

Das VLIZ leitet, unterstützt und informiert

Das „Vlaams Instituut voor de Zee“ VLIZ (Flämisches Meeresinstitut) wurde 1999 von der Flämischen Regierung, der Provinz Westflandern und dem Fonds für wissenschaftliche Forschung Flandern gegründet. Es erhält im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung jährliche Fördermittel von der Flämischen Regierung und der Provinz. Die Hauptaufgabe des VLIZ ist das Unterstützen und sichtbar machen der wissenschaftlichen Forschung im Küstenbereich. Es baut zu diesem Zweck ein Koordinationsforum, eine ozeanografische Plattform und das Flämische marine Daten- und Informationszentrum aus. Außerdem fungiert das Institut als internationaler Ansprechpunkt und gibt auf Anfrage des Staates oder auf eigene Initiative Ratschläge. Das VLIZ ist auch für die Wissenschaftspopularisierung, die Sensibilisierung und den weiteren Ausbau der marinen Mediathek zuständig. Das VLIZ übernimmt eine Interfacefunktion zwischen wissenschaftlichen Kreisen, staatlichen Behörden und dem breiten Publikum. Ausgehend von dieser Aufgabenstellung und diesem Engagement möchte das VLIZ ein Katalysator für eine integrierte Verwaltung des Küstenbereichs sein. Das Anbieten von Informationen über die Küste, die Förderung von Kontakten zwischen Benutzern, Wissenschaftlern und Politikern und die Hilfe bei der richtungsweisenden Leitung und Unterstützung der Forschung sind notwendige Bestandteile einer integrierten Verwaltung des Küstenbereichs. Wer Interesse an allem hat, was mit wissenschaftlicher Forschung im Küstenbereich zu tun hat, kann sich individuell oder als Gruppe dem VLIZ als sympathisierendes Mitglied anschließen. Umfangreiche Informationen über das „Flämische Meeresinstitut“ erhalten Sie auf unserer Internetseite (<http://www.vliz.be>) oder in unserem Sekretariat (E-Mail: info@vliz.be).

Der Erste Weltkrieg und das Meer

THEMENAUSGABE

Vom Flämischen Meeresinstitut veröffentlichtes Informationsmagazin

Ein Forum für integriertes Küstenzonenmanagement

Ausgabe 36
November 2013

DE GROTE REDE




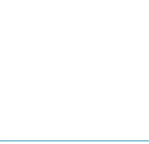
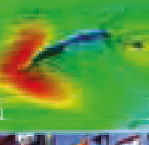


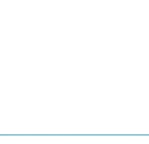

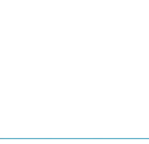





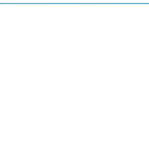

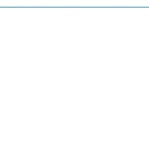

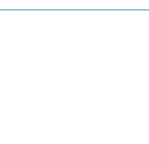

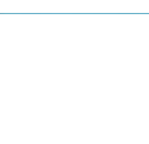

**NACHRICHTEN ÜBER
UNSERE KÜSTE UND
UNSER MEER**

Der Erste Weltkrieg und das Meer



Sommer 1913.
Der Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Ungarn (links) und der belgische König Albert I. (rechts) in den Dünen von Raversijde (Oostende - Belgien). Zu diesem Zeitpunkt konnte niemand ahnen, was ein Jahr später passieren und Millionen Menschen treffen würde.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort <i>Carl Decaluwé</i>	1	 Fronttourismus an der Küste nach dem Ersten Weltkrieg <i>Alex Deseyne</i>	82
Einleitung <i>Jan Mees</i>	3	 Die Fischerei und der Erste Weltkrieg – "Der Hering hat uns gerettet!" <i>Brecht Demasure</i>	90
 Die Kaiserliche Marine will die belgische Küste <i>Luc Vandeweyer</i>	8	 Seeminen, "schön" und gnadenlos <i>Francis Kerckhof</i>	97
 Die deutsche U-Boot-Entwicklung im Ersten Weltkrieg <i>Tomas Termote</i>	14	 Fischverzehr im Ersten Weltkrieg <i>Brecht Demasure</i>	98
 Die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser (Paris, 2001) und des maritimen Erbes des Ersten Weltkrieges im belgischen Teil der Nordsee <i>Marnix Pieters</i>	21	 Die belgische Kavallerie, ein deutsches U-Boot und der Granatwerfer 'Van Deuren' <i>Luc Vandeweyer</i>	99
 Angriff auf Zeebrügge und Oostende <i>Benoit Strubbe</i>	27	 Welchen Einfluss hat der Erste Weltkrieg heute auf die Küste? <i>Hannelore Maelfait</i>	100
 Beton in den Dünen: Die deutsche Küstenverteidigung im Ersten Weltkrieg <i>Mathieu de Meyer</i>	33	 Küstenschnappschüsse	101
 Die alliierte Küstenverteidigung hinter der Yserfront: über Waffen, Wasser, Sand und Kranke <i>Guido Mahieu & Johan Termote</i>	39	 Der Erste Weltkrieg in der Klasse <i>Mathieu de Meyer</i>	102
 Die Überflutung der Yserebene <i>Guido Demerre & Johan Termote</i>	47	 Kriegskind im besetzten Blankenberge <i>Pieter Deschoolmeester</i>	103
 Der „Paardenmarkt“, eine Munitionsmüllhalde des Ersten Weltkriegs vor der belgischen Küste <i>Tine Missiaen</i>	53	 Seeworte <i>Magda Devos u.a.</i>	104
 Belgische Meeresforscher im Ersten Weltkrieg <i>Ruth Pirlet</i>	61	 In der Brandung	110
 Eine belgische Seemacht? <i>Luc Vandeweyer</i>	68	 Glossar	112
 Die Zugänglichkeit und die Rolle des Strandes im Ersten Weltkrieg <i>Erwin Mahieu</i>	75		

Der niederländische Name der Zeitschrift „De Grote Rede“ (Die große Re(e)de) wird vielen ein Rätsel aufgeben und sollte deshalb näher erläutert werden. Im niederländischen Wörterbuch Van Dale wird der Begriff „Rede“ wie folgt beschrieben: „eine zusammenhängende, an ein Publikum gerichtete Äußerung von Gedanken zu einem bestimmten Thema“. Wir hoffen, dem Leser mit unserer „Rede“ den Zugang zu einem größtmöglichen Strom an Informationen zu verschaffen. Und genau wie die „Grote Rede“ auf den Seekarten – ein Priel nördlich von Oostende – ein wichtiger Anlaufpunkt für unsere Küste ist, möchten wir mit dieser Informationsbroschüre Brücken zwischen den zuständigen flämischen (Küste) und föderalen (See) Instanzen, zwischen verschiedenen Bereichen, sowie zwischen den eigentlichen Benutzern und Genießern, Wissenschaftlern, Politikern und dem breiten Publikum schlagen. Schließlich kann dieses Blatt auch als ruhige Reede oder Ankerplatz in unserer oft rauen See dienen.

Impressum

„De Grote Rede“, eine Informationszeitschrift über die flämische Küste und das angrenzende Meer, wird von dem „Vlaams Instituut voor de Zee“ (VLIZ) herausgegeben. Die Zeitschrift möchte Informationen und Meinungen zu aktuellen Themen in Bezug auf das Konzept „Integrierte Verwaltung des Küstenbereichs“ anbieten. „De Grote Rede“ wird von einer selbstschreibenden Redaktion bestehend aus dynamischen Kräften aus verschiedenen Disziplinen und Forschungsgebieten mit Erfahrung in der Welt der Forschung oder der Küstenverwaltung zusammengestellt. Die Mitglieder beteiligen sich aus persönlicher Überzeugung an der Redaktion und nicht als Vertreter einer Instanz, bei der sie angestellt sind. Weder die Redaktion, noch das VLIZ ist für die von Dritten vertretenen Standpunkte verantwortlich. „De Grote Rede“ erscheint dreimal jährlich und ist auf Anfrage an der nachfolgenden Adresse kostenlos erhältlich. Anmerkungen zum Inhalt sind der Redaktion immer herzlich willkommen. Die Verwendung von Artikeln ist bei Angabe der Quelle gestattet.

Verantwortlicher Herausgeber

Jan Mees, VLIZ
Wandelaarkaai 7
B-8400 Oostende, Belgien

Koordinierung und Schlussredaktion

Jan Seys, Sara Behiels und Nancy Fockedeij
059 34 21 40
jan.seys@vliz.be

Redaktion

Kathy Belpaeme, Dirk Bogaert, An Cliquet, Evy Copejans, Ine Demerre, Charlotte Devriendt, Nancy Fockedeij, Jan Haelters, Francis Kerckhof, Valérie Lehouck, Hannelore Maelfait, Frank Maes, Jan Mees, Tina Mertens, Tine Missiaen, Kelle Moreau, Sophie Muylleert, Theo Notteboom, Hans Pirlet, Sam Provoost, Fien De Raedemaeker, Karen Rappé, Marc Ryckaert, Hendrik Schoukens, Jan Seys, Vicky Stratigaki, Benoit Strubbe, Els Vanderperren, Björn Van de Walle, Sarah Vanden Eede, Dieter Vanneste, David Van Rooij

Seeworte-Team

Roland Desnerck, Magda Devos, Nancy Fockedeij, Jan Haspeslagh, Willem Lanszweert, Jan Seys, Johan Termote, Tomas Termote, Carlos Van Cauwenberghe, Jan Parmentier, Dries Tys, Arnout Zwaenepoel

Kulinarisches Team 'Früchte des Meeres'

Nancy Fockedeij, Luc Huysmans, Ann-Katrien Lescauwae, Els Vanderperren, Willy Versluys, Maya Wolny

In Zusammenarbeit mit

Carl Craey, Carl Decaluwé, Brecht Demasure, Guido Demerre, Pieter Deschoolmeester, Alex Deseyne, Mathieu de Meyer, Erwin Mahieu, Guido Mahieu, Henry Mille, Tine Missiaen, Marnix Pieters, Ruth Pirlet, Alfons Staelens, Benoit Strubbe, Johan Termote, Tomas Termote, Heidi Timmermans, Luc Vandeweyer

Gestaltung

Johan Mahieu und Marc Roets - ZoeOk

Bilder und Abbildungen

Die Quellen aller genutzten Illustrationen wurden beim betreffenden Bild erwähnt.

Druckerei

De Windroos nv
Gedruckt auf Cyclus Print (FSC – 100 % recycletes Papier)
115 g, in einer niederländischen Auflage von 8.000 Ex.

Allgemeine Informationen

VLIZ vzw
Wandelaarkaai 7
B-8400 Oostende
Tel.: 059 34 21 30
Fax: 059 34 21 31
E-Mail: info@vliz.be
http://www.vliz.be
ISSN 1376-926X



Flämische
Regierung



Es war mir eine große Freude, das Vorwort zu dieser Themenausgabe von "De Grote Rede" zu schreiben, und zwar aus verschiedenen Gründen.

An erster Stelle sind maritime Geschichte und Kriegsschiffe aus dem 19. und 20. Jahrhundert meine Leidenschaft. Außerdem wird dem Kriegsschauplatz in der Nordsee im Ersten Weltkrieg bei den zahlreichen Gedenkveranstaltungen zum 100. Jahrestag des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs eher wenig Aufmerksamkeit gewidmet.

Ein weiterer Grund ist, dass nur wenige noch wissen, dass der Admiral von Schröder, Befehlshaber des Marinekorps in Brügge, sich in der Dienstwohnung des Gouverneurs einquartierte und dass der Provinzialhof auf dem Marktplatz als Hauptquartier des Marinekorps Flandern fungierte. In der Nordsee fielen viele den Angriffen dieser deutschen Kampfeinheit und ihrer U-Boote zum Opfer.



Im Ersten Weltkrieg haben die U-Boote von Oostende und Brügge aus 2.554 Schiffe der Alliierten versenkt. Das Marinekorps selbst verlor 80 U-Boote mit 145 Offizieren und mehr als 1.000 Seeleuten.

Soweit ich weiß, ist diese Themenausgabe zurzeit das zweite Werk, das aus Anlass des Gedenkens an den Krieg veröffentlicht wurde. Bereits früher in diesem Jahr erschien "14/18, op zee. Belgische schepen en zeelui tijdens de grote oorlog" von Freddy Philips.

Mit diesem Vorwort möchte ich auch dem britischen Kapitän Charles Fryatt, der am 27. Juli 1916 in Brügge fusiliert wurde, nachdem er im Provinzialhof zum Tode verurteilt wurde, weil sein Schiff, die SS Brussels, 1915 auf See das U-Boot 33 gerammt hat, Ehre erweisen. Nur wenige wissen, dass eines der Ziele der Schlacht von Passchendaele im Jahre 1917 darin bestand, die Häfen von Oostende und Zeebrügge zu entsetzen, weil die deutschen U-Boote ein Alptraum für die Schiffe der Alliierten in der Nordsee waren. Die Briten konnten die Häfen jedoch nicht befreien und versuchten es nochmals mit einem Angriff vom Meer aus auf zunächst Zeebrügge (am 23. April 1918) und später Oostende. Auch diese Angriffe blieben allerdings ohne Erfolg, denn die U-Boote konnten die Häfen weiter benutzen. Der vor kurzem restaurierte Bug der HMS Vindictive am östlichen Teil des Oostender Hafens ist ein seltener stummer Zeuge des Kriegs in der Nordsee.

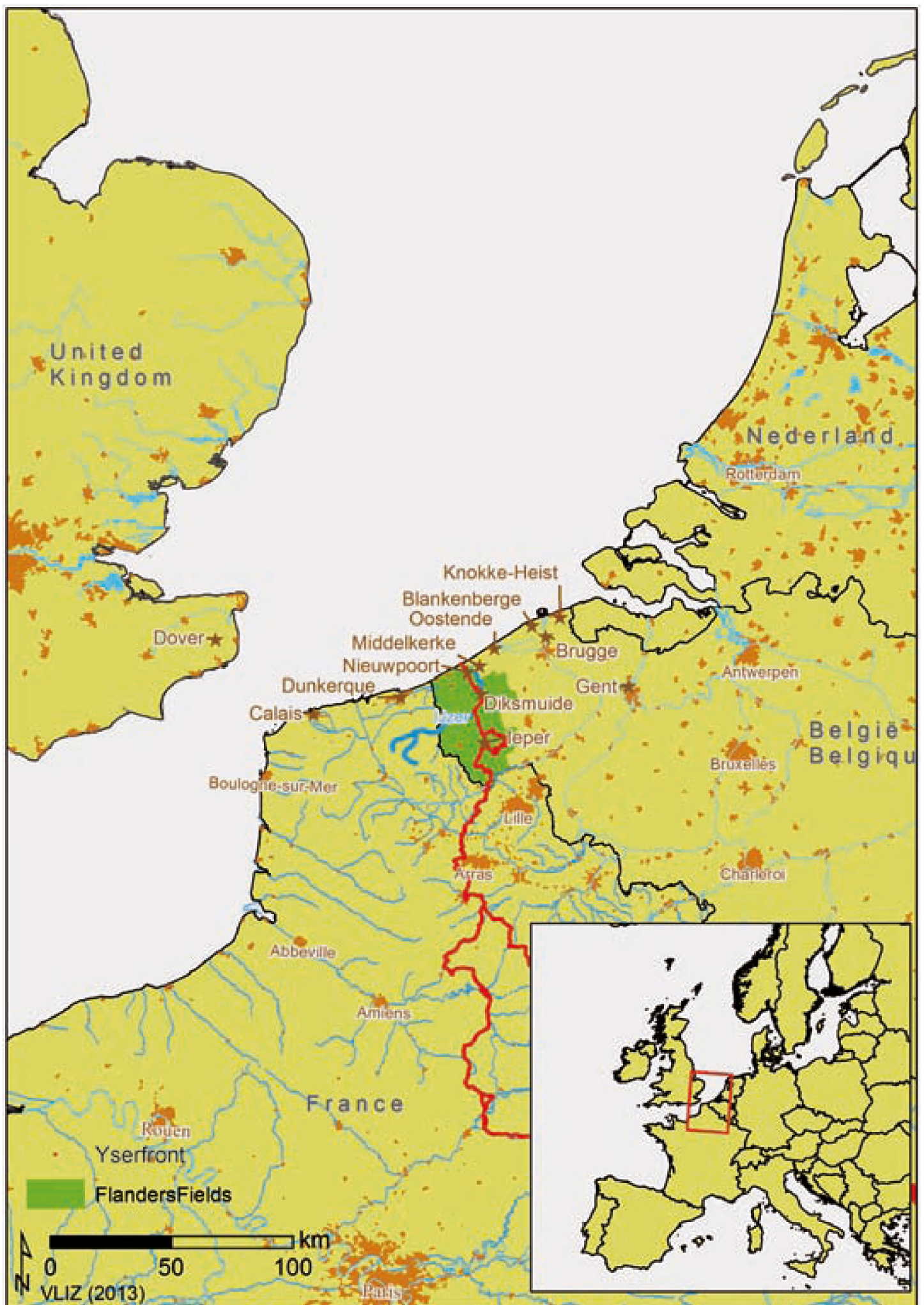
Diese Themenausgabe bietet einen einmaligen Einblick in die verschiedenen Episoden und Ereignisse des Kriegs in und um die Nordsee.

Ich bin davon überzeugt, dass diese Themenausgabe von De Grote Rede zu einem Sammlerstück wird. Schließlich möchte ich mich bei allen Verfassern bedanken für ihre Beiträge. Es lohnt sich wirklich, diesen unbekannten Teil der Geschichte dem breiten Publikum zu präsentieren. Das VLIZ wird hiermit seinen pädagogischen Aufgaben in einzigartiger Weise gerecht.



Carl Decaluwé

Der Gouverneur Westflanderns



Was haben der Erste Weltkrieg und das Meer miteinander gemein?

Einführung zu der Themenausgabe “Der Erste Weltkrieg und das Meer”

Jan Mees

Generaldirektor des VLIZ

Das Meer hat im Weltkrieg 1914-1918 eine besonders wichtige Rolle gespielt, der allerdings zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Dies ist einer der Gründe, warum das Flämische Meeresinstitut (VLIZ) es als sinnvoll erachtete, diesem Thema anlässlich des 100. Jahrestages des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs eine Themenausgabe der Zeitschrift *De Grote Rede* zu widmen. Neben dreizehn Leitartikeln und sieben aus einer Seite bestehenden Rubriken enthält diese Ausgabe auch einige erläuternde Karten, ein Glossar und die etymologische Erklärung der wichtigsten Toponyme des flämischen Frontgebiets (Siehe: “**Seeworte**”).

Anfangs sah es allerdings nicht so aus, als ob die Nordsee und insbesondere das flämische Küstengebiet und die ‘*Flanders Fields*’ von großer Bedeutung sein würden. Als der deutsche Generalstabschef Helmuth von Moltke den Angriffsplan seines Vorgängers Alfred von Schlieffen erhielt, erachtete er die Idee des Letzteren ja weiterhin als die richtige: In einer Offensive in der Anfangsphase des Krieges sollten die französischen Landstreitkräfte so schnell wie möglich geschlagen werden. Das Küstengebiet war somit kein Teil seines Aufmarschplans. Übrigens, so dachte er, wenn der Sieg einmal davongetragen worden wäre, könnte das belgische Gebiet, einschließlich der Seehäfen, logischerweise als endgültig errungen betrachtet werden und würden alle Möglichkeiten für eine weitere militärische Nutzung offen stehen.

Dabei hatte er aber die ‘*Kaiserliche Marine*’ außer Acht gelassen. Diese Letztere hatte unter dem Befehl von Admiral Alfred von Tirpitz ein umfassenderes Kriegsszenario ins Auge gefasst und war somit sehr an dem belgischen Küstenstreifen interessiert (Siehe: “**Die Kaiserliche Marine will die belgische Küste**”), denn wenn sie die Häfen einnehmen könnte, würde sich ihre strategische Position gegenüber der britischen Marine erheblich verbessern. Es ist daher nicht erstaunlich, dass bereits nach einigen Wochen eine beträchtliche Infanteriedivision bestehend aus deutschen Marinesoldaten und Matrosen das belgische Hoheitsgebiet betrat, um sich am Kampf zu beteiligen. Das Ziel ihrer Befehlshaber war es nicht, die französischen Landstreitkräfte zu besiegen, sondern den großen Seehafen Antwerpens zu erobern. Das belgische Heer hinderte sie vorläufig jedoch daran. Die belgischen Soldaten waren denn auch ihre ersten und wichtigsten Gegner.

Auch die britische Marine hatte schnell verstanden, dass das belgische Territorium für das Gros der deutschen Landstreitkräfte mehr als nur ein Durchgangsgebiet nach Paris war. Der *‘First Lord of the Admiralty’* Winston Churchill entsandte *‘Royal Marines’* nach Antwerpen. Ihre Intervention war improvisiert und sie waren zu wenige, um mehr als nur einen symbolischen Beitrag leisten zu können. Aber hiermit war der Ton angegeben: Die Augen aller Admiralitäten waren auf die belgischen Häfen und das Küstengebiet gerichtet. Ab Ende September 1914 stießen die Deutschen weiter nach Norden vor. Auch die französischen Admiräle befürchteten, dass Deutschland es sich inzwischen in den Kopf gesetzt hatte, das Küstengebiet zu besetzen. Um diese Gefahr abzuwenden, formierte die französische Admiralität eine militärische Einheit von 6000 Matrosen und Marinesoldaten und entsandte diese nach Flandern. Sie mussten verhindern, dass die Deutschen in Richtung der Häfen vorrücken würden.

Die belgische Heeresleitung hatte überhaupt keine maritime Tradition (siehe: **“Eine belgische Seemacht?”**). Die Küste spielte deshalb in der militärischen Strategie keine einzige Rolle. Allerdings verfügte die Armee in der Festung Antwerpen über einige bewaffnete Schiffe, um die Schelde kontrollieren zu können. Spezialisierte Kompanien der Pioniere beherrschten sehr gut den Bau von Pontonbrücken. Ihre Ingenieure untersuchten auch den Wasserhaushalt und die Gezeiten wegen ihrer potenziellen Bedeutung für die defensive Kriegsführung. Schon zu Beginn des Krieges wurden Überflutungen als Verteidigungswaffe eingesetzt. Nach der ersten Woche im Oktober 1914 musste die Festung Antwerpen jedoch aufgegeben werden, und schickte das belgische Heer die mobilen Truppen über die Pontonbrücken in Richtung Küste. Die Hoffnung, dort eine neue Basis und eine neue Verteidigungslinie errichten zu können, wurde erst in der zweiten Hälfte Oktobers mit der Überflutung der Yserebene erfüllt (siehe: **“Die Überflutung der Yserebene”**). Unter anderem weil die belgischen Truppen das Schleusenwerk in der Yser und den anderen Wasserläufen und Kanälen im Raum um Nieuwpoort kontrollierten, konnten sie das Vorrücken der Deutschen an der Yser dank des Meerwassers stoppen. Inzwischen kämpften die französischen *‘fusillier-marins’* (Marineinfanteristen) gemeinsam mit den Belgiern in Diksmuide. Während dieses Kampfes wurden die Truppen durch die schweren Geschütze der französischen und britischen Marineeinheiten, die in nächster Nähe des Strandes positioniert waren, unterstützt.

