

De terechtstelling van kapitein Charles Fryatt

door J.H.J. Andriessen

Artikel over de executie van de Britse koopvaardijkapitein Charles Fryatt in 1916 – de Britse beschuldigingen en het Duitse antwoord daarop – het onrechtmatig leggen van Duitse mijnen in de Noordzee en de onrechtmatige zeeblokkade door Engeland – het recht van oorlogsschepen tot het aanhouden van koopvaarders – de zgn. ‘Cruiser Rules’ – de bewapening van koopvaardij schepen en Churchill’s onrechtmatige geheime orders aan koopvaardijkapiteins – de schendingen van de ‘Cruiser Rules’ en het ontstaan van de onderzeebootoorlog als logisch gevolg.

Inleiding

We schrijven 28 juli 1916, de Eerste Wereldoorlog is in zijn derde jaar en de strijd is hevig. Een klein berichtje in de Nederlandse pers trekt slechts geringe aandacht. Toch is hier sprake van een menselijk drama veroorzaakt door de wil van ‘grote mannen’, die wetten en regels uitvaardigen waarmede dappere onschuldigen de dood werden ingedreven zonder dat hun heldhaftig sterven van enig nut kon zijn voor een positief resultaat van de strijd op leven en dood die gaande was.

Het bericht van de 28 juli luidde:

‘De terechtstelling van kapitein Fryatt zal hier te lande zeker met ontroering vernomen zijn. Het Engelse schip Brussels (2) waarvan hij gezagvoerder was, kwam van Rotterdam toen het op 23 juni 1916 door een Duitse torpedoboot werd aangehouden en vervolgens naar Zeebrugge werd opgebracht.

De medaille, hem door de Britse Admiraliteit verleend als waardering voor zijn poging om op 28 maart daaraan voorafgaande een Duitse onderzeeboot die hem aanhield te rammen, werd het middel tot zijn ondergang. Hij had de medaille bij zich toen hij na zijn arrestatie werd gefouilleerd.

Aangezien zijn schip geen oorlogsvaarttuig, maar een koopvaardij schip was, werd zijn aanval op de Duitse onderzeeër beschouwd als een vijandige daad van een non-combattant en uit dien hoofde gelijkgesteld met het schieten van francs-tireurs op geregelde troepen. Dienovereenkomstig werd hij ter dood veroordeeld en het vonnis enkele dagen later voltrokken’.(1)

Het persbericht gaat dan verder:

‘Is deze daad te verdedigen? De Duitse krijgsraad beroept zich op het Haagse Verdrag betreffende de gebruiken voor de oorlog te land en past hetgeen daaromtrent over de franc-tireur tijdens oorlog wordt gezegd, toe op de zeeoorlog. De Britse regering daarentegen stelt zich op het standpunt dat de daad van de ongelukkige kapitein een handeling van volstrekt defensieve aard was en geheel van hetzelfde soort als door een ter verdediging gewapend schip wordt toegepast teneinde zich te verzetten tegen gevangenneming, een opvatting overigens die niet geheel strookt met het offensieve karakter van een ‘full speed op de onderzeeër instomen’ teneinde hem te vernietigen.

Van Duitse zijde wordt tegen Englands verweer aangevoerd dat het volstrekt niet vaststond dat de Duitse duikboot boven water kwam met de bedoeling het schip zonder waarschuwing te torpederen. De vrees alleen dat dit zou gebeuren had Fryatt niet zijn plichten als non-combattant mogen doen vergeten. Dit argument schijnt ons van slechts betrekkelijke waarde. De ervaring die ten opzichte van de wijze waarop de Duitsers de onderzeebootoorlog voerden sinds februari 1915

door de scheepvaart opgedaan, is er niet naar, om de zeevarenden op dat punt gerust te stellen. En dit weegt vooral waar het toch bekend is, dat Duitsland tegenover vaartuigen van de vijand al heel weinig omslag pleegt te maken. De voorbeelden dat neutrale schepen zonder waarschuwing zijn getorpedeerd zijn er, en zelfs niet heel weinig. De voorbeelden dat dit lot ten deel viel aan Britse en Franse schepen zijn vele in getal. Er zijn dus goede redenen voor een Britse koopvaarder die niet ver van zich af een Duitse onderzeeboot zien opduiken, onmiddellijk op behoud van schip en leven bedacht te zijn en desnoods de vijand 'vóór te zijn'.

