

Live Bait Squadron

Ze zijn de meest bedoken wrakken voor de Hollandse kust. Ze vertegenwoordigen met elkaar één van de grootste scheepsrampen ooit in Nederlands water. De Cressy, de Hogue en de Aboukir: drie kruisers van het Live Bait Squadron liggen al bijna een eeuw onder water. Niet meer dan een berg roest? Of zijn deze wrakken het beschermen waard?

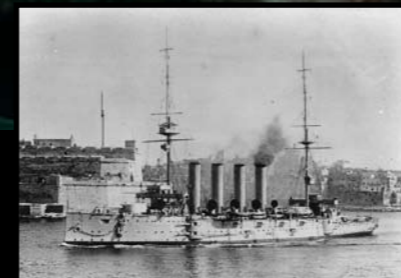
Monster - In een van de toegangsluiken woont nu een gigantische kreeft.



De Miranda, een snelle boot uit Scheveningen, ploegt tegen de golven in. Het is eind september, de lucht is strak blauw en er staat een stevige wind. Niet het meest ideale Noordzeeweer maar toch kostte het geen enkele moeite om genoeg duikers aan boord te krijgen. We zijn op weg naar de Hogue, een van de drie Britse kruisers die op 22 september 1914 een onfortuinlijke ontmoeting hadden met een Duitse onderzeeër, de U9 van kapitein Otto Weddigen. Het liep uit op een groot drama: Eerst kreeg de Aboukir een voltreffer van een Duitse torpedo. Toen de Hogue te hulp schoot, om slachtoffers uit het water op te pikken, kreeg ook deze kruiser de volle laag. De

laatste in het rijtje, de Cressy, ontsnapte evenmin. In net iets meer dan een uur tijd verdwenen de schepen onder de golven, zo'n 22 zeemijl uit de kust, op nog geen steenworp afstand van elkaar. Van de 2300 opvarenden lieten er 1459 het leven. Historicus Henk van der Linden is in Nederland de grootste kenner van deze ramp voor de Royal Navy. Hij schreef er het boek *'Drie massagraven voor de Nederlandse kust'* over. Een groot toeval eigenlijk, want - hoewel bijzonder geïnteresseerd in de Eerste Wereldoorlog - had hij nooit stilgestaan bij de geschiedenis van de Cressy, de Hogue en de Aboukir. Tot hij niet zo lang geleden tussen twee afspraken door op een Haagse begraafplaats verzeild raakte en

daar een monument vond ter nagedachtenis aan een aantal Engelse marinemannen die op 22 september 1914 voor de Nederlandse kust de dood hadden gevonden. Hij was geïntrigeerd, vooral ook omdat de begraafplaatsbeheerder hem er niks over kon vertellen. «Thuisgekomen, verzeilde ik op internet van de ene website in de andere. En hoe meer ik erover las, hoe meer ik erdoor gegrepen werd - de ramp liet me niet los. Ik bleef er maar mee bezig», zegt hij er zelf in een interview over. «Voor mij was dat het moment dat ik besloot om alles rond deze gebeurtenis uit te gaan zoeken. Puur om het voor mezelf te ordenen, het verhaal voor mezelf compleet te krijgen. Ik bezocht archieven in Engeland, in Duitsland. Ging op zoek naar



Monster - In een van de toegangsluiken woont nu een gigantische kreeft.

memoires en dagboeken van opvarenden. En speurde naar kranten uit die beginperiode van de Eerste Wereldoorlog.» Zelf is hij er nog nooit geweest. Henk van der Linden is geen duiker. In zijn boek schrijft hij zelfs per abuis over dat er op de wrakken niet mag worden gedoken. «Aangezien vele honderden mannen met hen zonken, zijn het officiële oorlogsgraven.» Dat laatste klopt natuurlijk, maar inmiddels weet Henk dat er veelvuldig op de kruisers wordt gedoken.

Zoals door ons op deze zonnige maar ook winderige dag.