Das hinderte die deutsche Marinedivision aber nicht, die Häfen von Zeebrügge und Oostende einzunehmen. Zur großen Freude des kommandierenden Admirals August von Schröder hatten die Hafenanlagen so gut wie keinen Schaden erlitten. Trotzdem würde es einige Zeit in Anspruch nehmen, den schmalen Küstenstreifen zu einem sicheren Stützpunkt für deutsche Kriegsschiffe auszubauen. Das war nur möglich durch die Installation zahlreicher schwerer Küstenbatterien mit riesigen Kanonen (siehe: **“Beton in den Dünen: Die deutsche Küstenverteidigung im Ersten Weltkrieg”**). Die Folge war, dass es für die französischen und britischen Überwasserschiffe ein großes Risiko war, die deutschen Stützpunkte zu beschießen. Inzwischen wurden die Belgier und die Franzosen im Abschnitt zwischen dem Meer und Diksmuide von den deutschen Marinesoldaten unter Beschuss gehalten. Vor allem in der Nähe von Nieuwpoort waren auffallend viele französische Marinesoldaten anwesend, weil der französische Admiral Ronarc’h einen Vormarsch der deutschen Truppen nach dem Marinestützpunkt in Dünkirchen und dem wichtigen Hafen in Calais befürchtete.

Was galt aber hinsichtlich der belgischen Bürger, der Küstenbewohner, der Fischer und der Besatzung der zahlreichen belgischen Frachter und Passagierschiffe? Diejenigen, die ein seetüchtiges Boot hatten, waren meistens rechtzeitig fliehen können. Das freie Belgien verfügte dadurch über eine ziemlich große Schiffskapazität, was für die belgische Regierung, die in der französischen Stadt Le Havre ansässig war, ein Segen war. Auch verschiedene hohe Beamte der Verwaltung der Marine waren mitgegangen und sorgten für das notwendige Know-how. Die flämischen Fischer konnten von französischen und britischen Häfen aus einen Beitrag zur Lebensmittelversorgung leisten (siehe: **“Die Fischerei und der Erste Weltkrieg”**). Weiter wurde ein wesentlicher Teil der Frachtschiffe eingesetzt, um die Nahrungsmittelhilfe aus anderen Kontinenten via die neutralen Niederlande ins besetzte Land zu liefern.

Nachdem die deutsche *Kaiserliche Marine* ihren Teil der Küste zu einer uneinnehmbaren Festung, in der mehrere Zehntausende Soldaten stationiert waren, gemacht hatte, war die Zeit reif, um die Häfen zu Stützpunkten auszubauen. Die deutsche Besatzungsmacht ging mit neuen U-Boot- und Torpedoboot-Typen, die eigens für die flachen Küstengewässer entwickelt wurden, aggressiv gegen die französische und britische Marine und gegen die Handelsschiffe vor (siehe: **“Die deutsche U-Boot-Entwicklung im Ersten Weltkrieg”**). Die U-Boote würden bei der deutschen Strategie, die Alliierten in die Knie zu zwingen, eine absolute Schlüsselrolle spielen. Wegen der großen Verluste sah sich das belgische Hauptquartier gezwungen, ein „Dépôt des Equipages“ zu gründen. Dadurch konnten Seeleute verfügbar gestellt werden, um die abheuernden neutralen Besatzungsmitglieder und die ertrunkenen Matrosen zu ersetzen. Dazu gehörten auch Kanoniere, die von den Handelsschiffen aus die Angriffe der deutschen U-Boote abwehren mussten. Der belgische Pionieroffizier Pierre Van Deuren wandelte den von ihm entworfenen Schützengrabenmörser sogar in eine Waffe um, die im Kampf gegen U-Boote eingesetzt werden konnte, auch wenn diese unter der Wasseroberfläche lagen (siehe: **“Die belgische Kavallerie, ein deutsches U-Boot und der Granatwerfer ‘Van Deuren’**).

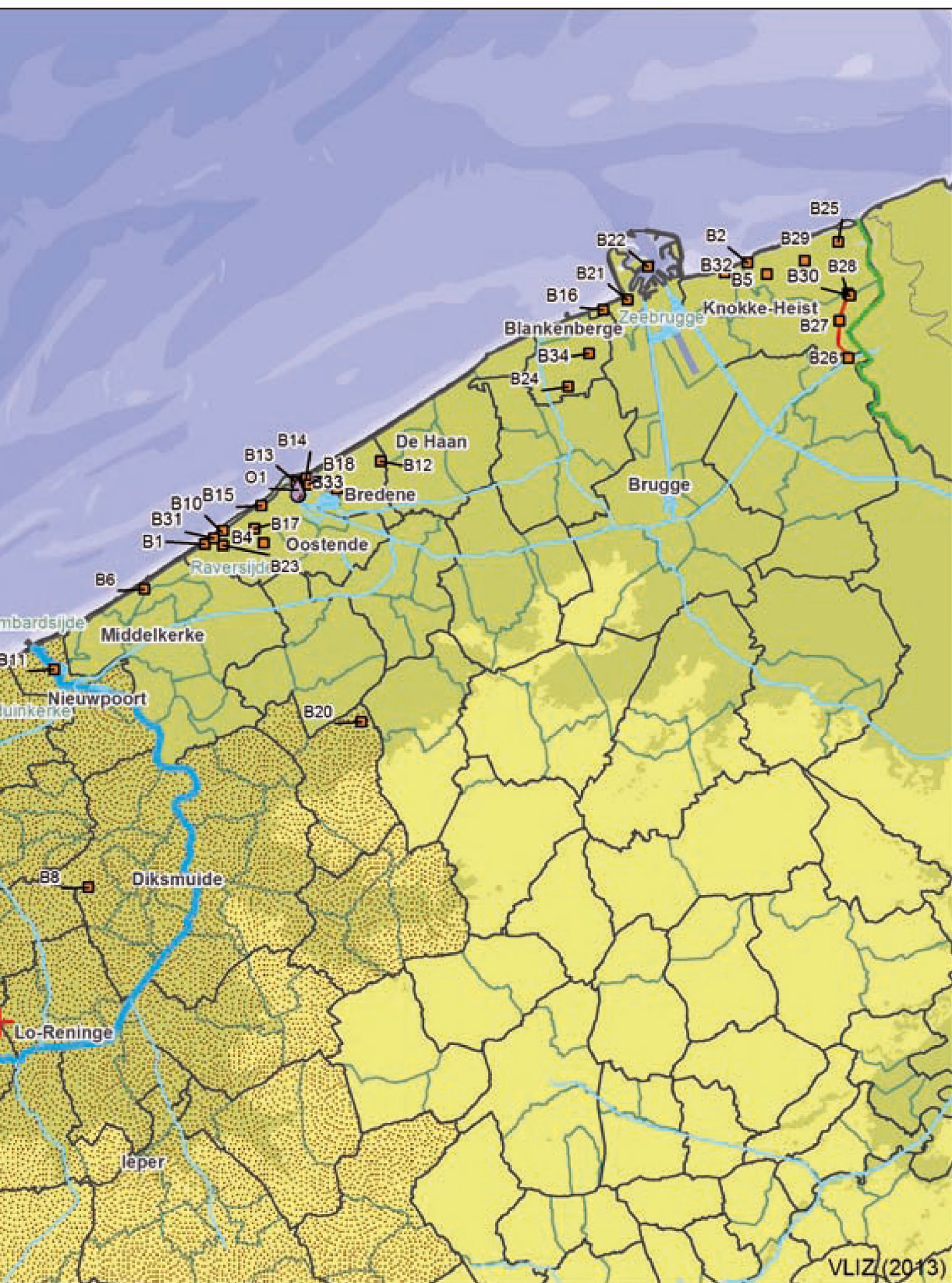
Die zunehmende von den Deutschen ausgehende Bedrohung auf See war vor allem den Briten ein Dorn im Auge. 1917 beschloss der Feldmarschall Haig, alles zu tun, um die Deutschen aus dem flämischen Küstengebiet zu vertreiben. Die Hauptoffensive wurde zwar von Ypern aus geplant, aber auch der Abschnitt Nieuwpoort wurde zum Ausgangspunkt für einen Vorstoß mit dem Zweck, die deutsche Küstenverteidigung aufzurollen. Durch die präventive Operation mit dem Tarnnamen *“Strandfest”* gelang es dem Feind aber, in der Nähe von Nieuwpoort die von den Briten ausgehende Bedrohung zu beseitigen. Wenn danach auch die Offensive von Ypern aus in der Nähe von Passchendaele scheiterte, schien der Kampf entschieden. Die *Kaiserliche Marine* hatte jetzt eine überaus starke Position an der flämischen Küste.

Für die Zivilbevölkerung war es eine beispiellose Katastrophe, unter anderem weil die Lebensmittelversorgung zu wünschen übrig ließ (siehe: **“Fischverzehr im Ersten Weltkrieg”**). In der Anfangsphase des Kriegs konnte man sich in der Küstengemeinde De Panne noch erholen. Die Gemeinde befand sich außer Reichweite der schweren deutschen Artillerie, wodurch dort Erholungseinrichtungen, Baracken, Lazarette und Pflegeeinrichtungen errichtet werden konnten. De Panne war auch die ‘stellvertretende’ belgische Hauptstadt, denn der

Staatsoberhaupt und Oberbefehlshaber der Armee König Albert I. hielt sich dort auf. Auch hier währte die Ruhe nicht lange. Die Kampfhandlungen erreichten allmählich die hinteren Frontabschnitte in der Yserebene. Außerdem legten die Befehlshaber immer mehr Beschränkungen auf, und dies nicht nur im von den Deutschen besetzten Gebiet, sondern auch in der Zone, wo die Belgier und Franzosen tätig waren (siehe: **“Kriegskind im besetzten Blankenberge”**). Die Strände, Dünen, Polder und Häfen wurden völlig militarisiert (siehe: **“Die Zugänglichkeit und die Rolle des Strandes im Ersten Weltkrieg”**).

Es wurde für die Bürger sehr schwierig, dort zu überleben. Die Militarisierung bestand nicht nur aus Bunkern in den Dünen und Absperrungen auf dem Strand (siehe: **“Die alliierte Küstenverteidigung hinter der Yserfront: über Waffen, Wasser, Sand und Kranke”**). Auch Dünen wurden abgetragen, damit der weiße Sand für die Herstellung von Beton und den Bau von Bahnlinien und Straßen benutzt werden konnte. Das Grundwasser der Dünen wurde heraufgepumpt, so dass es als Trinkwasser dienen konnte, und die Dünen wurden auch als Exerzierplätze benutzt, wo Infanteristen Ausbildungsübungen machten und lernten, methodisch durch schwer begehbares Gelände vorzurücken.





Die Kaiserliche Marine will die belgische Küste

Luc Vandeweyer

In den Jahren vor 1914 arbeitete die deutsche Heeresleitung einen großen Angriffsplan bis in alle Einzelheiten aus. Der Grundgedanke dabei war, dass ein massiver Einmarsch deutscher Truppen in Belgien genau das richtige Mittel sei, um schon in der Eröffnungsphase des Krieges die französischen Landstreitkräfte zu schlagen. Danach konnte sich die Armee dann auf den Kampf gegen die russischen Truppen im Osten konzentrieren.

Im Grunde handelte es sich dabei um eine kontinentale Strategie, die auf das Ausschalten der wichtigsten feindlichen Truppen ausgerichtet war. Das Kaiserreich verfügte aber auch über eine Kriegsflotte, die nur der britischen Royal Navy an Schlagkraft unterlegen war. Ihr wurde im Angriffsplan allerdings keine große Rolle zugedacht. Die deutsche Admiralität hatte nicht vor, es dabei zu belassen. Sie suchte nach Möglichkeiten und war deshalb sehr an dem Vormarsch durch Belgien interessiert, der ihr eine Vormachtstellung an der belgischen und

nordfranzösischen Küste einbringen konnte. Die Beherrschung der Häfen dort würde die strategische Position der deutschen Marine gegenüber den Briten wesentlich verbessern.

Die Admiralität hatte deshalb auch eine ganz andere Vorstellung vom nahenden Krieg, als die Generäle der Landstreitmacht.

Die Strategie der deutschen Admiralität

Die Marine erhielt von der obersten Heeresleitung nur einen reinen Verteidigungsauftrag. Sie sollte die deutsche Küste schützen und mehr nicht. Die Admiralität dachte jedoch eher in Begriffen eines Kolonialreiches. Die Anfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen spielte dabei eine wichtige Rolle, deshalb mussten die Seewege unbedingt offen gehalten werden. In den Augen der Admiräle war darum nicht Frankreich, sondern Großbritannien der am

meisten zu fürchtende Feind. Die britische Flotte konnte immerhin die Nordsee schließen. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, musste die deutsche Marine die Möglichkeit erhalten, der britischen Vormachtstellung auf See definitiv ein Ende zu bereiten. Es kam noch erschwerend hinzu, dass die wichtigste Figur bei dieser Angelegenheit – Großadmiral Alfred von Tirpitz – eine äußerst pangermanische Auffassung vertrat. Für ihn war dieser Krieg kein Endpunkt, sondern der erste Schritt auf dem Weg zum „Ergreifen der Weltmacht“.

Am 4. August 1914 begann die Offensive. Der Hauptteil der deutschen Truppen marschierte auf dem Weg nach Frankreich in das neutrale Belgien ein. Die britische Regierung reagierte sofort mit einer Kriegserklärung und schickte Truppen nach Frankreich. London begriff nur zu gut, dass das strategische Machtgleichgewicht auf See sich zum Vorteil der deutschen Marine verschieben würde, wenn es den deutschen Landstreitkräften gelänge, die Kontinentalküste vor England zu erobern. Die Briten hatten deshalb großes Interesse daran, die französischen Landstreitkräfte vor dem Untergang zu bewahren. Aber wollten die deutschen Generäle auch wirklich an die Küste marschieren? Dem Angriffsplan zufolge jedenfalls nicht. Die Umstände sollten sich jedoch schnell ändern.

Auf dem Weg in die flämischen Häfen

Ein paar Wochen nach dem Einmarsch erfolgte die erste Konfrontation mit den britischen Truppen bei Mons in Henegouwen. Die Briten hatten dort den linken französischen Flügel verstärkt und damit genau den Flügel unterstützt, der von den deutschen Angreifern so schnell wie möglich überwältigt werden sollte.

Die Marine sicherte inzwischen die deutsche Küste. Die Admiralität war jedoch der Meinung, dass sie viel aktiver auftreten sollte. Ende August schloss sie ihre Marineregimenter zu einer Division zusammen und schickte sie auf belgischen Boden. Die Männer in den blauen Uniformen wurden dort herzlich empfangen, denn die Invasionsmacht war inzwischen auf der Nordflanke durch die aggressive Haltung der



■ Alfred von Tirpitz
(Bibliothèque National de France)



■ Ludwig von Schröder
(VLIZ, www.vliz.be/wetenschappen)



■ Dieses Gemälde von Willy Stöwer zeigt die Flucht aus Antwerpen über die Schelde am Ende der Belagerung 1914 (Wikipedia)

belgischen Truppen, die von Antwerpen aus große Angriffe durchführten, in Schwierigkeiten geraten. Die deutschen Marinesoldaten mussten bei der Sicherung der Nordflanke des Einmarschgebietes helfen.

Am 23. August 1914 wurde Admiral Ludwig von Schröder zum Befehlshaber dieser Division ernannt. Er hatte vor Jahren im Auftrag von von Tirpitz bereits einen Plan ausgearbeitet, um den Antwerpener Hafen mit einem Überraschungsangriff zu erobern. Er gehörte zu den Marineoffizieren, die sich der Bedeutung der belgischen Häfen sehr bewusst waren. Es war deshalb auch kein Zufall, dass seine Männer direkt im Süden des Antwerpener

Fortgürtels stationiert wurden. Dass auf diese Weise einer der größten Häfen Europas in greifbarer Nähe lag, war für die maritime Strategie der deutschen Admiralität sicher nicht unbedeutend.

Dass auch die Briten dasselbe dachten, wurde klar, als man die Anwesenheit der „Royal Marines“ bemerkte. Der britische Minister Winston Churchill hatte diese Truppen vom Zeebrügger Hafen aus mit Bussen nach Antwerpen verlegen lassen, um auf diese Weise die britische Armee deutlich sichtbar zu unterstützen.

Das Leben der deutschen Marinesoldaten änderte sich dadurch drastisch. Anstatt

sich auf ihre militärische Aufgabe in den Kolonien oder die Verteidigung ihrer Häfen vorzubereiten, wurden sie plötzlich genau wie die gewöhnlichen Landstreitkräfte als Einheit „auf dem Feld“ eingesetzt.

Oostende in deutscher Hand

Erst als der Angriffsplan der Landstreitkräfte am 8.-9. September bei der Schlacht an der Marne fehlschlug, richtete man die Blicke gen Norden. Da die französische Armee den Vernichtungsschlag überlebt hatte, war es für die Deutschen wichtig, im Norden strategische Gebiete einzunehmen. Die Festung Antwerpen und der damit verbundene Hafen mussten dringend erobert werden.

Die deutschen Marinesoldaten wurden dem neugebildeten deutschen Heeresverband unter General Hans von Beseler zugewiesen. Er sollte die Festung Antwerpen knacken und wenn möglich die belgische Armee ausschalten. Da er dazu schwere Belagerungsartillerie zur Verfügung gestellt bekam, lag ein Gelingen des Vorhabens im Bereich des Möglichen. Als die Festung Antwerpen sich am 10. Oktober ergeben musste, war das belgische Landheer schon unterwegs in Richtung Küste. Inzwischen hatte auch das französische Hauptquartier verstanden, dass es mehr Truppen in den Norden schicken musste. Das war die einzige Region, in der die Deutschen noch versuchten, Gebiete zu erobern. So marschierte unter anderem auch eine Brigade französischer Marinesoldaten – die „*Pompons rouges*“ – in Belgien ein. Ihre erste Konfrontation mit den Deutschen fand bei Melle im Südosten von Gent statt.



■ Die deutschen Besatzer an der Smedenpoort in Brügge (Stadtarchiv Brügge - Samml. J. A. Rau, FO/B00133)

Der deutsche Vormarsch konnte dadurch jedoch nicht gestoppt werden. Der Schwerpunkt der Kampfhandlungen verlagerte sich nach Westflandern. Dadurch gelang es den Alliierten nicht, den belgischen Truppen den Bau eines neuen Stützpunktes in der Region Oostende zu ermöglichen. Die Truppen mussten weiter in Richtung französische Grenze ziehen. Im letzten Augenblick entschied man sich, an dem kleinen Flüsschen Yser standzuhalten. Hier konnte Ende Oktober der deutsche Vormarsch nach erbitterten Kämpfen zum Stillstand gebracht werden. Dabei spielte sowohl die französische als auch die britische Seemacht eine wichtige Rolle. Die französischen Marinefüsiliere verteidigten hartnäckig Diksmuide. Britische Monitore fuhren in die Küstengewässer und nahmen die vormarschierenden deutschen Regimenter mit ihren schweren Kanonen unter Beschuss. Nach Meinung der deutschen Marine war damit klar, dass die britischen und französischen Admiralitäten alles tun würden, um die Deutschen dem französischen Küstengebiet fernzuhalten.

Unter den vormarschierenden deutschen Truppen befanden sich auch Marinesoldaten. Die Einheiten von von Schröder hielten nicht nur den Antwerpener Hafen besetzt. Ein Teil wurde mit der Bahn über Brüssel nach Brügge verlegt. Von dort aus marschierten sie dann zur Kampfzone im Yserpolder. Ein Großteil dieser Truppen besetzte jedoch Brügge und die Küstenorte. Einer der Bataillonsärzte landete in Oostende, einem mondänen Badeort, den er schon aus der Zeit vor dem Krieg kannte.

Anstatt reicher Touristen kamen jetzt immer mehr deutsche Soldaten in die Stadt. Sie waren ständig auf der Hut und das nicht ohne Grund, denn die Stadt wurde am 23. Oktober von britischen Kriegsschiffen stark unter Beschuss genommen. Von diesem Augenblick an durfte niemand mehr an den Strand, um unnötige Verluste bei einem erneuten Beschuss zu vermeiden. Der Deich und der Strand sahen dadurch völlig anders aus als in Friedenszeiten. Dass die Gefahr nicht gewichen war, zeigte sich in den kommenden Wochen und Monaten. Britische Kriegsschiffe wagten sich auch weiterhin an die Küste und die deutschen Besatzer mussten mehr als einmal einen Granatenregen über sich ergehen lassen.

Die Alliierten konnten inzwischen verhindern, dass auch die nordfranzösischen Häfen besetzt wurden. Oostende und Zeebrügge fielen hingegen definitiv in deutsche Hände. Die Hafenanlagen erlitten dabei so gut wie keinen Schaden. Das war auch in



■ Ein Bild von Ronarc'h in *Le Petit Journal* vom August 1917
(Bibliothèque Nationale de France)

Antwerpen der Fall. Da die Niederländer jedoch neutral blieben und die Schelde für Kriegsschiffe schlossen, hatte Antwerpen für den weiteren Kampf auf See nur eine geringe Bedeutung.

Die Häfen an der Küste als Stützpunkte

Alle Hauptquartiere hatten inzwischen die Bedeutung der Seeverbindungen im Ärmelkanal für den Aufbau der militärischen Macht an der Westfront erkannt. Sowohl die Briten als auch die Franzosen richteten ein Hauptquartier ein, um in der Meerenge von Calais eine Verteidigungslinie aufzubauen, die die deutsche Marine daran hindern sollte, Schiffe im Kanal anzugreifen. Die Franzosen konnten von Dünkirchen und Calais aus operieren, die Briten wählten Dover als Stützpunkt. Die Franzosen erteilten Vizeadmiral Ronarc'h den Oberbefehl. Er war Kommandant der Brigade von Marinefüsiliern, die bei Diksmuide gekämpft hatten, um den Vormarsch der deutschen Truppen zu stoppen. Jetzt konnte er sich auf die Sicherung der Seeverbindungen nach England konzentrieren. Seine „Pompons

Rouges“ waren inzwischen bei Nieuwpoort und an der Ysermündung stationiert, wo sie den deutschen Marinesoldaten gegenüberstanden. Ronarc'h verstand sofort, dass dieses Seegebiet mit seinen vielen Sandbänken und schmalen Fahrrinnen das ideale Gebiet für kleine Schiffe war, d.h. für U-Boote, Minenleger, Zerstörer und Torpedoboote. Es war deshalb auch zu erwarten, dass die deutsche Marine Torpedos und Minen verwenden würde, um den Feind anzugreifen.

Die deutsche Marine hatte den Beschuss durch britische Kriegsschiffe im Oktober/November 1914 nicht vergessen. Von Schröder war klar, dass er zuerst die gerade neu gewonnenen Häfen sichern musste. Deshalb wurden in großem Umfang schwere Batterien in die flämischen Dünen geschafft und dort in Bunkern installiert. Dieser strategische Schritt hatte zur Folge, dass es für die britische Navy immer gefährlicher wurde, Schiffe im belgischen Küstenbereich einzusetzen. Die Anzahl der Truppen in blauen Uniformen stieg beständig. Am 15. Dezember 1915 wurde ein echtes Marinekorps gegründet. Die kaiserliche Marine war jetzt sehr stark in Westflandern vertreten und arbeitete dort eng mit den südlichen Nachbarn, der 4. Armee der Landstreitkräfte, zusammen. Das Kommando von von Schröder wurde dem Nordseekommando und dem Ostseekommando gleichgestellt. Zehntausende von Soldaten standen unter seinem Befehl. Die deutsche Admiralität gewährte von Schröder die nötige Unterstützung. Nach dem Aufbau der Verteidigung sollten die Häfen sichere Stützpunkte werden, von denen aus Angriffe durchgeführt werden konnten.

