

Belgische ‘macht’ op zee?

Luc Vandeweyer

Duitsland bracht België tijdens de Eerste Wereldoorlog tot de bedelstaf. Het slaagde er in om ons land ook op zee zware schade toe te brengen. België verloor 44 schepen of – in tonnenmaat gerekend – 35,5 % van zijn handelsvloot. Daarbij stierven bijna 300 zeelieden of 19% van het varende personeel, een percentage dat zelfs hoger ligt dan dat van de aan het front gedode militairen. Deze onthutsend grote verliezen wogen ook strategisch erg zwaar. Ze bedreigden immers de versterking van de strijdkrachten aan de IJzer en het vermogen om voldoende voedsel naar de noodlijdende bevolking in het bezette land te transporteren. Deed België iets om de voortschrijdende vernietiging van zijn handelsvloot tegen te gaan? Toch wel! Ondanks de noodzaak om het leger aan de IJzer zo sterk mogelijk te maken, stuurde de legerleiding ook op zee militairen in de strijd. Dat was nochtans niet vanzelfsprekend want de krijgsmacht had geen maritieme traditie en al evenmin oorlogsschepen. België huldigde sinds generaties een landstrategie die gestoeld was op het vrijwaren van een ‘nationale vluchtheuvel’ in de vorm van vesting Antwerpen. Binnen die zwaar verdedigde fortengordel moest de kern van de staat een vijandelijke invasie zien te overleven tot de grootmachten de vijand zouden verdrijven. Dit belette niet dat ook het Belgische leger ‘te water’ moest. De Schelde deelde immers de Antwerpse vesting in twee en de genie moest, in geval van belegering, pontonbruggen leggen om troepenverplaatsingen en bevoorrading mogelijk te maken. Het was dus zaak voor de Belgische militairen om te allen prijze deze brede stroom te beheersen. De Noordzee was echter heel wat anders dan de Schelde...

De Belgische overheid gaat te water.

Binnen deze strategie speelde de Belgische scheepvaart van oudsher geen rol van betekenis. Toch was België verplicht enige aandacht te besteden aan zijn in oppervlakte beperkte territoriale wateren. Het land kreeg immers in 1839 het statuut van gewapende neutraliteit opgelegd. Dit hield in dat het zijn grenzen



■ In de aanloop naar WOI beschikte België niet over een Marine of over vaartuigen die geloofwaardig konden worden ingezet tegen binnendringende oorlogsschepen. Wel bezat het visserijwachtschepen, zoals deze *Ville d'Anvers*, die naast visserijopdrachten ook geschillen op zee kon helpen beslechten (Collectie VLIZ)

