LUCHTSCHEPEN BOVEN NEDERLAND IN DE EERSTE WERELDOORLOG

Arno Landewers

Tijdens de eerste wereldoorlog was het luchtschip één van de vele nieuwe wapens die werden ingezet. Vooral de Duitse krijgsmacht zette op grote schaal luchtschepen in als bommenwerper en verkenner. Er waren regelmatig schendingen van het Nederlandse luchtruim door luchtschepen, op één enkele keer na door Duitse exemplaren. Zo werd boven Nederland gevlogen tijdens de eerste keer dat een luchtschip werd ingezet als bommenwerper en tijdens de eerste aanval op Engeland door luchtschepen. Hoewel het de Nederlandse krijgsmacht ontbrak aan wapens om luchtruim schendingen te bestrijden, werden er toch effectieve tegenmaatregelen getroffen. In deel één worden de neutraliteit schendingen door luchtschepen in 1914 en 1915 beschreven en in hun context geplaatst.

Onbetwist leider op het gebied van luchtschepen in de jaren vóór de Eerste Wereldoorlog was Duitsland. Met name de Zeppelins vestigden aandacht op zich door enkele spectaculaire langeafstandsvluchten, terwijl door de (door Zeppelin opgerichte) Deutsche Luftschiffahrts AG (DELAG) tussen 1909 en 1914 vele duizenden passagiers per luchtschip werden vervoerd. Bij het uitbreken van de oorlog was Duitsland de enige mogendheid met operationeel inzetbare luchtschepen. Hoewel bijvoorbeeld zowel de Franse als Engelse krijgsmachten luchtschepen bezaten, betrof dit slechts enkelingen waarmee aanvankelijk het strijdtoneel werd vermeden. De Duitse luchtschepen werden als een serieuze militaire dreiging beschouwd. Al in 1908 had een Engelse overheidscommissie bijvoorbeeld gewezen op de mogelijkheden van een invasie van Engeland met behulp van luchtschepen.

De Duitse krijgsmacht bezat dan wel enkele luchtschepen, maar zowel technisch, infrastructureel als organisatorisch was men niet op strijd voorbereid. De legerleiding was van mening dat de luchtschepen moesten worden ingezet als ondersteuning van de oprukkende troepen; een taak waarvoor luchtschepen niet geschikt zijn (en dat werd al snel duidelijk). In augustus 1914 bezat het Duitse leger (*Heeresluftschiffer Batallions*) 9 operationele luchtschepen: 8 Zeppelins, waarvan er 1 een voormalig DELAG passagiersluchtschip was (de LZ17 Sachsen) en 1 Schütte-Lanz (de SL-1). De Schütte-Lanz en één Zeppelin werden ingezet in de strijd tegen Rusland, de anderen waren in het Westen beschikbaar. Voor training waren nog eens 2 voormalige DELAG luchtschepen, de Viktoria Luise en de Hansa, en minimaal 1 Parseval luchtscheepje in gebruik. De Duitse marine bezat slechts één luchtschip: de Zeppelin LZ24 L-3. Omdat er maar een beperkt aantal loodsen voor luchtschepen beschikbaar waren, waren de *Heeresluftschiffer* op diverse velden gestationeerd. De marine bezat slechts één basis, Fühlsbuttel bij Hamburg, met een basis bij Nordhorn in aanleg.

Voor wat betreft de aanduiding van de Duitse luchtschepen: Zeppelin gaf elk gebouwd luchtschip een volgnummer, voorafgegaan door LZ. De marine gaf haar luchtschepen kenmerken beginnend met L-, gevolgd door een nummer, terwijl op de *Heeresluftschiffe* ook volgnummers (in Romeinse cijfers) werden aangebracht, voorafgegaan door een Z voor Zeppelin, SL voor Schütte-Lanz of P voor Parseval.

Wereldoorlog en de Nederlandse neutraliteitsverklaring

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog was het gevolg van een cumulatie van onder meer het toenemend zelfvertrouwen van het verenigde Duitsland (zich uitend in een uitbreidende Duitse vloot en de aanspraak op koloniën) en de Franse behoefte aan revanche na de verloren Frans-Duitse oorlog 1870-1871, vermengd met veel nationalisme. Op 28 juni 1914 werd de beoogde troonopvolger van de Oostenrijks-Hongaarse Dubbelmonarchie vermoord in Sarajevo (op dat moment behorend bij Oostenrijk-Hongarije). Deze moord, door een Servische nationalist gepleegd, zette het mechanisme in gang waardoor een maand later Oostenrijk-Hongarije de oorlog verklaarde aan Servië. Via bondgenootschappen werd hiermee vrijwel geheel Europa meegetrokken in de oorlog, op 1 augustus verklaarde Duitsland de oorlog aan Rusland, en op 3 augustus aan Frankrijk.

In een buitengewone ministerraad op 28 juli 1914 besloot het Nederlandse kabinet een neutraliteitsproclamatie uit te vaardigen. Hierin stond onder andere dat er op het Nederlandse grondgebied geen vijandelijkheden zouden worden toegelaten, dat bezetting of doortocht door Nederlands territorium door buitenlandse machten verboden was en dat wanneer dat toch zou gebeurden, de onbevoegde troepen zouden worden ontwapend en gevangen zouden worden genomen. Ook werd vermeld dat schepen van de oorlogvoerende partijen alleen in noodgevallen in Nederlandse havens geholpen zouden mogen worden[i]. Dit alles overigens volkomen in lijn met de afspraken rond neutraliteit die op de Tweede Haagse Vredesconferentie in 1907 waren gemaakt. Vliegtuigen of luchtschepen werden niet expliciet genoemd in de verklaring, hoewel het inmiddels duidelijk was dat schendingen van het luchtruim niet getolereerd zouden worden. Dit werd in 1916

nog eens door de Minister van Buitenlandse Zaken, J. Loudon bevestigd. “Een uitzondering [..] voor het geval van komst binnen het Nederlands rechtsgebied door middel van een luchtvaartuig[...], kan noch op enige bepaling van de neutraliteitsproclamatie zelve, noch op enigerlei algemeen voorschrift van Volkenrecht worden gegrond”[ii].

Grenzen in de lucht

In de periode 1909-1914 werd in zowel juridische kringen als in de populaire pers regelmatig aandacht besteedt aan de vraag of een land het recht had zijn luchtruim te sluiten. Er ontstonden al gauw 2 doctrines. De eerste stelde dat het luchtruim, net als de zeeën, vrij toegankelijk moest zijn. Belangrijkste pleitbezorger van deze stroming van de Fransman M. Fauchille. Een andere stroming stelde dat de soevereiniteit van een land voorop stond, en een land dus het recht had het luchtruim te sluiten. Representant van deze stroming was onder meer de Nederlandse juriste Jenny Lycklama à Nijeholt, die in 1910 haar doctoraalstudie "De Luchtvaart in het Volkenrecht" publiceerde. De theoretische discussie werd beslecht door de praktijk. Tussen 1911 en 1914 besloten diverse regeringen dat onbeperkte doorvlucht over hun land niet gewenst was; dit had natuurlijk alles te maken met het onmogelijk maken van de bezichtiging uit de lucht van militaire objecten. In mei 1911 deelde de Nederlandse regering mee, met verwijzing naar het verbod op het doen van "opnemingen van enig militair werk", dat wanneer een luchtvaartuig werd gezien in de buurt van zo'n militair werk, de politieautoriteiten (telegrafisch of telefonisch) gewaarschuwd moesten worden[iii]. In voorafgaande jaren werden regelmatig ballonnen gezien boven Nederland, veelal bemand door Pruisische militairen. Na landingen van ballonnen in 1908 bij Fort Pannerden en de vesting Willemstad (waarbij ook nog "fotografische toestellen" werden aangetroffen in de mand) verschenen in de pers verontwaardigde berichten en commentaren.