Die Bedrohung durch die deutsche Flotte

Bereits am 9. November 1914 lief das erste deutsche U-Boot im Hafen von Zeebrügge ein. Der taktische Wert großer U-Boote war in diesem maritimen Kriegsgebiet jedoch sehr begrenzt. Die französisch-britischen Minenfelder in der Straße von Dover - dem schmalsten Teil des Ärmelkanals - waren so bedrohlich, dass die deutsche Admiralität im April 1915 den Befehl erteilte, große U-Boote nicht mehr durch den Ärmelkanal fahren zu lassen. Für diese Aktionen benötigte man andere Typen.

Die *Abteilung Hafenbau und Kanalwesen*, die von Schröder zugeteilt worden war, tat inzwischen ihr Möglichstes, um die Hafenanlagen und die Verbindungen über die



■ Teile der UB10 werden mit der Bahn von Antwerpen an die Küste transportiert (Tomas Termote)

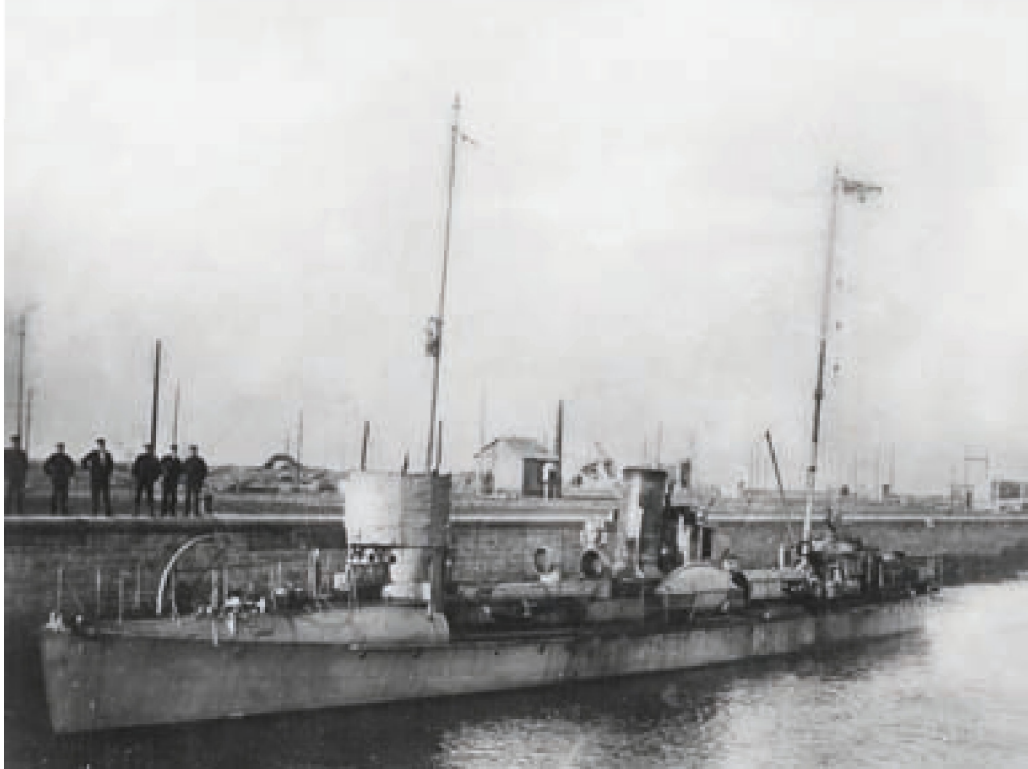
Binnenschifffahrt so schnell wie möglich zu verbessern. Immerhin war die Binnenschifffahrt in großem Maße für die Anfuhr zuständig. Es wurden für dieses Kriegsgebiet kleine U-Boote der UB- und der UC-Klasse entworfen. Die B-Klasse war mit Torpedos ausgerüstet und die C-Klasse war darauf spezialisiert, Minen in die feindlichen Fahrrinnen zu legen. Im April 1915 wurde die *U-Bootflotille Flandern* eine autonome Einheit.

Um die kleinen U-Boote in ausreichend großen Stückzahlen bauen zu können, untersuchte man die Schiffswerften in Antwerpen auf ihre Verwendbarkeit. Am 27. Juni 1915 erhielten die belgischen Divisionshauptquartiere an der Yserfront einen Bericht des Nachrichtendienstes, der auch einen Brief aus Hoboken enthielt. Darin war zu lesen, dass der Feind auf dem Gelände von Cockerill Yards U-Boote zusammenbaute, deren Bestandteile mit Zügen aus Deutschland angeliefert worden waren. Nachdem man sie zusammengebaut hatte, wurden die Schiffe über Kanäle in die Häfen an der Küste geschleppt und dort bemannt.

Die UBs hatten keine Bordkanonen. Sie konnten also nur mit Torpedos angreifen. Diese verhasste Taktik wurde auch in den neutralen Ländern von der Öffentlichkeit sehr negativ aufgenommen. Deshalb verhielten sich die Deutschen anfangs sehr zurückhaltend. Das war aber nicht von langer Dauer. Am 1. Februar 1917 wurden die Beschränkungen für den Einsatz von Torpedos aufgehoben und der sogenannte „uneingeschränkte U-Bootkrieg“ erklärt. Zu diesem Zeitpunkt waren 37 U-Boote in den Stützpunkten an der flämischen Küste stationiert. 1917 wurde eine große Anzahl von Minenlegern in Betrieb genommen. Sie legten von der spanischen Grenze bis tief in die irische See Minen vor vielen britischen und französischen Häfen.

Es gab aber auch die sogenannten „*Torpedobootstreitkräfte*“. Die ersten dieser Streitkräfte bestanden aus kleinen Torpedobooten der Klasse A1, die auch speziell für diese untiefen Küstengewässer entworfen worden waren. Die Schiffe wurden in Einzelteilen mit der Bahn nach Hoboken transportiert, dort zusammengebaut und dann über die Kanäle weiter an ihren Bestimmungsort geschleppt. 16 Exemplare dieser U-Boote wurden bereits 1915 geliefert. 1916 folgten die etwas größere A2-Klasse und danach die noch größere A3-Klasse. Vier Exemplare dieser Klasse wurden 1917 geliefert. Jede Lieferung bedeutete eine wesentliche Verstärkung der deutschen Streitkräfte auf See.

Im März 1916 kamen noch größere Schiffe an, die dann die *Z-Flottille Flandern* bildeten. Das „Z“ stand für „*Zerstörer*“. Im Frühling 1917 gab es bereits 10 dieser Zerstörer. Da sie mit Artilleriegeschützen bestückt waren, konnten sie auch die belgischen Truppen im Küstengebiet unter Beschuss nehmen. Das beschauliche Küstenstädtchen De Panne entwickelte sich schnell zu einem Frontort, in dem die Sicherheit keineswegs gewährleistet war. Die britische Heeresleitung versprach schon



■ Ein Torpedoboot der Klasse A1 am Kai in Zeebrügge (Tomas Termote)



■ Zerstörer der G- und S-Klasse liegen zum Auslaufen bereit in der Schleuse von Zeebrügge (Tomas Termote)

früh, ein Beobachtungsbataillon an der Küste zu stationieren, um die belgischen Kurorte rechtzeitig vor einem eventuellen Beschuss durch die deutsche Flotte vom Meer aus zu warnen.

Die deutschen Kriegsschiffe mussten die Küstengewässer sichern, damit die U-Boote ungestört in die Häfen von Zeebrügge und Oostende ein- und auslaufen konnten. Sie agierten mit anderen Worten als Verlängerung der Küstenbatterien. Außerdem mussten sie die britischen Minen und Netzabsperungen räumen. Die *Zerstörer* wurden viermal eingesetzt, um Calais unter Beschuss zu nehmen. Die Deutschen installierten auch Ferngeschütze, mit denen die Franzosen und die Festung

Dünkirchen beschossen werden konnten. Die Besatzer begriffen schnell, dass die Anwesenheit ihrer Marine in Oostende und Zeebrügge den Briten ein Dorn im Auge war. Auch wenn es der Flandernflottille nie gelang, die Versorgung und Verstärkung der britischen Truppen auf dem Kontinent echt zu unterbrechen, durfte die Bedrohung nicht unterschätzt werden. Man konnte sie jedoch nur durch eine Großoffensive an Land definitiv ausschalten.

Passchendaele und Nieuwpoort im Sommer des Jahres 1917

Die britischen Streitkräfte an der Westfront

Die Folgen der Anwesenheit der Kaiserlichen Marine für die Zivilbevölkerung

Welche Folgen hatte die Anwesenheit der deutschen Soldaten für die Zivilbevölkerung? Zuerst einmal war die Bewegungsfreiheit der Zivilbevölkerung stark eingeschränkt und viele Bürger konnten nur überleben, weil sie ihre Arbeitskraft in den Dienst des Feindes stellten. Dabei drohten diese Menschen – je länger, je mehr – dem zunehmenden Beschuss, den die Alliierten gegen von Schröders Truppen einsetzten, zum Opfer zu fallen. Die deutschen Stützpunkte wurden wiederholt von Flugzeugen bombardiert und auch die britische Flotte beteiligte sich nach Kräften.

Aufgrund der von den Deutschen eingeführten strengen Zensur war es schwer, einen flämischen Augenzeugen für solche Vorfälle zu finden. Wer doch Briefe schreiben durfte, hatte sich – aufgrund des flämischen Aktivismus – auf die Seite der Deutschen geschlagen. Das war auch bei dem Oostender Stadtbibliothekar Eugeen Everaerts, dem Leiter der „Vereinigung der Flamen an der Nordseeküste Oostende“ der Fall. Er schickte im Mai 1918 einen Brief mit einem unmissverständlichen Notruf an den Rat von Flandern in Brüssel. *„Seit mehreren Monaten vergeht hier keine Woche, ohne dass die Stadt zielloos und aufs Geradewohl von der Yserfront oder von See aus mit schwerem Geschütz der Franzosen oder der Engländer beschossen wird. Jedes Mal gibt es Todesopfer unter der Zivilbevölkerung. Der Zustand wird immer schlimmer und ist untragbar geworden. Bei unserer Bevölkerung herrschen hier Tag und Nacht Angst und Entsetzen. Heute noch, am Donnerstag, den 16. Mai, wurde die Stadt morgens und am Nachmittag von See aus bombardiert und zahlreiche Oostender fielen im Herzen der Stadt diesem Beschuss zum Opfer.“*

Er betonte mit Nachdruck, dass die Vereinigung der Flamen an der Nordseeküste sich auf den Rat von Flandern, einen Vorläufer des flämischen Parlaments, berief. Der Rat sollte bei den deutschen Behörden darauf drängen, dass sie jedem Bürger, der es wünschte, die Genehmigung erteilten, die Stadt zu verlassen und sich an einem anderen Ort niederzulassen. Er sprach von einer Geste, „um der Bevölkerung, die unter diesen Umständen schwer zu leiden hat, eine helfende Hand zu reichen und damit einen Akt der Menschlichkeit zu verrichten, der ihm die Anerkennung der ganzen Stadt Oostende einbringen würde.“

Der Sekretär des Rates von Flandern sprach mit den deutschen Autoritäten und fragte sie,



■ Oostende litt schwer unter den Bombardierungen. Das ist ein Foto der Christinastraat im Jahre 1917. Wie überall in der Stadt lag auch hier ein Großteil der Häuser in Schutt und Asche (Bildbank Oostende)

was zu tun sei. Das Problem kam auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Besatzungsverwaltung. Wir wissen nicht, ob dieser Notruf kurzfristig Erfolg hatte. Wir haben durch ihn allerdings erfahren, wie schwer die Folgen der Anwesenheit der Kaiserlichen Marine für die Zivilbevölkerung Oostendes waren. In Brügge war es übrigens auch nicht anders.

waren inzwischen beträchtlich verstärkt worden. Der Oberbefehlshaber Douglas Haig wollte die strategische Lage der Briten durch die Eroberung des belgischen Küstenstreifens verbessern. Er ging schrittweise vor. Eine Reihe nacheinander durchgeführter starker Angriffe auf den Hügelrücken im Süden von Ypern schaffte eine bessere Ausgangsposition. Inzwischen wurden weiterhin Truppen und Vorräte herangeschafft.

Die deutschen Befehlshaber sahen ein, dass Westflandern wieder ein wichtiges Kampfgebiet werden würde. Am 1. Juni 1917 wurde auf Befehl der deutschen Admiralität eine „3. Marinedivision“ gebildet. Von Schröder erhielt somit mehr Mittel für den Kampf an Land. Die Briten hatten inzwischen Nieuwpoort beansprucht und dort die französischen Soldaten ersetzt. In den kommenden Wochen bauten sie ein beeindruckendes Artilleriepotenzial auf. Aber die schweren Küstenbatterien der kaiserlichen Marine waren aufgrund ihrer drehbaren Geschützkuppeln in der Lage, Nieuwpoort unter Beschuss zu nehmen, wann immer sie wollten.

Am Tag des 10. Juli 1917 war das Wetter sehr schlecht. Deshalb konnten die Briten das schwere Geschütz ihrer Flotten nicht einsetzen. Von dieser Tatsache profitierte das deutsche Marinekorps und eröffnete am Abend ein stundenlanges Artilleriefeuer, um den britischen Stellungen zwischen Nieuwpoort und dem Meer das Leben schwer zu machen. Danach folgte ein Gasangriff. Dann stürmten die deutschen Marinesoldaten im Dunkeln vorwärts und eroberten mit Flammenwerfern die britischen Schützengräben. Die deutschen Soldaten konnten sich durch die Dünen bis ans Wasser der Ysermündung vorkämpfen. Den Briten gelang es nur mit knapper Not in der Nähe der Stadt ein kleines Stückchen Land zu halten. Der Schleusenkomplex, wo sich die belgischen Pioniere befanden, war in großer Gefahr. Aber dann geriet der deutsche Angriff ins Stocken. Nieuwpoort wurde nicht erobert, aber die Briten verloren ihre Ausgangsposition für eine Offensive im Küstenstreifen. Der deutsche Gebietsgewinn hatte deshalb eine große strategische Bedeutung.

Danach folgte die britische Offensive, die unter dem Namen „die Schlacht von Passchendaele“ bekannt ist. Sie wurde ein totaler Fehlschlag. Haigs Plan, die deutsche Marine an der flämischen Küste zu liquidieren, war somit vollkommen misslungen.

1918, das Jahr der „Endoffensiven“

Im Laufe des Jahres 1917 brach das russische Zarenreich zusammen. Nach dem Staatsstreich der Bolschewiken im Herbst konnte ein Waffenstillstandsabkommen geschlossen werden. Die Deutschen waren dadurch in der Lage, eine große Anzahl von Truppen an die Westfront zu verlegen. Sie sollten mehr Feuerkraft liefern, damit im Frühjahr eine Offensive gestartet werden konnte.



■ Douglas Haig (Wikipedia)

Verteidigung bei Dünkirchen vorbereitet. Sie hofften, mit zwei stark verteidigten kleinen Inseln, die mit dem Rücken zum Meer lagen, den Deutschen noch lange den Erfolg streitig machen zu können.

Die belgische Regierung in Le Havre dachte eine Zeit lang ernsthaft daran, nach England überzusetzen, was jedoch nicht nötig war. Die deutschen Frühlingsoffensiven kamen langsam zu Erliegen und im August 1918 hatte sich das Gleichgewicht der Mächte wieder zugunsten der Alliierten verschoben. Jetzt war es an der Zeit, selber „Endoffensiven“ zu planen. Im Norden wurde die internationale „Truppengruppierung Flandern“ gebildet, an deren Spitze der Form halber König Albert I. stand. Die belgischen Divisionen bildeten die nördlichen Streitkräfte. Das Küstengebiet und die Polder wurden im Angriffsplan im wahrsten Sinne des Wortes links liegen gelassen. Der belgische Vormarsch ging von dem Gebiet im Süden von Diksmuide aus. Man wollte systematisch und auf breiter Front vorrücken. Auf diese Weise sollte die Küste in belgische Hände fallen. Der Vormarsch verlief jedoch ziemlich langsam. Dadurch erhielt die deutsche Marine die Möglichkeit, die Truppen des Marinekorps Flandern vor der



■ Im Ersten Weltkrieg war der Kemmelberg, der 1,5 km vom Dorf Kemmel entfernt liegt, ein strategisch wichtiger Punkt. Er wurde von den gegnerischen Parteien schwer umkämpft. In der Frühlingsoffensive von 1918 nahmen deutsche Truppen den Kemmelberg in Besitz. Am nächsten Tag fand ein französischer Gegenangriff statt, aber die Deutschen rückten bis zum Dikkebusvijver vor. Die Kämpfe gingen bis Ende Juli 1918 weiter. Am 5. September wurde der Kemmelberg von den alliierten Truppen mit Hilfe der Amerikaner zurückerobert. Nach den Gefechten war der Hügel kahl. Er wurde danach wieder mit verschiedenen Laubbaumarten bepflanzt.

Eine der wichtigsten Offensiven versuchte im Süden von Ypern in Richtung Ärmelkanalküste durchzubrechen. Der Angriff wurde in erbitterten Kämpfen am Kemmelberg blutig niedergeschlagen. Die Briten hatten eine Verteidigung ihres Stützpunktes in der Nähe des Hafens von Calais bereits eingeplant. Die Franzosen hatten sich auf eine gleichartige

Umzingelung zu bewahren und dafür zu sorgen, dass Admiral von Schröder nach 4 Jahren wieder in Richtung Deutschland abziehen konnte. Inzwischen war es im Heimatstützpunkt der kaiserlichen Flotte in Kiel zu einem Aufstand gekommen. Das Ende des Krieges war in Sicht. Es sollte auch das Ende der kaiserlichen Marine werden.

Die deutsche U-Boot-Entwicklung im Ersten Weltkrieg

Tomas Termote

Wenn wir einen Blick auf die aktuelle Seekarte der Flämischen Bänke werfen, bemerken wir zahlreiche Tiefenwerte, Sandbanknamen, Routen und Bojen. Die auffälligsten und vielleicht auch faszinierendsten Elemente sind die Hindernisse, gefährlichen Stellen und Wracks, die als Warnung für die Schifffahrt angegeben werden. In den belgischen Hoheitsgewässern befinden sich die Reste von 277 Schiffswracks, von denen die meisten identifiziert wurden und fast ein Drittel (32 %) militärische Überreste aus den beiden Weltkriegen sind. Es handelt sich dabei insbesondere um kleine Kriegsschiffe wie *Vorpostenboote*, *Sperrbrecher*, *Kriegsfischkutter*, *Motor Launches*, Hafenschlepper, Torpedobootszerstörer sowie U-Boote. Insgesamt 8 Wracks, das heißt nahezu 3 % aller Wracks, sind versunkene U-Boote. Im Folgenden wird anhand von den in den belgischen Hoheitsgewässern gefundenen U-Boot-Wracks (siehe Karte auf S. 25) eine typologische Studie über die im Ersten Weltkrieg eingesetzten deutschen U-Boote durchgeführt.

Die „Lebensdauer“ eines Wracks

Der Einfluss des Menschen und der Natur

Auf dem Meeresgrund liegende unnatürliche Materialien, wie versunkene Schiffe, zerfallen im Laufe der Zeit unter dem Einfluss von Bewuchs, mechanischen Kräften wie Strömungen und Stürmen und chemischen Prozessen wie Korrosion (Rostbildung). Durch den Einfluss des Menschen, u.a. durch Ausbaggerung, Bergungen, Fischerei und Sandgewinnung werden Wracks bloßgelegt und beschleunigt sich ihr Zerfall. Jede Art von Wrack wird nach einer gewissen Zeit zusammenbrechen, wonach die Überreste unter dem Sand verschwinden werden. Die Reste von Holzschiffen und Flugzeugen haben am stärksten gelitten, vor allem im Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg, als sich die Baumkurrenfischerei durchsetzte, wodurch viele Wracks vernichtet wurden. Die Lebensdauer eines Stahlschiffs, wie zum Beispiel eines Handelsschiffs, beträgt schätzungsweise ein halbes Jahrhundert. Sie variiert je nachdem, ob das Wrack durch eine Sandschicht geschützt wird, und hängt auch von der Tiefe, in der das Wrack sich befindet, ab. Je tiefer das Wrack liegt, desto besser es vor



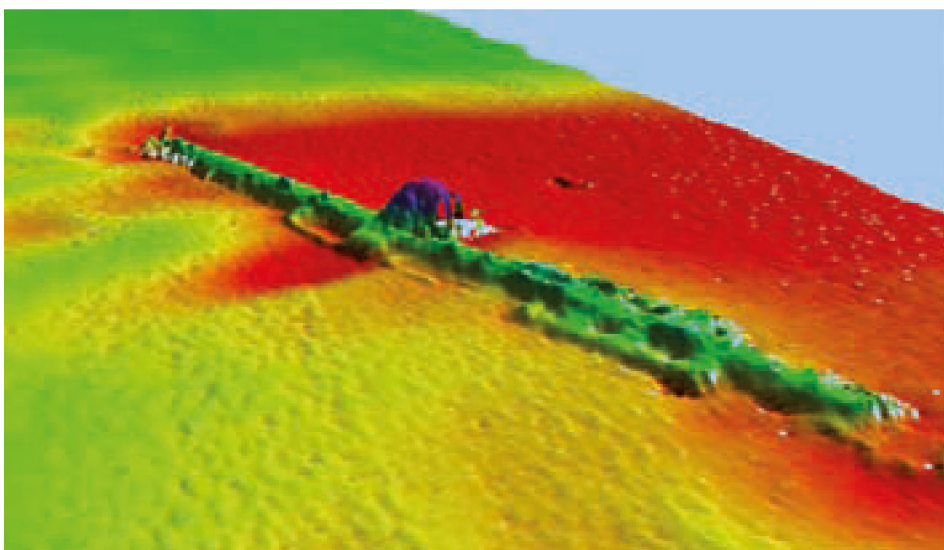
■ Skizze vom Wrack des Postschiffs *MV Queen of the Channel* (Tomas Termote)

Seegang und Stürmen geschützt ist. Der Vater des Verfassers, Dirk Termote, konnte diesen Zerfallsprozess dank seiner jahrzehntelangen Erfahrungen im Betauchen von verschiedenen Wracks in der Nähe der Flämischen Bänke beobachten. Das Wrack des Postschiffs, *MV Queen of the Channel*, das 1940 an der Middelkerkebank gesunken ist, war ziemlich intakt, als es im Jahre 1987 entdeckt wurde. Der Bug stand aufrecht und gesicherte Anker, Winde und Mastfuß waren erkennbare Teile. Der Verfasser kann bestätigen, dass kaum 20 Jahre später während eines Tauchgangs festgestellt wurde, dass die beiden Wände vom Bug der *MV Queen of the Channel* aufgebrochen waren und die Winde, die

Anker und die Aufbauten verstreut und im Meeresboden begraben lagen.