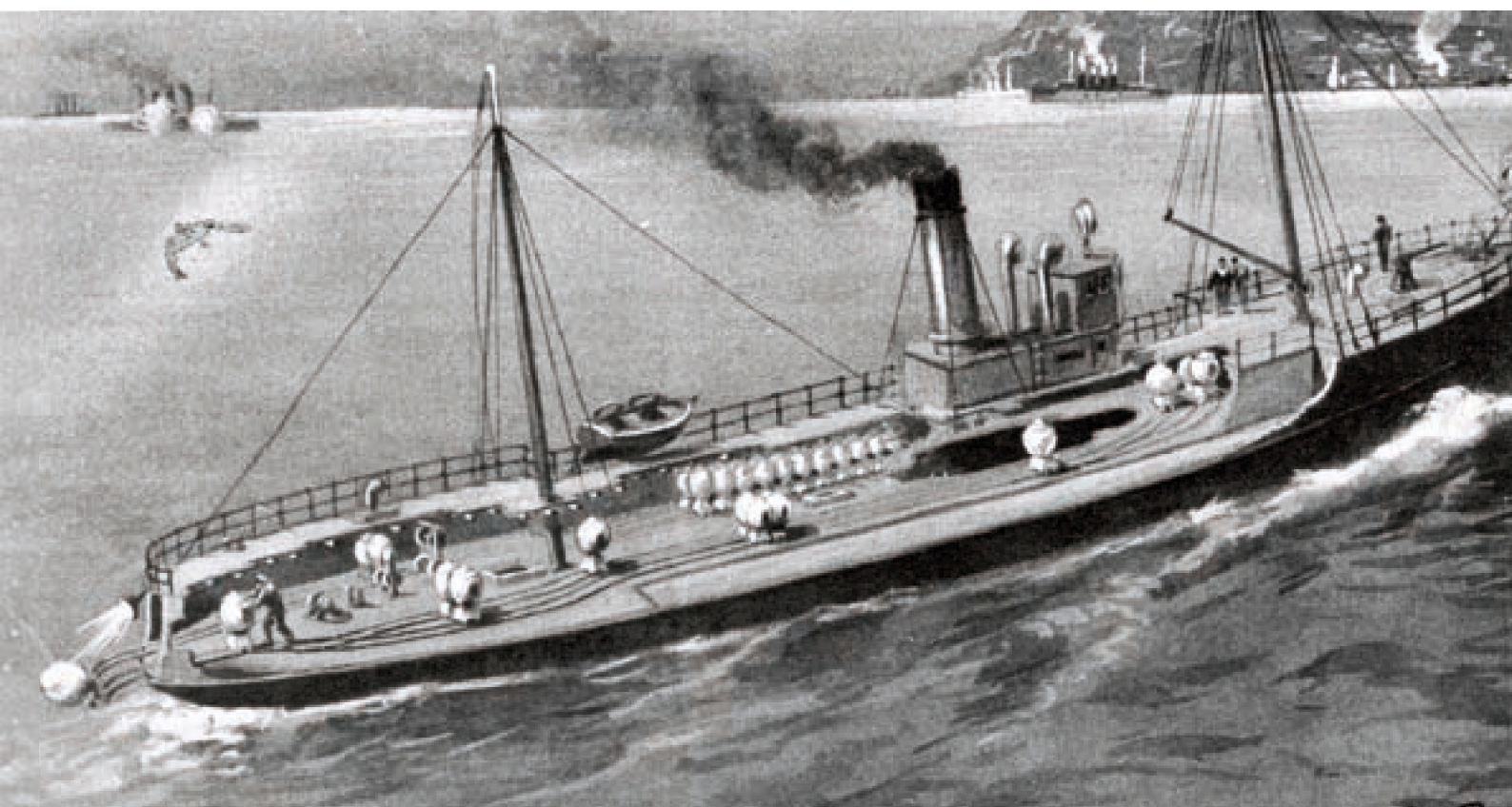
gewapenderhand diende te verdedigen. Gedurende vele decennia bleek het echter een onhaalbare kaart om vaartuigen in te zetten die geloofwaardig konden optreden tegen binnendringende oorlogsschepen. Het voornaamste wapen was het kanon en een klein land als België kon het zich niet veroorloven de ontwikkeling van de artillerie op pantserschepen adequaat op te volgen.

Om de overheid ook op zee gestalte te geven en – conform de wet van 6 januari 1884 en de afspraken met de buurlanden – een zekere politiebevoegdheid uit te oefenen, beschikte België wel over visserijwachtschepen. Deze schepen hadden tot taak toezicht uit te oefenen op de visserij, maar ook geschillen te beslechten en bijstand te verlenen aan vissers in nood. Eén van die visserijwachtschepen was de *Ville d'Anvers* (op zee sinds 1886), een zogenaamde “aviso”. Deze kleine maar snelle schepen, uitgerust met zeil én motor, werden tevens gebruikt om zeeofficieren op te leiden, ook militairen. Een van hen, graaf de Borchgrave d’Altena, koos ervoor om zich verder te ontplooiën in maritieme richting. De regering vroeg de Franse marine om hem

praktijkervaring te laten opdoen op één van haar oorlogsschepen. Hoewel hij in Frankrijk gedurende elf en een half jaar ervaring kon opdoen, leidde dit niet tot een eigen, Belgische marine.

Er hing nochtans verandering in de lucht. Door de technische ontwikkeling van de “torpille” (in essentie een drijvende bom) tot “torpedo” (met een eigen motor) ontstond een zeer ernstig te nemen extra bedreiging voor vaartuigen, inclusief voor de sterkste oorlogsschepen. Ook drijvende zeemijnen vormden een groot gevaar voor wie op zee voer. Deze wapens konden bovendien over relatief kleine schepen worden ingezet. De tijd van de maritieme machteloosheid was daarmee voorbij.

België had op de vooravond van WOI geen marine, maar beschikte over een burgerlijke administratie met maritieme bevoegdheden. Het “Zeewezen” was niet alleen bevoegd over de visserijwachtschepen maar droeg ook verantwoordelijkheid over loodsboten en staatspakketboten van de lijn Oostende-Dover. In de bureaus van het Zeewezen onderkende men intussen de toenemende oorlogsdreiging in Europa.



