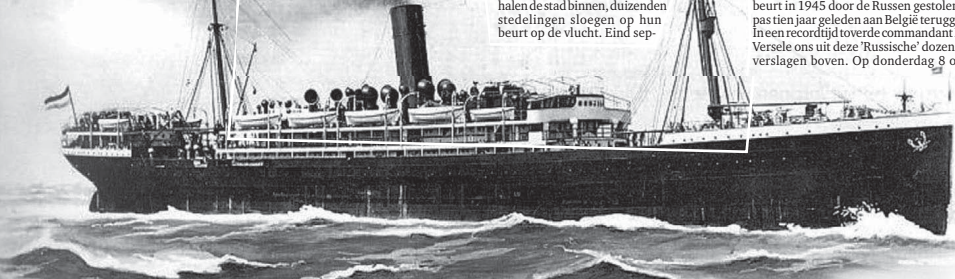


'Godvergeten' houten palen enige herinnering aan Duitse

In de warme nazomer van 1914 stortte de wereld van de Antwerpenaars in. Onder het steeds dichterbijkomend gedonder van de Duitse kanonnen veranderde de Metropool van bruisende haven in een bezette stad. Midden oktober vluchtten de Belgische verdedigers ontreddend over de Schelde, op weg naar vier jaar loopgraven.

Pas recent doken in Moskou documenten op die verhalen hoe het Belgisch leger in de chaos van de laatste uren nog wanhopig poogde de Schelde te blokkeren door het grote Duitse passagiersschip *Gneisenau* af te zinken. Nog tijdens de oorlog slaagden de Duitsers erin het wrak te bergen. Enkele jaren raadselachtige, vergeten palen zijn nog de enige getuigen van deze vrijwel onbekende episode. Door **Paul Verbraeken**.

De *Gneisenau* in haar glorie dagen met achteraan de vlag van keizerrijk Duitsland. Foto: GVA



Gneisenau

De mislukte Belgische blokkade van Antwerpen

Onder een loodgrijze hemel en krijsende meeuwen naderen we vanuit Antwerpen de Scheldebocht van Kalko met links en rechts achter de dijken opslagtanks. In de verte op de Waalse oever de ingang van Krankeloon, het privé-haventje van Dredging. Verderop de groene oase van het verborgen Fort Sinte Marie. Maar vandaag gaat het ons niet om de Antwerpse industrie. Ons doel ligt op een boogschuit stroomopwaarts van het Fort Filip ter hoogte van de rode boei 108. Daar steken parallel met de rechteroever bij de rijken, gekruist geplaatste houten palen zowat 1,5 meter boven het slib uit. De achterste rij staat apart, de voorste rijen zijn grotendeels afgedekt met ballaststenen. Voor en achter deze raadselachtige palen staat telkens een 'dagmerk', een navigatiekenteken dat buiten de vaartroute onverlicht en obstakel aanduidt. Alleen op detailkaarten van de administratie staat bij deze 'dagmerken' de al even raadselachtige naam 'Gneisenau'. Enkele maanden geleden had hydrograaf Johan Elen ons verteld over "een paar godvergeten palen in de Westerschelde die op zich tocht een verhaal te vertellen hebben". Je moet daar eens gaan kijken". Johan, een 59-jarige ambtenaar met bijna 40 jaar ervaring bij de Dienst Maritieme Toegang, is ook in zijn vrije uren een enthousiast liefhebber van de Schelde met een ongeloflijke kennis van de geschiedenis van de stroom. Wat voor een gewone zeiler een rotstaketsel en een ondefinieerbare hoopstenen lijkt, komt dankzij hem tot leven als een uniek getuigenis van een van de meest dramatische episodes in de tocht welbewogen geschiedenis van de Schelde. "Ik werd dan ook opgeleid door mensen die elke steen in de Schelde kennen en die hun kennis doorgeven. Dat doe ik nu ook".

Landverhuizers
Reeds jarenlang was het troste Duitse passagiersschip *Gneisenau* - niet te verwarren met het gelijknamige pantserschip - een regelma-

tige gast in de haven van Antwerpen. Het was één van de schepen die de Duitse rederij Norddeutscher Lloyd inzette op haar 14-daagse 'Kaiserlich-Deutsche Reichspostdampfer-Linie' naar het Verre-Oosten en Australië. Het schip kwam in Antwerpen vooral 'landverhuizers' (migranten) oppikken. Het 138 (of volgens andere bronnen 143) meter lange schip kon immers liefst 2.102 passagiers meemenen: daarvan dan wel 1.862 samengepakt in de spartaanse derde klasse. De somptueuze cabines waren voorbehouden voor amper 240 passagiers in eerste en tweede klasse. Vrijdag 31 juli liep de *Gneisenau* na een tweedaagse zeereis vanuit Bremen nog maar eens Antwerpen binnen en merde af aan het Noorderterras. Dat diezelfde nacht begonnen de zware klokken van de OLV-kathedraal luidgalmend te dreunen: overal in het land werd in het hof van de nacht de 'algemeene mobilisatie' afgekondigd. Van afvaren was geen sprake meer; drie nachten later vielen de Duitse troepen België binnen. Nog diezelfde 14e augustus werd de *Gneisenau* door het Belgisch leger in beslag genomen om als hospitaalschip te dienen (zie kader). Nog wekenlang zou het schip in die functie een attractie zijn voor de Antwerpenaars in hun steeds meer belegerde stad. Wellicht werd de *Gneisenau* al de eerste dagen onklaar gemaakt.