U-Boot-Wracks: stark aber nicht gegen Zerfall gefeit

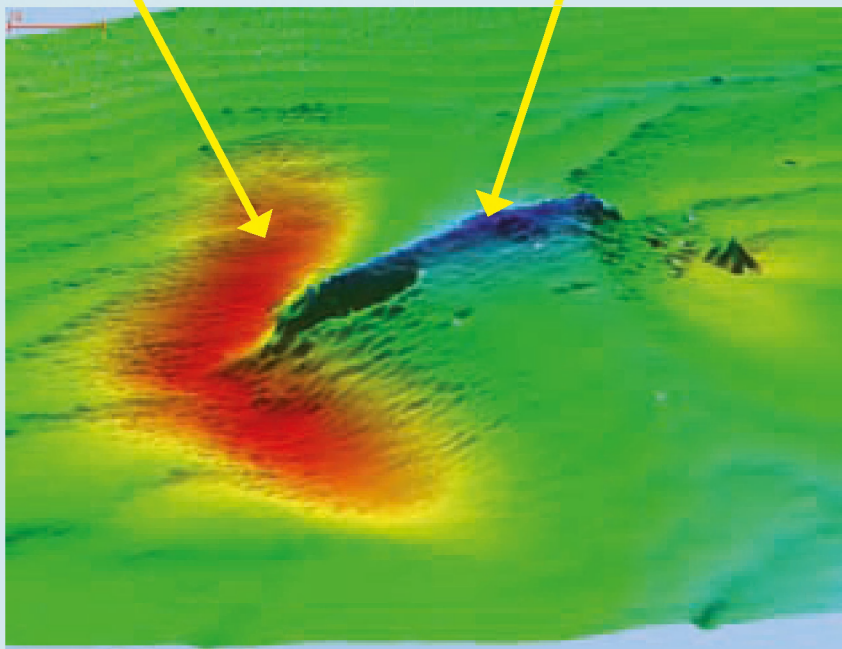
Aufgrund ihrer robusten Konstruktion – es waren in der Regel Zweihüllenboote – gehören U-Boot-Wracks zu den Wracks, die am besten gegen natürliche und menschliche Einflüsse beständig sind. Diese Wracks können 100 Jahre oder länger bestehen bleiben. Außerdem sind sie leicht zu erkennen. Die markante ‘Zigarrenform’ und den zentral gelegenen Turm sieht man sogar auf anhand von *Seitensichtsonar* und *Multibeam-Echolot* gemachten Bildern (siehe unten).



■ Ein U-Boot-Wrack ist an der typischen ‘Zigarrenform’ und dem zentral gelegenen Turm einfach zu erkennen. Hier sehen wir das Wrack der UB-59 in der Nähe von Zeebrügge, das mithilfe von akustischen (Multibeam-)Techniken bildlich dargestellt wurde (MDK – Abteilung Küste)

Nicht jedes U-Boot-Wrack stammt aus dem Ersten Weltkrieg

Zur Identifikation eines U-Boot-Wracks werden verschiedene Kennzeichen und Merkmale verwendet, mit denen eventuell die Herkunft (Zeit und Nationalität) bestimmt werden kann. Nicht alle U-Boot-Wracks datieren ja aus dem Ersten Weltkrieg. In der südlichen Nordsee sind auch einige U-Boote aus dem Zweiten Weltkrieg gesunken, und sogar eventuelle Wracks aus der Nachkriegszeit sind zu berücksichtigen. Im Jahre 1998 zum Beispiel ist ein russisches U-Boot, das auf dem Weg zu einer Abwrackwerft war, in der Nähe der Bruine Bank in einem Sturm untergegangen.



■ Eine Multibeam-Aufnahme des Standorts der UC-62 (unten). Der rote Bereich zeigt die durch die Strömung entstandene Vertiefung im Meeresboden sowie die tiefste Stelle des Wracks (unter dem Heck). Hier befindet sich ebenfalls die Backbordschraube, die mit der Nummer des U-Boots versehen war. Die blaue Elevation in der Mitte markiert die Überreste des Turms. Das Bild zeigt deutlich (oben rechts) die drei Löcher in der Turmwand, die auf Granateinschläge hinweisen. Das Bruchstück (oben links) ist der abgebrochene Bug der UC-62 (Fotos: Tomas Termote; Multibeam: MDK – Abteilung Küste - Flämische Hydrographie)

Die U-Boot-Nummern wurden auf den Rumpf und den Turm aufgemalt oder aufgeschweißt, aber verschwinden während des Zerfallsprozesses der Außenhülle. Die Typen- oder Schiffsnummer befindet sich auf der Nabe eines der Propeller. Diese Informationen sind allerdings kritisch zu bewerten, denn in Kriegszeiten wurden die verfügbaren Propeller auf einer Werft trotz der Tatsache, dass die Schiffsnummer dann nicht mehr richtig war, manchmal wiederverwendet. U-Boot-Wracks stehen meistens aufrecht auf dem Kiel oder liegen mit einer Schlagseite nach Steuerbord oder Backbord. Auch aufgrund der Art des Zerfalls kann ein Standort mit dem Ersten oder Zweiten Weltkrieg in Zusammenhang gebracht werden. Aufgrund der Abmessungen des Rumpfes und des Turmes und der An- bzw. Abwesenheit von Torpedorohren, Deckgeschützen oder Minenschächten kann die tatsächliche Identifizierung erfolgen. Unter den acht U-Boot-Wracks in den belgischen Hoheitsgewässern wurde jeder der fünf Typen von U-Booten, die von den Deutschen eingesetzt wurden, gefunden. Bei einer typologischen Identifizierung des Standorts kann die Nummer nachgeschlagen werden, nachdem die Beschädigungen am Wrack untersucht wurden: Wurde das U-Boot von einer Mine getroffen, torpediert, bombardiert oder durch eine interne Explosion zerstört? Man kann den Standort eines Wracks mit historischen Quellen vergleichen, um das Wrack endgültig identifizieren zu können.

Der Fall der UC-62, deren Wrack auf der Thorntonbank entdeckt wurde, beweist, dass Feldforschung historische Fakten bestätigen, aber auch widerlegen kann. 1993 wurden im tieferen Wasser nördlich der Thorntonbank, etwa 1 Meile von den niederländischen Hoheitsgewässern entfernt, die Überreste eines großen Minen-U-Boots gefunden. Das Wrack war an den Minenschächten schwer beschädigt. Der Bug war abgerissen und lag in einiger Entfernung. Es war klar, dass der Schaden durch den Einschlag eines Torpedos verursacht wurde.

Das faszinierendste am Wrack waren die drei unregelmäßigen Löcher im Druckkörper des Turms. Wenn die Nabe der Drei-Blatt-Propeller freigelegt wurde, stellte sich heraus, dass das U-Boot die Nummer UC-62 trug. Sowohl deutschen wie auch britischen historischen Quellen zufolge verschwand die UC-62 etwa Mitte Oktober 1917 bei ihrer neunten Feindfahrt in der Nähe von Portland-St.-Albans Head. Man glaubte, dass das U-Boot durch eine feindliche Mine versenkt wurde. Im Zeitraum, in dem die UC-62 verschwand, traf das britische U-Boot HMS E-45 an der Thorntonbank ein dicht unter der Oberfläche fahrendes, feindliches U-Boot. Im Logbuch des britischen U-Boots HMS E-45 erwähnte der Kapitän, dass aus einer Entfernung von 400 m zwei Torpedos abgeschossen wurden und dass das U-Boot vor dem Turm getroffen wurde, wonach es sofort unterging. Die drei unregelmäßigen Löcher in der Wand des Turms waren wahrscheinlich früher auf der Fahrt durch Kanonenfeuer verursacht. Infolge dieser Beschädigungen konnte die UC-62 nicht mehr tauchen und fiel sie der HMS E-45 zum Opfer.

Dass allerdings auch U-Boot-Wracks nicht unzerstörbar sind, zeigte sich im Sommer 2005, als an der Fairy Bank die Netze eines Eurokutters aus IJmuiden an den Überresten des Wracks eines U-Boots vom Typ UC-II hängen blieben. Das Wrack hatte sich derart in einem der Netze verfangen, dass es erst nach acht Stunden nur mit Mühe davon befreit werden konnte. Vor diesem Hintergrund war es für den Verfasser eine einmalige Gelegenheit, zu betrachten, welche Auswirkungen eine Zugkraft von 3000 PS auf ein Wrack gehabt hatte. Das Netz war deutlich am Heck, genauer gesagt beim Maschinenraum des U-Boots, hängen geblieben. Da sich nur noch wenige herausragende Teile am Rumpf befanden, verhakten sich das Netz und die Scheuchketten an der hinteren Torpedoladeluke, die 300 kg wog, 2 m mal 1 m maß und mit zwei schweren Scharnieren und acht Doppel-Befestigungsbolzen (Durchmesser 4 cm) versehen war, um eine wasserdichte Dichtung zu gewährleisten. Dies verhinderte aber nicht, dass diese ovale Stahlluke völlig abgerissen wurde und in der Vertiefung im Meeresboden hinter dem Wrack an den Schrauben wieder gefunden wurde. Im Innenraum konnte man einen Blick auf eine intakte Welt erhaschen und wurden unter anderem zwei Dieselmotoren, ein Torpedo im Mittelgang und eine Werkbank mit verschiedenen Werkzeugen wahrgenommen. Schon rasch zeigte sich die Schutzwirkung der Natur, und kaum drei Monate später war der Maschinenraum bis zum oberen Rand der ehemaligen Luke mit Sand gefüllt.

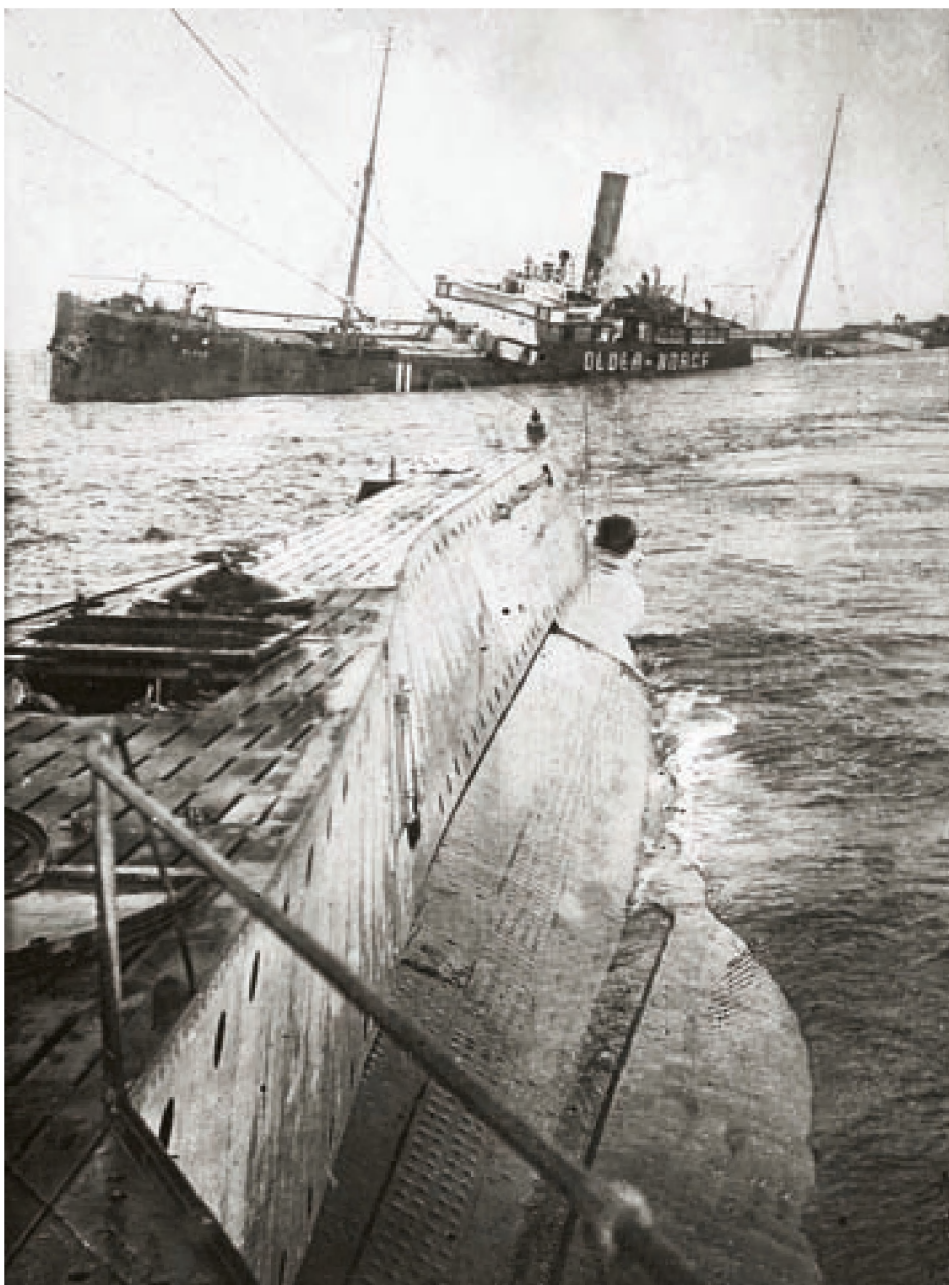
U-Boot-Typen im Ersten Weltkrieg

Im August 1914, am Vorabend des Ersten Weltkriegs, besaß die deutsche Marine nur eine kleine Flotte von 28 U-Booten. Diese großen Zweihüllenboote verbrachten die meiste Zeit an der Oberfläche und tauchten nur wenn Gefahr drohte oder ein Angriff durchgeführt werden musste. Technisch gesehen handelte es sich um Torpedoboote, die tauchen konnten.

Im Oktober 1914 fiel die flämische Küste den Deutschen in die Hände. Dies führte zu der Entwicklung eines neuartigen Unterseeboots. Es sollte ein wendiges U-Boot sein, das zwischen den tückischen Untiefen und Sandbänken manövrieren konnte und unbemerkt einen feindlichen Hafen erreichen konnte. Es musste auch schneller als das Vorkriegs-U-Boot, an dem ein ganzes Jahr lang gebaut wurde, vom Stapel laufen. Folglich wurde das UB-I- oder *Küstenpatrouille*-U-Boot, das später durch das mittelgroße UB-II- und das große UB-III-Boot abgelöst werden sollte, entwickelt.

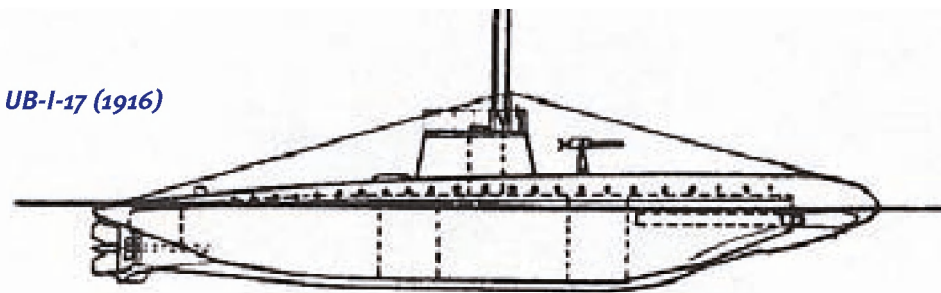
UB-I

Das erste U-Boot der Klasse UB-I lief im Februar 1915 in Kiel als erstes einer Reihe von 17 ähnlichen U-Booten vom Stapel. Das Boot war 28,10 m lang, 3,15 m breit und hatte eine Wasserverdrängung von 127 BRT. Aufgrund seiner Größe war dieses U-Boot mit einem einzigen Druckkörper



■ Ein Deutsches Unterseeboot versenkt ein Schiff zu Beginn des Ersten Weltkrieges (Tomas Termote)

UB-I-17 (1916)



und einer einzelnen Schraube ausgestattet. Das Fahrzeug konnte eine Geschwindigkeit an der Oberfläche von 6,5 Knoten und eine Unterwassergeschwindigkeit von 5,5 Knoten erreichen. Sogar mit einem Einzelantrieb war die Tauchzeit bemerkenswert kurz: Innerhalb von 22 Sekunden wurde eine Testtauchtiefe von 50 m erreicht. Die Bewaffnung beschränkte sich auf zwei 45-cm-Bugtorpedorohre und ein 8-mm-Maschinengewehr. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Besatzung an Bord der UB-I-Boote, die aus 1 Offizier und 13 Soldaten bestand, waren sehr bescheiden: So gab es nur

eine Koje für jeweils zwei Besatzungsmitglieder. Die kleinen U-Boote der Klasse UB-I wurden nicht nur, weil sie die kleinsten im Ersten Weltkrieg hergestellten U-Boote waren, sondern auch weil sie mit der Bahn an die Front gebracht wurden, bekannt. Nachdem ein UB-I auf einer deutschen Werft vollendet wurde, wurde es demontiert und in fünfzehn Teilen auf mehrere Eisenbahnwagen geladen. Die vier größten Teile waren der Bug, die Mitte des Schiffs, der Turm und das Heck. Nach einer 5-tägigen Reise erreichten sie die Marinewerft in Hoboken, wo sie wieder zusammengebaut wurden.

Wegen der beschränkten Leistung und des limitierten Aktionsradius und weil nur zwei Torpedos mitgeführt werden konnten, konnten sie auch nur eingeschränkt für Operationen eingesetzt werden. Die UB-I-Boote griffen deshalb Schiffe an in einem Gebiet, das sich von der Noordhinder-Sandbank bis zur britischen Ostküste, von der Themsemündung bis zur Region von Calais erstreckte. Trotz einer Patrouillendauer von höchstens drei Tagen wurden an der Besatzung hohe Anforderungen gestellt. Ein UB-I-Boot verbrachte während einer Dienstzeit von 7 Monaten im Durchschnitt 150 Tage auf See. Insgesamt gingen sechs U-Boote der UB-I-Flotte verloren, zwei davon in den belgischen Hoheitsgewässern. Das bekannteste und erfolgreichste dieser U-Boote war die *UB-10*, die unter dem Befehl vom *Kapitänleutnant* Otto Steinbrinck insgesamt 37 Schiffe versenkte. Die *UB-10* war auch das einzige U-Boot der UB-I-Flotte, das vier Kriegsjahre überstanden hat und im Oktober 1918, als die Deutschen den Rückzug antraten, zielbewusst vor der Küste von Heist versenkt wurde. Die *UB-10* wurde bei den Ausbaggerungsarbeiten und dem Ausbau des Zeebrügger Hafens im Jahre 1980 vor der Küste von Heist wieder gefunden. Das Bergungsschiff *Norma* der Arbeitsgemeinschaft *Tijdelijke Vereniging voor Bergingswerken* konnte das fast intakte Wrack heben. Nur der Turm und die Außenhülle fehlten, im Übrigen war das Wrack erstaunlich intakt. Wegen Zeitdruck und Mangel an Interesse musste das Wrack so schnell wie möglich beseitigt werden und wurde es auf der Außenseite der alten Kaimauer von Zeebrügge begraben und mit einer 15 m dicken Sandschicht bedeckt. Zurzeit läuft ein Projekt, um den Standort der *UB-10* genau zu bestimmen und das U-Boot eventuell an die Oberfläche zu bringen und zu konservieren.

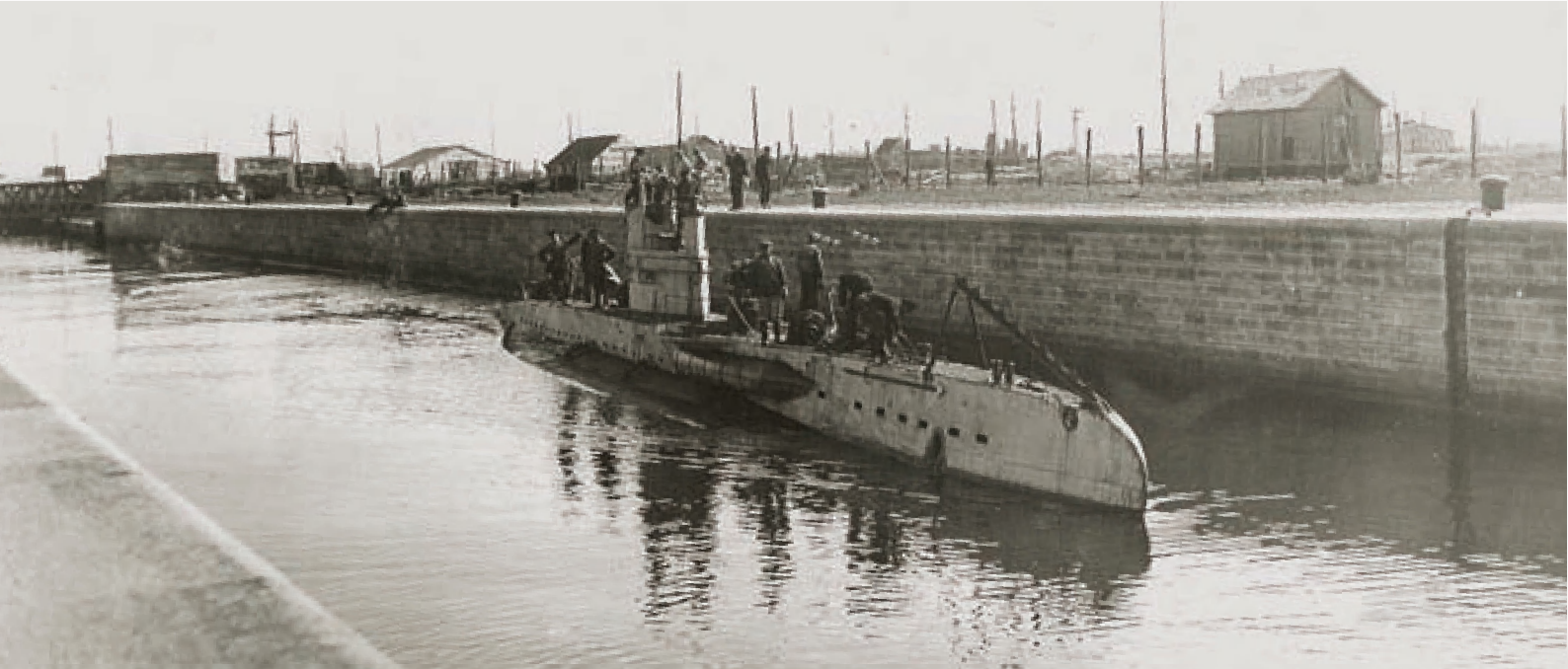
Die UB-I-Boote waren ziemlich störanfällig und erlitten oft Kompass- und Motorschaden. Außerdem störte das Abschießen eines Torpedos den Trimm. In der Regel waren die UB-I-Boote mit einem System, das den plötzlichen Verlust an Gewicht nach dem



■ Ein U-Boot der Klasse UB-I auf der Werft in Hoboken im Jahre 1915 (Dirk Termote)



■ Links: Bergung des Wracks der UB-10 durch das Bergungsschiff 'Norma' (Piet Lagast). Rechts: Die UB-13 und die UB-10 am Kai in Zeebrügge im Jahre 1915 (Tomas Termote)



■ Ein U-Boot der Klasse UB-II in der Schleuse in Zeebrügge (Tomas Termote)

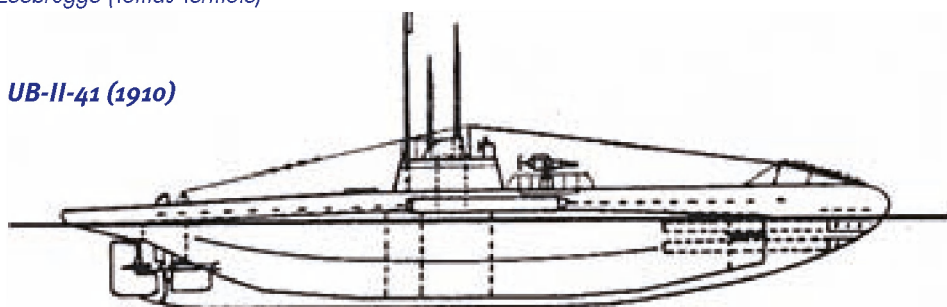
Abschuss eines 770 kg wiegenden Torpedos ausgleichen musste, ausgestattet. Dieses System funktionierte jedoch nicht immer ordnungsgemäß, wodurch der Bug an die Oberfläche schießen konnte, wenn das Rohr zu spät geladen wurde, oder nach unten gezogen wurde, wenn sich zu viel Wasser im Rohr gesammelt hatte. Einer der Kommandanten verglich das unberechenbare Verhalten der UB-I-Boote mit einer "Nähmaschine", wenn eine "eiserne Kaulquappe" (= Torpedo) abgeschossen wurde.