1914: de eerste oorlogsmaanden

Op maandag 3 augustus 1914 begon de strijd in het Westen toen Duitse troepen de Duits-Belgische grens overtrokken richting Luik (reden voor Engeland om de oorlog te verklaren aan Duitsland). Het doel was om zo snel mogelijk de Maas over te steken om naar het Westen te kunnen marcheren. Op 4 augustus lukte het enkele Duitse eenheden om bij Visé, vlak bij de Nederlandse grens, de Maas over te steken. De dag erna begon de aanval op Luik, dat door 14 forten verdedigd werd. De Belgische regering werd te verstaan gegeven dat de forten moesten worden ontruimt onder (de enigszins overdreven) dreiging dat Luik zou worden vernietigd door Zeppelins.

Op 6 augustus vertrok vanuit Keulen de Zeppelin LZ21 (*Heeresluftschiff* Z.VI) richting Luik. Terwijl het nog donker was werd hierbij over Maastricht gevlogen[iv]. Slechts 3 lichten konden worden gezien; bewolking ontnam verder het zicht. Die bewolking speelde de Z.VI kort hierop ook ernstig parten. Tijdens de aanval op de Citadel in Luik (de eerste maal in de geschiedenis dat een luchtschip werd ingezet als bommenwerper) moest, om zicht op het doel te houden, ver worden gedaald waarbij de Zeppelin meerdere malen getroffen werd vanuit het fort. Het lukte evenwel om 12 bommen (totaal 300 kg) af te werpen, waardoor 9 doden vielen. De doelen werden vanuit de Z.VI verlicht door de schijnwerpers. Door gasverlies moest op de terugweg naar Keulen een noodlanding worden gemaakt bij Bonn. Het luchtschip raakte zwaar beschadigd en moest worden gesloopt. Het verlies van de Z.VI werd angstvallig buiten de kranten gehouden. Nadat op 16 augustus de laatste forten rond Luik door de Duitsers werden veroverd, splitste de aanvalsmacht zich in tweeën. Een deel trok op via Brussel (dat op 20 augustus zonder slag of stoot werd ingenomen) naar de Franse grens, het andere deel rukte in hoog tempo op richting Antwerpen.

In de nacht van donderdag 20 augustus op 21 augustus werd er voor het eerst vanaf Nederlands grondgebied geschoten op een luchtschip. Rond 23:30 u werd boven Roermond een luchtschip gezien, dat zoeklichten aan boord had en vanuit België kwam[v]. Er werd door grenswachten op geschoten. Even na 00:00 uur passeerde nabij Millingen aan de Rijn een luchtschip[vi], zeer waarschijnlijk dezelfde, de Nederlandse grens, dat vrijwel parallel aan de grens in de richting van Beek koerste. Vanuit Fort Pannerden werd getelefoneerd naar Beek, waar enkele grenswachten werden opgetrommeld, die tevergeefs probeerden het luchtschip in zicht te krijgen vanaf het dak van hotel Spijker in Beek. Een 20 minuten later werd het luchtschip gezien tussen Beek en Millingen, waarop door de grenswacht vuurpijlen werden afgeschoten ter waarschuwing. Omdat het luchtschip gewoon de koers vervolgde, werden er vervolgens schoten gelost. "Toen zette zich het luchtschip plotseling in beweging in de richting van Keken" (net over de grens bij Millingen aan de Rijn). Het is gissen naar de identiteit van dit luchtschip, er waren 5 *Heeresluftschiffe* operationeel aan het Westelijk front op dat moment; het zal één dezer geweest zijn.

Augustus werd een leerzame maand voor de inzet van *Heeresluftschiffe*. Na het verlies van de Z.VI werd op 21 augustus 1914 de Z.VIII ingezet om terugtrekkende Franse troepen te bestoken in de Elzas. Het luchtschip werd zowel door eigen troepen als door de Fransen flink onder vuur

genomen zodat een noodlanding moest worden gemaakt. De Zeppelin viel in Franse handen[vii]. De dag erna werd de Z.VII het slachtoffer van grondvuur en moest bij St. Quirin in Lotharingen (op dat moment in Duitse handen) aan de grond worden gezet en werd zwaar beschadigd. Tenslotte overkwam op 28 augustus, bij inzet aan het Oostelijk front, de Z.V hetzelfde. Na het verlies van 4 luchtschepen binnen 4 weken ontstond grote verwarring bij de *Oberste Heeresleitung*, met gevolg dat de luchtschepen ruim een week niet werden ingezet anders dan voor oefenvluchten. De legerleiding nam uiteindelijk het besluit dat luchtschepen alleen nog maar tijdens duisternis werden ingezet, niet tijdens volle maan, en alleen voor aanvallen op grote steden of grote troepenconcentraties.

Hoewel de Duitse marine in augustus 1914 slechts één luchtschip bezat, werd dit aantal snel sterk uitgebreid. Sinds oktober 1913 was Fregattenkapitän Peter Strasser hoofd van de *Marine-Luftschiff-Abteilung*. Onder zijn daadkrachtige leiding werd de afdeling sterk uitgebreid, hij was ook degene die bij de Zeppelin-Werke aandrong op de ontwikkeling van grotere luchtschepen met de mogelijkheid hoog te kunnen vliegen[viii]. Voor het einde van 1914 zag Zeppelin kans 5 luchtschepen aan de marine te leveren, de L-4 t/m L-8. In 1915 werden er nog eens 11 Zeppelins en 3 Schütte-Lanz luchtschepen geleverd zodat de marine in december 1915 over 12 luchtschepen beschikte (er waren inmiddels enkele exemplaren verloren gegaan).

Op 9 september werd er rond 22:30 u boven Meppel een luchtschip gezien[ix]. Het kan vrijwel worden uitgesloten dat dit één van de twee aan het Westelijk front aanwezige *Heeresluftschiffe* was, beide werden vanuit Keulen ingezet voor de strijd rond Antwerpen. Het is goed mogelijk dat *Marineluftschiff* L-3 of L-4 (die ruim 2 weken hiervoor in dienst was genomen), tussen de Waddeneilanden door kruisend via de toenmalige Zuiderzee boven Meppel terecht is gekomen. Vanuit andere steden zijn geen meldingen bekend, zodat het luchtschip waarschijnlijk is teruggekeerd of de kortste weg naar Duits grondgebied heeft gekozen. Overigens was op 6 september vanaf Ameland in de ochtend ook een luchtschip gezien, dat "op geruime afstand" passeerde in Oostelijke richting.

