

20. INSCHAKELING VAN STOOMTREILERS IN DE "VORPOSTENFLOTTILLE FLANDERN"

Een ander en tot dusver minder bekend aspect van de Duitse bezetting was het inschakelen van Duitse stoomtreilers (IJslandvaarders) in de "Vorpostenflottille Flandern". Dit aspect was zelfs in de loop der jaren min of meer in de historische vergeethoek geraakt. Door het baanbrekend werk en onderzoek van maritiem archeoloog Tomas TERMOTE (van de "Association for battlefield archeology in Flanders") is dit nu weer in de belangstelling gekomen, meer bepaald ingevolge het opruimen van een aantal scheepswrakken langsheen de Oostkust, en hierbij in het bijzonder de berging van een vrijwel intact gebleven wrak van een Duitse stoomtreiler die tijdens W.O.I was ingeschakeld in de "Vorpostenflottille Flandern".

Traditioneel wordt bij het opruimen van wrakken in de Noordzee weinig of geen aandacht besteed aan het archeologisch en/of historisch belang dat hiervan zou kunnen uitgaan voor een betere kennis van een bepaalde periode uit de maritieme geschiedenis. Gelukkig komt hierin thans stilaan een kentering, vooral sedert de regionalisering en de hiermede gepaard gaande overdracht van maritieme bevoegdheden naar de Vlaamse Gemeenschap. De Dienst "Maritieme Toegang" van de Vlaamse Gemeenschap is de jongste jaren belast met een vrij grootschalig project dat tot doel heeft, langsheen onze kust een aantal hinderlijke wrakken op te ruimen, en dit in samenwerking met de "Tijdelijke Vereniging van Bergingswerken". Hierbij wordt in toenemende mate een werkgroep betrokken (destijds opgericht door Dirk Termote, vader van maritiem archeoloog Tomas Termote) die nu al sedert een paar decennia zeer opmerkelijk en grondig onderzoek doet naar scheepswrakken en scheepsrestanten, en dit ondanks het feit dat dit moet gebeuren in zeer moeilijke omstandigheden en voorwaarden, zoals het steeds wisselend weer en het gebrek aan geldelijke en materiële middelen en voorzieningen.

Hoe interessant deze maritieme archeologie ook moge zijn, is dit uiteraard niet het voorwerp van deze historische studie, maar het is wel voldoende aanleiding voor een hernieuwde belangstelling van historici voor het operationeel inschakelen van vissersvaartuigen tijdens krijgsverrichtingen. Met het bergen van wrak "B124/318" kwam immers letterlijk en figuurlijk een Duitse stoomtreiler terug aan het oppervlak, die – samen met een aantal andere stoomtreilers – tijdens de bezetting was ingezet in de "Vorpostenflottille Flandern", een operationele eenheid van de Kriegsmarine waarvan in de geschiedenisboeken nauwelijks nog sprake is.

De "Vorpostenboote" kregen nochtans vrij belangrijke taken en opdrachten toegewezen, zoals het opruimen van mijnen, patrouilleren langsheen de kust, begeleiden van onderzeeboten bij het uitvaren, het redden van drenkelingen en neergeschoten piloten, e.d. In de Britse Navy bestonden trouwens gelijkaardige eskaders, insgelijks samengesteld uit opgeëiste stoomtreilers. Doch precies omdat deze operationeel ingeschakelde vissersschepen in een traditionele oorlogsvloot uiteraard nogal "vreemde eenden in de bijt" waren, hebben zij en hun bemanningen eigenlijk nooit voldoende erkenning en waardering mogen ondervinden, en dit zowel in het Duitse als in het geallieerde kamp. Dat zij overigens evenveel gevaar liepen als de "echte" oorlogsschepen, blijkt uit het feit dat van de acht "Vorpostenboote" die langsheen onze kust actief waren, er niet minder dan zes verloren gingen op zee.