Das Leben an Bord muss die Hölle gewesen sein, vor allem wegen des unvorhersehbaren und stürmischen Wetters auf der Nordsee. *Oberleutnant zur See* Werner Furbringer, der Kommandant der UB-2, beschrieb was passierte, wenn sein Boot in der Nähe von Den Helder in einen Nordweststurm mit Windstärke 10 geriet. Das U-Boot rollte und stampfte heftig, und zuzeiten berührte die Oberseite des Turms schräg die Wasseroberfläche. Die beiden Kompass waren außer Betrieb, und Furbringer konnte nicht anders als mit der UB-2 auf dem Meeresboden zu warten, bis der Sturm sich gelegt hatte, bevor er seine Fahrt fortsetzen konnte. Sogar in einer Tiefe von 28 m rollte das U-Boot noch wegen der Auswirkungen der Grundseen.

UB-II

Die deutsche Admiralität war sich bewusst, dass es nützlich wäre, ein größeres UB-Boot mit einer verstärkten Bewaffnung, mehr Raum und einem größeren Aktionsradius zu entwickeln. Ein Jahr nach der Indienstellung des ersten UB-I-Boots (am 16. Februar 1916) lief die UB-18 als erstes U-Boot der Klasse UB-II in den Hafen von Zeebrügge ein. Mit der Einführung dieses neuen U-Boot-Typs erzielte die *U-Flottille Flandern* bessere Erfolge. Die U-Boote der Klasse UB II waren 36 m lang, 4,36 m breit und hatten eine Wasserverdrängung von 263 BRT. Durch den Doppelantrieb konnten sie über Wasser eine Geschwindigkeit

UB-II-41 (1910)



von 9 Knoten und unter Wasser eine Geschwindigkeit von fast 6 Knoten erreichen. Die Hauptbewaffnung bestand immer noch aus zwei Bugtorpedorohren und einem 8,8-cm-Deckgeschütz, das gleich vor dem Turm aufgestellt war. Obwohl die UB-II-Boote fast doppelt so groß wie die UB-I-Boote waren, betrug die Tauchzeit nur 30 Sekunden. Die 23 Besatzungsmitglieder hatten ein wenig mehr Platz an Bord und verfügten auch über ihre eigene Kojen. Gegen Mitte des Krieges waren fast 30 U-Boote dieser Klasse in Dienst gestellt. Von den flämischen Stützpunkten aus reichte der Aktionsradius der U-Boote jetzt bis an die schottische Küste und das westliche Ende des Ärmelkanals.

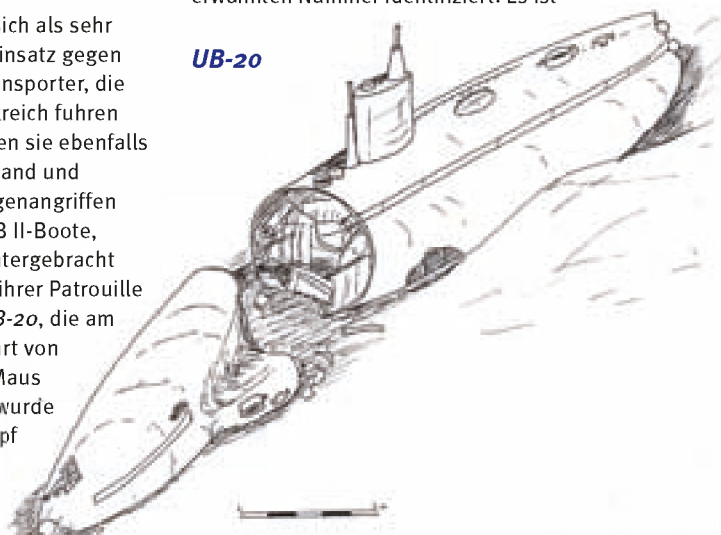
Die UB-II-Boote erwiesen sich als sehr erfolgreich, insbesondere im Einsatz gegen Handelsschiffe und Truppentransporter, die von Großbritannien nach Frankreich fuhren und vice versa. Allerdings hatten sie ebenfalls ihre Grenzen in Bezug auf Abstand und litten sie schwer unter den Gegenangriffen der Alliierten. Acht der zehn UB II-Boote, die in den flämischen Häfen untergebracht worden waren, kamen nie von ihrer Patrouille zurück. Eines davon war die UB-20, die am 28. Juli 1917 bei einer Probefahrt von Oostende aus, mit Mann und Maus untergegangen ist. Die UB-20 wurde von *Oberleutnant zur See* Glimpf befehligt und musste mit einigen Werftmitarbeitern und Offizieren in der Nähe

der Westhinder-Sandbank eine vierstündige Probefahrt machen.

Anfangs wurde vermutet, dass die UB-20 von einem britischen Flugzeug bombardiert wurde, aber später stellte sich heraus, dass sie in ein Minenfeld vom Feind geraten war. Die Leiche von Glimpf wurde drei Monate später an die Küste von Jütland gespült und wurde neben der Kirche von Loddensbjerg (Dänemark) beigesetzt.

Das Wrack der UB-20 wurde im Jahre 1989 nördlich der Kwintebank, in der Nähe der Boje „A Zuid“, wieder gefunden und auf der Grundlage der auf der Steuerbordschraube erwähnten Nummer identifiziert. Es ist

UB-20



■ Skizze des Wracks der UB-20 an der Boje "A Zuid" (Tomas Termote)

ziemlich gut erhalten, mit Ausnahme des Schiffshinterteils am Maschinenraum, der durch die Minenexplosionen völlig abgerissen wurde.

UB-III

Im Frühjahr 1916 bestellte die U-Boot-Inspektion U-Boote der UB-III-Klasse. Dieser U-Boot-Typ war eine verbesserte und wendigere Version des Vorkriegs-U-Boot-Typs mit einer Wasserverdrängung von 300 BRT. Im Vergleich zum Vorkriegstyp war dieses U-Boot leichter. Es lief nach einer Bauzeit von sechs Monaten vom Stapel, hatte dieselbe Tauchzeit wie die U-Boote der Klasse UB-II, war 55 m lang, 5,8 m breit und hatte eine Besatzung von 34 Mann. Die UB-III-Boote waren auch U-Boote mit Doppelantrieb. Sie erreichten eine Geschwindigkeit, die leicht höher als diese der mittelgroßen U-Boote der Klasse UB-II war. Auch ihr Aktionsradius war größer: Die U-Boote der Klasse UB-III konnten leicht die Irische See, den Norden der britischen Inseln und den Golf von Biskaya erreichen. Die Bewaffnung war auffällig: fünf Torpedorohre und ein Deckgeschütz. Die *UB-54* war das erste U-Boot der Klasse UB-III, das in den Hafen von Zeebrügge einlief. Danach folgten fast 30 andere UB-III-Boote. Die *UB-57*, die von *Oberleutnant zur See* Johannes Lohs befehligt wurde, war das erfolgreichste U-Boot dieser Klasse und konnte bei fünf Patrouillen 17 Schiffe zerstören. Schließlich hatte auch diese Flotte schwere Verluste erlitten: insgesamt 16 Boote, unter denen auch die *UB-57* und die *UB-54*, kamen nie zurück.

Eines der merkwürdigsten Wracks befindet sich an der Spitze der Fairy Bank. An der Wrackstelle sieht man nur einen großen, aus dem Meeresboden herausragenden Turm sowie einen Teil von der Oberseite des Rumpfes und einige gestapelte Druckluftflaschen. Oben auf dem Turm befinden sich die Sehrohrgestelle mit eingefahrenen Periskopen sowie eine offen stehende Einstiegluke. Merkwürdig hier ist, dass es sich um ein großes U-Boot der Klasse UB-III, das zu 90 % versandet ist, handelt. Das U-Boot wurde noch nicht eindeutig identifiziert, aber es könnte die *UB-54*, *UB-56* oder *UB-58* sein.

Die U-Boot-Klasse UC

U-Boote wurden nicht nur entwickelt, um die üblichen Torpedorohre zu tragen. Weil die seichten Gewässer entlang Schiffsrouten und Hafeneinfahrten zum Kampfschauplatz wurden, glaubte die deutsche Admiralität, dass sie mit Minen die besten Ergebnisse erzielen würde. Ein großes Problem war aber, dass die Minenleger ihre Ziele im Feindgebiet nicht unbemerkt erreichen konnten. Die einzige Lösung war, einen U-Boot-Minenleger, den Typ UC, zu entwickeln.

Die Boote der Klasse UC-I waren 34 m lang, 3,15 m breit und hatten eine Wasserverdrängung von 168 BRT. Ihre Besatzung bestand aus 14 Mann und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord waren mit denjenigen der Boote der Klasse UB-I vergleichbar. Insgesamt wurden 15 Boote dieser Klasse gebaut. Im Bug befanden sich sechs Minenschächte, in denen jeweils

UB-III-142-153 (1918)



■ U-Boote der Klasse UB-III in Heligoland (Tomas Termote)



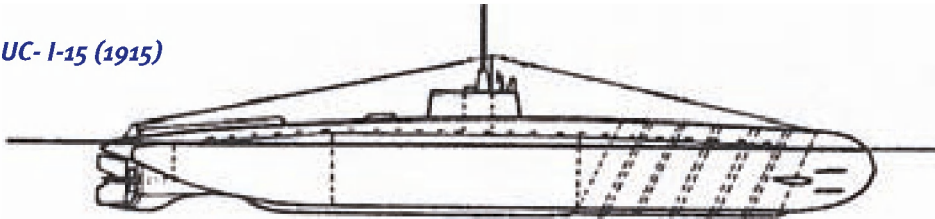
■ Ein Taucher untersucht den Turm des U-Boots der Klasse UB-III an der Fairy Bank (Harry Klerks)

zwei Minen untergebracht waren. Am 26. Mai 1915 lief die *UC-11* als erster Minenleger in den Hafen von Zeebrügge ein. Elf weitere U-Boote dieser Klasse würden, nachdem sie per Bahn aus Deutschland antransportiert wurden, auch von den flämischen Stützpunkten aus operieren. Diese kleinen Minenleger hatten eine zerstörende Wirkung: Ihre Minen vernichteten nicht weniger als 284 Schiffe der Alliierten. Schließlich jedoch wurden alle zwölf U-Boote der Klasse UC-I versenkt: fünf in niederländischem Gebiet, sechs in den britischen Hoheitsgewässern und eines, d. h. die *UC-4*, zielbewusst vor Zeebrügge.

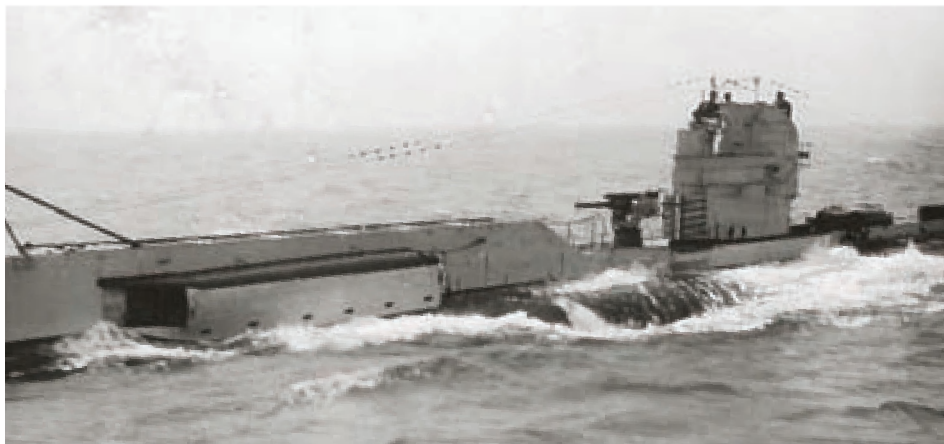
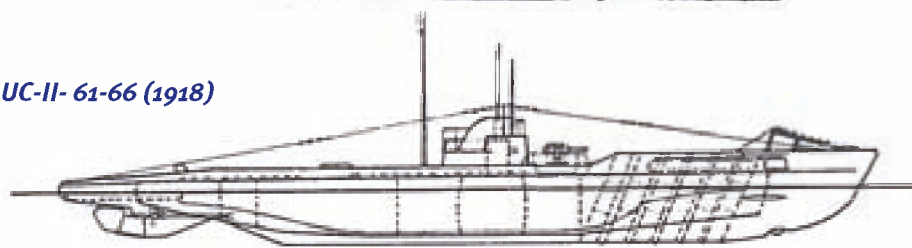
Die Boote der Klasse UC-I haben sich im Jahre 1915 zwar gut bewährt, aber waren – sehr zur Frustration ihrer Kommandanten – nicht mit Offensivwaffen ausgestattet. Deshalb wurde der effizienteste U-Boot-Typ, der alle Merkmale der vorherigen Ausführungen kombinierte, entwickelt: der UC-II-Typ. Die U-Boote dieser Klasse waren 53 m lang, 5,2 m breit und hatten eine Wasserverdrängung von 417 BRT. Sie konnten in 40 Sekunden 50 m tief tauchen. Der Bug war mit einem erhöhten Teil, in dem sich sechs senkrechte Schächte mit einer Gesamtkapazität von 18 Minen befanden, ausgestattet. Dies hatte den Vorteil,

dass die Minen trocken gelagert wurden, im Gegensatz zu den Minen der Boote der UC-I-Klasse, die sich außerhalb des Druckkörpers befanden. Bei den UC-II-Booten musste man die Tiefeneinstellung vor Abfahrt im Hafen vornehmen und konnte man sie nicht mehr anpassen. Bei den Booten der UC-II-Klasse dagegen konnte man die Tiefe während der Fahrt nachstellen und konnte man somit vor Ort wählen, wo und in welcher Tiefe man Minen legen würde. Die U-Boote der UC-II-Klasse waren weiter mit drei Torpedorohren und einem 8,8-cm-Deckgeschütz ausgestattet. Im Jahre 1916 wurden die ersten UC-II-Boote in Flandern eingesetzt und gegen Kriegsende operierten zwanzig U-Boote dieser Klasse von dort aus. In den letzten zwei Kriegsjahren erlitt die deutsche Flotte schwere Verluste: 17 UC-II-Boote gingen verloren. Sie wurden meistens von einer Mine getroffen oder durch britische Kriegsschiffe versenkt, was auch bei der *UC-62* auf der Thorntonbank erfolgte.

UC-I-15 (1915)



UC-II- 61-66 (1918)



■ Ein Unterseeboot der Klasse UC-II auf hoher See. Dieser U-Boot-Typ war mit 18 Minenschächten und einem Geschütz vor dem Turm ausgestattet (Tomas Termote)



■ Ein Torpedoboot passiert einige festgemachten U-Boote der Klasse UB-I im „Achterhaven“ (der mehr landeinwärts gelegene Hafen) von Brügge. Mittels Betonkonstruktionen und hölzerner Überdächer waren sie einigermaßen vor möglichen Luftangriffen geschützt (Tomas Termote)

Zum Schluss:

Die U-Boote entwickelten sich im Ersten Weltkrieg von unbedeutenden Fahrzeugen zu furchterregenden Waffen, die Großbritannien fast in die Knie gezwungen haben. Die anfangs experimentellen Fahrzeuge wurden blitzschnell zu wirksamen Waffen, die sowohl Torpedorohre, Minen als auch Deckgeschütze verschiedener Kaliber mitführen konnten. Die Besetzung der flämischen Küste und der Ausbau eines großen Stützpunktes haben dabei eine bedeutende Rolle gespielt. Die Kriegsaktivitäten haben viele U-Boot-Wracks, die uns heute noch einmalige Einblicke in die verschiedenen Typen von Unterseebooten geben, in unseren Hoheitsgewässern hinterlassen. Anhand von Untersuchungen im Meer in Verbindung mit dem Studium zahlreicher Nachschlagewerke konnten Theorien bestätigt, widerlegt und verfeinert werden. Die maritime Archäologie ermöglicht es uns, auch in Zukunft neue Mysterien verschwundener U-Boote aufzuhellen. Dies dank gemeinsamer Bemühungen von Privatpersonen, wie Tauchern, und Behörden (Vlaams Instituut Onroerend Erfgoed [Flämisches Institut für Unbewegliches Kulturerbe], Flämische Hydrographie).

Bibliographie

- Bendert H. (2000). Die UB-Boote der Kaiserlichen Marine 1914-1918. Einsätze – Erfolge – Schicksal, Mittler.
- Bendert H. (2001). Die UC-Boote der Kaiserlichen Marine 1914-1918. Minenkrieg mit U-Booten, Mittler.
- Brooks G. (ed.). Fips. Legendary U-Boat Commander 1915-1918, Barnsley, 1999.
- Bundesarchiv/Militärarchiv: RM 104/236: Kaiserliche Werft – Allgemeine Geheime Angelegenheiten bd. 1
- Friedman N. (1992). German Warships of World War I, London.
- Gibson R. & M. Prendergast (1931). The German Submarine war 1914-1918, London.
- Groner E. (1985). Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 3, U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger und Sperrbrecher, Koblenz.
- Public Records Office: PRO ADM 53/46075 (1917): Diary of H.M. Submarine E-45, October 1917.
- Termote T. (1999). Verdwenen in de Noordzee. De geschiedenis van de Duitse U-boten aan de Belgische kust in de Eerste Wereldoorlog, Erpe-Mere.
- Termote T. (2009). Schatten & Scheepswrakken. Boeiende archeologie in de Noordzee, Davidsfonds-Leuven.

Die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser (Paris, 2001) und des maritimen Erbes des Ersten Weltkrieges im belgischen Teil der Nordsee

Marnix Pieters

2014 jährt sich zum 100. Mal der Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Dies hat das Interesse für das mit diesem Weltenbrand verbundene Kulturerbe unter Wasser weltweit verstärkt. Dies hat alles mit der UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser (Paris, 2001) zu tun, die am 2. Januar 2009 in Kraft trat. Anlässlich des 10. Jahrestages dieser Konvention wurde Ende 2011 in Brüssel ein wissenschaftliches Kolloquium veranstaltet. Zurzeit (August 2013) haben bereits 45 Staaten die Konvention ratifiziert, und eine wachsende Zahl anderer Staaten erwägt, die Bedenken, die sie anfangs gegen diese Konvention hegten, fallen zu lassen. Belgien ist der Konvention am 5. August 2013 beigetreten. Heute sind Frankreich und Belgien die einzigen nordwesteuropäischen Staaten, die die Konvention ratifiziert haben. Man hofft, dass auch andere Nordseeanrainerstaaten wie die Niederlande, das Vereinigte Königreich, Deutschland und Dänemark dem Beispiel der Franzosen und der Belgier mit der Zeit folgen werden.

Die UNESCO-Konvention definiert *„alle Spuren menschlicher Existenz von kulturellem, historischem oder archäologischem Charakter, die seit mindestens 100 Jahren, zeitweise oder durchgängig, zum Teil oder vollständig unter Wasser liegen“* als Unterwasser-Kulturerbe. Demzufolge werden alle Wracks von Schiffen, die im Ersten Weltkrieg im belgischen Teil der Nordsee gesunken sind, im Laufe der Gedenkperiode (2014-2018) schrittweise durch diese Konvention geschützt werden.

Diese neue Situation wirft zweifellos mehrere Fragen auf. Hatte der Erste Weltkrieg eine wichtige maritime Komponente? Was sagt die Konvention im Wesentlichen? Was bedeutet dies für den belgischen Teil der Nordsee? Wie viel und welche Art von Kulturerbe aus dem Ersten Weltkrieg befindet sich dort und in welchem Zustand befindet es sich? Im Folgenden versuchen wir, diese und anderen Fragen zu beantworten.



■ Dieser britische Soldatenfriedhof befindet sich an der Donatuskirche in Zeebrügge. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs gab es hier noch keinen Friedhof. Nachdem am 26. September 1915 bei einem Straßenbahnunfall 44 Deutsche umkamen, wurden sie an der Kirche begraben. Im Laufe des Krieges wurde der 'Deutsche Ehrenfriedhof' kontinuierlich erweitert. Am 5. Juni 1917 wurden hier auch 40 Deutsche, die bei einem Seegefecht auf einem Torpedoboot (die S15 bzw. die S 20) ums Leben gekommen waren, beerdigt. Das Denkmal auf dem Bild erinnert an sie. (Marnix Pieters, Agentur für bauliches kulturelles Erbe)

Die UNESCO-Konvention und der Erste Weltkrieg

Kein bisschen zu früh

Obwohl der Erste Weltkrieg hauptsächlich auf dem Festland geführt wurde, war der maritime Aspekt nie weit weg. Denken wir in Bezug auf die Westfront zum Beispiel an die Anfangsphase des Krieges, die als den *‘Wettlauf zum Meer’* bezeichnet wurde, an die Überflutung der Region Westhoek (Van Pul 2004) und an die britischen Angriffe vom Meer aus auf Zeebrügge und Oostende, mit denen versucht wurde, die beiden U-Boot-Häfen zu blockieren. Weiter fanden weltweit noch zahlreiche wichtige maritime militärische Aktionen (Bennett 2005) statt, wie die Seeschlacht bei Coronel und den Falklandinseln Ende 1914, die Schlacht von Gallipoli im Jahre 1915, die zum Ziel hatte, die Verbindung zum Schwarzen Meer offen zu halten, die Skagerrakschlacht im Jahre 1916 usw.

Dennoch droht die maritime Komponente des archäologischen Erbes aus dem Ersten Weltkrieg in den Hintergrund zu treten. Das ist weitgehend auf den Umstand, dass dieses Kulturerbe, das oft auf oder unter dem Meeresboden liegt, schlecht zugänglich ist, zurückzuführen. Aus Unwissenheit oder sogar aus Gewinnsucht wurde bis vor kurzem allzu oft nachlässig mit diesem Kulturerbe umgegangen. Schiffswracks wurden ohne angepasste Registrierung, ohne Untersuchung oder ohne Rücksprache mit dem betreffenden Flaggenstaat an die Oberfläche gebracht und verschrottet. Auch besuchen viele Sporttaucher die Wracks von Kriegsschiffen im Rahmen eines Tauchgangs, den man euphemistisch als Souvenirjagd bezeichnen könnte. Auf diese Weise wird das kollektive Gedächtnis in Bezug auf die beiden Weltkriege allmählich gelöscht, ohne dass das metaphorische *‘Backup’* gemacht wird. Zumal da die letzten

Augenzeugen des Ersten Weltkriegs selten geworden sind, gewinnt das Kulturerbe als materieller Kontaktpunkt zu dieser entscheidenden Phase der Weltgeschichte oder als letzter Zeuge davon zunehmend an Bedeutung. Es ist somit besonders erfreulich, dass Belgien im Jahre 2013 – sogar vor Beginn der Gedenkveranstaltungen zum 100. Jahrestag des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs – der vorerwähnten UNESCO-Konvention beigetreten ist und sich also dazu verpflichtet hat, dieses Kulturerbe Schritt für Schritt zu pflegen. Der Teil der Nordsee, der unter belgischer Aufsicht steht, ist zwar sehr klein, aber entwickelte sich im Laufe der Geschichte zu einem sehr stark befahrenen Teil, wie u. a. das 3500 Jahre alte, in Dover entdeckte Boot (Clark 2004) gezeigt hat.