■ Met deze tekening werd het Duitse publiek duidelijk gemaakt hoe je een versperring van drijvende mijnen voor een haven kon leggen (Die Wochenschau, 1915)

Toch werd er niet gedacht aan het opbouwen van gevechtscapaciteit. In Den Haag was in 1907 immers nog een vredesconferentie doorgegaan, waarop de internationale diplomatie met succes had geijverd om het oorlogsrecht uit te breiden. Zo hoopte men het geweld zoveel mogelijk in te perken en de burgerlijke scheepvaart (inclusief de handelsvloot) garanties te bieden naar veiligheid toe. Toch zou blijken dat ook dit onvoldoende antwoord bood aan de hoe langer hoe dreigender internationale situatie en meer specifiek aan hoe de kuststrook te beschermen.

Strijdkrachten ter zee?

Een vuist maken tegen vreemde oorlogsschepen

De in Den Haag aanvaarde conventie maakte het juridisch mogelijk handelsschepen te bewapenen en in zogenaamde “hulpkruisers” te transformeren. Voorwaarde was dat de bemanning werd geüniformeerd en geleid als militairen. Dat betekende dat België tegen geringe kosten en op relatief korte termijn in staat zou zijn om zijn statuut van gewapende neutraliteit ook op zee te onderstrepen. Een hele opluchting voor ‘Brussel’ dat absoluut de oorlog buiten de deur wilde houden en hiertoe kost wat het kost zijn neutraliteit diende af te dwingen.

Ook het Zeewezen bleef niet onberoerd. Ingenieur A. Pierrard, topambtenaar van Zeewezen, poneerde in een rapport dd.



■ Charles de Broqueville (Wikipedia)

25 oktober 1910 dat de pakketboten van de overheid met geschut konden bewapend worden. Hij stelde ook voor de bestaande visserijwachtschepen te vervangen door schepen die militaire capaciteiten hadden. Eventueel kon ook worden overwogen om vaartuigen aan te schaffen en om te bouwen zodat ze in staat zouden zijn om zeemijnen te leggen. Enkel met dergelijke middelen kon België een vuist maken tegen het binnendringen van vreemde oorlogsschepen

in zijn territoriale wateren en, indien nodig, demonstratief optreden. Dat binnendringen door vreemde oorlogsschepen was overigens een reëel probleem. Ook in de zomer van 1913 drongen Franse onderzeeërs en torpedoboten meermaals de nationale wateren binnen. Daarover was er tussen de belanghebbende departementen in Brussel wat briefwisseling. Maar vooralsnog had het land geen bewapende schepen en dus kon België niets doen behalve protesteren. Het gevaar school er vooral in dat dergelijke feiten door andere mogendheden konden aangegrepen worden om België ervan te beschuldigen dat het in feite niet neutraal was. Het kon dus een invasie uitlokken. Dat er iets moest ondernomen worden, stond buiten kijf.

Plannen van de Borchgrave en De Broqueville in de kiem gesmoord

België werkte al sinds 1909 aan een stelselmatige uitbreiding van zijn troepenmacht. Daarbij speelde de katholieke politicus Charles de Broqueville een zeer belangrijke rol. Om het ook in zijn partij zeer omstreden bewapeningsprogramma er door te duwen, combineerde hij de rol van regeringsleider en minister van Oorlog. Hij kon de dienstplicht gevoelig uitbreiden en daarmee het landleger fors vergroten. Maar wat met de zee? Die kwam pas in 1913 onder de aandacht. Feit is dat de minister toen, jaren later dus, het rapport van Pierrard op zijn bureau kreeg. De oorlogsdreiging was ondertussen nog verder toegenomen. Konden nieuwe



■ Deze Oostendse pakketboot *La Flandre* lag in de Oostendse haven tot de Duitsers op 15 oktober aankwamen (14/18 op Zee, Belgische schepen en zeelui tijdens de Grootse Oorlog, Freddy Philips)

visserijwachtschepen, als de nood aan de man kwam, desgevallend omgebouwd worden tot torpedoboten? Technisch was dit in ieder geval een haalbare kaart, dat bewees de Franse marine eerder al. Twee van de eigen pakketboten konden daarnaast de nodige uitrusting krijgen om dienst te doen als mijnenlegger. Dit zou België alvast in staat stellen om de toegang tot de kusthavens Oostende en Zeebrugge te

blokkeren. Een dergelijke daad zou een krachtig signaal zijn.