In 1885 werd in Geestemünde (gelegen aan de Weser) de eerste Duitse stoomtreiler voor de "Hochseefischerei" te water gelaten, spoedig gevolgd door een hele reeks andere stoomtreilers. Spijts de omvang van die vissersvloot en de nogal voor de hand liggende operationele

mogelijkheden ervan in oorlogstijd, is het wel opvallend dat de generale staf van de Duitse Admiraliteit dienaangaande weinig of geen plannen had opgesteld, allicht vanuit de traditionele afkeer van "das Militär" tegenover "das Zivil". De splinternieuw opgebouwde Duitse oorlogsvloot was trouwens in het toenmalige Duitsland een zeer prestigieus pronkstuk geworden, met de nadruk op de indrukwekkende slagkruisers. In die configuratie, omdat de "kleine garnaal" daarin niet zo goed past, werd heel wat minder aandacht besteed – althans aanvankelijk – aan de kleinere oorlogseenheden zoals U-boten, patrouillevaartuigen, torpedoboten en mijnenvegers, ... om dan maar helemaal niet te gewagen van een eventuele "appendix" vanuit de vissersvloot! Dezelfde benadering gold overigens ook min of meer bij de geallieerden.

Doch daarin zou spoedig verandering komen. Reeds bij het begin van de vijandelijkheden bleken de grote slagschepen niet te voldoen aan de grootse verwachtingen die aan beide zijden hierin waren gesteld. Anderzijds, naarmate de oorlog bleef aanslepen, bleek in toenemende mate dat kleinere eenheden meer geschikt waren en meer doeltreffend om op zee precies die oorlog te voeren die zich werkelijk opdroeg in de gegeven omstandigheden. Of met andere woorden : de militaire plannenmakers waren andermaal "en retard d'une guerre" en hadden niet tijdig of niet in voldoende mate voorzien, op wat soort van oorlog dit nieuw wereldconflict zou kunnen uitdraaien.

Hierbij dient wel te worden aangestipt dat de Duitse Admiraliteit - hierin gesteund door de Keizer en door de Duitse regering – wel blijk kon geven van een grote soepelheid en vastberadenheid wanneer het duidelijk werd dat het roer moest worden omgegooid. Getuige hiervan het Duitse duikbotenbeleid dat de geallieerden bijna aan de rand van de nederlaag bracht. Naast dit vervaarlijk offensief wapen ontwikkelde de generale staf ook zeer snel een defensief marine-wapen, in de vorm van patrouillevaartuigen, mijnenvegers, bestrijding van U-boten, torpedoboten, begeleidingsschepen, e.d. En precies omdat dit allemaal zeer snel moest kunnen tot stand komen, ging hierbij de aandacht in eerste instantie naar reeds bestaande schepen en kwam men bijgevolg al onmiddellijk bij de vissersvloot terecht.

Het operationeel inschakelen van vissersvaartuigen in een oorlogsvloot beantwoordt echter niet aan een concept dat stafofficieren in de krijgsschool hebben meegekregen! Een dergelijk nieuw concept vergt immers het ombouwen, bewapenen, uitrusten, gebruik en aanwending van civiele schepen voor militaire doeleinden. Daarbij komt ook nog de kwestie van de bemanning : deze wordt logischerwijze geleverd vanuit de visserij ... doch vissers hebben doorgaans een broertje dood aan militaire discipline en voorschriften (en zeker in de Duitse marine – met zijn ijzeren tucht – betekende dit nogal wat !). Kortom, stof genoeg voor moeilijkheden en conflictsituaties

Op dat gebied had de Britse Navy aanvankelijk wel een voetje voor. Reeds in 1907 begon Admiraal Beresford, bevelhebber van de Kanaalvloot, het belang in te zien van het potentieel dat aanwezig was in de vissersvloot voor eventuele aanwending in oorlogstijd. Hij dacht hierbij vooral aan het opruimen van mijnen. Bijgevolg werd in 1911 de "Trawler Section" van de "Royal Navy Reserve" opgericht. In augustus 1914 waren aldus reeds ongeveer 70 Britse stoomtreilers paraat voor inschakeling als mijnenveger, ... en een maand later was dat aantal zelfs verdrievoudigd !

Uiteindelijk zou de Duitse Hochseefischerei al bij al 139 schepen afstaan aan de keizerlijke marine, en hiervan zijn er niet minder dan 99 op zee verloren gegaan, wat dan toch wel een treffend beeld geeft van het intensief gebruik dat van deze ex-vissersvaartuigen werd gemaakt voor oorlogsdoeleinden. Samen met die schepen zijn uiteraard ook talloze opgeëiste vissers omgekomen op zee, wat tijdens en vooral ook na de oorlog een zware aderlating heeft betekend voor de Duitse vissersvloot.