Schutz und Zusammenarbeit, die Säulen der Konvention.

Was sind die wesentlichen Elemente dieser Konvention? Der Grundsatz besteht darin, das Kulturerbe unter Wasser zugunsten der Menschheit zu schützen. Genauso wie beim archäologischen Erbe an Land ist auch beim archäologischen Erbe unter Wasser die *‘In situ-Erhaltung’* als erste Option zu erwägen. Die Konvention unterscheidet zwischen zwei Arten von Bedrohungen, gegen die das Kulturerbe geschützt werden muss. Laut der Konvention geht die erste und größte Gefahr von den spezialisierten Bergungsunternehmen aus, die weltweit gezielt nach archäologischen *‘Schätzen’* suchen und sie an die Wasseroberfläche bringen mit dem Ziel, sie mit Gewinn zu verkaufen. Dabei interessiert es sie oft nicht, dass dieses Kulturerbe eigentlich zum kollektiven Gedächtnis der Menschheit gehört und eingehend untersucht werden sollte und dass jeder es *‘erleben’* können muss. Man geht davon aus, dass diese Art von Tätigkeiten wegen der schnellen Entwicklung verschiedener Geräte zurzeit auf 98 % des

Meeresbodens weltweit durchgeführt werden können. Es wird somit immer dringlicher, diese Konvention zu ratifizieren. Im Zusammenhang mit dem Schutz gegen Bergungsunternehmen führt die Konvention auch an, dass der Verkauf, die unumkehrbare Verstreuung und die kommerzielle Ausbeutung des Unterwasser-Kulturerbes unzulässig sind.

Weiter enthält die Konvention einen allgemeinen Artikel zum Schutz gegen allerhand menschliche Tätigkeiten im Meer, die nicht spezifisch auf das Kulturerbe gerichtet sind, sondern sich zufällig darauf auswirken können. Laut der Konvention verpflichten sich die Vertragsstaaten, die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um dieses Kulturerbe gegen diese Art von Tätigkeiten zu schützen. Obwohl es klar ist, dass mit diesen Tätigkeiten u. a. Ausbaggerungsarbeiten, Gewinnung von Rohstoffen, Bauarbeiten und Schleppnetzfischerei gemeint sind, enthält der Text keine Aufzählung. Die Tatsache, dass keine Tätigkeiten aufgelistet werden, bietet den Vorteil, dass künftige Tätigkeiten nicht im Voraus ausgeschlossen werden. Die Schutzmaßnahmen beziehen sich an erster Stelle auf das Kulturerbe, das sich in den unter Aufsicht des betreffenden Vertragsstaates stehenden Meeresgebieten befindet, aber gelten zweitens über die Rechtsprechung des Vertragsstaates in Bezug auf die eigenen Staatsangehörigen und die Schiffe, die die Flagge des Vertragsstaates führen, auch für alle Meeresgebiete weltweit. Wenn die *In situ-Erhaltung* nicht möglich oder nicht wünschenswert ist und eine Unterwasserfundstelle trotzdem ausgegraben werden muss, muss diese Tätigkeit die der Konvention (als Anlage) beigefügten Regeln erfüllen. Diese Regeln unterscheiden sich nicht wesentlich von den für archäologische Forschungen an Land geltenden Standards.

Ein zweiter Grundsatz der UNESCO-Konvention besteht in der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsstaaten.

Die Staaten, die die Konvention ratifizieren, treten sozusagen einem Klub von Ländern bei, die sich dazu verpflichten wollen, das Unterwasser-Kulturerbe zu erhalten und sich dabei, wenn nötig, gegenseitig zu unterstützen. Die Zusammenarbeit kann verschiedene Formen annehmen. Die Vertragsstaaten werden zum Beispiel dazu aufgefordert, im Rahmen spezifischer Situationen/Fälle gegenseitige Abkommen abzuschließen. Ein wichtiger Aspekt der Zusammenarbeit betrifft den Austausch von Informationen, wobei der Generaldirektor der UNESCO eine Mittlerrolle übernimmt. Die Vertragsstaaten der Konvention treten auch mindestens alle zwei Jahre zusammen. Eine *‘nachprüfbare Verbindung’* zum Unterwasser-Kulturerbe in den Meeresgebieten eines anderen Vertragsstaates reicht für einen Vertragsstaat, um eine formelle Kooperation mit diesem anderen Vertragsstaat einzugehen. Die Konvention regelt das Eigentumsrecht nicht, erlaubt unter bestimmten Bedingungen Bergungen und ist auch in vollem Umfang auf Wracks von Schiffen im Staatsbesitz (wie zum Beispiel Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg) anwendbar.



■ Der Hauptsitz der UNESCO in Paris (UNESCO)



■ Es ist ganz bestimmt möglich, *in situ* Zugang zum Unterwasser-Kulturerbe zu bieten, wie in China bewiesen wurde. Auf der linken Seite: Das Museumsgebäude, das Zugang zu den Inschriften von Baiheliang bietet und 40 m unter dem Wasserspiegel des Jangtse liegt.

Unten: Ein Teil der Inschriften am Baiheliang-Sandsteinrücken
(Baiheliang Museum, von der UNESCO zur Verfügung gestellte Bilder)



Zusätzliche Informationen zu der Konvention finden Sie auf der UNESCO-Website:
www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage.

Die Nordsee und das Erbe des Ersten Weltkriegs

Der Rahmen

Was bedeutet diese Konvention konkret für den Schutz des Unterwasser-Kulturerbes des Ersten Weltkriegs? Schutz heißt in diesem Zusammenhang zweierlei. Einerseits kann wertvolles Unterwasser-Kulturerbe

des Ersten Weltkriegs *in situ* und materiell geschützt werden. Andererseits kann man ganz allgemein dafür sorgen, dass das im belgischen Teil der Nordsee befindliche Unterwasser-Kulturerbe des Ersten Weltkriegs nicht beschädigt wird, ohne dass dazu eindämmende Maßnahmen getroffen werden. Auf jeden Fall ist mindestens zu gewährleisten, dass entsprechende Dokumentation des betreffenden Kulturerbes gesammelt wird. Damit soll sichergestellt werden, dass dieser Teil unseres kollektiven Gedächtnisses nicht einfach gelöscht wird, sondern dass diese Informationen in die Wissensdatenbank aufgenommen werden. Aus technischer und

praktischer Sicht ist es allerdings nicht einfach, Unterwasserfundstellen materiell zu schützen. Trotzdem hat man inzwischen weltweit ein beträchtliches Fachwissen aufgebaut und wurden schon verschiedene Verfahren, die sich in diesem Zusammenhang als effizient erwiesen haben, erprobt (Richards 2012). In China gibt es sogar ein Unterwassermuseum, das in einer Tiefe von 40 m im Jangtse-Fluss liegt und errichtet wurde, um *in situ* Zugang zu den Inschriften von Baiheliang zu schaffen. Baiheliang ist eine Sandsteininformation im Jangtse, auf der seit der Tang-Dynastie, genauer gesagt seit 763 nach Christus, anhand von Inschriften 72 niedrige Wasserstände im Fluss



■ Die SMS Prangenhof wurde im Jahre 2002 an die Oberfläche gebracht (Etienne Rathé, Maritieme Toegang)

markiert wurden. Diese Inschriften sind von großer wissenschaftlicher und kultureller Bedeutung und können als die älteste hydrometrische Station der Welt (Ge Xiurun 2010) betrachtet werden.

Der Schutz vor allerhand menschlichen Tätigkeiten ist vor allem eine Frage der Politik und der Verwaltung. Um den betroffenen Instanzen und Beteiligten in Belgien u. a. Lösungen für dieses Problem anzubieten, wurde Anfang 2013 eine strategische Grundlagenforschung gestartet. Dieses Projekt „Archäologisches Erbe in der Nordsee“ wird von der flämischen Agentur für Innovation mittels

Wissenschaft und Technologie (IWT) finanziert und wird u. a. Vorschläge zu einer dauerhaften Verwaltung des archäologischen Kulturerbes im belgischen Teil der Nordsee erarbeiten. Selbstverständlich werden die verschiedenen beteiligten Parteien (Fischerei, Baggerbranche, Gewinnung neuer Zuschlagstoffe, erneuerbare Industrie, Tourismus, Behörden,...) eng in den Prozess einbezogen werden.

Bis heute sind nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen zum belgischen maritimen archäologischen Erbe des Ersten Weltkrieges durchgeführt und veröffentlicht. Die verfügbaren materiellen Quellen zum Ersten

Weltkrieg wurden für die historische und gesellschaftliche Debatte somit bisher größtenteils unzureichend genutzt. Das am besten dokumentierte Schiffswrack aus dem Ersten Weltkrieg ist zweifelsohne das Wrack des geborgenen und verschroteten *Vorpostenboots* S.M.S. Prangenhof (Termote 2003). Das Wrack dieses Boots wurde völlig an die Oberfläche gebracht und demontiert. Während dieser Arbeiten wurden auch archäologische Beobachtungen vorgenommen, die einen guten Einblick in die Art und Weise, wie ein ehemaliges Fischerboot in ein Kriegsschiff umgewandelt werden konnte, boten.

Wracks aus dem Ersten Weltkrieg im belgischen Teil der Nordsee: eine Übersicht

Trotz der Tatsache, dass nur wenige Untersuchungen des maritimen archäologischen Erbes des Ersten Weltkrieges durchgeführt wurden, kann ein Gesamtüberblick über die Anzahl der Fundstellen sowie über die Bedeutung und die Lage der aus diesem Zeitraum stammenden Schiffswracks im belgischen Teil der Nordsee vermittelt werden. Basis hierfür sind drei verfügbare Datenbanken (www.vlaamsehydrografie.be/wrakkendatabank; www.maritiemearcheologie.be; www.wrecksite.eu/) und verschiedene Veröffentlichungen zu Schiffswracks wie Hepper 2006 und Termote & Termote 2009.

Daraus geht hervor, dass zurzeit 40 Fundstellen dem Ersten Weltkrieg zuzuschreiben sind. Dazu kommen noch einige Dutzende von Fundstellen, bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass sie mit dem Ersten Weltkrieg im Zusammenhang stehen. Diese Fundstellen sind nicht in dieser Übersicht enthalten. Bei einigen davon handelt



■ Britisches 'Coastal Motor Boat' 33A, gestrandet in Oostende, Frühjahr 1918
(Royal Museums Greenwich)

den Erhaltungszustand der 18 gekannten und verbliebenen Wracks aus dem Ersten Weltkrieg betrachten, fällt gleich auf, dass vor allem die deutschen Schiffswracks gut erhalten sind. Sie bilden auch die zahlenmäßig größte Gruppe. 2/3 davon sind gut oder ziemlich gut erhalten. Es geht an erster Stelle um einige U-Boote, die dank ihrer soliden Konstruktion eine bessere Chance haben, in gutem Zustand zu bleiben: die U-11, UB-10, UB-13, UB-20, UB-59, ein U-Boot der Klasse UB-III, die UC-4 und die UC-62. Daneben sind 2 Torpedoboote (G-88 und G-96) sowie 3 Vorpostenboote ('Senator Holthusen', 'Senator Sthamer' und 'Frigg') ziemlich gut erhalten.

Was die Lage der Wracks aus dem Ersten Weltkrieg im belgischen Teil der Nordsee betrifft, stellen wir gleich fest, dass sich die große Mehrheit, genauer gesagt 33 der 40 Fundstellen, in den belgischen Hoheitsgewässern und somit relativ nahe der Küste befindet. Drei der 7 Wracks, die sich außerhalb der belgischen Hoheitsgewässer befinden, liegen oder lagen auf oder gleich nördlich der Thornton-Sandbank. Weiter scheinen die Orte, an denen die Wracks gefunden wurden, mit der Lage der drei flämischen Häfen verknüpft zu sein, mit drei Gruppen in der Nähe von Nieuwpoort, Oostende beziehungsweise Zeebrugge. Nur die Konzentration in der Nähe des Hafens von Nieuwpoort ist in diesem Zusammenhang etwas sonderbar, da dieser Hafen im Ersten Weltkrieg nicht benutzt wurde. Die drei französischen Wracks befinden sich im westlichen Teil der belgischen Hoheitsgewässer, relativ nahe den französischen Hoheitsgewässern. Die beiden niederländischen Wracks lagen im östlichen Teil der belgischen Nordsee in der Nähe der niederländischen Hoheitsgewässer.

Zum Schluss

Dieser kurze Überblick macht deutlich, dass in der Nordsee immer noch ein wertvolles Unterwassererbe aus dem Ersten Weltkrieg besteht - genauer gesagt deutsche Schiffswracks - mit dem verantwortungsbewusst umgegangen werden muss. Zudem ist dieses Erbe quantitativ nicht sehr umfangreich, wodurch es einfach verwaltet und kontrolliert werden kann. Diese materiellen Quellen darf man bestimmt nicht unberücksichtigt lassen, wenn man den Ersten Weltkrieg ganzheitlich betrachten will. Es sind zusätzliche Studien erforderlich, um die historische Bedeutung bestimmter Schiffswracks besser ermitteln zu können. Weiter machen dieser Überblick und insbesondere die Fragezeichen hinter den Namen der betreffenden Schiffe deutlich, dass bei bestimmten identifizierten Wracks Unsicherheit besteht und dass noch viele Wracks nicht identifiziert wurden. Auf dem Gebiet der Identifizierung und Erfassung des bereits lokalisierten maritimen Erbes im belgischen Teil der Nordsee bleibt mit anderen Worten noch eine Menge zu tun. Schließlich sind viele dieser Wracks auch als See- oder Kriegsgräber zu betrachten, was ein weiterer Grund ist, warum diese Wracks besondere Aufmerksamkeit und Achtung verdienen.

Große Teile zweier ehemaliger Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg können an Land betrachtet werden. Ein Teil des Bugs der HMS Vindictive befindet sich an der Mole Oosterstaketsel in Oostende. Die Schraube und der Anker der HMS Maori sind im Gebäude von DAB Vloot, auch in Oostende, zu besichtigen.

Bibliographie

- Bennett G. (2005). Naval Battles of the First World War, Batsford, Pen & Sword Military Classics, 320 S.
- Blom R. (2008). Honger. Een geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog, Tilt-Uitgeverij Lannoo, 332 S.
- Bonney G. (2002): The Battle of Jutland 1916, Sutton Publishing Limited, Thrupp, Stroud, 244 S.
- Cornelis C., B. Egger, U. Guérin, S. Khakzad, T. Missiaen, M. Pieters, A. Rey Da Silva & K. Van Balen (2011). Conference Book. UNESCO Scientific Colloquium on factors Impacting Underwater Cultural Heritage. UNESCO regional Meeting on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, Brüssel, 13-15/12/2011, 117 S.
- De Vos L. (1996). De Eerste Wereldoorlog, Leuven, Davidsfonds, 175 S.
- Clark P. (2004). The Dover Bronze Age Boat, English Heritage, London, 340 S.
- Dromgoole S. (2003). 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, The International Journal of Marine and Coastal Law, 18-1, 59-108.
- Gregory D. & H. Matthiesen (2012). Conservation and Management of Archaeological Sites. Special Issue: preserving archaeological remains in situ, 14-1/4, Leeds, Maney Publishing, 486 S.
- Guérin U. s.d. La Convention de l'UNESCO sur la Protection du patrimoine culturel subaquatique, Paris, 30 S.
- Guérin U. (2011). The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and the development of underwater museums, in: Shuguang L. (red.): 2010 International Meeting on Protection, Presentation and Valorisation of Underwater Cultural Heritage - Chongqing, Beijing, 206-219.
- Hepper D. (2006). British Warship Losses in the Ironclad Era 1860-1919, London, Chatham Publishing, 168 S.
- Pieters M., I. Demerre, T. Lenaerts, I. Zeebroek, M. De Bie, W. De Clercq, B. Dickinson & P. Monsieur (2010). De Noordzee: een waardevol archief onder water. Meer dan 100 jaar onderzoek van strandvondsten en vondsten uit zee in België: een overzicht. Relicta 6, 177-218.
- Pixa R.R. (2009). In defense of Perpetual Title to Sovereign Wrecks, <http://www.history.navy.mil/branches/org12-7m.htm>
- Richards V. (2012). In Situ Preservation and Monitoring of the James Matthews Shipwreck Site, Conservation and Management of Archaeological Sites, 14, 169-181.
- Ryheul J. (1997). Marinekorps Flandern 1914-1918, Hamburg-Berlin-Bonn, Uitgeverij E.S. Mittler & Sohn GmbH, 280 S.
- Termote T. (2003). S.M.S. Prangenhof. De Vorpostenflottille Flandern, 1914-1918, aan de hand van professionele Berging en Maritiem Archeologisch Onderzoek, Association for Battlefield Archaeology in Flanders, Voormezele, 141 S.
- Termote T. & D. Termote (2009). Schatten en Scheepswrakken. Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee, Davidsfonds, Leuven, 352 S.
- Van Pul P. (2004). Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee, Erpe, Uitgeverij De Krijger, 371 S.
- Xiurun G. (2011). Baiheliang Ancient Hydrologic Inscription - n°1 Ancient Hydrometric Station in the World and In-situ Underwater Protection Project, in: Shuguang L. (red.): 2010 International Meeting on Protection, Presentation and Valorisation of Underwater Cultural Heritage - Chongqing, Beijing, 309-340.

Angriff auf Zeebrügge und Oostende

Benoit Strubbe

Im Ersten Weltkrieg stellten die Seehäfen Zeebrügge und Oostende eine nicht zu unterschätzende Bedrohung für die alliierten Streitkräfte dar. Ihre Lage in der Nähe der Themsemündung und des Ärmelkanals machte diese Häfen zu idealen Stützpunkten für die deutsche U-Boot- und Torpedobootflotte. Außerdem war Brügge sowohl mit Zeebrügge als auch mit Oostende über Kanäle verbunden. Aufgrund der günstigen Lage außerhalb der Schussweite der britischen Kanonen konnte in diesem Hafen ein guter Zufluchtsort für die Schiffe des *Marinekorps Flandern* ausgebaut werden. Von den belgischen Häfen aus operierende deutsche Schiffe sorgten im Laufe des Krieges für ein Drittel der Verluste aller Schiffe der Alliierten. Andererseits war der Verkehr im Ärmelkanal für die Alliierten unentbehrlich. Er diente nicht nur dazu, neue Einheiten auf das Festland zu bringen, sondern spielte auch im Bereich der Kommunikation und der Versorgung der britischen Inseln eine große Rolle. Als Antwort auf die oben erwähnte Bedrohung versuchte deshalb die britische Dover Patrol in der Nacht vom 22. auf den 23. April und der Nacht vom 9. auf den 10. Mai 1918 die Zugänge zu den Häfen von Zeebrügge und Oostende zu blockieren.

Was geschah vorher

Zeebrugge und Oostende waren anfangs nicht „in the picture“

Die Einsätze des *Marinekorps Flandern* konnten in strategischer Hinsicht von ausschlaggebender Bedeutung sein. Es dauerte jedoch bis Ende 1917, bevor die Briten den Ernst der Bedrohung erkannten und beschlossen, die Hafeneinfahrten von Zeebrügge und Oostende vom Meer aus zu blockieren. Um dieses lange Zögern erklären zu können, muss der gesamte Verlauf des Großen Krieges näher erläutert werden.

Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, war man der optimistischen Überzeugung, dass dieser Krieg nur von kurzer Dauer sein würde. Man ging auf beiden Seiten von einem schnellen und ruhmreichen Sieg aus. Das Ziel des deutschen Schlieffenplans, um über Belgien und Luxemburg das französische Landheer auszuschalten und die französischen Häfen am Ärmelkanal zu erobern, um auf diese Weise leichter in Großbritannien



■ Um ihre U-Boote noch besser schützen zu können, bauten die Deutschen im Brügger Hafen einen U-Boot-Bunker. Er wurde in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts abgerissen (Stadtarchiv Brügge, Zeebruggefonds)



■ Der Einzug der Marinedivision in Brüssel (Imperial War Museums, Q49147)



■ Einige deutsche Torpedoboote der Flandern Flottille unterwegs zur englischen Küste (Provinzbibliothek Tolhuis)

einmarschieren zu können, schlug fehl. Der deutsche Vormarsch wurde unter anderem durch die Flutung der Yserpolder gestoppt. Die Deutschen konnten nur Zeebrügge und Oostende erobern. Die Briten wollten diese Häfen anfangs nicht vernichten, weil sie von einer schnellen Rückeroberung ausgingen. Zeebrügge und Oostende konnten dann für die Versorgung der Truppen genutzt werden. Auch für die Deutschen galten diese Häfen eigentlich als vorübergehender Zwischenstopp. Zeebrügge und Oostende waren relativ unzerstört in deutsche Hände gelangt, aber es gab dort keine Verteidigungsanlagen und die Häfen waren nicht dafür ausgerüstet, dass eine Flotte von Kriegsschiffen dort anlegen, repariert und gewartet werden konnte.

Flämische Häfen werden äußerst wichtig

Ende 1914 hatte sich der Bewegungskrieg zu einem Grabenkrieg entwickelt. Der anfängliche Optimismus war verschwunden. Viele britische Schiffe bombardierten die belgische Küste, um zu verhindern, dass die Deutschen die Häfen von Oostende, Zeebrügge und Brügge nutzen konnten. Auf deutscher Seite erkannte man, dass die Eroberung der französischen Häfen am Ärmelkanal nicht in unmittelbarer Reichweite lag. Der gut ausgerüstete Antwerpener Hafen, der sich zwar in deutschen Händen befand, konnte nicht benutzt werden. Man hätte dazu die Schelde befahren müssen, was aufgrund der niederländischen Neutralität, die die Deutschen nicht verletzen wollten, unmöglich war. Aus diesem Grund und aus Angst vor einer Landung der Alliierten begann das *Marinekorps Flandern* mit dem Ausbau der Küsten- und Hafenverteidigung in und rund um Zeebrügge und Oostende. Ab 1915 wurden verschiedene Batterien in Betrieb genommen, die eine Antwort auf die britischen Bombardierungen bieten konnten. Langsam wurde es immer schwieriger, die Häfen vom Meer aus unter Beschuss zu nehmen. Die deutschen U-Boote

und Torpedoboote konnten jetzt häufiger und effizienter von Zeebrügge und Oostende aus eingesetzt werden. Die Briten, für die der Verkehr im Ärmelkanal so wichtig war, erwogen einen Angriff auf der linken Flanke der Front, ganz in der Nähe der Küste, um auf diese Weise über Land die belgischen Häfen unter schweren Beschuss nehmen zu können. Die Franzosen wollten sich auf die Front im Inland konzentrieren. Die erfahreneren Franzosen konnten sich durchsetzen und der Plan der Briten wurde vorläufig auf Eis gelegt.

