

Nederland was een neutraal land tijdens de Eerste Wereldoorlog. Toch zijn er abusievelijk meer dan twintig keer bommen gevallen, voornamelijk in Zeeland. De journalist H.A. van Lith (1936) schetst feiten en achtergronden van deze schendingen van de neutraliteit. HA. van Lith is voorzitter van de Western Front Association Nederland.

Bommen op Nederland 1914 - 1918

Hans van Lith

In de morgen omstreeks half drie, werd ik plotseling wakker geschrikt uit een droom waarin ik een auto voor de kazerne hoorde ronken, door Benige hevige ontploffingen. Onmiddellijk daarop zag ik een blauw weerlicht gevolgd door een hevige dreuning, gepaard gaande met een gilachtig fluiten. Zo luidde een ooggetuigenverslag van de bomaanval op Zierikzee in de nacht van 29 op 30 april 1917. Resultaat: drie doden en een grote materiële schade. Het was niet het eerste bombardement op Nederland. Ondanks dat we neutraal waren! Deze gebeurtenissen brachten de oorlog wel heel dichtbij. Zeker voor de Zeeuwen, bij wie verreweg de meeste bommen terechtkwamen.

In totaal vielen er meer dan twintig keer bommen tijdens de ruim vier jaar, die de Eerste Wereldoorlog duurde. Doorgaans minder ernstig dan de aanval op Zierikzee, maar hun psychologisch effect was heel groot. Schendingen van ons neutrale luchtruim door Britten en Duitsers waren aan de orde van de dag. Steeds weer zagen of hoorden - vooral - de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen vliegtuigen overkomen en steeds weer was dan de vraag of zij bommen zouden laten vallen. Niettemin, als er bommen vielen was dat altijd per vergissing. Want noch Duitsland, noch Groot-Brittannië had er belang bij dat Nederland door een bomaanval in de armen van de tegenstander gedreven zou worden. Een neutraal Nederland als handelspartner, doorvoerland en rugdekking leverde zowel voor de Centralen[1] als voor de Entenne[2] meer voordelen op, dan wanneer het land door Britten of Duitsers zou zijn bezet. Maar voor de bevolking in de door bommen getroffen regio maakte dat uiteraard weinig uit.

Neutraal

De vraag doet zich voor waarom tegen de schendingen van het Nederlandse luchtruim kennelijk niets werd gedaan en waarom ze plaatsvonden.

Nederland voerde al sinds de formele afscheiding van België in 1839 een politiek van strikte neutraliteit. Ons land hield zich afzijdig, mede om economische belangen en het behoud van de koloniën. Dat betekende dus: geen aansluiting bij grote machtsblokken als de Centraler (Duitsland en Oostenrijk) of de Entente (Frankrijk, Groot-Brittannië en Rusland) en geen defensieafspraken met bijvoorbeeld België. In tijd van oorlog zouden de belligerenten bij het uitvechten van hun conflict ook geen gebruik mogen maken van Nederlands grondgebied, inclusief de territoriale wateren en het luchtruim. Dat zou ons land natuurlijk moeten kunnen

afdwingen. Maar wat onze defensie betreft, liep Nederland niet vooraan in Europa. De krijgsmacht was nogal beperkt van omvang en uitrusting. Met name op het gebied van het luchtwapen (in 1913 werd officieel de Luchtvaartafdeling - LVA - opgericht) en het luchtdoelgeschut was de slagkracht vrijwel nul. Daarbij moet overigens niet vergeten worden dat overall in Europa het luchtwapen en de luchtverdediging nog in de kinderschoenen stonden. Alleen beschikten de andere naties over grondstoffen en wapenfabrieken, die Nederland ontbeerde. Onze bekendste vliegtuigbouwers, Fokker en Koolhoven, zaten bovendien in het buitenland, zodat ook van de ontwerperskant weinig te verwachten was.