De krant gaat dan verder:

'De Duitse krijgsraad heeft dit naar het schijnt niet als verzachtende omstandigheid laten gelden, iets waarop het toch inderdaad wel aanspraak had. Verder treft ons ook nu weer de eigenaardigheid van de Duitse krijgsrechtspraak in deze oorlog, namelijk dat zij zo vaak aan de hardste en wreedste oplossing de voorkeur geeft. In dit geval zou toch een zware gevangenisstraf evenzeer aan het doel hebben beantwoord. Dit schijnt het noodlot van het Duitse volk in deze oorlog te wezen. In vreedstijd een zacht en tot het sentimentele geneigd ras, heeft het, toen het eenmaal het zwaard had getrokken, zich steeds te veel geneigd getoond alles door het zwaard te beslechten en leven en dood tegen elkander op te wegen, ook waar een andere oplossing mogelijk zou zijn geweest.. Daardoor brengt Duitsland zichzelf herhaaldelijk in opspraak in de wereld en maakt zich onnodig tot het voorwerp van rechtmatige verontwaardiging der volken, terwijl het door een andere opvatting zich wellicht de sympathie en de bijval zou hebben verworven die het misschien zozeer zal behoeven.

Behalve dat een en ander van weinig tact getuigt, is het namelijk in de bestaande omstandigheden, zelfs van uit het oogpunt van welbegrepen eigenbelang, niet verstandig. Bedriegen niet alle kentekenen ons, dan is de kans op het oorlogsveld aan het keren en indien Duitsland wordt verslagen, zal het deze onnodige hardheid bij de vrede zwaar worden aangerekend'.

Aldus dit Nederlandse persbericht van 28 juli 1916 dat wij in z'n geheel citeerden vanwege de vele facetten er in die om commentaar vragen. Maar alvorens dit te doen, verwijzen we nog naar de Britse versie van het gebeurde die op enkele belangrijke punten afwijkt van het Nederlandse persbericht.

Allereerst gaven de Britten niet toe dat Captain Charles Fryatt getracht had een Duitse onderzeeboot te rammen maar verklaarden dat: 'He saved his vessel and the lifes of her passengers and crew by skillfully avoiding an atttack , and in recognition of his coolness and judgement the Admiralty made him a presentation'.

De Britten vergaten echter dat de poging van Fryatt om de U-boot te rammen, uitgebreid geroemd werd in 'The House of Commons' en ook de inscriptie op het gouden horloge dat de kapitein als aandenken aan zijn rampoging van de Admiraliteit ontving, loog er niet om. De Britse verklaring eindigde dan met de volle verantwoordelijkheid voor deze 'Duitse misdaad' bij de Duitse keizer te leggen 'onder wie de U-boten immers opereren'.(3)

Waarom nu hebben wij deze persberichten zo uitvoerig geciteerd? Bestudering van met name de berichtgeving vóór, tijdens en na de Eerste Wereldoorlog heeft

duidelijk gemaakt dat de werkelijke gang van zaken vaak volkomen werd verdraaid en/of ondergesneeuwd raakte en het is ook vandaag nog steeds zo dat een onjuiste weergave van de feiten toch als juist en historisch bewezen te boek wordt gesteld. Een nadere analyse van de hiervoor genoemde persberichten lijkt dan ook zinvol en met de ons thans ten dienste staande informatie en bronnen komen we dan ook vaak tot verrassende conclusies.



Captain Charles Fryatt (1872-1916)

Wat was het geval? Tijdens het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 legden Duitse oorlogsschepen mijnen voor de belangrijkste Britse havens. In antwoord daarop legden de Britten mijnen in het Kanaal en in de Noordzee. Britse mijnen dus. Deze Noordzee-blokkade was reeds vanaf 1907 voorbereid en gepland en onderdeel van de Britse strategie.(4) Zo'n blokkade was echter in strijd met het internationale recht en de Britten trachtten nu te doen voorkomen alsof het hier Duitse mijnevelden betrof.(5)

Op 2 oktober 1914 zond ze een nota aan Amerika waarin ze mededeelde dat, als gevolg van door Duitsland gelegde mijnevelden, de Noordzee beschouwd moest worden als militaire zone en dat elk neutraal schip zich bij het naderen van deze wateren bij de Britse marine moest melden. Deed men dat niet dan zou het schip worden aangehouden en mogelijk de lading worden geconfisqueerd waarbij ten overvloede nadrukkelijk vermeld werd dat daarbij de zgn. 'Cruiser Rules' niet konden worden gehandhaafd vanwege het gevaar van aanwezige Duitse duikboten.