Die Bedrohung durch die Flandern Flottille

Bis 1916 hatte die deutsche Marine vor allem in die *Hochseeflotte* und die Baltische See investiert, während das *Marinekorps Flandern* stiefmütterlich behandelt wurde. Diese Haltung änderte sich etwas nach der Skagerrakschlacht (31. Mai – 1. Juni 1916). Obwohl die Deutschen dort einen taktischen Sieg erringen konnten, blieb die britische Seeblockade der *Hochseeflotte* weiterhin bestehen. Deutschland erkannte, dass es diese Blockade wohl niemals durchbrechen könnte und beschloss daraufhin, einen Teil der für diese Hauptflotte reservierten Mittel an der belgischen Küste zu investieren. Die Flotte des *Marinekorps Flandern* wurde zeitweise mit zwei kleinen Torpedo-Flottillen ergänzt und konnte deshalb offensiver agieren. Der gesteigerte und aggressivere Einsatz deutscher Schiffe aus den belgischen Häfen beunruhigte den britischen Generalstab. Das ungute Gefühl erhielt weitere Nahrung, als Deutschland 1917 erneut den totalen U-Bootkrieg erklärte. Die deutschen U-Boote säten Panik und Chaos in der Nordsee und im Ärmelkanal. 1917 wurde die Hälfte der gesamten Tonnage alliierter Schiffe versenkt. Nicht nur die U-Boote sorgten für die Zerstörung von immer mehr Schiffen. Ende 1916 und Anfang 1917 organisierten die Deutschen mehrere Angriffswellen mit Torpedobootten

im Ärmelkanal. Die Flandern Flottille war jetzt in der Lage, die vitale Kommunikations- und Versorgungslinie zwischen Großbritannien und dem Festland ernsthaft zu stören. Diese ständig wachsende Gefahr führte in England zu der Überzeugung, dass eine definitive Lösung für die Häfen in Zeebrügge und Oostende gefunden werden musste.

1917 wurde mit der dritten Flandernschlacht (31. Juli – 6. November 1917) ein neuer Versuch unternommen, um aus dem *trench deadlock* zu geraten. Die britische Heeresleitung hatte es auf den Durchbruch der Front bei Passchendaele abgesehen, um von dort aus endlich die belgischen Häfen zurückerobern zu können. Die Offensive schlug jedoch fehl. Die Front konnte nur einige Kilometer weiter vorgeschoben werden und das auf Kosten Hunderttausender von Soldaten, die dabei ihr Leben ließen. Der Plan, die belgischen Häfen über Land zu erobern, wurde dann allmählich fallen gelassen. Auch aus der Luft war ein Erfolg aufgrund der von den Deutschen in Brügge errichteten Betonbunker für U-Boote unmöglich. Gegen Ende 1917 wurden deshalb unter der Leitung des britischen Vizeadmirals Roger Keyes Pläne geschmiedet, die Häfen von Zeebrügge und Oostende vom Meer aus zu blockieren.

Der Plan

Die Briten hatten den Plan, die Häfen von Oostende und Zeebrügge durch veraltete, mit Beton gefüllte Kriegsschiffe zu blockieren, die sie in der Hafenrinne sinken lassen wollten. Die deutschen U-Boote und Torpedoboote wären dann – eventuell zumindest zeitweise – in den belgischen Häfen gefangen. Es kostete eine Menge Zeit, die Pläne für diesen Angriff zu entwickeln. Vor allem die alte Hafenmauer oder „Mole“ in Zeebrügge bereitete den Briten Kopfzerbrechen. Der zwei Kilometer lange bogenförmige Pier vor der Hafeneinfahrt war von den Deutschen mit einer Reihe Batterien verstärkt worden, die den gesamten Hafen schützten. Um zu gewährleisten, dass die Blockschiffe unbeschädigt in die Hafeneinfahrt gelangen konnten, musste man die Batterien auf dem Pier ablenken. Eine Landung britischer Truppen auf dem Hafendamm wäre zu diesem Zweck notwendig. Drei Schiffe wurden so angepasst, dass sie diese Truppen befördern konnten: der alte Kreuzer *Vindictive* und die Flussfähren *Iris* und *Daffodil*. Während die Truppen landeten, sollte ein altes U-Boot unter dem Viadukt, der die Mole mit dem Festland verband, gesprengt werden. Die drei Blockschiffe *Thetis*, *Intrepid* und *Iphigenia* sollten inzwischen mehr oder weniger ungestört in die Hafenrinne hineinfahren und sich selber im Hafendamm versenken. Die Deutschen würden diese Schiffe natürlich schon von weitem kommen sehen. Deshalb sollten kleine schnelle Boote eine Rauchwand erzeugen, die die Schiffe einhüllte.

Die Lage in Oostende war auf den ersten Blick einfacher. Auch hier schützten mehrere Batterien und Maschinengewehnnester den

Hafen, es gab dort aber keine bogenförmige Mole. Deshalb hielt man eine Truppenlandung für überflüssig. Es schien auszureichen, dass sich die Blockschiffe Sirius und Brilliant quer in der Hafenrinne versenkten.

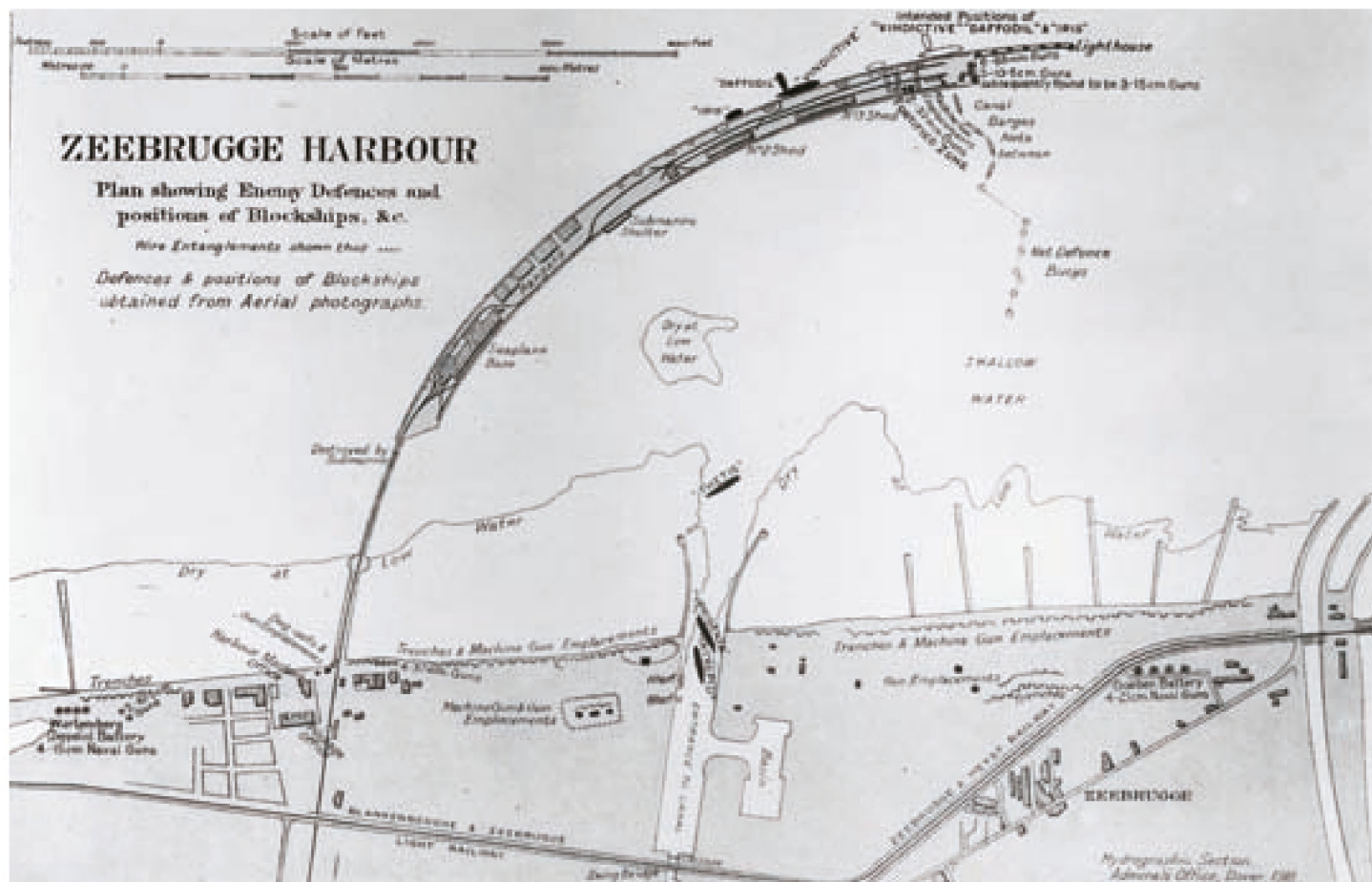
Einige Faktoren von ausschlaggebender Bedeutung für das Gelingen des Angriffsplans waren die Gezeiten und das Timing. Eine weitere Voraussetzung für den optimalen Einsatz der kleinen Boote und das Gelingen der Landung auf der Mole in Zeebrügge war ruhiges Wetter. Ein landeinwärts gerichteter Wind sollte die Rauchwand vor den Schiffen halten. Flut war nötig, um auf die hohe Mole klettern zu können und die schwer beladenen Blockschiffe ungehindert in den Hafen fahren zu lassen. Alle diese Voraussetzungen mussten schließlich auch noch vor Mitternacht erfüllt sein, um optimal von der Dunkelheit Gebrauch machen zu können. Das wechselhafte Wetter sorgte für zwei abgeblasene Versuche. Die Flotte fuhr ein drittes Mal am Vorabend des 22. April 1918 aus.

Der Angriff auf Zeebrügge: 22. April 1918

Die beiden Flottenabteilungen fuhren bis eine Meile vor der Küste im Verband. Dann trennten sich ihre Wege. Sie sollten gleichzeitig in Zeebrügge und Oostende ankommen, damit die Deutschen keine Zeit hatten, einander zu warnen. Bei einem der früheren Versuche waren die Angriffspläne nämlich schon vorher in deutsche Hände gelangt. Als die Deutschen



■ Lage der Blockschiffe Iphigenia und Intrepid im Hafen von Zeebrügge nach dem Angriff (Stadtarchiv Brügge, Zeebruggefonds)



■ Plan des Hafens von Zeebrügge mit der Position der Blockschiffe, die den Hafen blockieren sollten (Stadtarchiv Brügge, Zeebruggefonds)

in Zeebrügge die Schiffsmotoren hörten, dachten sie anfangs, es handle sich um einen Luftangriff. Nach einer Weile begriffen sie, dass der Nebel auf See eigentlich eine Rauchwand war und feuerten daraufhin einige Leuchtgranaten ab. Sie erkannten die britischen Schornsteine und schlugen sofort an der gesamten Küstenlinie Alarm. Leuchtgranaten und Suchscheinwerfer beleuchteten die gesamte Mole. Die Schiffsmotoren waren jetzt deutlich zu hören, aber der sich nähernde Nebel hing noch immer wie ein Schleier über den Schiffen. Britische Monitore waren inzwischen mit den Bombardierungen begonnen.

Kurz vor Mitternacht blies plötzlich ein Windstoß die Rauchwand weg. Die Konturen der Vindictive waren jetzt gut zu erkennen. Die gefechtsbereiten Batterien eröffneten das Feuer. Als die Vindictive ihre Position an der Mole erreicht hatte, war ein Großteil der Landungsbrücken, die speziell für die Landung auf dem Schiff montiert worden waren, schon zerschossen worden. Die Hälfte der Soldaten, die an Deck auf die Landung warteten, war bereits gefallen oder verwundet. Aber man fuhr weiter. Auch die Iris und die Daffodil näherten sich der Mole. Ungefähr eine Viertelstunde nach Mitternacht landeten die ersten Truppen auf der Hafenmauer und ungefähr gleichzeitig sprengte sich das britische U-Boot unter dem Viadukt in die Luft. Die Landungstruppen zerstörten einige Maschinengewehrnesten und Kanonen. Gegen halb eins passierten die Blockschiffe die Hafenmauer. Die Thetis, die voran fuhr, geriet direkt schwer unter Beschuss. Das Schiff verstrickte sich bei der Einfahrt in den Hafen in die Netze, die die Deutschen gelegt hatten und lief auf Grund. Die Besatzung ließ das Schiff vor Ort sinken. Die Intrepid und die Iphigenia waren inzwischen beinahe unbemerkt in den

Hafenmund eingelaufen. Beide Besatzungen versuchten so gut es ging, ihr Schiff quer in die Hafenrinne zu legen, bevor sie die Sprengladungen explodieren ließen. Der Angriff schien gelungen zu sein und der Rückzug konnte beginnen.

Oostende, ein Angriff in zwei Etappen

Die Sirius und die Brilliant hatten in Richtung Oostende weniger Glück. Plötzlich auftretender Wind ließ die Rauchwand verschwinden und die beiden Schiffe wurden gesichtet. Der Beschuss der britischen Monitore konnte die deutschen Batterien nicht zum Schweigen bringen. Starker Regen behinderte die Sicht, außerdem hatten die Deutschen eine Navigationsboje verlegt, die die Hafeneinfahrt markierte. Die beiden Schiffe fanden deshalb den Hafeneingang nicht und wurden schließlich außerhalb des Hafens in Richtung Bredene versenkt. Der Angriff auf Oostende war somit ein totaler Fehlschlag.

Am 9. Mai folgte ein zweiter Versuch. Dieses Mal sollten die Vindictive, die nach dem Angriff auf Zeebrügge schnell wieder repariert worden war, und die Sappho die Hafenrinne blockieren. Ein Maschinenschaden sorgte jedoch dafür, dass die Sappho Oostende nie erreichte. Die Vindictive allerdings schon, aber auch dieses Mal war es nicht leicht, den Hafenmund zu finden. Nachdem das Schiff ein paar Mal vor dem Hafen hin- und her gekreuzt war, fand es endlich die Einfahrt und fuhr unter schwerem Beschuss der Deutschen in den Hafen. Der Schaden, den das Schiff beim ersten Angriff auf Zeebrügge erlitten hatte, wurde dadurch noch vergrößert und eine Schraube ging kaputt. Mit

einer defekten Schraube konnte die Vindictive nur noch schwer manövrieren. Es erwies sich schnell als unmöglich, das schwer beschädigte Schiff quer in die Hafenrinne zu legen. Der Befehlshaber ließ das Schiff deshalb vor Ort sinken. Die Hafenrinne wurde dadurch kaum blockiert. Damit war auch der zweite Versuch kein besonders großer Erfolg.

Mission fehlgeschlagen?

Die beiden Angriffe hatten über 200 britische Soldaten das Leben gekostet. Auf deutscher Seite fielen nur ein paar Soldaten. Angesichts der Verluste, die man an der Yserfront zu verzeichnen hatte, war diese Zahl für die Briten akzeptabel. Aber hatten sie ihren Plan verwirklichen können? Wie wurde dieser Angriff in den beiden Lagern aufgenommen? Welchen Einfluss hatte dieses Gefecht auf den weiteren Verlauf des Krieges? Um eine Antwort auf die Frage zu finden, ob das Vorhaben der Briten gelungen war, musste man nur feststellen, ob die Hafeneinfahrten von Oostende und Zeebrügge nun wirklich versperrt waren. In Oostende war es nicht der Fall. Die Vindictive hatte sich aufgrund der defekten Schraube nicht quer vor die Hafenrinne legen können. In Zeebrügge hatten die Intrepid und die Iphigenia zwar eine bessere Position erreichen können, aber schon nach einigen Tagen hatte man eine neue Fahrinne hinter den Schiffen angelegt. Die U-Boote und die Torpedoboote konnten bereits kurz nach dem Angriff die Häfen wieder verlassen. Auf moralischer Ebene war der Angriff jedoch schon ein Erfolg für die Briten. Das erhoffte Ziel konnte zwar nicht erreicht werden, es war aber überall zu lesen, dass die Angriffe



■ Die gesunkene Vindictive am Hafendamm in Oostende (Sammlung Freddy Hubrechtsen)

erfolgreich durchgeführt werden konnten. Die englische Propagandamaschine stellte die gesamte Operation als ungetrübten Erfolg dar und es wurde wochenlang behauptet, dass die belgischen Häfen wirklich vom Meer abgeschlossen seien. Viele Fotos beweisen jedoch das Gegenteil. Auch der Mut der Teilnehmer wurde belohnt.

Sage und schreibe 11 *Victoria Crosses* - die höchste militärische Auszeichnung - wurden für die Leistungen britischer Soldaten bei diesen Angriffen verliehen. Außerdem hatten die Briten durch ihre Aktion bewiesen, dass die deutsche Küstenverteidigung durchbrochen werden konnte. Die Angriffe sorgten für die lebensnotwendige Aufmunterung der alliierten Moral nach der Enttäuschung der 3. Flandernschlacht. Auf deutscher Seite wurden die Ergebnisse der Angriffe dann wiederum minimalisiert. Aus dem offiziellen Bericht von Admiral Alfred von Tirpitz geht hervor, dass nur wenig Schaden an der Hafeninfrastruktur angerichtet wurde und dass es fast keine Opfer gab. Die deutsche Propaganda stellte das britische Versagen als einen Beweis für die überlegene Verteidigung der Häfen dar. Es wurde deutlich darauf hingewiesen, dass die Schiffe schon nach einigen Tagen den Hafen wieder verlassen konnten. In Wirklichkeit erhielt das deutsche Selbstvertrauen aber schon einen gewaltigen Dämpfer. Auch wenn das Ziel dieser Angriffe nicht erreicht werden konnte, war es den Briten mehrmals gelungen, die deutsche Küstenverteidigung zu durchbrechen und zeitweise einen Fuß an Land zu setzen. Die Deutschen errichteten danach vor allem in den Häfen noch zusätzliche Befestigungsanlagen.

Die Gefahr bezwungen

Nach den Angriffen sank die Zahl der vom *Marinekorps* versenkten alliierten Schiffe erheblich. Wenn es nicht an den Angriffen lag, was war dann die Ursache? Diese Frage lässt sich nicht mit einem Satz beantworten. Einige britische Bombardierungen hatten zur Folge, dass die Hafenschleusen bis Ende Juni nur noch sporadisch funktionierten. Diese Behinderung war jedoch nur von kurzer Dauer. Es war allerdings so, dass die deutschen Rohstoffe nach den knapp vierjährigen Kämpfen langsam zur Neige gingen, wodurch die Herstellung neuer Schiffe ins Hintertreffen geriet. Die Alliierten wendeten ab 1918 auch strukturell einige bewährte und neue Techniken zur Bekämpfung der U-Boote an.

Außerdem gingen die Alliierten ab 1917 dazu über, Geleitzüge einzurichten. Diese Strategie hatte bereits seit Jahrhunderten ihren Nutzen erwiesen. Die Idee war einfach: Handelsschiffe wurden von einigen Kriegsschiffen begleitet. Es ist schon verwunderlich, dass die Alliierten diese Strategie im Ersten Weltkrieg nicht schon früher angewandt haben. Die Argumente gegen diese Art von Geleitzügen waren sehr gegensätzlich. Wenn ein Geleitzug einem feindlichen Schlachtschiff begegnete, hatte er absolut keine Chance, es sei denn, auch er würde von einem Schlachtschiff geschützt.



■ Dieses Gemälde im Gemeinschaftshaus in Zeebrügge zeigt den Angriff auf Zeebrügge mit der entsprechenden Dramatik (Decleer)



■ Ein britischer Geleitzug der Royal Navy fährt im Zickzack durch eine Gefahrenzone im Atlantik (Imperial War Museums, Q19954)

Es war jedoch viel zu teuer, jeden Geleitzug von einem Schlachtschiff begleiten zu lassen. Man konnte in einem Geleitzug auch nur so schnell fahren, wie das langsamste Schiff. Außerdem musste man im Hafen warten, bis ein neuer Geleitzug ablegte, um zurückkehren zu können. Man war der Meinung, dass dadurch viel Zeit und Effizienz verloren ging. Die Briten waren außerdem davon überzeugt, dass das Löschen der Ladung eines ganzen Geleitzugs die Kapazität eines Hafens bei weitem überschreiten könnte.

Diese Argumente wurden Stück für Stück widerlegt. Die britische Blockade der deutschen Schlachtschiffe verhinderte, dass sie frei herumfahren konnten, um Geleitzüge anzugreifen. Der Verlust an Effizienz und Zeit schien größer zu sein, wenn ein

Schiff versenkt wurde und bei der Ankunft eines Geleitzugs sorgte eine rechtzeitige Ankündigung dafür, dass der entsprechende Hafen sich auf das Löschen der Schiffe vorbereiten konnte. Allmählich wurden dann auch mehr Geleitzüge zusammengestellt und zwar mit Erfolg. Auch einige neue Techniken schienen vielversprechend zu sein. Ende 1917 entwickelte das britische *Allied Submarine Detection and Investigation Committee* das Sonar. Das Gerät sendet Schallimpulse aus, die von einem untergetauchten Objekt wie ein Echo zurückgeworfen und dann von dem Sonar wieder empfangen werden. Durch das Messen der Zeit zwischen dem Senden und dem Empfangen eines Impulses konnte man die Tiefe oder die Entfernung eines Objektes bestimmen. Im Ersten Weltkrieg wurde



■ Links: Das ursprüngliche Monument auf der Ecke der De Maerelaan und der Seepromenade in Zeebrügge wurde im Zweiten Weltkrieg abgerissen und nach Deutschland transportiert. Das heutige Monument stammt aus dem Jahr 1984. Rechts: Die Stücke des Hafendamms, der von der Vindictive gerammt wurde, auf dem Admiraal Keyesplein in Zeebrügge (Provinzbibliothek Tolhuis)

daraufhin auch die Tiefenbombe entwickelt, die erst in einer ganz bestimmten Tiefe explodierte. Das Sonar und die Tiefenbombe waren sehr schlagkräftige Waffen im Kampf gegen die U-Boote.

Admiral Roger Keyes plante und leitete nicht nur die Angriffe auf die Häfen, sondern ordnete auch einige andere Maßnahmen an, die dem deutschen Schiffsverkehr im Ärmelkanal das Leben schwer machten. So ließ er u.a. Anti-U-Boot-Netze und Minen legen und setzte er Anti-U-Boot-Patrouillen ein. Die U-Boote konnten dann entweder von den Patrouillen versenkt werden oder sich in den verlegten Minennetzen verfangen. Alle diese Maßnahmen und Umstände sorgten schließlich dafür, dass es den deutschen U-Booten und Torpedobooten immer seltener gelang, die Versorgung der Alliierten zu stören.