Op 16 september 1914 was opnieuw een schietincident, dit maal aan de Belgische grens. Bij Aardenburg (Zeeuws-Vlaanderen) werd 's avond rond 9 uur een luchtschip gezien met zoeklichten aan boord. Nadat grenswachten enkele schoten hadden gelost, verdween het gevaarte uit zicht. Met vrij grote zekerheid kan worden aangenomen dat het om de Z.IX of de Sachsen ging; beide luchtschepen werden vanaf eind augustus bijna dagelijks ingezet voor verkenningen rond Antwerpen. De stad werd op 9 oktober door Duitse troepen ingenomen; vanaf 2 september 1914 waren in totaal 5 bombardementen op Antwerpen uitgevoerd vanuit de Z.IX of de Sachsen.

Zowel de Fransen als Engelsen deden aanvankelijk vruchteloze pogingen luchtschepen op de grond te vernielen. Op 8 oktober 1914 wist Flight Lieutenant Marix van de Engelse marine met zijn Sopwith Tabloid een aantal bommen te werpen op de luchtschip-loods in Düsseldorf, waarbij de Z.IX in vlammen opging. Marix en zijn collega (die de loods niet kon vinden en zijn bommen op het station van Düsseldorf wierp) waren opgestegen in de buurt van Antwerpen, en hebben ongetwijfeld het Nederlandse luchtruim (boven Limburg) geschonden[x].

Noord-Oost Nederland kreeg op 19 oktober voor het eerst te maken met een Duits luchtschip. In de middag verscheen het luchtschip boven Friesland, waar het bij Anjum, Ee en Kollum werd gezien, waar het geruime tijd boven zee koerste. We kunnen aannemen dat dit één van de twee luchtschepen van de Duitse marine was.

Zondagmiddag 15 november 1914, rond 12:45 u, was boven Zuid-Limburg een duidelijk in nood verkerend luchtschip te zien. Het dreef aanvankelijk met neushoge stand over Maastricht[xi]. Terwijl het boven Houthem dreef, lukte het de bemanning een kennelijk uitgevallen motor te herstarten. Het luchtschip verplaatste zich daarop richting Roermond, waarbij onderweg ballast overboord werd gezet; in de lokale pers werd geschreven dat "tussen Houthem en Roermond één en ander verloren werd". Het luchtschip begon sterk te dalen terwijl het richting Roermond dreef. Boven het Roermondse veld kwam een kabel tot op de grond. Dit werd door enkele personen vastgegrepen; pogingen het luchtschip aan een hooimijt af te meren mislukten toen het touw brak en het luchtschip op zo'n 100 m hoogte over Roermond vloog en in Noord-Oostelijke richting boven Duits grondgebied kwam. Van de operationele luchtschepen van zowel de Duitse landmacht als marine is in de literatuur geen verlies of ernstig schadegeval bekend op 15 november 1914. Gezien de neus-hoge stand waarmee het luchtschip boven Maastricht dreef, kan geconcludeerd worden dat het om een *Prallluftschif* (wij zouden het tegenwoordig een blimp noemen) ging; dit type luchtschip heeft de neiging deze vliegstand aan te nemen wanneer er geen motorvermogen is. Het Duitse leger beschikte over minimaal één Parseval *Prallluftschif*, de PL.16 (leger aanduiding P.IV), dat voor trainingsvluchten werd gebruikt. Over het gebruik van dit luchtscheepje is weinig bekend, maar het was zeer

waarschijnlijk op 15 november boven Zuid-Limburg te zien.

1915

Op 19 januari werd een belangrijke mijlpaal bereikt in de geschiedenis van de Duitse militaire luchtscheepvaart: voor het eerst werd Engeland vanuit een luchtschip gebombardeerd. In de ochtend waren vanaf Fühlsbuttel de *Marineluftschiffer* L-3 en L-4 vrijwel gelijktijdig vertrokken. Anderhalf uur eerder was vanuit Nordholz de L-6 vertrokken, met aan boord Peter Strasser. Ongeveer 5 uur na vertrek passeerden de L-3 en L-4 Terschelling[xii]. Aan het begin van de middag werden de 3 luchtschepen vanaf de Waddeneilanden gezien. Ze bevonden zich niet boven Nederlands grondgebied, zoals de Chef van de Marinestaf een dag later nog eens bevestigde[xiii]. Noordoost van Terschelling kwam de L-6 in de problemen: er brak een krukas van de linker motor (de L-6 had in totaal 3 motoren). Vanwege de verwachtte ijsafzetting in het vervolg van de vlucht besloot de gezagvoerder om terug te keren. De L-3 en L-4 bereikten rond 20:45 u lokale tijd de Engelse kust bij Norfolk. De bemanning van de L-3 wist zich, na het afsteken van enkele flares, te oriënteren en wierp de bommenlast willekeurig boven Great Yarmouth af. De bemanning van de L-4 wist slechts dat men zich boven Engeland bevond. Uiteindelijk werden de bommen afgeworpen boven het stadje Sharingham[xiv]. Op de grond kwamen 4 burgers om, en vielen 16 gewonden. Rond middernacht werd de Nederlandse kust bereikt. Door mist raakte de bemanning van beide luchtschepen de oriëntatie kwijt, waardoor de Friese kust werd gepasseerd. Tussen middernacht en kwart voor één werd een laagvliegend (500 m) luchtschip gezien boven Stavoren, Sneek en Oosterend, dat uiteindelijk richting Noordoosten verdween. Vanuit het luchtschip scheen een zoeklicht. Bij Stavoren kwam de militaire wacht in (niet nader omschreven) actie. Zowel de L-3 als L-4 kwamen pas de volgende ochtend kort na elkaar, 23 uur na vertrek, op hun basis aan. Beide gezagvoerders wisten te melden dat er op de terugweg vertraging was ontstaan door mist.

In de vroege avond van 2 februari 1915 was, net als op 9 september van het vorige jaar, een luchtschip te zien rond de Oostelijke Zuiderzeekust. Rond 19:00 u was het te zien bij Heerenveen, later meer Zuidelijk bij Steenwijk en, kennelijk de Zuiderzeekust volgend, boven Kampen. Vandaar ging het zwalkend richting Duitsland. Het luchtschip werd gezien bij Havelte, Rouveen en later Denekamp (waar het vanuit de richting van de Duitse grens kwam). Op meerdere plaatsen werd de omgeving verkend met een sterk zoeklicht, hetgeen zowel vee als mensen schrik aandeed ("te Zuidveen viel zelfs een vrouw van de schrik bewusteloos"). Bij Denekamp werd het kanaal van Almelo naar Nordhorn enige tijd in het licht gezet[xv]. De marine beschikte begin februari 1915 over 5 luchtschepen, het zal één dezer zijn geweest, op verkenning boven de Noordzee het spoor bijster geraakt.