Alhoewel het Amerikaanse 'State Department' verklaarde dat haar juristen de Britse blokkade illegaal en in strijd met het internationale recht bevonden,(6) protesteerde de Amerikaanse regering slechts zwakjes en zoals later bleek, deed het dit omdat de verantwoordelijke personen voorzagen dat, op een later tijdstip, de USA de kant van Groot-Brittannië zouden kiezen.(7)

We noemden al de 'Cruiser Rules'. Reeds in 1512 had Henry VIII precieze instructies voor zijn marine opgesteld, die er in voorzagen dat oorlogsschepen het

recht hadden neutrale, ongewapende koopvaardij schepen aan te houden en te doorzoeken op contrabande, waarna men ze verder met rust diende te laten. Mocht er toch contrabande aan boord zijn dan had het oorlogsschip het recht om: a) de koopvaarder op te brengen als 'prijsschip' nadat de passagiers en bemanning in veiligheid waren gebracht of b) indien er een vijandelijk oorlogsschip aan zou komen dan mocht het oorlogsschip de koopvaarder vernietigen maar wederom nadat de bemanning en eventuele passagiers in veiligheid waren gebracht dus bijvoorbeeld in de reddingsboten waren gegaan zodat het eigen oorlogsschip hen zou kunnen redden.

Bleek het aangehouden schip een vijandelijke koopvaarder te zijn, dan beschouwde men bemanning en passagiers als gevangenen en schip en lading als 'prijz' die indien daartoe aanleiding bestond, vernietigd mocht worden.

Nadrukkelijk werd daarbij bepaald dat bij het uitvoeren van deze regels, bemanning en passagiers geen letsel mocht worden toegebracht maar ook dat ze uitsluitend golden voor ongewapende koopvaardij schepen die zich niet tegen aanhouding verzetten noch een vijandige actie ondernamen. Deden ze dat wel, dan werden hun gezagvoerders, officieren en bemanning beschouwd als franc-tireur met alle, legale, gevolgen van dien. Gedurende de daaropvolgende eeuwen werden deze regels erkend en nagevolgd en bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog hield ook Duitsland zich hier aan.

Churchill, die het gevaar van het Duitse duikbootwapen voor Engeland terecht zeer zwaar inschatte, had over de 'Cruiser Rules' echter totaal andere gedachten. Hij liet een stroom van orders uitgaan waarbij gezagvoerders van Britse koopvaarders instructies ontvingen die betrekking hadden op de houding van de Britse koopvaardijvloot in tijd van oorlog.

Allereerst liet hij een groot aantal koopvaardij schepen bewapenen maar nog belangrijker waren de volgende orders:

- 1: All British ships to paint out their names and port of registry and when in British waters to fly the flag of a neutral power en daar werd aan toegevoegd dat de Amerikaanse vlag daarbij de voorkeur had.(8)
- 2: British naval vessels are ordered to treat the crews of captured U-boats, as 'felons' and no to accord them the status of prisoners of war.(9)
- 3: Survivors should be taken prisoner or shot, whichever is the most convenient.
- 4: In all actions, white flags should be fired upon with promptitude.(10)

Churchill gaf de volgende verklaring voor deze orders: 'The first British countermove, made on my responsibility, was to deter the Germans from surface attack. The submerged U-boat had to rely increasingly on underwater attack and thus ran the greater risk of mistaking neutral for British ships and of drowning neutral crews and thus embroiling Germany with other great powers'.(11)

Maar er was nog meer. De meest belangrijke order van Churchill, waarmee hij de Britse koopvaardijbemanningen de facto dwong om zich als franc-tireur te gedragen, luidde: 'To immediately engage the enemy, either with their armament (sic) if they possess it, or by ramming if they do not. Any master who surrenders his ship will be prosecuted'.(12)

Met dit bevel had een Britse koopvaardijkapitein derhalve de keuze tussen een actie als franc-tireur, dus het aanvallen van een militair object door een burger, met de daaraan verbonden internationaal aanvaarde consequenties (maximaal de doodstraf), of in eigen land te worden veroordeeld wegens lafheid in het zicht der vijand.