De minister wilde zeker iets doen. Op 22 mei 1914 stuurde hij een opmerkelijk rapport naar het staatshoofd koning Albert I. De inhoud was niet erg geruststellend. België moest de mogelijkheid van een vijandelijke ontschepping via de kusthavens onder ogen zien. Zeebrugge was bovendien belangrijk om op langere termijn de bevoorrading

van het land te garanderen. Het neutrale Nederland kon de Schelde immers afsluiten. Het was dus nodig daar defensieve capaciteiten te ontplooiën. De Borchgrave d'Altena had zijn maritieme kennis ondertussen al ingezet bij de versterking van vesting Antwerpen maar hij had meer in zijn mars. De Broqueville stelde de koning voor een echte marine op te richten die niet alleen de Schelde maar ook en vooral de Noordzeekust kon verdedigen. Daarvan kon De Borchgrave de leiding nemen.

Dat voorstel, gelanceerd eind mei 1914, zou echter door de internationale ontwikkelingen worden ingehaald. De oorlog stond plots voor de deur. Begin juli werd de top van Zeewezen op de hoogte gebracht van het plan om de beste schepen in staatseigendom in Antwerpen en in de kusthavens in veiligheid te brengen om ze te behoeden voor eventuele inbeslagname door oorlogvoerende marines. Ook werden er extra reserves brandstof opgeslagen. Vanaf eind juli begon het leger demonstratief te mobiliseren. Dat hielp niet. Op 2 augustus volgde een Duits ultimatum. De Belgische regering wees dit resoluut van de hand.

Een vijandelijke invasie vanuit het oosten.

Voorhoede Antwerpen

Nu was het alle hands aan dek. De genie begon pontonbruggen over de Schelde te leggen. Daar was varend materieel bij nodig. Het garnizoen van de vesting had



■ De pontonbrug over de Schelde in Antwerpen, 1914 (Stadsarchief Antwerpen)

“*pontonniers*” (pontonbruggenbouwers) in de rangen maar er was sinds april 1903 ook een “*compagnie de torpilleurs et d’artificiers*” beschikbaar om de Schelde met geschut en mijnen te verdedigen. Deze torpedisten en springstofspecialisten beschikten over enkele kleine boten met een licht kanon. Toen de Duitse inval op 4 augustus 1914 van start ging, zorgde de regering ervoor dat een deel van de administratie van Zeewezen naar de vesting Antwerpen verhuisde. Intussen bleef de kust zorgen baren en was van de maritieme plannen nog niets verwezenlijkt. De Borggraeve was dan wel benoemd tot “*commandant de la surveillance côtière*”, hij had geen middelen tot zijn beschikking en dus bleef België afhankelijk van buitenlandse steun. Dat bleek duidelijk toen men de hulp inriep van de Britse regering om de lijn Oostende-Dover te kunnen blijven bevaren. Op 6 augustus was immers één van de mailboten moeten omkeren nadat er een “torpille” was opgemerkt. En dergelijke explosieven konden ook de Schelde, gedragen door de opkomende vloed, binnendringen. De Britse regering antwoordde dat hun admiraliteit niet kon beloven een oorlogsschip mee te zullen sturen om “torpilles” onschadelijk te maken.

De Duitse invasiemacht keerde zich pas vele weken na de inval tegen vesting Antwerpen. Toen de Duitse artillerie de fortengordel vanaf eind september systematisch kraakte, bleek de vesting al snel onhoudbaar. Op 6 oktober besliste de koning het gros van het leger in de richting van de kust te sturen. De pontonbruggen over de stroom hadden hun nut ondertussen ruimschoots bewezen. Nu moesten ze vernield worden.

De verdere aftocht

Het was de bedoeling rond de havens Oostende en Zeebrugge een “basis” in te richten zodat het leger zich opnieuw schrap kon zetten. Hiermee kwam de strategische waarde van de kusthavens plots in de spotlights te staan. Maar de Duitse druk was te groot. Het leger marcheerde daarom verder in de richting van de Franse grens. Daarbij verzuimde het de haveninstallaties te vernielen. Zo kreeg de vijand het grootste deel van de Belgische kust in handen. Pas in de Ilzervlakte werd hij in de tweede helft van oktober, mede door het wassende water, tegengehouden.

De aftocht van de ministers eindigde pas in de Franse havenstad Le Havre. Enkele topambtenaren van Zeewezen trokken mee. Eén van hen was Pierrard. Er lag veel werk te wachten want de Belgische handelsvloot was grotendeels aan de Duitse greep ontsnapt en een groot aantal vissers lag aangemeerd in Franse, Nederlandse of Britse havens. Het land had daardoor nog middelen om ook op zee bij te dragen aan de strijd tegen de invasiemacht. Toch wachtte België lang voor het ten volle werk maakte van de inzet van koopvaardij- en vissersvaartuigen in de



■ Een torpedo scheert rakelings langs een vijandelijk schip (Die Wochenschau, 1915)

strijd. Pas met de besluit-wet van 2 februari 1916 geraakte de opeising van schepen degelijk geregeld.