In de vroege ochtend van 15 april 1915 kreeg Nederland weer bezoek van enkele *Marineluftschiffe* waarmee Engeland was aangevallen. De dag hiervoor was Zeppelin LZ36, de L-9, vertrokken voor een verkenning boven de Noordzee West van Terschelling. Toen tot op 100 zeemijl van de Engelse kust geen enkel schip was aangetroffen, besloot de gezagvoerder zijn bommen boven Engeland af te werpen[xvi]. Hoewel achteraf bleek dat de bommen nauwelijks schade hadden aangericht omdat de bemanning zich verkeerd had georiënteerd, besloot Strasser, geïnspireerd door het eenvoud waarmee de L-9 het Engelse luchtruim wist binnen te dringen, de volgende dag 3 Zeppelins naar Engeland te sturen. De L-5, L-6 en L-7 vertrokken enkele uren na aankomst van de L-9 op de thuisbasis. Deze aanval bleek achteraf ook weinig effectief; het bleek erg moeilijk doelen te vinden boven het inmiddels vrijwel verduisterde Engeland. Vanuit de L-5 en L-6 werden bommen geworpen op willekeurige steden in Essex. De L-7, waarin Strasser meevloog als passagier, had ernstig te kampen met tegenwind. Toen op een zeker moment nog maar voor 10 uur brandstof aan boord was, besloot de gezagvoerder terug te keren. Curieus genoeg bleek later uit Engelse rapporten dat de L-7 toen al een tijdje boven Engels grondgebied vloog, zonder dat de bemanning dit had opgemerkt. Rond 04.45 u werd het luchtschip laag vliegend gezien bij Den Helder, komende uit het Zuiden, richting Vlieland. Een kwartier later werden vanaf Vlieland twee kanonschoten gelost als waarschuwing voor de L-7, die propt koers veranderde. Omstreeks dezelfde tijd werden de L-5 en L-6 gezien Noordelijk van Vlieland, op weg naar het Oosten[xvii].

Vanaf eind april 1915 waren het vooral *Heeresluftschiffe* die zich, vertrekkend vanuit België, boven Engeland vertoonden. Nadat op 7 juli in één nacht de LZ-37[xviii] en LZ-38 in België verloren waren gegaan (waarbij de LZ-37 in de lucht werd uitgeschakeld), stopten voorlopig de activiteiten van de *Heeresluftschiffe* in het Westen. Tijdens 2 aanvallen op Engeland door luchtschepen in juni was geconstateerd dat het eigenlijk niet donker genoeg was en werd besloten tot aan augustus geen vluchten boven Engeland meer te maken. Vanaf 9 augustus begon een klein luchtschip offensief tegen Londen. Pas in de (maanloze)nacht van 17 op 18 augustus lukte het daadwerkelijk (voor de marine voor de eerste keer) om bommen op Londen af te werpen. Van de 4 luchtschepen die waren vertrokken (de L-10, L-11,

L-13 en L-14) bereiken alleen de L-10 en L-11 de Engelse kust. In de avond waren vanaf Schiermonnikoog 3 luchtschepen gezien die naar het Westen koersten. De L-10, onder gezagvoerderschap van Friedrich Wenke, bereikte Londen. Door grondmist bleek oriëntatie moeilijk, iets voor middernacht werden bommen geworpen op enkele buitenwijken in het Noordoosten (er vielen 10 doden) hoewel Wenke rapporteerde dat de City was getroffen. In de ochtend van 18 augustus 1915, om 04:40 u, passeerde de L-10 op grote hoogte Hindeloopen[xix]. Kennelijk was de bemanning ook hier de oriëntatie kwijt; er werd in ieder geval sterk gedaald en snelheid geminderd. Rond 06.00 u werd de L-10 Westelijk van Pingjum gezien (hemelsbreed ongeveer 15 km van Hindeloopen). Toen de Zeppelin laag over Vlieland vloog, werd het beschoten met geweren en een kanon. Meer dan een uur later, na wat rondvliegen boven de Waddenzee en Zuiderzee, verdween de L-10 tussen Vlieland en Terschelling in de wolken in de richting van internationale wateren. Op 23 augustus deelde de Duitse gezant in opdracht van zijn regering mee dat de passage van de L-10 een betreurenswaardig voorval was, uitsluitend het gevolg van "bijzondere atmosferische omstandigheden" (heiig weer en wind uit het Noorden). Verder werd toegevoegd dat "sedert het begin van de vijandelijkheden aan de Duitse bestuurders de meest formele bevelen zijn gegeven om nimmer boven het territoir van neutrale staten te varen"[xx].

In de nacht van 7 op 8 september sloegen voor het eerst sinds april enkele luchtschepen van het leger toe boven Engeland. Zeppelin LZ-74 en Schütte-Lanz SL-1 bombardeerden Londen, terwijl vanuit de LZ-77 enkele dorpen aan de Engelse kust werden bestookt. Op de terugweg maakten twee van deze luchtschepen een lange tocht boven Nederland. Uit de logboeken is bekend dat de LZ-77 en SL-1 ongeveer gelijktijdig het Engelse luchtruim verlieten, de LZ-74 had ruim een half uur eerder de kust gepasseerd in Oostelijke richting (het luchtschip was ook een half uur eerder dan de SL-1 boven Londen aangekomen). Het is dan ook aannemelijk dat de LZ-74 en SL-1 boven Nederland verschenen. Uit de meldingen van waarnemingen van de luchtschepen in de diverse kranten[xxi] kunnen de gevolgde routes van beide luchtschepen worden gereconstrueerd. Eén van de luchtschepen kwam op grote hoogte (geschat werd 3000 m) bij Zandvoort het Nederlandse luchtruim in en koerste aanvankelijk naar het Westen. Om 06:30 u werd het, inmiddels gedaald tot naar schatting 500 m, gezien boven de Zuidergasfabriek in Amsterdam. Een kwartier later werd het luchtschip beschoten vanuit Fort Nigtevecht bij de Vinkeveense plassen; na het lossen van 7 geweerschoten begon het luchtschip snel te stijgen. Westelijk van Utrecht koersend richting het Zuiden werd het luchtschip vervolgens gezien bij Sliedrecht, boven Oosterhout en Breda. Vlak voor het bereiken van de grens werd het Zuidelijk van Breda nog beschoten door grenswachten. Het tweede luchtschip kwam wat Noordelijker het Nederlands luchtruim binnen; rond 06:00 u werd het gezien boven Aalsmeer, vliegend richting de Zuiderzee. Boven de Zuiderzee werd de koers naar het Zuiden verlegd; het luchtschip werd later gezien boven Hilversum en rond 7 uur laag vliegend Noordelijk van Den Bosch. Boven Zaltbommel zou de indringer enige tijd boven het spoor hebben stilgehangen, het ging daarna richting het Zuidwesten. Rond half 8 verliet dit luchtschip via Tilburg het Nederlandse luchtruim. De Nederlandse regering protesteerde uiteraard bij de Oosterburen. De Duitse regering betuigde een "levendig en oprecht leedwezen", en er werd nogmaals benadrukt dat het haar luchtvarende militairen uitdrukkelijk was verboden om over "onzijdig gebied" te vliegen, en dat de verantwoordelijken waren berispt. Vermeldenswaardig is dat het gerucht ging dat de overvlieger (aanvankelijk was niet duidelijk dat er 2 luchtschepen in het spel waren) een Frans Zodiac luchtschip zou zijn, maar uit onderzoek van "de bevoegde overheid" bleek dat dit "volstrekt" onjuist was. Het gerucht was afkomstig "van militaire zijde"[xxii] en is waarschijnlijk in de wereld gekomen doordat één van de overvliegers een Schütte-Lanz was, met een duidelijk afwijkende vorm van die van de Zeppelins.

