een pyjama en op één schoen. Die nacht sliepen we in de villa van de heer Cremer, een miljonair die drie kilometer verderop woonde. Zijn vrouw was Engelse, dus dat voelde vertrouwd aan. De vol-

gende dag werden we naar een interneringskamp in Gaasterland gebracht. De manschappen werden ondergebracht in een tentenkamp, de officieren in boerderijen in de omgeving. We werden zeer goed verzorgd. Die avond kregen we het nieuws dat we gasten waren van de Nederlandse regering en vrij waren om te gaan en staan waar we wilden. Zaterdagochtend gingen we per trein naar Vlissingen en rechtstreeks op de boot naar Sheerness.' Het neutrale Nederland hield Duitse, Franse en Belgische soldaten die over de grens waren gekomen ver van het strijdtoneel vast in interneringskampen, zoals dat bij Gaasterland. Van de Engelse marinemannen werd gezegd dat zij geen militairen meer waren omdat ze door koopvaardijshepen aan land waren gebracht. De actie van de Flora en de Titan betekende dat alle geredden weer terug naar huis mochten.

Luitenant Ingham keerde terug bij de Royal Navy en nam aan boord van de Caroline hoogstwaarschijnlijk (zijn nabestaanden weten het niet zeker) deel aan de slag bij Jutland. Hij overleefde de oorlog en ging in 1934 uit dienst. Otto Weddigen en zijn bemanning werden als helden onthaald in Wilhelmshaven. Weddigen werd op 18 maart 1915 in zijn nieuwe U29 geramd door de Dreadnought en verging met al zijn manschappen.

De Engelse marine verklaarde achteraf dat 'het zinken van de drie kruisers, afgezien van het verlies aan manschappen, van weinig maritieme betekenis was aangezien zij tot de oudste klasse behoorden.' Het zou nog tot 2012 duren voordat in Chatham de eerste herdenking van de slachtoffers zou plaatsvinden.



Portret van Otto Weddigen. Door de Engelsen beschoten in de wereldoorlog ema.

## Drie massagraven voor de Nederlandse kust

Dit artikel is gebaseerd op het boek 'Drie massagraven voor de Nederlandse kust' van Henk van der Linden (2012, Aspect, ISBN 9789461531872). In het boek beschrijft de auteur op een toegankelijke manier de aanloop naar de ramp, de gebeurtenissen op de ochtend van de 22e september en de nasleep in met name Engeland. Van der Linden, die op het spoor kwam van dit vergeten stuk WO1-geschiedenis door een toevallig bezoek aan een Haagse begraafplaats, heeft veel oog voor de menselijke kant van de tragedie. In het boek vind je naast de feiten ook ooggetuigenverslagen van mensen die erbij waren. Nadat het boek verscheen richtte Henk van der Linden de Live Bait Squadron Society op, die nabestaanden een platform biedt om het zinken van de drie kruisers te blijven herdenken. Hij was ook de initiatiefnemer van de eerste herdenking in Chatham en de 100-jarige herdenkingen in de UK op 21 en 22 september, in aanwezigheid van het Britse Koninklijk huis. Op 24 september opende hij de tentoonstelling over de ramp in MuZee (Scheveningen). Zie ook <http://www.livebaitson-soc.info>



1. Austin Tyrer, The Great War, I was there (1938).

2. Dit verslag is door de nabestaanden teruggevonden en gepubliceerd in het Live Bait Squadron Bulletin nr.8