De Duitse marine toonde ondertussen haar tanden. Pierrard liet op 12 december 1916 zijn minister weten dat er al 16 Belgische schepen gekelderd waren. Het spreekt vanzelf dat de beveiliging van de overblijvende vrachtboten van groot belang was. Hij stelde de vraag of het Belgische leger geschut en kanonniers op de schepen kon plaatsen zodat ze de Duitse aanvallers zo nodig konden bevechten.

Bewapende schepen.

Onder Belgische vlag voeren er op dat ogenblik nog 66 stoomboten met een gezamenlijke tonnenmaat van 180.640 ton. Daarvan waren 25 schepen volledig opgeëist door de staat en 25 anderen deden uitsluitend zogenaamde ‘*Komiteits*’-transporten in dienst van de voedselvoorziening van het bezette land. Zeker deze schepen dienden te worden beschermd. De overige 16 schepen waren min of meer vrij maar riskeerden opeising. Alle oorlogvoerende staten hadden immers transportcapaciteit tekort. Pierrard wees er

op dat veel van deze overblijvende vaartuigen te klein en te zwak waren voor trans-Atlantische overtochten. Hij was bovendien erg bezorgd over de bevoorrading van de mensen in het bezette land. Nieuwe stappen in de militarisering van de vloot mochten dat niet in gevaar brengen.

Begin 1917 waren er in zijn ogen te weinig Belgische schepen om het broodnodige voedsel naar het bezette land te voeren. Dat gebrek aan transportcapaciteit zou zich zelfs na de oorlog nog doen voelen, vreesde hij. Daarom trok Pierrard op 4 februari 1917 aan de alarmbel in een nota aan de minister van Verkeerswezen, Paul Segers. Hij vond het angstwekkend hoe weinig scheepsruimte er nog beschikbaar was en stellig zouden ze er nog meer verliezen door de agressie van het Duitse onderzeebootwapen. Hij hoopte dat de bewapening van de handelsschepen hierbij kon helpen. Immers, ook de Amerikaanse handelsschepen zouden voortaan bewapend worden met artilleriestukken, zowel op de boeg als op de achterplecht. Zijn alarmerende uitlatingen hoeven niet te verbazen. Op 1 februari 1917 had Duitsland aangekondigd dat het overging tot de totale vernietigingsoorlog tegen de handelsvaart van de vijand, vissersschepen inbegrepen. Vanaf dan werd



■ De productie van torpedo's in Duitsland (Marinekorps Flandern, De Vlaamse kust en het hinterland tijdens de eerste Wereldoorlog, Johan Ryheul)

de strijd tegen duikboten een absolute topprioriteit aan geallieerde kant. België kon niet achterblijven. Begin mei 1917 richtte Zeewezen formeel het “Dépôt des Equipages” op.