Deze vreemdsoortige ex-civiele militaire vloot werd onderverdeeld in verschillende zgn. "Vorpostenflottillen", met name voor de sectoren Noordzee, Ems, Jade, Elbe, Oostzee, Helgoland

en Flandern. Hun taken en opdrachten waren van allerlei aard : patrouilleren, het doorsnijden van kabels, het plaatsen van boeien en merken op scheepvaartroutes en bij mijnenvelden, het bergen of doen zinken van gehavende schepen en wrakken, diverse reddingsoperaties op zee, toezicht op koopvaardijsschepen, begeleiding en ondersteuning van U-boten en andere oorlogsschepen, en vooral ook het opruimen van mijnen (dank zij hun geringe diepgang en hun interne schottenverdeling). Meer bepaald als begeleidingsschepen bij het uitvaren of binnenvaren van U-boten leden zij zware verliezen wegens het aantrekken van magnetische mijnen.

De bewapening van deze stoomtreilers stelde doorgaans niet veel voor, en dat was trouwens ook niet de bedoeling, vermits offensieve taken voor hen niet waren weggelegd. Meestal ging het om snelvuurgeschut 3,7 cm / 5 cm / of 8,8 cm, geplaatst op de boeg en/of op het achterschip. Vanaf 1915 werden op sommige schepen ook torpedobuizen geplaatst voor U-bootbestrijding of voor speciale opdrachten, evenals dieptebommen en andere onderzee-wapens.

Opmerkelijk is wel het feit dat de visserij-optuiging aan boord van deze schepen meestal behouden bleef, allicht met de bedoeling ze "polyvalent" te maken en ze desgevallend en tussendoor ook nog te kunnen inzetten voor de visserij. Het is natuurlijk zeer de vraag, of dit met deze schepen en bemanningen in volle oorlogstijd nog ooit is voorgekomen! Ook is het opvallend dat de schepen niet werden overschilderd in de grijze kleur van de marine, en dat zij voorts op de boeg hun visserij-registratienummer behielden evenals op de schouw hun typische markering.

Zoals eerder aangestipt, bestonden de bemanningen grotendeels uit opgeëiste vissers (er waren ook vrijwilligers, maar in de visserij was er hiervoor niet zoveel "begeestering" als elders in Duitsland). De kapitein was wel een militair (eventueel een reserve-officier), soms bijgestaan door een navigatie-officier en door brugpersoneel uit de reservedienst van de marine. Deze gemengde samenstelling van de bemanning (met elk hun eigen achtergrond en "bedrijfscultuur") garandeerde niet altijd een optimale kwaliteit voor een goede en betrouwbare samenwerking in ploegverband. Toch schijnen er hier tussen officieren en bemanning minder wrijvingen en conflicten te zijn geweest dan aan boord van de "echte" oorlogsschepen van de keizerlijke marine (waar uiteindelijk in 1918 zelfs muerijen zijn uitgebroken).

Het inschakelen van de Duitse stoomtreilers aan onze Noordzeekust was uiteraard concreet het gevolg van de massale vlucht, in 1914, van de Belgische vissersvloot naar het buitenland, met uitzondering van enkele kleine zeilsloepjes die voor de Duitse oorlogsinspanning geen enkel belang hadden. In die zin is de vlucht van onze vloot (en dan vooral de vlucht van onze stoomtreilers) een zware tegenvaller geweest voor de bezetter. Weliswaar vielen de havens en de haveninstallaties vrijwel intact in hun handen doch alles was leeg, alle grote en middelgrote schepen waren verdwenen. Bijgevolg werden vanuit Duitsland noodgedwongen niet alleen stoomtreilers overgebracht, maar ook tientallen andere civiele schepen zoals sleepboten, ponten, motorboten, barkassen, e.d.