Gestrande toestellen

Nederland moest zijn vliegtuigen en luchtafweer vrijwel geheel in het buitenland kopen. Maar nadat de vijandelijkheden in augustus 1914 - na het schot van Serajevo op 28 juni - waren losgebarsten, leverde dat nauwelijks meer omdat veel voor de eigen krijgsmacht nodig was en omdat er soms ook uitvoerverboden golden. De meeste vliegtuigen die Nederland in de loop van de tijd in gebruik nam waren Franse, Duitse en Britse toestellen, die door navigatiefouten, motorstoring, of doordat ze aangeschoten waren, in ons land verzeild raakten. Hoewel de Luchtvaartafdeling hierdoor veel belangrijk studiemateriaal in handen kreeg, leverden zij geen krachtige luchtmacht op. De LVA beperkte zich tot patrouillevluchten boven het grensgebied. De Landmacht experimenteerde met mitrailleurs en geschut om deze geschikt te maken voor de verdediging tegen luchtaanvallen, maar ook deze pogingen voerden niet tot indrukwekkende resultaten. In die situatie kwam in de loop van de oorlogsjaren weinig verbetering, hoewel Vickers in Groot-Brittannië in 1916 drie moderne stukken luchtdoelafweergeschut leverde. Een van de stukken werd later opgesteld bij Cadzand omdat in die regio veel schendingen van ons luchtruim voorkwamen. Maar toch kon Nederland weinig beginnen tegen vreemde vliegtuigen boven ons gebied. Er werd weliswaar op gevuurd, maar dat enkele kanon in Cadzand en ook de weinige overige stukken legden geen gewicht in de schaal. In de praktijk was er weinig anders te doen dan het indienen van scherpe diplomatieke protesten.

Bommen op bezet België

Zowel de Centralen als de Entente hebben afrijd volgehouden dat de schendingen van het Nederlandse luchtruim vergissingen waren. Voor een deel was dat waar. De navigatiemethoden waren primitief en zeker 's nachts was het bepalen van de eigen positie uiterst moeilijk. Voor een ander belangrijk deel werd ons luchtruim wel degelijk bewust geschonden, omdat het neutrale Nederland met zijn gebrek aan luchtafweer soms een kortere, maar in elk geval veiliger overvliegroute bood. Voor Duitse zeppelins die aanvallen uitvoerden op Zuidoost Engeland, was de directe weg over Nederland te prefereren boven een omweg over zee of via België. Er was geen sprake van massale schendingen, maar toch werden de luchtschepen geregeld opgemerkt. Gevaar leverden deze vluchten nauwelijks op, omdat de Duitse doelen ver verwijderd lagen van Nederland en vergissingen in de positiebepaling op dit punt dus eigenlijk niet voorkwamen. Niettemin bleven het schendingen van onze neutraliteit, waartegen de Nederlandse regering in Berlijn met klem protesteerde.

Anders lag het bij de Britten (en Fransen). Tijdens hun opmars in augustus 1914 hadden de Duitsers vrijwel heel België veroverd, met uitzondering van het zuidwestelijk deel achter de IJzer en westelijk van Ieper. De invallers bouwden daarna langs de kust een soort 'Atlantikwal', met geschut en luchtdoelafweer. In Zeebrugge en Brugge kwamen duikbootbases en in Zeebrugge en Oostende stations voor de Duitse marinevliegdiens. Meer landinwaarts legden de Duitsers in de loop van de tijd bases voor de zeppelins en vliegvelden aan. De laatste onder meer

om Gent. Van daaruit konden ze aanvallen uitvoeren op Londen en Zuidoost-Engeland. Zeker de duikboten vormden een ernstige bedreiging voor de Britse scheepvaart over Het Kanaal en daarmee voor de bevoorrading van de troepen in Noord-Frankrijk, terwijl later ook de bomaanvallen op Londen en andere steden slachtoffers kostten en schade veroorzaakten. Voor de Entente bestond dan ook alle reden de duikbootsteunpunten en de vliegvelden rond Gent te bombarderen. Doorgaans gebeurde dit door toestellen van de Britse Royal Naval Air Service, die in Duinkerken gestationeerd waren. Soms werden ze daarbij beschermd door jagers van het Royal Flying Corps, de luchtmacht van het landleger (RNAS en RFC werden op 1 april 1918 samengevoegd tot Royal Air Force). De veiligste heen- en terugweg was over zee en dan via het neutrale Nederland (Zeeland en met name Zeeuws-Vlaanderen) - waar toch geen luchtafweer van betekenis bestond - naar het vijandelijke doel. Dat gebeurde dan ook geregeld en hier werd ons luchtruim dus zeer bewust geschonden. Deze schendingen waren om verschillende redenen veel gevaarlijker dan de overvliegende zeppelins.