In de nacht van 13 op 14 september werd opnieuw een poging gewaagd om Londen aan te vallen. Van de 3 marine luchtschepen die waren vertrokken wist alleen de L-13, onder commando van Mathy[xxiii], de Engelse kust te bereiken, de andere twee Zeppelins waren wegens slecht weer en tegenwind teruggekeerd (waarvan er één rond 22:00 u voor de kust bij Scheveningen werd gezien). Rond 1 uur in de nacht bereikte de L-13 de Engelse kust, en 10 minuten later werd het luchtschip bij Harwich hevig onder vuur genomen door luchtdoelgeschut. Twee van de 15 cellen in het ballonlichaam van de L-13 raakten lek door granaatscherven, en Mathy gaf order om onmiddellijk de bommenlast af te werpen en om te keren. Omdat ook één van de motoren uitviel, en de getroffen cellen bijna volledig leegliepen (ondanks pogingen tot reparatie), besloot Marthy de kortste weg naar huis te kiezen. Voor de Nederlandse kust werd een grote hoeveelheid brandstof gedumpt. Mathy noteerde in het logboek dat zijn luchtschip bij IJmuiden het Nederlandse luchtruim binnenkwam, om een klein uur later via Delfzijl het weer te verlaten. Rond 6 uur in de ochtend was de L-13 echter te zien boven Texel ("geen enkelen keer was een luchtschip zo duidelijk zichtbaar") zodat het een wat meer Noordelijke

koers heeft gevolgd. De L-13 maakte uiteindelijk een harde landing op thuisbasis Hage, maar het was enkele dagen later al weer in de vaart.

Omdat nachten met fel maanlicht werden gemeden, kwam de volgende gelegenheid (dit bleek tevens de laatste van 1915) om Londen aan te vallen pas in de nacht van 13 op 14 oktober. Ook bij deze aanval werd op de terugweg het Nederlandse luchtruim geschonden. Er waren 5 luchtschepen van de marine vertrokken (de L-11 en L-13 t/m L-16). De L-13, L-14 en L-15 drongen tot ver door in Engeland, maar alleen de L-15 bereikte Londen en wist de City te bombarderen. De L-13 en L-14 kwamen wel in de buurt van Londen (kort na middernacht kwamen ze daarbij bijna met elkaar in botsing, gezagvoerders Mathy en Böcker zouden naar verluidt na thuiskomst hierover nog een hartig woordje hebben gewisseld), vanuit beiden werden de bommen boven willekeurige stadjes afgeworpen. Rond half 6 in de morgen van 14 oktober vloog een luchtschip over Texel, door nevel was het nauwelijks te zien. Boven Vlieland werd het beschoten door de kustwacht. Twee uur later kwam nog een luchtschip in zicht, dat tussen Vlieland en Terschelling door koerste. Het werd ook hevig beschoten, reden voor de bemanning om het luchtschip snel te laten stijgen[xxiv]. Mathy schreef in het logboek van de L-13 dat zijn luchtschip bij Vlieland was geweest. Verder is bekend dat de L-11 als eerste omkeerde, en dus waarschijnlijk boven Texel te zien was. Het was de bedoeling geweest de 5 luchtschepen als groep te laten aanvallen, maar de L-11 miste de rendez-vous boven de Noordzee. Na het bereiken van de Engelse kust werd het luchtschip stevig beschoten, en de gezagvoerder besloot na het lossen van de bommen onmiddellijk om te keren.

In de ochtend van 14 oktober werd bij Nispen (Zuidelijk van Roosendaal) een luchtschip beschoten door grenswachten, en tussen 08:00 en 09:00 u werd het luchtschip gezien boven Zuid-Limburg, waar het erg veel bekijks trok ("duizenden waren overal te hoop gelopen, […], velen hadden zich met kijkers gewapend"). Vliegsend op een hoogte die geschat werd tussen 1000 m en 1500 m werd het luchtschip gezien boven Wijlre, Simpelveld, Gulpen, Heerlen, Sittard en Vaals (waar het richting Luik ontkwam). Gezien de allesbehalve rechtlijnige koers, en het feit dat het luchtschip boven Simpelveld vrijwel tot stilstand kwam, probeerde de bemanning zich kennelijk te oriënteren. Het luchtschip is door grens- en bewakingstroepen diverse malen beschoten, hetgeen ook ruime belangstelling trok van Duitse militairen[xxv]. De Limburgse toeschouwers konden de getallen 7 en 2 op het luchtschip ontwaren, en dit maakt identificatie makkelijk: het was *Heeresluftschiff* LZ-72, de Zeppelin LZ42. Dit was een min of meer "mislukt" exemplaar; het bleek dat het frame was opgebouwd uit inferieur duraluminium en daarom was het luchtschip niet in staat bommen te vervoeren. De LZ-72 werd alleen ingezet voor trainingsdoeleinden en was waarschijnlijk op dat moment gestationeerd in Düsseldorf.

Nederlandse tegenmaatregelen

Na vrijwel iedere schending van het Nederlandse luchtruim werd diplomatiek protest ingediend. De protesten werden aanvankelijk veelvuldig afgewezen met een glasharde ontkenning, bewijsvoering van Nederlandse kant was dan ook moeilijk. Er werd werk gemaakt van verbetering en uitbreiding van luchtdoelgeschut. De aankoop van buitenlandse vuurmonden bleek problematisch, zodat in eerste instantie al aanwezig materieel geschikt werd gemaakt voor schieten op luchtdoelen. Het lukte pas in augustus 1916 3 stukken modern Vickers 8 cm luchtdoelgeschut aan te schaffen. Maar, vanaf 1915 was tegen de schendingen door luchtschepen een veel effectiever middel ingezet: radiopeilingen. Wegens aanhoudende geruchten over "elementen" die vanuit Nederland radiocontact onderhielden met de oorlogvoerende partijen werd al eerder een militaire radiocontroledienst[xxvi] opgericht onder leiding van luitenant ter zee 2de klas G.J. Kniphorst[xxvii]. De Rotterdamse bankier en dienstplichtig sergeant Anton Veder stelde zijn ontvangstation beschikbaar aan de krijgsmacht. Hij werd ingekwartierd in zijn eigen huis in Rotterdam, wat daarmee de eerste post van de militaire radiocontroledienst werd. Begin 1915 nam Kniphorst contact op met H.H.S.S. Idzerda, eigenaar van Technisch Bureau Wireless (later de NV Nederlandsche Radioindustrie) voor de bouw van een radio-richting zoeker, waarmee de richting van inkomende radiosignalen konden worden gepeild. Deze techniek stond in de kinderschoenen, en was door de Italianen Bellini en Tosi in 1907 uitgevonden. Het principe van de radio-richting zoeker is gebaseerd op het feit dat twee parallelle antennes een radiosignaal het best ontvangen als het vlak door de antennes loodrecht op de richting staat waaruit het radiosignaal komt, en het slechtst wanneer het vlak door de antennes evenwijdig staat met de richting waaruit het radiosignaal komt. De richting-zoeker bestaat uit een ontvangtoestel gekoppeld aan minimaal vier diametraal geplaatste antennes. Na vele experimenten kon een werkende installatie worden gebouwd, die op een terrein bij Delfshaven in 1915 in gebruik werd genomen[xxviii]. Kort hierop werden radio-richtingzoekers opgesteld in ondermeer Herten (bij Roermond), Schoorl, Rolde en 's-Heerenberg. Door richtingsbepalingen vanuit enkele stations uit te voeren kon de positie van een zender worden bepaald. Inderdaad werden op deze manier enkele met buitenlandse strijdkrachten

communicerende “elementen” gelokaliseerd en het zwijgen opgelegd, onder meer in Noord-Brabant en Rotterdam. Ook konden overvliegende luchtschepen, waaruit veelvuldig radiocontact werd gemaakt met de basis, worden gevolgd. De uitgebreide Duitse excuses na de schendingen in augustus en september 1915 zijn dan ook te danken aan peilingen met de radio-richtingzoekers[xxix]. Sindsdien nam het aantal schendingen van het Nederlandse luchtruim drastisch af.