Van de weinige Duitse stoomtreilers die de oorlog overleefden, is er één in 1918 achtergebleven in de haven van Oostende, nl. de "Senator O'Swald" (bouwjaar 1905) uit Cuxhaven. In beslag genomen als Belgische oorlogsbuit, werd het schip in 1919 opnieuw in de vaart genomen als Belgische loodsboot onder de naam "Yser", en vervolgens in 1920 onder de naam "Pilote 3" ten behoeve van het Bestuur van het Zeewezen. In 1930 werd het schip verkocht aan een Nederlandse rederij en herdoopt onder de naam "Katwijk II". De ironie van het lot wil dat deze gewezen Duitse treiler en ex-Vorpostenboot in 1942 wist te ontsnappen uit IJmuiden en de wijk nam naar Engeland. Voorwaar een Engelandvaarder met een zeer gevarieerd verleden! Deze veteraan van W.O.1 heeft goed en wel ook W.O.2 overleefd, keerde na de oorlog terug naar Nederland en werd aldaar gesloopt in 1951, na bijna een halve eeuw trouwe dienst onder diverse vlaggen.

21. OOSTENDE: VISSERSHAVEN ... EN U-BOOT-BASIS

In deze slotbezinning over Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog, meer bepaald wat betreft de minder bekende aspecten van de Duitse bezetting, is het voor de historicus bijzonder intrigerend, te kunnen achterhalen welke de echte beweegredenen waren van de Duitse bezetter achter het "gedoogbeleid" ten aanzien van de kleine kustvisserij.

Het is nogal duidelijk dat dit niet was ingegeven door enig verlangen, van Duitse zijde, naar een poosje verse vis of garnaal (ofschoon dit uiteraard altijd graag was meegenomen !). Al evenmin zal enige bekommernis omtrent de voedselvoorziening van de bevolking een rol hebben gespeeld. Zoals in vorige hoofdstukken werd aangetoond, was dit voor de Duitsers nauwelijks een zorg, en dit sloot naadloos aan bij een eeuwenoude Europese traditie van oorlogsgeweld, waarbij de oorlogvoerenden weinig of geen aandacht hadden voor de noden van de bevolking, vaak zelfs integendeel ! Slechts met het ontstaan van het Internationale Rode Kruis (oorspronkelijk enkel ten behoeve van gewonde militairen op het slagveld) kwam hierin stilaan enige verandering, samen met het ontstaan (pas veel later) van de civiele defensie (niet te verwarren met de civiele bescherming).

Het blijft dus gissen naar de ware motieven van de Duitsers, en het zal allicht steeds gissen blijven, want de Duitse oorlogsarchieven geven hierover, voor zover bekend, geen uitsluitsel. Het ziet er evenwel naar uit, dat een voor de hand liggende reden ergens moet verband houden met het bouwen en uitrusten van een belangrijke duikbootbasis in Oostende (zoals trouwens ook in Zeebrugge). Terwijl die kleine kustvisserij voor de Duitse legerleiding hoogstens een futiliteit was, kreeg het inplanten van duikbootbasissen aan de Vlaamse kust anderzijds reeds in een vroeg stadium een enorm strategisch belang en vandaar dan ook de hoogste prioriteit. En het vermoeden lijkt wel gewettigd dat - "pour noyer le poisson" - het gedoogbeleid tegenover de kustvisserij een onschuldige dekmantel was (en misschien zelfs ook een "gijzelneming") voor het ontwikkelen, op nauwelijks een boogscheut daarvandaan, van een voor de geallieerden uiterst gevaarlijke bedreiging.

Nu heeft zich hieromtrent onlangs een merkwaardige betwisting ontwikkeld naar aanleiding van een interview, in het weekblad "Knack" dd. 10.11.2004, met de Britse historica Lyn MacDonald, auteur van het boek "Passendale 1917", waarbij de zin en het nut van het Brits Passendale-offensief (het bloedigste offensief van W.O.I) ten zeerste in vraag wordt gesteld, meer bepaald omwille van ... vrijwel onbestaande duikbootbasissen aan onze kust!