Op de eerste plaats konden er gemakkelijk navigatiefouten gemaakt worden, waardoor de Entente-toestellen (zeker 's nachts) dachten dat ze boven vijandelijk doelgebied waren. Dit is in feite de oorzaak van de bombardementen op Nederlandse gemeenten. Verder werden er felle luchtgevechten gevoerd met de Duitsers, waarbij de toestellen van beide partijen gemakkelijk boven Nederland verzeilden met alle gevaren van dien. Er vielen granaatscherven en de vliegtuigen konden neerstorten of een noodlanding moeten maken. Dat gebeurde eveneens met toestellen die boven België zelf waren aangeschoten. Gelukkig is er nooit een op een Nederlandse stad of dorp terechtgekomen. Een en ander verklaart echter wel, waarom met name in Zeeland ons luchtruim zo frequent werd geschonden en waarom de meeste bommen op Nederland van Britse oorsprong waren en hier terechtkwamen.

Scherven als getuige

De Nederlandse regering kon weinig anders doen dan een diplomatiek protest indienen. Als tenminste het land van herkomst van de boosdoeners was herkend en dat lukte lang niet altijd. Soms vlogen ze te hoog, of was de bewolking te dicht om de tekens op de vleugels goed te zien. Protesten bij de Britse of Duitse regering werden dan ook veelvuldig door Londen en Berlijn afgewezen. Meer bewijs was er als er bommen waren gevallen. Uit de scherven en het materiaal konden vaak het type bom, de fabrikant en het land worden vastgesteld. Maar zelfs met deze bewijzen op tafel, werd de verantwoordelijkheid vaak ontkend. Het heeft maanden geduurd, voordat de Britten toegaven dat een van hun toestellen de fatale bommen op Zierikzee had gegooid.

Kleine omvang

Op Zierikzee vielen in april 1917 acht bommen. Ondanks de doden en de beslist grote schade, was er natuurlijk slechts sprake van een klein bombardement. Zeker in vergelijking met de aanvallen op Rotterdam, Warschau, Londen en Berlijn, die we uit de Tweede Wereldoorlog kennen.

De andere 'bombardementen' op Nederland uit de Eerste Wereldoorlog waren niet omvangrijker. Er zijn nooit meer dan tien bommen in één keer gevallen en voor zover bekend waren er nooit meer dan een of twee - afgedwaald - vliegtuigen bij betrokken. In de nacht van 1 oktober 1917 werd de Zeeuws-Vlaamse gemeente Sluis getroffen. 'We hoorden plotseling een vreselijke knal en tegelijkertijd het ineensstorten van muren, het gekraak van balken enzovoort. Op mijne kamer vielen de schilderijen van den wand', schreef een inwoner van Sluis, wiens woning daarbij werd getroffen. Er waren twee Britse bommen gevallen, die verscheidene huizen ernstig beschadigden

en een schade van zo'n f. 50 000.- veroorzaakten. Persoonlijke ongelukken hadden zich niet voorgedaan, hoewel het weinig scheelde. Twee kinderen moesten vanonder het puin vandaan gehaald worden. Gelukkig bleken ze ongedeerd. In de nacht van 22 op 23 december 1917 vielen er bommen op Goes en het naburige Kloetinge. Hierbij viel een ernstig en een lichtgewonde. De eerste overleed kort daarop, een gezin van vrouw en zes minderjarige kinderen achterlatend. Ook bij deze aanval ontstond veel schade. Het waren opnieuw Britse bommen, maar het duurde tot 1919 - geruime tijd na de oorlog dus - voordat de regering in Londen schuld erkende. Samen met Zierikzee waren dit wel de zwaarste bombardementen, hoewel - bijvoorbeeld - ook Sas van Gent en Cadzand enige keren het slachtoffer werden en enkele lichtgewonden te betreuren hadden. Vaak echter kwamen de bommen in een weiland terecht, waar ze nauwelijks schade veroorzaakten, behalve dan dat ze steeds opnieuw schrik verspreidden onder de bevolking.