Wordt vervolgd

---

i Buitengewone Nederlandsche Staatscourant, 4 Augustus 1914

ii “Overzicht van enige in het tijdvak Oktober 1915 tot Juli 1916 door het Ministerie van Buitenlandse Zaken behandelde aangelegenheden”, Staatsbegroting voor het dienstjaar 1916, Bijlage A, derde hoofdstuk.

iii Het Volk, 26 mei 1911

iv Het Volk, 6 augustus 1914

v Maas-en Roerbode, 22 augustus 1914

vi De Gelderlander, 22 augustus 1914

vii Toen na enkele weken het gebied door Duitse troepen werd veroverd, troffen ze de Z.VIII geheel ontmanteld aan. De Fransen hadden alle demontabele delen uit het wrak gehaald.

viii Strasser was verklaard tegenstander van het gebruik van Schütte-Lanz en Parseval luchtschepen, die hij beide ongeschikt achtte voor inzet voor de Marine. Niettemin bleef de krijgsmacht Schütte-Lanz luchtschepen gebruiken, die technisch zeker niet onderdeden voor de Zeppelins.

ix Leeuwarder Courant, 11 september 1914

x De meest spectaculaire aanval was op 21 november 1914, toen met 3 Avro 504's een aanval werd uitgevoerd op de Zeppelin fabriek in Friedrichshafen. Hierbij vlogen de toestellen door het luchtruim van Zwitserland. Hoewel er veel schade werd aangericht, bleef een aanwezig luchtschip (de net gereed gekomen LZ32, die als L-7 voor de Marine bestemd was) miraculeus onbeschadigd.

xi NRC, 17 november 1914

xii Terschelling, als meest noordelijk gelegen Nederlands waddeneiland en vanuit de Noord-Duitse vertrekpunten ongeveer halverwege de Engelse kust werd vaak als referentiepunt gebruikt en wordt dan ook veelvuldig genoemd in de bewaard gebleven logboeken.

xiii Leeuwarder Courant, 20 januari 1915

xiv De Duitse keizer reageerde geschrokken hierop; vlak bij Sheringham stond een paleis van zijn volle neef Koning George V.

xv Amersfoortsch Dagblad/De Eemlander, 5 februari 1915

xvi Op 19 oktober 1914 was de L-5 tijdens een verkenning boven de Noordzee de Engelse kust, ter hoogte van Great Yarmouth, ook al genaderd tot op 100 km.

xvii Leeuwarder Courant, 16 april 1915

xviii De Duits krijgsmacht had inmiddels de Z aanduidingen vervangen door LZ. De gehanteerde volgnummers waren 30 hoger dan de Zeppelin LZ nummers, kennelijk een poging de vijand te overtuigen van hoge productie aantallen van Zeppelins.

xix Leeuwarder Courant, 18 augustus 1915

xx Leeuwarder Courant, 25 augustus 1915

xxi Gebruik is gemaakt van gegevens uit Het Volk en de Leeuwarder Courant van 8 september 1915

xxii Het Volk 8 september 1915, Het Centrum 16 september 1915

xxiii Heinrich Mathy was als Zeppelin commandant betrokken bij alle 15 aanvallen op Engeland die tot zijn dood werden uitgevoerd. Op 24 september 1916 werd zijn luchtschip, de L-31, bij Potters Bar (ten noorden van Londen) neergeschoten door een BE2c; de gehele bemanning kwam om.

xxiv Texelsche Courant, 17 oktober 1915

xxv Het Centrum en Amersfoortsch Dagblad, 15 oktober 1915

xxvi Kniphorst was dus afkomstig van de marine, wegens zijn expertise was hij aan het leger toegevoegd (waar zijn overeenkomstige rang kapitein was) als chef luisterdienst. Kniphorst was begin van de eeuw de grondlegger van de Marineradiodienst (bron: vijftig jaren marine radio-en verbindingsdienst, D.J. Van Doornonck J. Azn., 1954).

xxvii Ingezonden brief van Idezerda welke verscheen in NRC, 30 augustus 1936 en aantekeningen Frits Gerdessen betreffende de stukken van de radiocontroledienst in het Algemeen Rijksarchief.

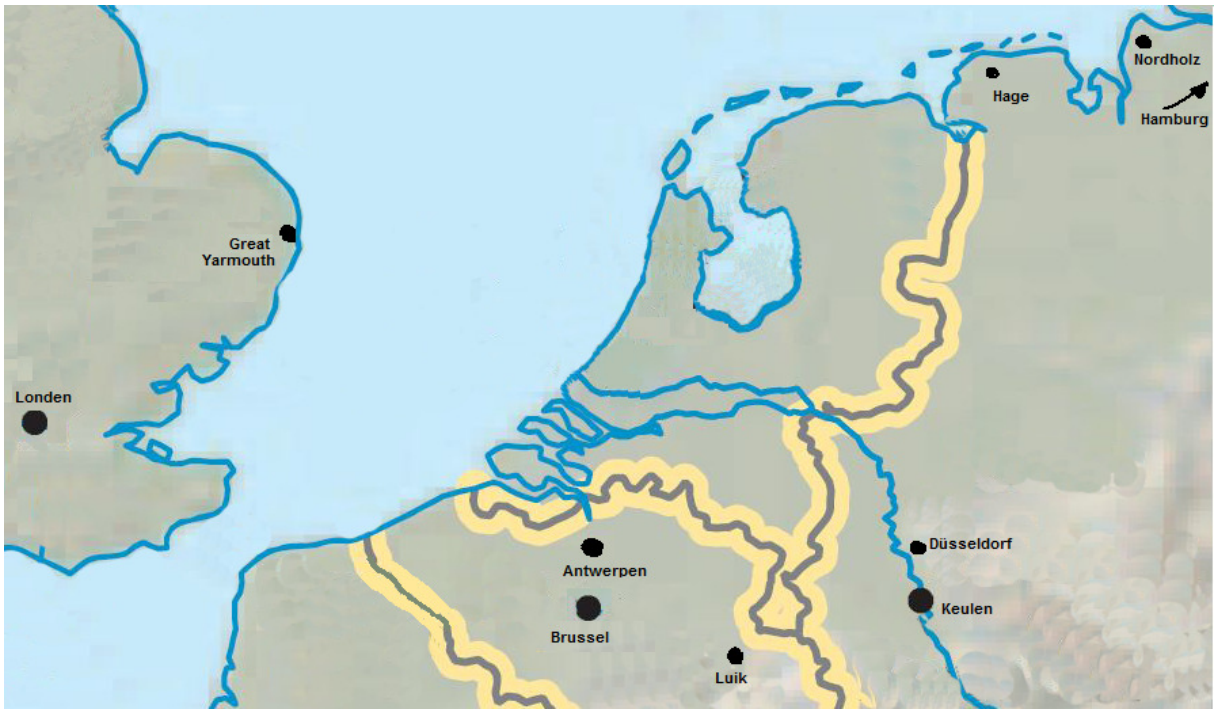
xxviii Het bleek dat enkele nabijgelegen grote gasreservoirs ontvangst uit de richting Antwerpen onmogelijk maakte.

xxix Het principe van radio-richting zoekers werd al snel door alle grote oorlogvoerende partijen gebruikt als navigatie hulpmiddel in zowel vliegtuigen als luchtschepen. Hierbij werd i.h.a. een omgekeerd systeem gebruikt; het luchtvaartuig had een kleine richtingzoeker aan boord welke de richting bepaalde van een sterke daarvoor uitgeruste zender.