Toch was het juist deze positie waarin genoemde kapitein Fryatt zich bevond toen hij op 28 maart 1916 door een U-boot werd aangehouden en volgens de 'cruiser-rules' slechts internering riskeerde maar, gehoorzamen aan de orders van Churchill, met zijn schip een rampoging uitvoerde. Hij maakte een dappere keus. Beter de vijand rammen, dan in eigen land als lafaard te worden veroordeeld moet hij gedacht hebben. De werkelijkheid was echter toch dat hij in feite tot deze keus gedwongen werd door de orders van de First Lord Winston Churchill. Ironisch genoeg hield de commandant van de U33, de onderzeeër die Fryatt trachtte te rammen, zich voorbeeldig aan de 'Cruiser Rules'. Hij hield het schip, de Brussels, aan en wilde haar onderzoeken toen kapitein Fryatt plotseling zijn stilliggend schip met volle kracht vooruit op de voor hem liggende onderzeeboot liet afstevenen waardoor deze, alhoewel razendsnel wegduikend, toch zwaar beschadigd werd. Met deze daad maakte Fryatt zich tot franc-tireur.

Hiermede kan de eerste vraag, gesteld in het persbericht, of de Duitse daad (de executie van Fryatt toen hij in juni 1916 werd gearresteerd) te verdedigen was, bevestigend worden beantwoord. Afgezien van de vraag of executie verstandig was en mogelijk van weinig medemenselijkheid getuigde, kan moeilijk worden volgehouden dat ze onwettig was. Kapitein Fryatt handelde, zij het min of meer onder dwang van zijn eigen regering, als franc-tireur en stelde zich daarmee bloot aan internationaal aanvaarde consequenties.

We komen nu toe aan de tweede stelling van het persbericht, namelijk de beweerde vele schendingen van de 'Cruiser Rules' door Duitse onderzeeërs en de stelling dat de Duitse keizer verantwoordelijk gesteld moest worden voor de brute moorden op weerloze civiele zeelieden.

Wat was de werkelijke situatie?

Toen eind 1914 de Britse regering de Noordzee tot verboden gebied verklaarde, werd dit algemeen beschouwd als een schending van het internationale recht.⁽¹³⁾ Deze Britse maatregel was voor de Duitsers natuurlijk uitermate bedreigend en al spoedig begon men de gevolgen dan ook aan den lijve te ondervinden, met name door een toenemende schaarste aan voedingsmiddelen en ruwe grondstoffen.

De situatie werd besproken in de Duitse marinestaf en toen men in februari 1915 aan boord van de Britse vrachtvaarder 'Ben Cruachan' van de 'Ben Lines' bij aanhouding een volledig afschrift vond van Churchill's order om U-boten te rammen en de neutrale vlag te voeren, stelde de marinestaf een memorandum op voor vice-admiraal von Pohl waarin ze adviseerden de 'cruiser rules' eveneens op te geven en een onbepaalde duikbootoorlog te gaan voeren tegen alle geallieerde koopvaardij schepen. In feite stelden ze dus een tegenblokkade voor.

Zo'n tegenblokkade werd door de Britten overigens verwacht en admiraal Sir Percy Scott schreef op 16 juli 1914, dus vlak voor het uitbreken van de oorlog, in The Times, dat zo'n Duitse blokkade volstrekt legaal zou zijn. Ook de Franse

bevelhebber van de Middellandse-Zeevloot verklaarde later dat de Duitsers legaal handelden toen ze hun beslissing inzake de U-boot oorlogvoering bekend maakten.(14)

Admiraal von Tirpitz weigerde echter in eerste instantie de nota te accepteren omdat hij toch twijfels had aan de wettigheid van de maatregel. Hij vreesde voorts voor problemen met de neutrale landen. Von Pohl wees er op dat het toenemend gebruik van de neutrale vlag door de Britten zeker ook tot problemen zou leiden en stelde voor om bepaalde gebieden rond de Britse en Ierse kust tot oorlogszone te bestempelen. Op 5 februari 1915 werd het besluit hiertoe door de Duitse keizer ondertekend. De maatregel zou pas op 18 februari van kracht worden en de neutrale landen werden per speciaal memorandum ingelicht. In het memorandum werd ondermeer gezegd dat 'even neutral ships are exposed to danger in the war-zone, as in the view of the misuse of the neutral flag, ordered on January 31 by the British Government and of the accidents of naval war, mistakes will not always be avoided and may be struck by attacks directed at enemy ships'.(15)

Het Amerikaanse State Department adviseerde de Amerikaanse president Wilson desgevraagd dat: 'the advisability of any protest at all was open to question'(16) omdat men van mening was dat de Duitse maatregelen een logisch gevolg waren van de Britse blokkade. Desalniettemin besloot de Amerikaanse president toch een fel protest aan Duitsland te doen uitgaan tegen de onderzeebootoorlog.