Dat Oostende tijdens W.O.I een belangrijke basis was voor de Duitse onderzeeërs, dat hebben toen nochtans heel wat Oostendenaars toen aan den lijve moeten ondervinden. Ingevolge de vele beschietingen en bombardementen die van geallieerde zijde tot doel hadden deze U-boot-basis geheel of gedeeltelijk uit te schakelen, verloren immers een aantal Oostendenaars op soms gruwelijke wijze het leven, anderen werden zwaar gewond, verminkt en/of getraumatiseerd, en de materiële schade aan woningen en inboedel was aanzienlijk. Het zal voor de overlevenden en voor de nabestaanden misschien een magere troost geweest zijn, te beseffen dat al deze offers en beproevingen niet te vergeefs waren en in ieder geval een "collateral damage" binnen het kader van een cruciale en verantwoorde militaire operatie. Doch die troost wordt hun nu ontnomen door de nogal onthutsende stellingen die deze Britse historica thans naar voor schuift en die, naar zij meent, een volledig andere kijk en inzicht bieden in de gebeurtenissen aan het westelijk front in 1917.

In bedoeld interview waagt Mrs Lyn MacDonald zich, aangaande het mislukt en zeer duur betaald Brits Passendale-offensief, aan volgende uitspraak : "Het verloop van de oorlog zou er niet wezenlijk door zijn beïnvloed, omdat de geallieerden van achterhaalde stellingen uitgingen. Ze dachten dat de Duitsers grote aantallen onderzeeërs lieten opereren vanuit de havens van Oostende en Zeebrugge en dat, door die steden te veroveren, ze het aantal gezonken schepen aan hun kant

drastisch zouden kunnen doen dalen. In werkelijkheid opereerden de U-boten vooral vanuit Hamburg en lagen er hooguit een stuk of drie aan de Vlaamse kust.”

“In werkelijkheid” zag de situatie er wel enigszins anders uit. Het “Marinekorps Flandern”, met een zeer grote bevoegdheid in het Vlaams kustgebied, was een flink uitgebouwde en vrijwel zelfstandige Duitse krijgsmacht, met marine-infanterie, marine-artillerie, lucht- en zeestrijdkrachten, en met alle daarbijhorende logistieke diensten en steuntroepen. De oorlogsschepen van het Marinekorps waren onderverdeeld in een torpedobootflottielje (samengesteld op 28.04.1915), de “U-Boot Flottille Flandern” (opgericht op 29.03.1915), de “Flottille Vorpostenboote”, de “Zerstörer-Flottille Flandern” en de “Fernlenk-Boote”, al met al een vloot die – zelfs zonder onderzeeërs – een grote bedreiging vormde voor de geallieerde maritieme aanvoerlijnen.

Bij de oprichting in 1915 bestond de U-Boot Flottille Flandern uit 18 onderzeeërs (speciaal ontworpen voor operaties in de ondiepe Noordzee-wateren), waarvan 9 van de UB-1 klasse (32 m lang, 127 BT) en 9 van de iets grotere UC-1 klasse. Nadien ging het in stijgende lijn, want in januari 1917 beschikt deze Flottille over 22 operationele U-boten en in maart 1917 (dus net vooraleer het Brits Passendale-offensief wordt ontketend) over niet minder dan 38 eenheden ! Dat waren er in ieder geval heel wat meer dan “hooguit een stuk of drie”. Voor slechts een drietal eenheden zouden de Duitsers overigens nooit de dure infrastructuurwerken in Oostende, Zeebrugge en Brugge hebben ondernomen, die nodig waren om voor al die duikboten geschikte basissen te voorzien.

Reeds eind augustus 1914 (dus anderhalve maand voor de val van Oostende !) werden door het “Reichs Marine Amt” twee “Hafenbaubeamten” toegevoegd aan de staf van de mobiele Marine-divisie, met name Marinebaurat Nübling en Marinesekretär Scheel, met als opdracht de studie en de voorbereiding van de werken voor het uitbouwen van Oostende, Zeebrugge en Brugge als basis voor duikboten en torpedoboten. Meteen werden toen reeds plannen gemaakt voor het ontwerpen en bouwen van U-boten en torpedoboten met geringe diepgang, dus speciaal ontworpen voor operaties tussen de Vlaamse banken.