De val van Antwerpen
Na de verovering van Brussel trok het Belgisch leger zich half augustus terug in Antwerpen, het 'nationaal reduit', versterkt met zijn enorme fortengordels. Antwerpen werd tijdelijk de hoofdstad; de koninklijke familie verbleef nu in het paleis op de Meir. Ondanks alle heroïsche propaganda zag de Antwerpse bevolking ook wel dat de donderwolven boven de Scheldestad samenpakten. Steeds meer vluchtelingen stroomden met hun gruwelverhalen de stad binnen, duizenden stedelingen sloegen op hun beurt op de vlucht. Eind sep-

tember gierde de angst door de stad toen de Duitsers een frontaal offensief tegen Antwerpen begonnen.

Iedereen voelde dat het einde nabij was. "Onze forten zijn van karton", noteerde kunstschilder Jozef Muls uit de mond van een kanonnier. "Van karton zeg ik, tegen die monsterkanonnen waar Brialmont nooit op gerekend had. Het is slechts een kwestie van dagen, wat zeg ik, van uren misschien...". Wie de geruchten niet geloofde, hoefde slechts cabines waren voorbehouden voor amper 240 passagiers in eerste en tweede klasse. Vrijdag 31 juli liep de *Gneisenau* na een tweedaagse zeereis vanuit Bremen nog maar eens Antwerpen binnen en merde af aan het Noorderterras. Dat diezelfde nacht begonnen de zware klokken van de OLV-kathedraal luidgalmend te dreunen: overal in het land werd in het hof van de nacht de 'algemeene mobilisatie' afgekondigd. Van afvaren was geen sprake meer; drie nachten later vielen de Duitse troepen België binnen. Nog diezelfde 14e augustus werd de *Gneisenau* door het Belgisch leger in beslag genomen om als hospitaalschip te dienen (zie kader). Nog wekenlang zou het schip in die functie een attractie zijn voor de Antwerpenaars in hun steeds meer belegerde stad. Wellicht werd de *Gneisenau* al de eerste dagen onklaar gemaakt.

Info via Moskou
In die apocalyptische steer besliste de legerleiding dat absoluut moest worden verhandeld dat de Duitsers Antwerpen als uitvalsbasis voor hun *Kriegsflotte* zouden kunnen gebruiken. Volgens Johan Elen werd de *Gneisenau* in elk geval weggesleept en afgezonken om de vaargeul naar Antwerpen op het smalste punt te blokkeren: vlakbij Krankeloon. Maar zijn er ook militaire sporen die dat bewijzen? Jawel, een korte zoektocht leverde ons die bewijzen, zij het dan wel langs een merkwaardige omweg. De Belgische militaire archieven werden in 1940 door de Duitsers gestolen en naar Berlijn afgevoerd. Daar werden ze op hun beurt in 1945 door de Russen gestolen die ze pas tien jaar geleden aan België teruggaven. In een recordrijdij toverde commandant Roland Versele ons uit deze 'Russische' dozen enkele verslagen boven. Op donderdag 8 oktober

bergingsoperatie in Eerste Wereldoorlog



Alles wat herinnert aan de bergingsoperatie: grotendeels weggerotte houten palen, afgebakend met twee 'dagmerken' om de scheepvaart te waarschuwen. Foto Wim Hendrikx.



De enige ons bekende foto van de stuurboord gekapselde *Gneisenau* met links de rechteroever. Foto GROSSER BILDER-ATLAS DES WEITKREISES.

1914 gaf de commandant van de Vesting Antwerpen, luitenant-generaal Victor Deguise, vanuit zijn hoofkwartier in het fort Sinte-Marie (Kalko, Zuidvrijdrecht) opdracht om de volgende ochtend de Schelde af te sluiten. "Op advies van de loodsdiens van de commandant van de compagnie pontonniers" zouden twee Duitse stoomschepen - "de 150 tot 160 meter lange *Gneisenau* en de ongeveer 100 meter lange *Ganelon*" - afgezonken worden "2.400 meter stroomopwaarts van de bocht van Kalko in de passage van Krankeloon".