De Duitsers beantwoordden dit protest met het voorstel dat de Amerikanen hen zouden informeren over USA koopvaarders 'en route' naar Britse havens en dat, indien deze schepen duidelijk herkenbaar zouden zijn, zij niet zouden worden aangevallen.

Omstreeks die tijd deed de Amerikaanse president een voorstel aan de Britten om in ruil voor het weer invoeren van de 'Cruiser Rules' door Duitsland, de Britten de voedselblokkade van Duitsland zouden opgeven. Dit voorstel werd echter door Groot-Brittannië geweigerd(17) en derhalve kwam er geen verandering in de situatie.

Ook hier moet in alle objectiviteit worden vastgesteld dat Duitsland, veel meer dan Groot-Brittannië, rekening hield met de wettigheid van haar maatregelen. Het was Groot-Brittannië dat eenzijdig en in strijd met de gebruikelijke internationale regels, de Noordzeeblokkade uitriep en de Duitse tegenblokkade was daarop een antwoord.

Het was ook Groot-Brittannië dat de 'Cruiser Rules' eenzijdig afschafte en de neutrale vlag op grote schaal misbruikte en het was tenslotte Groot-Brittannië dat weigerde in deze situatie verandering te brengen waarbij het opvallend was dat de Verenigde Staten zich daarbij passief opstelden. En het was tenslotte ook Groot-Brittannië die zijn koopvaardijkapiteins dwong om zich als franc-tireur te gedragen met alle persoonlijke gevolgen van dien.

De terechtstelling van kapitein Fryatt door de Duitsers was uiteindelijk een harde maar logische consequentie van het door de Britten gevoerde beleid met betrekking tot de houding van koopvaardijgezagvoerders ten opzichte van Duitse

onderzeeboten, uitmondend in de orders van Churchill die hen daarmee regelrecht ‘vogelvrij’ verklaarde.

Noten

- (1) Nederlandse Pers, 28-7-1916.
- (2) SS Brussels van de Great Eastern Railway Co.
- (3) The Times History of the War, dl 10, p.53-55.
- (4) Simpson, Lusitania. p.35.
Grey of Fallodon, dl 2, p.136-137.
Churchill, The Worldcrisis, dl 1, p.53.
- Andriessen, J.H.J., Englands schuld aan de Eerste Wereldoorlog in Mars et Historia no 4, augustus 1987.
- Sidney, The Allied Blockade of Germany, p. 13-14.
- Bradford, Life of Admiral of the Fleet Sir A.K. Wilson, p.151, 152.
- (5) Ibid, p. 54,55. Lansing, My War memoirs, p.218.
- (6) Lansing Papers. Opinie Legal Department USA waarvan punt 1 luidt: ‘Britain has obliterated the distinction between Merchantmen and Men of War.’
- (7) Simpson, Lusitania, p.36.
- (8) Churchill, The Worldcrisis, dl 2, p.283.
- (9) Simpson, Lusitania, p.36.
- (10) Richmond Diaries 27-2-15. Simpson, p.37.
- (11) Churchill, The Worldcrisis, rev. ed. 1931, p.725, 725.
- (12) Ibid. Simpson, Lusitania, p.37.
- (13) Lansing, My War Memoirs, p.218, 219.
- (14) Simpson, Lusitania, p.80 quotes Bluell ‘The Washington Conf. p.221.
- (15) Foreign Relations, Suppl.1915, p.94.
- (16) Baker, Life and Letters of W. Wilson, Dl.5, p.247.
- (17) Foreign Relations, Suppl.1915, p.98, 99.
Letter Ambassador Page to Bryon, 20-2-1915.

— © 2013 – J.H.J. Andriessen. De auteursrechten van bovenstaand artikel berusten bij de auteur. Voor gehele of gedeeltelijke overname is dan ook uitdrukkelijk voorafgaande schriftelijke toestemming vereist van de [auteur](#). Ook vragen en opmerkingen kunnen via dit email-adres aan de auteur worden voorgelegd.