Voor dit voorafgaande studiewerk hadden de heren Nübling en Scheel ruim de tijd, want – anders dan verwacht – duurde het nog tot halfweg oktober 1914 vooraleer de Duitse troepen de Vlaamse kust (althans toch de midden- en oostkust) konden veroveren. Het gekke van de zaak was dat zij de havens van Oostende en Zeebrugge vrijwel intact aantroffen, voor de Duitsers uiteraard een geschenk van de hemel! Ter verontschuldiging van het Belgische leger, dient hier wel te worden aangestipt dat op uitdrukkelijk verzoek van Groot-Brittannië de Belgische legerleiding niet was overgegaan tot strategische vernielingen. De Britten, in hun overmoed, dachten immers dat zij de kusthavens nog zouden nodig hebben voor het uitvoeren van een tegenaanval achter de Duitse linies.

In ieder geval kon dit godsgeschenk de verwezenlijking van de plannen van de heren Nübling en Scheel alleen maar bespoedigen. Tot hun groot genoegen stelden zij vast dat, in een eerste fase, er voldoende aanlegplaatsen waren langs de muur van Zeebrugge, in de nieuwe haven van Brugge en in de havengeul en de voorhaven van Oostende. Het ontging hen echter niet dat, met het oog op een volledig uitgeruste marinebasis, een grootschalige onderhouds- en herstellingswerf zou moeten gebouwd worden. Oostende leek hiervoor het best in aanmerking te komen omdat er reeds de werkhuizen waren van het Bestuur van het Zeewezen, met een aanpalend onderhoudsdok (het zgn. Zeewezendok), evenals een kalfaatrooster in de havengeul, en ten slotte ook nog, in het zwaaidok (Sasdok), een klein en nog niet volledig afgewerkt droogdok van de firma Smis-Valcke.

Bijgevolg werd met bekwame spoed (al in de tweede helft van oktober 1914) aan het hoofdkwartier van het Marinekorps Flandern te Brugge, een afdeling “Hafenbau” toegevoegd.



een U-boot in actie (schilderij van Willy Stöwer)



bemanning van een "Vorpostenboot" (foto D. Termote)

Vooreerst werd overgegaan tot de oprichting van een "Bau- und Betriebsabteilung" te Oostende, dit onder leiding van Marinebaumeister Linde, vervolgens een andere afdeling te Brugge (onder leiding van Marinebaumeister Frede), dit alles onder de algemene leiding van de eerder genoemde Marinebaurat Nübling. In historisch opzicht is de naam van deze drie "Hafenbaubeamten" belangrijk : zij zijn immers de organisators van een vreselijk doeltreffend wapenarsenaal dat aan duizenden zeelieden het leven zou kosten en dat de geallieerden een gigantische schade zou berokkenen ...

Herr Nübling ging, qua aantrekken van personeel, pragmatisch te werk. Hij putte vooreerst, uit wat hij vinden kon bij de Kriegsmarine, doch al vlug zocht hij ook bij het technisch burgerpersoneel van de Duitse marine- scheepswerven en bij de "Wasserbauverwaltung" (afdeling waterbouwkunde) van het Duitse Ministerie van Openbare Werken. En vervolgens werd zijn personeelsbestand aangevuld met plaatselijke (Belgische) arbeidskrachten, tot het uiteindelijk op een getalssterkte kwam van ongeveer 5.000 man, ... en dit allemaal voor "hooguit een stuk of drie U-boten"! (dixit Mrs Lyn MacDonald).

Als goed geschoolde Marinebaurat wist Herr Nübling dat hij allereerst moest beginnen met het hervatten van de baggerwerken in de havengeul, en hij kon hiervoor een bestaande Belgische baggermaatschappij inschakelen. Vervolgens liet hij de werkhuizen van het Zeewezen uitbreiden met extra-werkhuizen (gespecialiseerd in bepaalde taken), met magazijnen en stockeerruimte... en met schuilkelders voor het personeel (want Herr Nübling voorzag ook enige narigheid !). Het bestaande Zeewezendok (eerder klein van omvang) kreeg een aanzienlijke uitbreiding en er werd een lange aanlegkaai gebouwd. Op een vrij lang gedeelte van die nieuwe kaai werden "Kragdächer" gebouwd (een luifel ter bescherming tegen luchtaanvallen). Ook werd een vlottend droogdok aangemeerd in het midden van het Zeewezendok.

Doch dit was nog maar de tweede fase van het activiteitenplan van Herr Nübling. Deze onvermoeibare Marinebaurat voorzag een expansie van de vloot van het Marinekorps Flandern, en dit bleek inderdaad het geval te zijn. Deze brave borst kreeg hier de kans van zijn leven : aan de oostzijde van het Zeewezendok werden niet minder dan twee droogdokken gebouwd, waarvan er één nadien werd uitgebouwd als droogdok-bunker, een "primeur" in zijn genre !