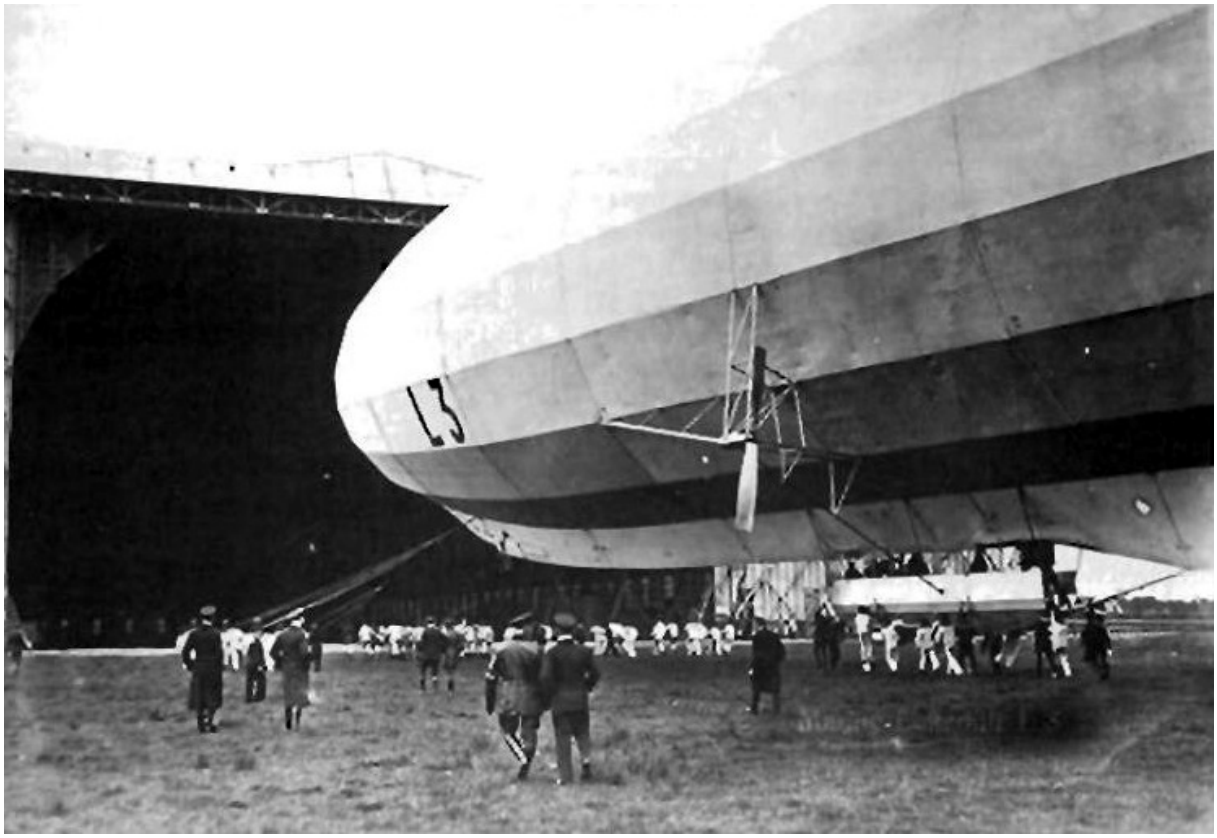
bronnen

Naast de in de eindnoten genoemde bronnen is gebruik gemaakt van:

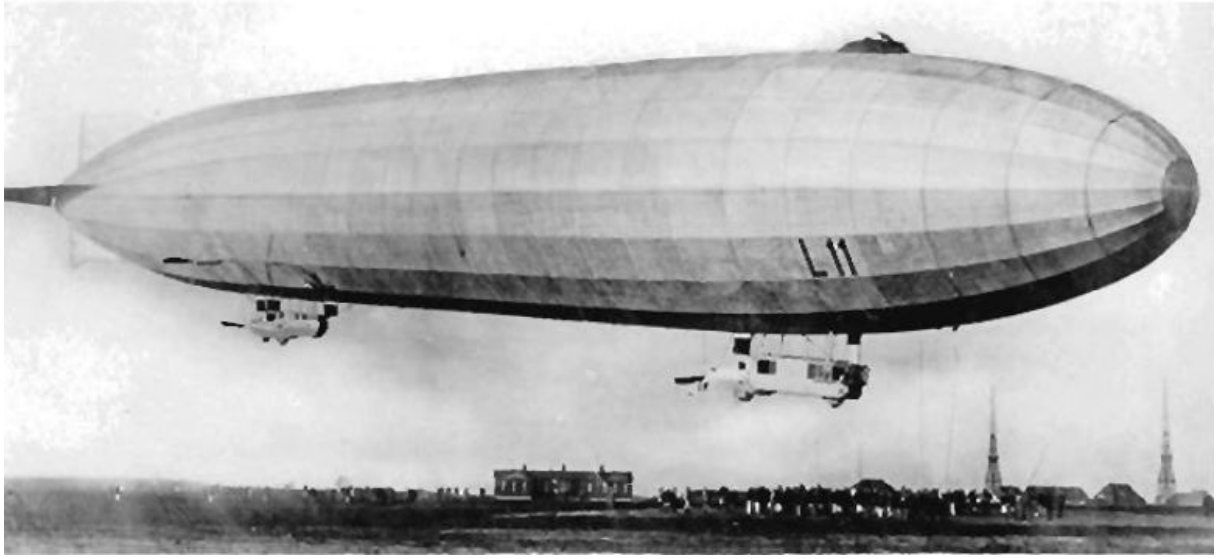
- Das Grosse Luftschiffbuch, Peter Meyer, Elsbeth Rütten Verlag, 1976
- Jane's Pocket Book of Airships, Lord Venrty en Eugene Kolesnik, 1976
- Zeppelin: Rigid Airships 1893-1940, Peter W. Brooks, Smithsonian Institution Press, 1992
- Aircraft in Peace and Law, J.M. Spaight, Macmilland and Co., 1919
- Die Geschichte der Deutschen Heeresluftschiffahrt, Harry C. Redner (zie www.luftschiffharry.de)
- London 1914-1917: the Zeppelin Menace, Ian Castle, Osprey, 2008