Verwongen berg staal

Aan de oppervlakte is het een heksenketel. De golven klotsen over ons heen als fotograaf Cor en ik van het achterdek van de Miranda het water in springen. Snel naar beneden! We dalen een paar meter af en de wereld om ons heen verandert in een oogwenk. Rust, prachtig licht van boven, bijna stroomloos. En een zicht!

We moeten nog minstens vijftien meter afdalen als we de contouren van de Hogue onder ons zien opdoemen. Het wrak zelf is op het eerste gezicht één verwrongen berg staal. Maar als je rustig de tijd neemt, ga je dingen herkennen. Uit een gat in het staal prijken een paar grote granaten. En her en der liggen munitiekisten verspreid, gevuld met cordiet. Die staafjes springstof liggen ook overal open en bloot op het wrak. Op sommige plekken lijkt het wel of iemand een spel mikado heeft laten vallen.

WRAKKEN DE ENGELSE KRUISERS

Cor en ik zwemmen stug door, naar een plek verderop, waar je prachtig het wrak in kunt zwemmen. Aan de bloedige ondergang van deze kruiser in de herfst van 1914 herinnert niet veel meer. De Hogue is een fantastisch kunstrijf geworden, begroeid met anjelijeren, zeerasp en andere hydroidpoliepen. Grote scholen steenbolken hebben er hun toevlucht gevonden. En onder een dikke plaat staal vinden we een kabeljauw, zo groot, dat een compleet gezin er een week van kan eten.

Er is veel te doen om de kruisers op dit moment. De drie wrakken worden regelmatig bezocht door bergers, kleinschalig maar ook door de grote jongens. Soms zijn het duikers die koperen leidingen loshalen en mee naar boven nemen, maar ook het knippen van de wrakken met grijpers vanaf bergingsschepen komt voor. De drie wrakken takelen zo steeds sneller af. Dat proces is niet te stoppen, zeggen de slopers zelf. Ook als niemand iets doet, zorgt de zee er wel voor dat de wrakken steeds verder achteruitgaan. Bovendien, voeren ze aan: de Britten waren zelf ook niet altijd zuinig op deze oorlogsgraven. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog verkochten ze de bergingsrechten aan een Duitse firma. Er moest geld op de plank komen. Maar niet iedereen denkt er zo makkelijk over. Duiken heeft de handen ineens geslagen met organisaties als Duik de Noordzee Schoon, Kust & Zee, stichting De Noordzee en Sportvisserij Nederland in een poging een einde te maken aan deze praktijken. Honderden mensen hebben hun handtekening gezet onder de petitie *Stop de Sloop*. Zij willen dat de wrakken worden behandeld met respect. omdat ze als kunstrijf een belangrijke rol spelen: op veel plekken is het natuurlijke

Persoonlijke verhalen

'Drie massagraven voor de Nederlandse kust, 22 september 1914' van Henk H.M. van der Linden is nog steeds verkrijgbaar in de boekhandel. Uitgeverij Aspekt, € 21,95. ISBN 9789059119901. Nieuws over de actie Stop de Sloop is terug te vinden op de website www.stopdesloop.nl.



Foto: René Lipmann



Monster - In een van de toegangsluiken woont nu een gigantische kreeft.

hard substraat uit de Noordzee gevist. Voor veel dierlijk leven zijn de wrakken een mooi alternatief. Omdat het oorlogsgraven zijn, natuurlijk ook, een belangrijk deel van de maritieme geschiedenis.