Verduisteren of verlichten?

Toen na 1916 het aantal nachtelijke bombardementen op doelen in België toenam, deed zich in sterke mate de vraag voelen wat je als neutraal land moest doen om vergissingsbombardementen te voorkomen. Overdag wapperden langs de grens op torens en hoge openbare gebouwen de Nederlandse vlag, om aan te geven dat hier neutraal gebied was. Maar 's nachts gaf dat natuurlijk niets wegens de duisternis. Sommige stemmen pleitten voor verlichting van de steden en plaatsen die in de buurt van de grens lagen. Want in oorlogsgebied verlichtte je gebouwen niet en vreemde vliegers moesten bij zo'n zee van licht wel begrijpen dat ze boven Nederland waren. Ergo, dat er geen reden was hun bommen te lossen. Zo heeft er in Sas van Gent een hel verlicht baken gestaan bij het Kanaal Gent - Terneuzen en ook de plaatselijke suikerfabrieken baadden tijdens de bietencampagne van 1917 in een zee van licht. Verder waren er plannen de St. Jacobstoren in Vlissingen te voorzien van lichten in de nationale kleuren. Hoewel deze oplossing alleszins logisch leek, bleek in de praktijk dat de bommen vaak vielen op plekken.... die juist goed verlicht waren. Onnadenkendheid van de vlieger? Meende de piloot dat de vijand slordig was met zijn verlichting? Hoe dan ook, verlichting van neutrale gebieden bleek geen oplossing. Eigenlijk in tegendeel. Hoewel er nooit zulke scherpe verduisteringsvoorschriften kwamen, als we uit de Tweede Wereldoorlog kenden, besloot de militaire leiding dat het sterk de voorkeur verdiende zo weinig mogelijk licht te laten uitstralen. De gasdruk van de straatverlichting in diverse gemeenten werd vaak verminderd, sommige lantaarns werden uitgeschakeld en soms werden ze voorzien van afschermkappen (Goes). Ook de burgerij werd gemaand fel uitstralende verlichting te temperen of te doven.

Een bombrief

Niet alleen op land vielen bommen, ook schepen liepen gevaar. De koopvaardij en de zeevisserij hadden het zwaar te verduren tussen 1914 en 1918. Allereerst was er het probleem van duikboten en zeemijnen. Hoewel neutrale schepen in principe met rust gelaten moesten worden, is het herhaaldelijk voorgekomen dat Nederlandse schepen werden getorpedeerd[3]. Ook liepen ze nogal eens op een mijn. Vissers kregen vrij geregeld zeemijnen in hun netten, wat uiteraard grote gevaren opleverde en ook tot fatale ongelukken heeft geleid. Daarnaast waren er de patrouillerende Duitse vliegtuigen en zeppelins, die de geallieerde scheepvaart aanvielen. Het onderscheid tussen vijandelijke en neutrale schepen was niet altijd even gemakkelijk te maken en daardoor werden soms de verkeerde vaartuigen aangevallen. Bij de Duitse marine (waartoe deze vliegtuigen behoorden) bestond bovendien een flink wantrouwen tegen de Nederlanders. Zij verdacht met name onze vissers ervan dat zij 'voorposten voor de Britten' waren. Dat leidde een