Het Dépôt des Equipages: een doorn in het oog van het Zeewezen

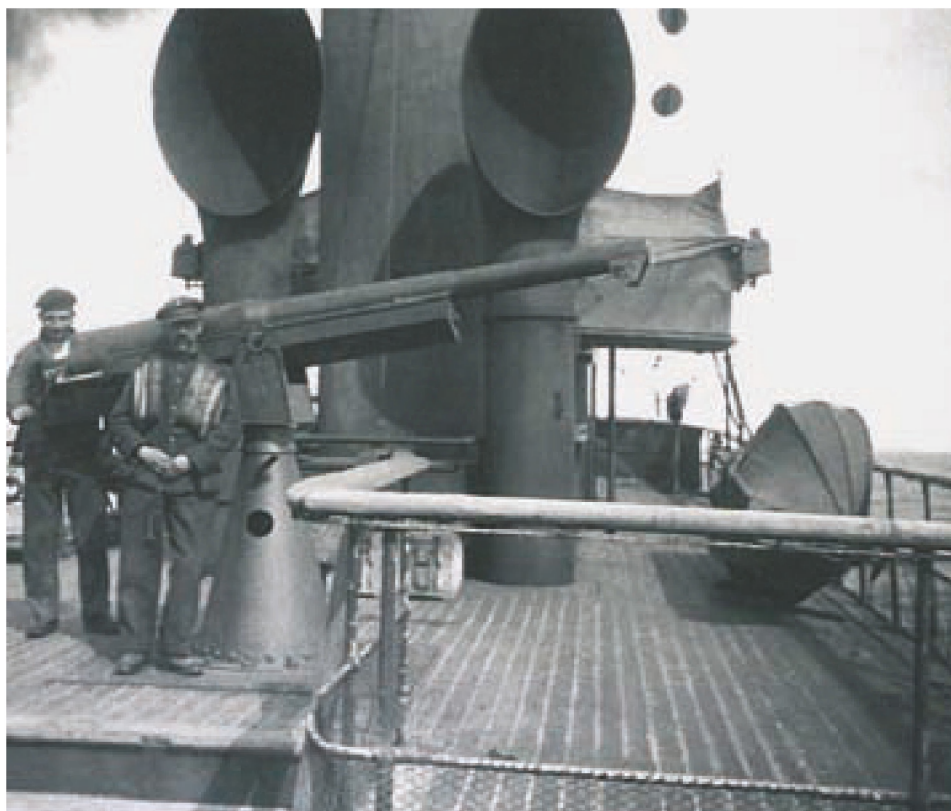
Eigenlijk was die beslissing al gevallen in januari toen de bevoegde ministers aanstuurden op de vorming van een militaire zeemacht naast het burgerlijke Zeewezen. Dat “Dépôt” was eigenlijk een opleidings- en verdeelcentrum voor zeelieden en moest het mogelijk maken om bemanningsleden van neutrale nationaliteit te vervangen door Belgen. Die neutralen haakten immers massaal af nu het gevaar voor eigen leven zo groot werd. Het kabinet van de minister van Oorlog liet het Groot Hoofdkwartier op 3 mei 1917 weten dat het Dépôt ook zou dienen voor de militaire opleiding van zeelieden en kanonnières voor de artilleriestukken die aan boord geplaatst werden. Het “Dépôt” kreeg een vestiging in Grand Fort Philippe dicht bij de kleine Franse haven van Gravelines. Behalve een staf en opleidingsfaciliteiten waren er twee compagnies met matrozen en één peloton met scheepskanonnières voorzien.

Samenwerking tussen de militairen en Zeewezen was echter niet vanzelfsprekend. Daarvoor lagen de doelstellingen te ver uiteen. Zeewezen wilde zoveel mogelijk vrachtruimte inzetten, Oorlog wilde gevechtscapaciteit vormen om die varende vrachtruimte te beschermen. Hiertoe moesten schepen een tijd aan de kade liggen zodat ze konden worden voorzien

van artilleriestukken. Dat lag moeilijk in de ogen van Zeewezen. Op 26 oktober 1917 kreeg Pierrard bezoek van Cornellie en een andere officier. Cornellie was kapitein van een pakketboot geweest maar was ook reserveofficier en nu militair. Beide officieren deelden Pierrard mee dat het commando over het Dépôt volledig in militaire handen overging. Pierrard legde hen de zienswijze

van Zeewezen uit: het Dépôt diende een reservoir van bekwame zeelieden te zijn en pas daarna een vormingscentrum van militairen, bedoeld voor het leveren van strijd. De taak van de militairen lag in zijn ogen uitsluitend in het geven van een degelijke opleiding aan de kanonnières. Meer niet. En hij voegde er aan toe dat de ervaringen van de laatste tijd leerden dat de geschutbemanning aan boord hun vak vaak onvoldoende beheerste. De militairen moesten dus eerst voor eigen deur vegen, vond hij. Pierrard zei wel dat het oude visserijwachtschip Ville d'Anvers binnenkort aan Cornellie zou overgedragen worden en te Calais ter beschikking lag voor opleidingsdoeleinden. Het schip moest het mogelijk maken scheepsmecaniciëns en kanonnières op zee in realistische omstandigheden op te leiden. Cornellie kende het schip heel goed want hij had er dienst gedaan als officier. Zeewezen bleef echter eisen dat de kapitein en de chef-mecaniciëns verantwoording zouden afleggen aan de burgerlijke administratie.