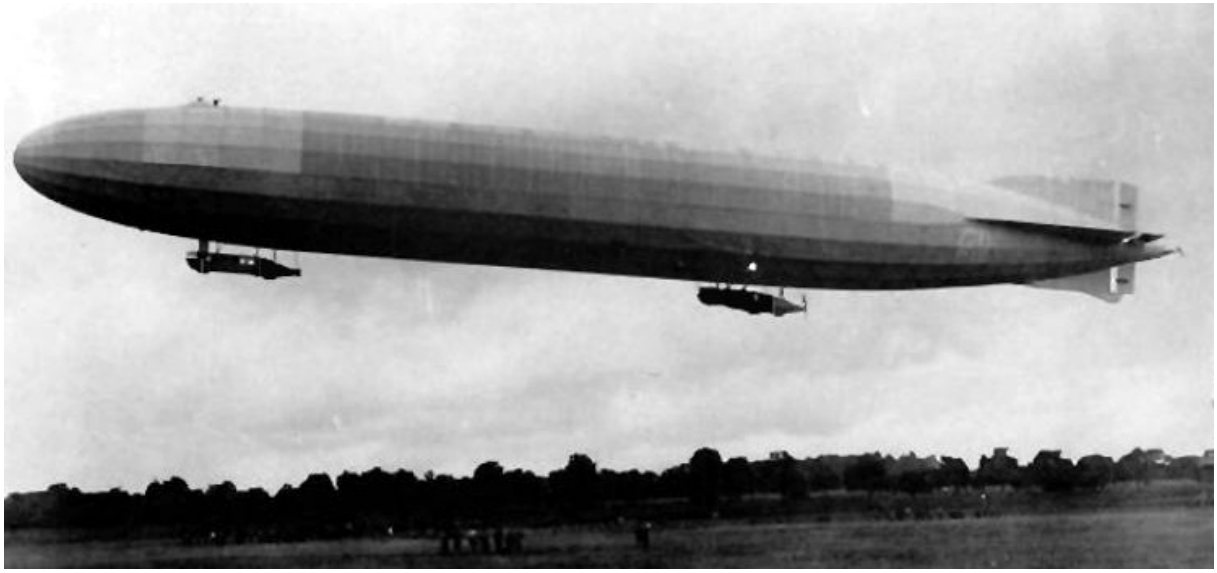
Ligging van enkele belangrijke Duitse luchtschip bases en doelen.

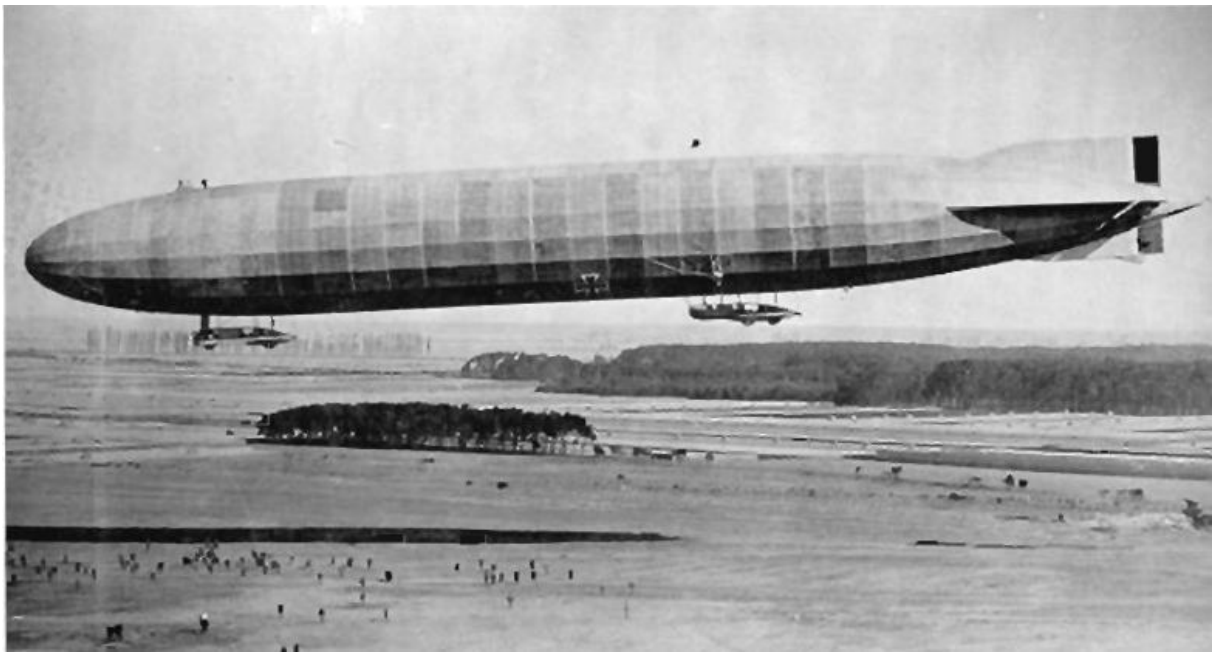


Zeppelin LZ24, Marineluftschiff L-3 op Fühlsbuttel (Hamburg). Was enkele malen boven Nederland te zien, en bombardeerde (samen met de L-4) als eerste Engelse doelen. Het luchtschip strandde in februari 1915 op de Deense kust. Lengte 160 m, diameter 15 m, 3 Maybach motoren van 210 pk elk.

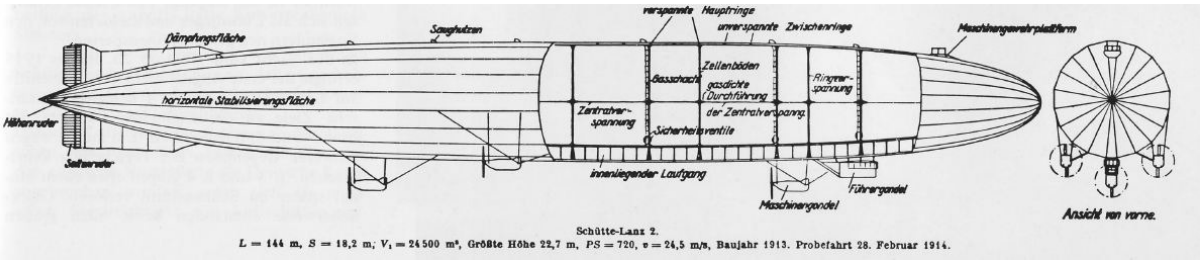


Zeppelin LZ-41, Marineluftschiff L-11. Was in oktober 1915 waarschijnlijk boven Texel te zien. In 1917 buiten gebruik gesteld en ontmanteld. Lengte 165 m, diameter 19 m, 4 Maybach motoren van 210 pk elk.


Zeppelin LZ-45, Marineluftschiff L-13. Was met gezagvoerder Mathy in september en oktober 1915 boven Noord-Nederland te zien. Het luchtschip hier gezien tijdens een proefvlucht, waarbij “L-13” nog niet is aangebracht. Eind 1917 werd de L-13 buiten gebruik gesteld. Technische gegevens identiek aan die van de L-11.



Zeppelin LZ-44, Heeresluftschiff LZ-74. Was waarschijnlijk één van de twee luchtschepen die op 8 september 1915 een lange vlucht maakten boven Nederland. In oktober 1915 in dichte mist in de Ardennen tegen een heuvel gevlogen waarbij de gehele bemanning gewond raakte. Technische gegevens identiek aan die van de L-11.



Schütte-Lanz SL-2, Heeresluftschiff SL-2. Was één van de twee luchtschepen die op 8 september 1915 een lange vlucht maakten boven Nederland. Het frame van het luchtschip was geheel opgebouwd uit hout. De Schüttle-Lanz luchtschepen werden gekenmerkt door hun aerodynamische vormgeving. Januari 1916 vernield tijdens een storm. Lengte 145 m, diameter 18 m, 4 Maybach motoren van 180 pk elk.