Afzinken
Gemakkelijker gezegd dan gedaan. Die vrijdagochtend 9 oktober werden de vlotbruggen gekelderd en de benzinedeps op het Antwerpse Zuid in brand geslagen. Voor de blokkade bleek om onnaspeurbare redenen alleen nog de onklaar gemaakte *Gneisenau* in aanmerking te komen. Opgeëiste sleepboten trokken de *Gneisenau* langzaam naar Krankeloon. Het detachement 'Torpilleurs' dat de *Gneisenau* met springstof moest doen afzinken, bleek echter al vertrokken naar het Westen. Volgens de commandant van de 'Torpilleurs', Deslave, waren de 'schepen' echter niet op tijd en "was het wegens de sterke stroming niet meer mogelijk om de Schelde efficiënt te blokkeren". In wanhoop gaf Deguise opdracht nog snel explosieven te zoeken in Kalko. Vruchteloos, om 11 uur liet commandant Deslave afgemeten weten "dat hij in uitvoering van de ontvangen orders alle springstoffen al had vernietigd". En dus kregen de Belgen aan boord opdracht dan maar alle ventielen en kranen open te zetten. Toen in de late namiddag de *Gneisenau*, die vermoedelijk met de boeg in de oever werd verankerd, nog niet was gezonken heeft Deguise rond 16u belde gegeven om het schip dan maar met kononvuur te bestoken. Wellicht is dat nooit gebeurd. Feit is dat Antwerpen zich de volgende ochtend aan de Duitsers overgaf.

Geheime berging
In de Belgische archieven worden we vrijwel niets over het verdere verloop. Wel weten we dat de Duitsers in augustus 1916 een Duitse bergingsfirma - mogelijk de firma Dyerkerhoff & Widmann - onder de arm namen om het wrak te bergen. Op 23 mei 1917 was het zover



en kon het wrak naar Antwerpen worden teruggesleept. Deels gerestaureerd lag het schip nog steeds in Antwerpen toen Duitsland op 11 november 1918 capituleerde en België het schip voor de tweede keer kon confisceren. Hoe de berging gebeurde kunnen we slechts gissen. Wellicht werd het schip, net zoals later de *Herald of Free Enterprise*, langzaam rechtgetakeld met spankabels die gespannen werden op de nog bestaande palenrijen. Volgens Johan Elen "moet het een echt monnikenwerk geweest zijn om in die tijd die palen daar in het slib te heien. Wellicht lag het schip schuin ten opzichte van de palen, met het uiteinde pal in de vloed. Vermoedelijk speelden ze met het feit dat het schip bij elke vloed tel-

kens wat opgetild werd en spanden ze de spankabels dan telkens wat aan tot het uiteindelijk recht lag." Zeker is dat de Duitsers deze klus moesten klaren. Op 5 januari 1915 had in Antwerpen immers toeparaad plaatsstussen de Antwerpse schepen van Openbare Werken (Strauss) en deze van de Haven (Albrecht) over de eis van de Duitse Komter Admiral (Schout bij Nacht) Hugo Louran (*Kommandeur der Scheldtbevestigingen*) om onmiddellijk een in de Schelde gezonken kolenschip te bergen. Maar de stad antwoordde bitsig dat ze dat zeker niet zou doen. "De stad ontruimt de geulen der sluiszen, daarentegen zal de Duitse overheid alles doen wegmennen wat de Schelde versperst. Het schip ligt in den stroom welke den Staat behoort en waar de Staat de werken uitsluitend verricht. Daar nu de regering afwezig is, dient de Duitse overheid welke in hare palen optreedt, het noodige te doen."

"Wie weet er meer over dit verhaal?"

● Voor professor Eric Van Hooydonk, voorzitter van Watererfgoed Vlaanderen en Schelde-Lover, is het *Gneisenau*-verhaal een verrassing. "We dringen erop aan dat dit stukje watererfgoed grondig wordt onderzocht en zo mogelijk bewaard." Van Hooydonk hoopt dat nu her en der getuigenissen of foto's zullen opdruken. "Wie meer weet over de berging van de *Gneisenau* kan dit melden via onze website www.watererfgoed.be."



De afloop
Na de oorlog werd de *Gneisenau* hersteld door de firma Antwerp Engineering. Op 20 juni 1919 werd zij uiteindelijk verkocht aan een Italiaanse firma Soc. Ind. Transporti Maritimi (Sitar) uit Genuea. Die doopte haar met een om in Citta di Genova. (Ironie van de geschiedenis: 90 jaar later zou enkele kilometer verder in het Verrebroekdook de Italiaanse *Repubblica di Genova* kapseizen.) Als Citta di Genova zou de oude *Gneisenau* nog 11 jaar Italiaanse en Griekse emigranten op de lijndienst Genuea-Australië overbrengen naar Fremantle, Melbourne, Sydney en Brisbane. Uiteindelijk werd hij in 1930 in Napels verschoot.



"MET WIT-OMWONDEN KWETSUREN"

In *De Val van Antwerpen* heeft kunstschilder Jozef Muls het terloops over de *Gneisenau*: "Aan de Schelde zag het Noorderwandelterras steeds zwart van volk dat te kijken stond naar den Duitschen transatlantiekier 'Gneisenau', die in een militair

hospitaal was herschapen. Men kon er de herstellende soldaten op ligstoelen uitgestrekt zien met wit-omwonden kwetsuren. Een telefoon draag ding van de boot over het terras om met de stad in verbinding te blijven."



Johan Elen, gefascineerd door de Schelde. Foto Wim Hendrikx.