Levend lokaas

Live Bait Squadron werden de kruisers uit de Cressy Klasse ook wel genoemd. De kolen-gestookte schepen van dit 7e Cruiser Squadron waren oud en langzaam, drijvende roestbakken. Ze hoorden tot de reservevloot, omdat ze niet meer voldeden, maar toen de oorlog uitbrak werden ze toch maar weer ingezet. De onervaren bemanning bestond uit reservisten uit een paar kleine plaatsjes rond thuishaven Harwich en piepjonge kadetten van de *Britannia Royal Navy College* in Dartmouth. De meesten uit die laatste groep waren net vijftien jaar. Roger Keyes, de commandant van het Britse onderzeebootsquadron, waarschuwde Churchill dat de kruisers niet meer waren dan levend lokaas. Maar goede alternatieven waren er niet. Toen in het najaar van 1914 het weer steeds slechter werd, bleven de kruisers als enige over op de Breeveertien, een gebied op de Noordzee, om te patrouilleren. De torpedo-boten, die de Cressy, de Hogue en de Aboukir

De wrakken moeten behandeld worden met respect

moesten beschermen, keerden vanwege de hoge golfslag noodgedwongen terug naar Harwich. En zo stuitte de U9 in de vroege ochtend van 22 september op drie relatief onbeschermde Britse oorlogsschepen. Het was in pakweg een uur en een kwartier bekeken. Schrijver Henk van der Linden heeft bij zijn speurtocht in de archieven tal van getuigen-verslagen gevonden. Van een van de kadetten, Kit Wykeham-Musgrave, die die fatale ochtend driemaal een schipbreuk overleefde. Hij was aan boord van de Hogue, toen deze kruiser als eerste werd getroffen. Hij klom aan boord van de Aboukir, die als tweede zank. En hij wilde aan boord van de Cressy net in een bed in de ziekenboeg gaan liggen, toen hij opnieuw een doffe klap hoorde. «Nou, meneer, ik ben weer weg», zei hij tegen de chirurg om zich vervolgens naar het dek te spoeden. De zee lag vol met overlevenden, met gewonden en ook met doden. «Ik werd geholpen door een stuk hout, een plank, en ik hield me uit alle macht



Monster - In een van de toegangsluiken woont nu een gigantische kreeft.



daaraan vast, hoewel ik af en toe door de kramp van pijn verging», vertelt een overlevende. «Ondanks die kwelling liet ik niet los. Ik bleef vasthouden aan mijn plank, maar ik zag mannen vlakbij die het niet meer vol hielden om hun houvast te houden en verdronken. Meestal was het door de kramp en vlak bij mij lagen een paar arme kerels helemaal opgevouwen van de kramp. Ze lagen dubbel in het water, met hun knieën onder de kin.

Ik kon hun vertrokken gezichten zien en hun verkrampte handen. In veel gevallen was het de verkrampte greep van de dood.» Zestig officieren en 777 manschappen werden levend uit het water geplukt, onder andere door de Nederlandse schepen Flora en Titan. 62 officieren en 1397 manschappen vonden de dood. Het was een drama in dorpjes als Chatham, Rochester en Gillingham waar een groot deel van de bemanning vandaan kwam.

Die gemeenschappen verloren in een klap een generatie echtgenoten en vaders. Onvoorstelbaar, denk ik, als ik na de duik op de Hogue mijn hoofd weer boven water steek. Bijna een eeuw geleden, was de Noordzee net zo ruw. Een nachtmerrie voltrok zich op deze plek, de getuigenissen uit die tijd zijn zo beeldend dat je je bijna voor ogen kunt halen wat zich op 22 september 2014 afspeelde. Een bezoek aan de kruisers is een hele andere duik, als je het boek van Henk van der Linden van kaft tot kaft hebt gelezen.

In memory

In herdenkingsgedichten rouwden de Britten om de bemanningsleden die voor altijd onder de golven verdwenen.

In memory of the three illfated ships

No tombstone marks the place where
Those noble heroes lay
The greedy sea will hold them there
Till the great judgement day

Aboukir: 52.15.230 N, 03.41.459 E, gezonken op 22 september 1914 om 7.20 uur.

Hogue: 52.15.309 N, 03.41.315 E, gezonken om 7.55 uur **Cressy:** 52.15.203 N, 03.40.827 E, gezonken om 8.35 uur