Zeewezen wilde de greep van de militairen terugdringen omdat het vreesde dat de schepen anders ook ten bate van de geallieerde oorlogsinspanning zouden ingezet worden. Dat kon een Duitse reactie uitlokken die de voedselbevoorrading van het bezette land zou bedreigen. Daarom wilde Pierrard dat Zeewezen de richtinggevende administratie op het vlak van de inzet van de Belgische scheepvaart bleef. Het departement Oorlog was in zijn ogen slecht geplaatst om op dat delicate vlak



■ Een klassiek 75 mm-kanon, gemonteerd op een onderstel uit 1916. Heel wat koopvaardij-schepen werden met dit type kanon uitgerust (14/18 op Zee, Belgische schepen en zeelui tijdens de grote oorlog, Freddy Philips)



■ *Torpedo's droegen een zeer zware springlading maar konden door een relatief klein schip gelanceerd worden. Met deze tekening illustreerde de Duitse propaganda de operaties van Flandernflotille in het kanaal (Die Wochenschau, 1915)*

op te treden. Dit conflict vertraagde zonder twijfel de machtsopbouw op zee. Pierrards Zeewezen-collega in Londen, Bultinck, dacht er echter heel anders over. Hij wilde wél nauwe samenwerking, zelfs met de marines van de geallieerden.

Kanonniërs aan boord.

Bultinck had een rapport (dd. 19 november) van M.C. Simon, vroeger kapitein van de haven van Brugge, onder ogen gekregen. Daarin werd de vraag gesteld of de haast onbestaande voorbereiding van de kapiteins de oorzaak was van het feit dat de Belgische handelsvloot zware verliezen leed. De Britse ervaring was dat een goed opgeleide kapitein 95% kans had om aan een naderende Duitse duikboot te ontsnappen. De man liet er geen gras over groeien en preekte de Britse cursus aan bij de Unie van Belgische Reders die in Londen gevestigd was. Hij vond ook gehoor op het continent. In december besliste Oorlog om acht officieren van het Dépôt des Equipages naar de Britse cursus te sturen. Voordien hadden maar twee Belgische kapiteins die

kans gekregen. Die twee hadden Bultinck overtuigd. Nu volgde ook Oorlog.

Pierrard draaide bij. De kanonniërs kwamen immers onder bevel van de kapitein te staan. De cursus zou de bevelvoering verbeteren en dus het gezag van de kapitein verstevigen. Hij vond het ook goed dat Bultinck zijn best deed om de kapiteins van de staatspakketboten naar de cursus te krijgen. De cursus duurde per slot van rekening maar vier dagen. Het rapport van Cornellie over deze opleiding dd. 23 februari 1918 legde vooral de nadruk op het nut van de praktische demonstratie op zee. Die hield een duikbootaanval en een schietoefening met het boordkanon in. De stukbemanningsleden telde maar drie militairen en dus moesten ook de burgerbemanningsleden helpen bij het kanon en bij de uitkijk. Elke cursist mocht in de praktijk zes schoten lossen op zee op een voortgetrokken doelwit. Ook de burgerlijke zeeofficieren leerden hoe het kanon te bedienen. Ze bezochten zelfs een duikboot aan de binnenkant. De opleiding was dus kort maar intensief en bijzonder praktisch gericht.

De cursus maakte ook duidelijk dat veel mensen aan boord van de Belgische schepen

onvoldoende vertrouwd waren met het boordkanon. Een degelijke opleiding kwam dus niets te vroeg. Maar ook de inzet van boordkanonnen had nadelen. Het kanon met 'rechte baan' was alleen maar bruikbaar tegen een Duitse onderzeeër die de nadering boven water uitvoerde en van plan was zijn kanon te gebruiken. Dat was weliswaar de gebruikelijke tactiek wanneer er geen oorlogsschepen in de buurt waren. Maar wat wanneer de aanval uitging van een ondergedoken onderzeeër die zinnens was torpedo's in te zetten? Boden de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van de artillerie mogelijkheden om ook voor dit probleem een oplossing te formuleren? Hier kwam de Belgische ingenieur en officier Van Deuren op de proppen.

Een mortier tegen duikboten?

Pierre Van Deuren was al geruime tijd bezig met de ontwikkeling van een eenvoudige mortier. Die moest de infanterie in de voorste loopgrachten de nodige slagkracht geven om de Duitse stellingen tegenover haar te vernielen. Hij zag ook



■ Door de grote stabilisatievinnen, kunnen deze mortiergranaten tijdens hun baan door de lucht op koers blijven (Luc Vandeweyer)

mogelijkheden in de strijd op zee.

De ervaring leerde dat een Duitse duikboot met zijn kanon pas echt gevaarlijk werd wanneer hij tot op minder dan één kilometer kon naderen. Dat was precies de afstand waarop efficiënt vuren met “de Van Deuren” mogelijk werd.