tiental keren tot confrontaties met Duitse vliegtuigen, die bommen wierpen naar Nederlandse schepen. Al of niet na controle van de scheepspapieren! In deze gevallen was dus niet altijd sprake van een vergissingsaanval, maar soms van een doelbewuste actie. De bommen troffen overigens nooit doel. Ze vielen steeds in zee, zij het soms op weinige meters afstand van het betrokken vaartuig. Scherven en golven water sloegen dan over het dek. Een bizar voorval deed zich voor op 29 maart 1915 met de stoomtrawler Hibernia uit IJmuiden. De bemanning zag een Duitse tweedekker naderen, rondcirkelen en dan iets laten vallen. Schipper Van der Plas: 'Ik dacht dat het een bus met een brief was en riep tegen mijn bemanning: "Jongens, hij gooit wat naar ons, grijp het als je kunt".' Dat lukte gelukkig niet. Het voorwerp kwam naast de vissersboot in het water terecht en explodeerde met een daverende klap. De brief was meer een bombrief! De Nederlandse regering protesteerde en Berlijn antwoordde dat de vlieger de trawler verdacht vond omdat hij geen vlag gehesen zou hebben en dat het schip zich bovendien in gevaarlijk water bevonden zou hebben...

Het stoomschip Vliestroom van de Hollandsche Stoomboot-Maatschappij uit Amsterdam kreeg in de nacht van 2 op 3 september 1916 toevallig 'een veeg uit de pan mee'. Het schip lag voor anker voor de Britse kust bij Great Yarmouth toen Duitse zeppelins een massale aanval op Engels gebied uitvoerden. Een van deze luchtschepen wierp vier bommen naar de Vliestroom, die echter geen doel troffen. De Duitse regering antwoordde op het Nederlandse protest dat het een betreurenswaardig toeval was geweest.

Toch betaling

In sommige gevallen, zoals Zierikzee, erkende de Britse regering nog tijdens de oorlog schuld en vergoedde de schade. In veel andere gevallen werd de verantwoordelijkheid gewoon afgewezen, ondanks bewijzen van het tegendeel. Bij de Duitsers waren de antwoorden op de protestnota's vaak gelijklopend, maar hier was dat eigenlijk van minder belang, omdat de schade doorgaans nihil was.

Pas in 1919 gingen de Britten er plotseling toe over de schuld van een flink aantal bomaanvallen te erkennen en de schade te betalen. Kennelijk moesten de nog hangende conflicten na het einde van de Eerste Wereldoorlog de wereld uit. Iedereen had belang bij herstel van de goede betrekkingen. Alleen de bewoners van Zeeuws-Vlaanderen zullen onwillekeurig nog wel eens naar de lucht hebben gekeken als er een vliegtuig overkwam. Over de schrik van de afgelopen vier jaar waren ze niet zo gauw heen.

Bronnen

- Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA). Archief Generale Staf (Algemeen Hoofdkwartier) 1914 - 1940.
- Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA). Buitenlandsche Zaken, Gezantschap Groot-Brittannië (en Ierland) 1813 - 1937.
- Gemeentearchief Zierikzee.
- W. Klinkert e.a., Luchtvaart 75 jaar, 1917 - 1992 (Den Haag 1992) Sectie Militaire Geschiedenis.
- H.A. van Lith, Plotseling een vreselijke knal; bommen en mijnen in Zeeland en elders, 1914 -1918 (verschijnt in 2001 bij de Europese Bibliotheek, Zaltbommel).
- Middelburgsche Courant, jaargangen 1914 - 1919.
- Nieuwe Rotterdamsche Courant, jaargangen 1914 - 1919.
- C. Smit, Rijks Geschiedkundige Publicatiën, periode 1914 - 1918.
- Zierikzeesche Nieuwsbode, jaargangen 1917 - 1920.

Noten

1. De Centralen is de naam van het bondgenootschap van Duitsland, Oostenrijk-Hongarije en Italië. Italië bleef aanvankelijk buiten de oorlog en koos in 1915 zelfs de zijde van de Entente.
2. De Entente is het bondgenootschap van Frankrijk, Groot-Brittannië en Rusland.
3. Een berucht geval was het torpederen van het stoomschip Tubantia op 16 maart 1916 door een Duitse U-boot. Pas na de Eerste Wereldoorlog werd bekend wie de schuldige was.