Doch zijn verbeeldingskracht kende geen grenzen : toen vanaf maart 1916 het Marinekorps werd uitgerust met grotere schepen, zoals de "Zerstörer" (destroyers), wist hij in een minimum van tijd de droogdok-infrastructuur te Oostende aan te passen door een droogdok van 2.000 ton naar Oostende over te brengen en aan te meren in het Zeewezendok.

De "Marine-Bauwerft" (de werkhuizen van het Zeewezen en het Zeewezendok) was intussen het geliefkoosd doelwit geworden van geallieerde luchtaanvallen en beschietingen, en zelfs een Herr Nübling was hiertegen niet opgewassen. Bijgevolg besloot de Duitse legerleiding de werf over te brengen naar Brugge, en dit uit te voeren in goed geordende fasen. Doch wegens de (voor de Duitsers) verslechterde oorlogsomstandigheden is hiervan niet veel meer in huis gekomen. Het drijvend droogdok werd overgebracht naar het zwaaaidok en een aantal machines werden vanuit de werkplaatsen van het Zeewezen overgebracht naar de werkhuizen van Smis-Valcke aan de Vaartblekersstraat. Uiteindelijk, bij de bevrijding van Oostende in oktober 1918, bevond de ganse Marine-Bauwerft zich nog steeds volledig in Oostende.

Dat de Britten de oorlogshavens Oostende en Zeebrugge, en vooral de U-boot-basissen, te allen prijze wilden uitschakelen, lag nogal voor de hand (... en het werd helaas "te allen prijze" want de prijs van het Passendale-offensief was buitensporig hoog, en ook voor de raid van de "Vindictive" nadien in 1918 hebben de Britten een zware prijs moeten betalen). De U-boten van het Marinekorps Flandern vormden immers een permanent gevaar voor de geallieerden : tussen 1915 en

1918 brachten ze 3.342.000 ton geallieerde schepen tot zinken, hetzij 23 % van het totaal van door U-boten uitgeschakelde tonnage. Daarnaast was er uiteraard ook nog het aandeel van de andere flottieljes van het Marinekorps, vooral dan de gevreesde torpedoboten.

Genoemde stelling van deze Britse historica is dus niet alleen historisch onjuist, maar kan ook heel wat ergernis veroorzaken bij de nabestaanden van de talloze doden, zowel de tienduizenden Britten die sneuvelden in het Passendale-offensief (en nadien zij die omkwamen in de raid van de "Vindictive") als de vele burgerlijke slachtoffers in Oostende, Zeebrugge en de frontstreek. Onder meer daarom is de kennis van onze maritieme geschiedenis zo belangrijk, opdat het offer van zoveel mensen dan toch ten minste zou kunnen gezien worden binnen een historisch correcte samenhang en duiding.

De bewering "... omdat de geallieerden van achterhaalde veronderstellingen uitgingen" getuigt ten slotte ook nog van een grove onderschatting van de betrouwbaarheid van de (toenmalige) Britse inlichtingendiensten. Via eigen agenten in bezet gebied en tevens via luchtfoto's (in die tijd een volslagen innovatie !) hadden zij immers een vrij goed beeld van de reële omvang – kwantitatief en kwalitatief – van het Marinekorps Flandern. Overigens was de vernietigende impact van de U-boten op de geallieerde vloot van dien aard dat, zelfs zonder enige vorm van spionage en inlichtingenwerk, de Britten zich van een en ander maar al te goed bewust waren ! En zij zouden wel buitengewoon hardleers en idioot moeten geweest zijn, zelfs indien zij in 1917 zouden zijn uitgegaan van "achterhaalde veronderstellingen", om vervolgens in 1918 – met de raid van de "Vindictive" – nogmaals uit te gaan van dezelfde "achterhaalde veronderstellingen" !

(wordt vervolgd)

ILLUSTRATIES :

- een U-boot in actie (schilderij van Willy Stöwer)
- een Vorpostenboot bergt een neergeschoten vliegtuig (foto T. Termote)