Maar hoe dan wel? De sterk gebogen baan van de afgevuurde vleugelbom maakte een directe treffer op de duikboot haast ondenkbaar. Maar dat werd ruimschoots gecompenseerd door het feit dat de bom een veel grotere springlading bevatte dan de granaat van een kanon met rechte baan. Van Deuren dacht aan een explosieve lading van 30 tot 50 kg. Neerkomen binnen de 50 tot 100 meter van de duikboot was voldoende om de vijand flink door elkaar te schudden. Die zou in elk geval gehinderd worden in zijn aanvalsoperatie, zeker als de vleugelbommen in snelle cadans neerkwamen op het zeeoppervlak. Wanneer een duikboot op die manier bestookt werd, was de kans groot dat de aanval werd afgebroken.

Daarnaast was vuren met de mortier vanop een boot een stuk eenvoudiger dan met een kanon. Omdat de lanceerbuis altijd op 45 graden stond ingesteld, was er minder expertise en oefening voor nodig. Van Deuren maakte zich sterk dat hij in staat zou zijn om duizend schepen te bewapenen op drie maanden tijd. Maar eer het zover was, werd er een en ander uitgetest in de praktijk. Die testfase gebeurde in nauwe samenwerking met de Franse zeemacht in de zomermaanden van 1917. Er werd geschoten vanop een schip op 700 meter afstand. Het

doelwit was een afgebakende zone van 75 bij 25 meter op het strand ten oosten van Calais om te zien waar de bommen effectief neerkwamen. Er werd zowel bij kalme als bij woelige zee geschoten om de precisie van het vuren te bepalen. Alles werkte naar behoren tijdens de proeven. De precisie van de mortier kon zich meten met die bij schietervaringen te land. Men zat dus op het goede spoor met de mortier. Ook tijdens de test op woelige zee haalden de schutters zeer behoorlijke resultaten wat de trefzekerheid betreft, al schommelde de boot heel fel. De beoordelingscommissie liet ook vuren met het boordkanon van 47 mm. Uit de vergelijking bleek dat de mortier veel beter presteerde. Met de vleugelbom was het bovendien mogelijk een onder water varende duikboot te bestoken, vanaf het ogenblik dat de periscope werd opgemerkt. Dat was niet haalbaar met een gewoon boordkanon.

Te laat, de oorlog was voorbij

Het duurde echter al te lang eer de mortier operationeel werd aan boord van de Belgische handelsvloot. Ondertussen keerden de kansen op het westelijk front. De zomer van 1918 luidde de neergang in van de Duitse militaire macht. Op 11 november volgde een wapenstilstand. De strijd was gestreden maar pas op 11 april 1919 volgde er een nota waardoor de kanonnières de handelsvloot mochten verlaten, vooral omdat de cargo's niet meer onder het statuut van opeising voeren. De onderhandelingen in Versailles vorderden bovendien goed en

het was duidelijk dat de Duitse zeemacht geen bedreiging meer vormde. De oorlog was voorbij maar wat met de ondertussen opgebouwde militaire capaciteit op zee?

België verloor op zee een groot deel van zijn handelsvloot. Toch was er een begin gemaakt met de ontwikkeling van een Belgische marine. Kon en wilde het land ook in de komende vreedetijd macht ontplooiën op zee? Het behoorde zeker tot de mogelijkheden, al was het maar omdat er na 11 november 1918 Duitse oorlogsschepen ter beschikking kwamen. Maar ook daar wilde het land niet meer in investeren nadat de internationale ontspanning vanaf 1925 voelbaar werd. Het pad van de marine werd weer verlaten. Al leert de geschiedenis dat ook dat maar tijdelijk zou zijn.

Bronnen

- Lijsten van tot zinken gebrachte schepen en van gesneuvelde bemanningsleden zijn te vinden in *Onze helden, gestorven voor het vaderland, België's epische strijd van 1914 tot 1918*, Brussel 1922, p. 226 en 229-230.
- De eerste poging tot geschiedschrijving van de militaire machtsontplooiing op zee is: Louis Leconte, *Les ancêtres de notre Force navale*, 1952.

Ondertussen is er heel wat archief toegankelijk geworden, deels te vinden in de bestanden die door de historische dienst van de krijgsmacht werden overgedragen aan het Documentatiecentrum van het Koninklijk Legermuseum. Een ander deel bevindt zich in het Belgische militaire archief dat eerst door het Duitse leger, nadien door het Rode Leger werd in beslag genomen en dat ondertussen eveneens in het Legermuseum kan onderzocht worden.

In het Algemeen Rijksarchief is vooral het archief van het Bestuur van het Zeewezen erg belangrijk. In het bijzonder de dossiers 8001, 8002, 8010, 8008, 8033-8044.