Vor allem ein moralischer Ansporn

Die Angriffe auf Zeebrügge und Oostende waren sicher ein moralischer Ansporn für die Entente. Der Mut der Männer, die daran teilgenommen hatten und die Berichterstattung über die tapfere Aktion in der Presse machten den Soldaten in den Schützengräben Hoffnung und ließen sie wieder an einen möglichen Sieg glauben. Nach der Niederlage in der 3. Flandernschlacht und der Enttäuschung und Ungewissheit in Bezug auf die deutschen Frühjahrsoffensiven kam dieser positive Impuls genau im richtigen Augenblick. Gleichzeitig wurde die effektive Wirkung dieser Angriffe von den Alliierten anfangs, wenn auch nicht bewusst, schwer überschätzt. Die gesunkenen Schiffe sorgten nur für eine geringe Behinderung. Die deutschen Kriegsschiffe konnten bereits nach einigen Tagen wieder auslaufen. Die sinkende Anzahl torpedierter Schiffe war vor allem der Erschöpfung der Rohstoffe, der Einführung von Geleitzügen, der Anwendung neuer Techniken und Keyes' Anti-U-Boot-Maßnahmen zuzuschreiben. Auf



■ Oben: Das Vindictivemonument in Oostende wurde kürzlich verlegt (Provinzbibliothek Tolhuis). Unten: Der Bug der HMS Vindictive an seinem neuen Platz in der Nähe des östlichen Piers in Oostende bei der feierlichen Einweihung am 24. Mai 2013 (Marnix Pieters, Agentur für bauliches kulturelles Erbe)

jeden Fall hatten die Angriffe auf Zeebrügge und Oostende im Zweiten Weltkrieg ihre Nachfolger. Am 28. März 1942 führten die Briten einen gelungenen Angriff auf Saint-Nazaire durch. Dabei wurde das Trockendock des wichtigsten Hafens an der Atlantikküste - das einzige Trockendock, das groß genug war, um die deutschen Schlachtschiffe zu reparieren - zerstört. Die deutschen Kriegsschiffe mussten von nun an für Reparaturen nach Deutschland zurückkehren.

Zeugnisse der Angriffe auf Zeebrügge und Oostende heute

Heute erinnern noch verschiedene Monumente sowohl in England als auch in Belgien an die Aktionen im April und Mai des Jahres 1918. In Zeebrügge befindet sich bis heute auf der Ecke der Seepromenade und der Baron de Maerelaan ein Saint George's Day - Monument. Es ist seit 1984 unverändert. Ein Plan des Angriffs wird von zwei Gedenktafeln für die Blockschiffe und das U-Boot flankiert. Auf dem Admiraal Keyesplein in Zeebrügge ist aus den Stücken des Hafendamms, der von der Vindictive bei dem Versuch, die Truppen abzusetzen, gerammt wurde, ein Denkmal entstanden.

Der Bug der Vindictive und die Masten der Thetis und der Intrepid standen jahrelang im Graaf de Smet de Naeyerlaan in Oostende und sind jetzt nach einer vor kurzem durchgeführten Restaurierung in Höhe des östlichen Piers des Oostender Hafens zu sehen.

Quellen

- De Groot B. (2012). Van Duitse Bocht tot Scapa Flow. De oorlog ter zee 1914-1918.
- Deseyne A. (2007). De kust bezet 1914-1918, Brügge.
- De Vos L. (2003). De Eerste Wereldoorlog, Leuven.
- Karau M. (2003). Wielding the Dagger. The Marinekorps Flandern and the German War Effort 1914-1918, Westport.
- Prince S. (2010). The blocking of Zeebrugge. Operation Z-O 1918, Oxford.
- Ryheul J. (2010). Marinekorps Flandern, Erembodegem.

Beton in den Dünen: Die deutsche Küstenverteidigung im Ersten Weltkrieg

Mathieu de Meyer

Die bekanntesten Schlachten des Ersten Weltkriegs fanden an der Westfront statt: Einem Netz aus Schützengraben, das von der französisch-schweizerischen Grenze bis nach Nieuwpoort reichte. Auf belgischem Boden haben die Gefechte bei Ypern und an der Yser tiefe Spuren hinterlassen. Die Verteidigungslinien endeten jedoch nicht an der Ysermündung. Auch der Küstenstreifen wurde von den gegnerischen Parteien in Verteidigungsbereitschaft gebracht. Die Alliierten organisierten ihre Verteidigung im Dünen- und Poldergebiet hinter der Yser (siehe Beitrag Mahieu & Termote, in dieser Ausgabe). Die Deutschen bauten von Raversijde bis an das Zwin eine Kette von Batterien und errichteten auch an der belgisch-niederländischen Grenze eine Verteidigungslinie. Die Niederlande verhielten sich in diesem Krieg zwar neutral, aber die Deutschen trauten der Sache nicht so ganz, denn die Alliierten hätten ja auch von Seeländisch-Flandern aus in Belgien einfallen können. Die deutsche Verteidigung entlang der niederländischen Grenze bestand aus drei Teilen: der *Hollandstellung* oder *Hollandlinie* (zwischen der Küste und Vrasene), der *Stellung Antwerpen* (rund um Antwerpen) und der *Turnhoutkanalstellung* (übriges Gebiet), einem der am besten erhaltenen, aber kaum bekannten Bunkernetze aus dem Ersten Weltkrieg. Von den Batterien an der Küste ist hingegen kaum etwas übrig geblieben. Eine Ausnahme bildet dabei die Batterie Aachen, die zwischen Middelkerke und Raversijde liegt.

Die deutschen Befestigungsanlagen zwischen Middelkerke und dem Zwin (Knokke)

Die Häfen waren im Ersten Weltkrieg sowohl für die Deutschen, als auch für die Alliierten besonders wichtig. Oostende, Zeebrügge und Brügge hatten nicht nur eine strategische Bedeutung für die Nachschublieferungen, sondern dienten der deutschen U-Bootflotte auch als Stützpunkte. Derart wichtige Ziele mussten natürlich verteidigt werden. Außerdem hatte man Angst vor einer „Landung“ der feindlichen Truppen. Diese Befürchtungen haben sich später als nicht ganz unbegründet erwiesen, was die Versuche, die Häfen von Zeebrügge und Oostende (siehe dazu

Strubbe, in dieser Ausgabe) zu blockieren, deutlich beweisen. Deshalb errichteten die Deutschen zwischen Middelkerke (siehe Karte S. 6-7) und Knokke-Heist 34 Batterien. Ein Teil dieser Batterien wurde vor allem gebaut, um eventuelle Landungen der Alliierten zu verhindern und die Häfen zu schützen. Die anderen bestanden aus Ferngeschützen, die Ziele auf See unter Beschuss nehmen sollten. Entlang der Küste zwischen Lombardsijde und Knokke-Heist findet man außerdem eine Vielzahl von Maschinengewehrstellungen, Schützengraben, Panzerabwehrhindernissen und Stacheldrahtabsperungen.

Die Verteidigung der belgischen Küste: nichts Neues unter der Sonne

In der belgischen Küstenregion haben Kriege und Küstenbefestigungsanlagen eine Menge Spuren hinterlassen. Bei den ersten dieser Spuren handelt es sich um Überreste römischer Soldatenlager aus dem 3. Jahrhundert unserer Zeitrechnung. In dieser Zeit gehörte das Gebiet zu dem weitläufigen Römischen Reich. Die bekanntesten Lager in der Region sind die von Aardenburg, Oudenburg und Maldegem-Vake. Es gibt auch Hinweise darauf, dass es im Frühen Mittelalter eine Form der Küstenverteidigung gegeben hat, die sich gegen die einfallenden Normannen richtete. Im 80-jährigen Krieg

(1568-1648) zwischen den Spaniern und den Truppen der Generalstaaten fanden bei verschiedenen Städten Schlachten statt. Obwohl keine echte Küstenverteidigungslinie errichtet wurde, entstanden in dieser äußerst unruhigen Zeit (auch durch die Belagerungen der Städte Sluis, Nieuwpoort und Oostende) in der Region eine Vielzahl von Verteidigungslinien, Befestigungsanlagen (Forts) und Schanzen in Form einer „Redoute“. Ende des 18. Jahrhunderts ging es dann wieder los. Ab 1803 ließ Napoleon Bonaparte im Krieg gegen die Engländer mehrere Verteidigungsanlagen entlang der Küste errichten. Das Fort Napoleon in Oostende ist auch heute noch ein Zeuge dieses Konflikts. In den beiden Weltkriegen spielte die flämische Küste dann schon wieder eine bedeutende Rolle und wurde befestigt, um Invasionen abzuwehren.

Der Bau der Batterien

Zu Anfang der Besatzung im Jahre 1914 installierten die Deutschen in der Nähe der strategisch wichtigen Häfen bereits schnell erbeutete belgische und britische Geschütze. An verschiedenen Stellen wurden auch Maschinengewehrstellungen eingerichtet und der Strand mit Stacheldraht abgesperrt. Auf hohen Gebäuden und Dünengipfeln entstanden Beobachtungsposten. Ende 1914 begann das gerade erst gegründete *Marinekorps Flandern* mit dem Bau der



■ Im Gegensatz zu den Bunkern an der Küstenlinie sind viele Bunker der Hollandstellung erhalten geblieben. Sie gehört sogar zu den am besten erhaltenen Bunkerlinien aus dem Ersten Weltkrieg in Europa. Dieses Exemplar befindet sich auf dem „Schwalbenschwanz“ des „alten Forts Sint-Donaas“, das schon im 80-jährigen Krieg errichtet wurde und danach in vielen anderen Kriegen eine Rolle gespielt hat. Es liegt am Kanal Damse Vaart zwischen Hoeke und Sluis. Der „Schwalbenschwanz“ wurde von dem bekannten niederländischen Festungsbauingenieur Menno Van Coehoorn gebaut. Die Bunker und der Schwalbenschwanz sind auch im Zweiten Weltkrieg noch benutzt worden. Auf Luftaufnahmen aus dieser Zeit sind Spuren frisch ausgehobener Schützengraben zu erkennen. Diese Verteidigungsanlage ist jahrhundertlang immer wieder benutzt worden. (Mathieu de Meyer, Provinz Westflandern)



■ Eine der bekanntesten Verteidigungsanlagen an der belgischen Küste ist das Fort Napoleon. Es ist eine der wenigen erhalten gebliebenen Verteidigungsanlagen der Küstenlinie und stammt aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg (Mark Ryckaert, Provinz Westflandern)

Batterien. Es hatte sein Hauptquartier im Provinzhof in Brügge und wurde von Admiral Ludwig von Schröder befehligt. Der Bau einer Batterie dauerte 3 bis 15 Monate. Alle fertigen Batterien deckten den gesamten Küstenstreifen ab. In der Umgebung der Häfen und an der niederländischen Grenze befanden sich größeren Geschützkonzentrationen. Nah beieinander liegende Batterien waren durch Schützengräben und Stacheldrahtabsperungen miteinander verbunden.

An weniger schwer befestigten Orten wurden Stützpunkte errichtet: Infanteriestellungen, die

mit einigen Kanonen bestückt waren. Zwischen Bredene und Blankenberge baute man vier dieser *Stützpunkte*, die eventuelle Landungen verhindern sollten.

Eine deutliche typologische Einteilung der Bunker, wie bei einer Vielzahl der Bunker des Atlantikwalls (Zweiter Weltkrieg), gab es hier nicht. Einige Standardprinzipien wurden jedoch immer wieder verwendet. Eine Batterie bestand meist aus vier Geschützstellungen aus Stahlbeton, auf denen sich das jeweilige Geschütz befand. Sie wurde von zwei Beobachtungsbunkern und

einem Kommandobunker flankiert. Über ein Feldtelefon oder mit einer Klingel konnte der Feuerbefehl erteilt werden. In einigen Fällen geschah das auch mit Hilfe großer Tafeln, auf denen die Koordinaten standen. Außerdem gab es dann noch die Eisenstäbe, mit denen – im wahrsten Sinne des Wortes – Alarm geschlagen werden konnte. Soldatenunterkünfte, ein Erste-Hilfe-Posten und Munitionskammern machten die Batterie komplett. Bei großen Batterien befand sich neben jedem Geschütz auch noch ein Munitionsbunker. Die Munition der kleineren Batterien wurde zentral in einigen Depots gelagert. In den Geschützstellungen selber lagerte man in diesen Fällen nur kleine Mengen Munition, die oft mit einer Schmalspurbahn angeliefert wurden. Da die Batterien im weiteren Verlauf des Krieges immer häufiger unter Beschuss gerieten, wurde ab 1916 überall ein bombensicherer Schutzraum eingerichtet. Um das Schussfeld nachts beleuchten zu können, setzte man Leuchtmunition und Suchscheinwerfer ein. Anfangs hatte jede Batterie ihre eigene Flugabwehrkanone, kurz Flak genannt. Ab dem Sommer 1917 wurde die Luftabwehr dann in *Flakgruppen* organisiert, die für eine koordinierte Verteidigung gegen alliierte Flugzeuge sorgen mussten. Die Batterien waren meist mit jeweils zwei Stacheldrahtgürteln umgeben.

Den Blicken entzogen

Die Ferngeschütze waren hinter den Dünen aufgestellt. Die Kanoniere erhielten ihre Befehle von vorgeschobenen Beobachtungsposten



■ Die Batterie Aachen (Provinciedomein Raversijde) enthält u. a. alle typischen Bestandteile einer Batterie: 1: linker Beobachtungsbunker, 2, 3, 4, 5: Geschützstellungen, 6: bombensicherer Schutzraum, 7: rechter Beobachtungsbunker, 14: Barbara Brunnen, A: Königliches Chalet, B: Norwegisches Haus, C: Haus des Leuchtturmwärters, D: niedriges Leuchtfeuer, E: hohes Leuchtfeuer, F: Offiziersunterkunft, G: Mannschaftsunterkünfte, H: zentrale Munitionsdepots, J: Wachstube, K: Beobachtungsposten zwischen der Batterie Aachen und der Batterie Antwerpen (Provinz Westflandern-Raversijde)



■ Der „Lange Max“ in Koekelare war im Krieg unter dem Namen Batterie Pommern (Leugenboom) bekannt. (Sammlung Raversijde)

in den Dünen. Auch Flugzeuge halfen bei der Lokalisierung feindlicher Ziele. Außerdem gab es noch die sogenannten mobilen Batterien, bei denen Geschütze auf Eisenbahnwagons installiert wurden. Ein Beispiel dafür ist die Batterie Preussen in Bredene. Die schwersten Batterien waren die Batterie Deutschland (Bredene) mit einem 4 x 38-cm-Geschütz und die Kaiser Wilhelm II. Batterie (Knokke) mit einem 4 x 30,5-cm-Geschütz. In Koekelare befindet sich auch heute noch die Stellung „Langer Max“ (Batterie Pommern oder Leugenboom). Auch sie war mit einem 38-cm-Geschütz bestückt. Es gab auch eine Granatwerferbatterie: die Batterie Groden (Zeebrügge). Ihr Standort an der Küste war aufgrund der geringen Reichweite der Granatwerfer und der Tatsache, dass es sich dabei um Steilfeuergeschütze handelte, nicht gerade gut gewählt. Diese Art von Geschützen konnte man besser in Gebieten einsetzen, in denen der Schützengrabenkrieg wütete.

Die Batterien standen nicht nur in den Dünen; Felder und Weiden im Hinterland und auch die Seepromenade waren ein geeigneter Standort. Ein Beispiel dafür ist die Batterie Gneisenau in Oostende. In Zeebrügge baute man die „Batterie Mole“ sogar auf der Landungsbrücke, während die Batterie Lübeck sich am Zugang zu dieser Landungsbrücke befand.

Um die Batterien soweit wie möglich den feindlichen Blicken zu entziehen, wurden sie oft getarnt. So verwendete man in Höhe der Batterie Tirpitz oder Hamilton (Oostende) große Schirme, die in Richtung der Yserfront aufgestellt waren. Mit Rauchtöpfen konnte künstlicher Rauch erzeugt werden, der die genaue Position „vernebelte“. Explodierende Scheinladungen machten die Irreführung des Feindes komplett. Man bemalte auch oft die Kanonen wie beispielsweise in den Batterien Cecilie in Mariakerke und Greisenau in Oostende. Die Beobachtungsposten wurden mit Tarnnetzen (z.B. bei der Batterie Aachen) oder Zweigen an den Wänden getarnt. Auch Kanonen und Entfernungsmesser bedeckte man mit Zweigen oder Dünengras, um die genauen Konturen zu „verschleiern“. Bei der Batterie Oldenburg (Oostender Flughafen) ging man noch einen Schritt weiter: Auf die Bunker wurden Türen und Fenster gemalt und auf dem Bunker ein Dach errichtet, das weiter bis über das Geschütz verlief. Es gab sogar „Scheinbatterien“ zur Irreführung der Alliierten. Ein gutes Beispiel dafür ist die Reihe von Kanonen aus dem 19. Jahrhundert, die sich zwischen der Batterie Aachen und der Batterie Antwerpen befand.

Das Leben, so wie es ist

Das tägliche Leben hatte eine ganz bestimmte Routine: Es gab einen festgelegten Tagesablauf, der strikt eingehalten werden musste. Die Marinesoldaten übernachteten oft in Mannschaftsunterkünften aus Holz und schliefen wie an Bord eines Schiffes oder U-Boots in Hängematten. Die Batterien waren mit elektrischem Strom ausgestattet,



■ Eine Reihe von Kanonen aus dem 19. Jahrhundert in den Dünen zwischen der Batterie Aachen und der Batterie Antwerpen diente dazu, den Feind in die Irre zu führen. (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sektor 1917)



■ Die Batterie Oldenburg kann als Beispiel für eine gute Tarnung gelten. Hier sehen wir einen der Bunker, der als Bauernhof getarnt wurde. Auf den Beton hat man Türen und Fenster gemalt und darüber ein Satteldach errichtet. Rechts auf dem Foto ist eines der Geschütze zu sehen. (CDH Evere, Foto Massot)



■ Die Soldaten versuchten, sich das Leben so angenehm wie möglich zu machen. Hier sehen wir den „Vorgarten“ einiger Mannschaftsbaracken der Batterie Augusta. Sehen Sie sich die verschiedenen Seeminen an, die als Blumenkübel verwendet wurden. (Provinz Westflandern, Sammlung Raversijde)

denn die Verwendung von Kerzen in der Nähe der Munitionsvorräte war sehr gefährlich. Es gibt Fotos von verschiedenen Batterien, auf denen man die Soldaten in kleinen Gemüsegärten arbeiten sieht. Auch das Anlegen von Blumenbeeten ist auf Fotos dokumentiert. Auf zahlreichen Ansichtskarten aus dieser Zeit sind Orchester des *Marinekorps* zu sehen, die Konzerte für die Soldaten, Offiziere oder Kranken gaben. Sie spielten nicht nur in größeren Städten, sondern auch in kleinen Dörfern und in der Batterie selber. Ihr Repertoire bestand hauptsächlich aus patriotischen Liedern. Auf abgesperrten Stränden konnten die Soldaten und Offiziere im Meer baden. Für Bürger, Soldaten und Offiziere gab es gesonderte Bereiche (siehe dazu Mahieu, in dieser Ausgabe). Es boten sich aber auch andere Möglichkeiten der Unterhaltung an: In Oostende gab es beispielsweise ein Kasino für Offiziere. Man kann deshalb davon ausgehen, dass das Leben der Soldaten, die die Küstenbatterien und die *Hollandstelling* besetzen mussten, weniger schwer war, als das der Soldaten in den Schützengräben an der Westfront, obwohl sie auch hier bombardiert und unter Beschuss genommen wurden.

Die Befestigungen nach dem Ersten Weltkrieg

Die deutschen Soldaten vernichteten bei ihrem Rückzug im Oktober 1918 die meisten Kanonen der Batterien. Auch Häfen, Schleusen und Brücken wurden zerstört. Am Tag des Waffenstillstands befand sich das *Marinekorps* in der Nähe von Lokeren. Danach kehrte es nach Deutschland zurück und wurde dort im Dezember aufgelöst. Belgische Soldaten übernahmen die Batterien oder das, was davon übrig geblieben war. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurden sie von Ingenieuren genauestens untersucht und von in- und ausländischen Würdenträgern besucht. Das Batterienetz diente als Beispiel für die Ausarbeitung verschiedener Linien in Europa und weit darüber hinaus. Auch die Deutschen verwendeten es beim Bau des berühmten Atlantikwalls im Zweiten Weltkrieg als wichtige Inspirationsquelle.

Die Batterie Aachen: ein stummer Zeuge der Küstenfront

Der Ort

Die einzige noch erhaltene Stellung aus dem Ersten Weltkrieg an der belgischen Küste ist die Batterie Aachen. Diese zwischen Middelkerke und Raversijde liegende Stellung ist inzwischen Bestandteil des Freilichtmuseums „Atlantikwall“ in der Provinzdomäne Raversijde. Teile der Batterie wurden im Zweiten Weltkrieg wiederverwendet. Es ist kein Zufall, dass diese Batterie so gut erhalten ist, denn sie wurde in der ehemaligen Königlichen Domäne in den Dünen westlich von Oostende, die König Leopold II. im Jahre 1903 erworben hatte und bebauen ließ, errichtet. Nach seinem Tod übernahm König Albert I. das Anwesen. Ein Jahr vor



■ Der Beobachtungs- und Kommandobunker der Batterie Aachen. Daneben ein Entfernungsmesser, der im Krieg sicher eine Zeit lang auf dem Dach dieses Bunkers gestanden hat. Er befindet sich im Freilichtmuseum Atlantikwall (Raversijde). Die deutschen Truppen haben die Backsteinkonstruktionen im Zweiten Weltkrieg errichtet, als einige Bunker der Batterie in den Atlantikwall integriert wurden. (Yves Adams, Provinz Westflandern)

Ausbruch des Ersten Weltkriegs empfing er dort noch den österreichischen Thronfolger Franz Ferdinand, der am 28. Juni 1914 in Sarajevo ermordet wurde. (siehe Foto auf dem Vorderumschlag). Dieses Ereignis gilt auch heute noch als offizieller Auslöser des Ersten Weltkriegs. Leopold II. ließ nach dem Entwurf des norwegischen Architekten Knudsen einige „norwegische“ Chalets und Pferdeställe auf dem Gelände errichten. Der Backsteinsockel des Hauptgebäudes ist auch heute noch von der Seepromenade aus zu sehen. Dahinter wurde eine der Geschützstellungen der Batterie Aachen errichtet. Die Chalets, die in den Dünen lagen, boten eine allzu deutliche Zielscheibe für die Alliierten. Deshalb sind sie gleich zu Beginn des Krieges von den Deutschen niedergebrannt worden. Im Frühjahr 1915 mussten aus demselben Grund auch zwei Leuchttfeuer weichen, die sich in der Nähe der im Bau befindlichen Batterie befanden. Sie wurden umgerissen und blieben noch bis nach dem Krieg dort liegen.

Nach dem Tod Alberts I. war dessen Sohn Prinz Karel (1903-1983) an der Königlichen Domäne interessiert. Er ließ sich aber erst nach Beendigung seiner Regentschaft (1944-1950) definitiv dort nieder. Ihm haben wir es zu verdanken, dass die Batterie Aachen und die Konstruktionen aus dem Zweiten Weltkrieg so außergewöhnlich gut erhalten sind. Da er den Abriss der Anlagen zu verhindern wusste, konnte nach seinem Tod alles restauriert werden. 1988 wurde die „Domäne des Prinzen Karel“ zur Provinzdomäne. Die Batterie Aachen steht inzwischen unter Denkmalschutz.

Die Überreste

Am 8. Januar 1915 wurde mit dem Bau der Batterie begonnen. Ende April 1915 war sie betriebsfertig. Die vier Geschützbettungen

und die Beobachtungsbunker an jeder Seite sind auch heute noch zu erkennen. Der westliche Beobachtungsbunker diente als Kommandoposten und wurde später auch von der Batterie Deutschland in Bredene als solcher benutzt. Zum Schutz der zu diesem Zweck benötigten teuren Apparatur mussten die Deutschen diese Konstruktion extra verstärken. Die Stellungen wurden denn auch mit vier 15 cm schweren Schiffsgeschützen mit einer Reichweite von jeweils 18,7 km ausgerüstet. Die Kanonen wurden zum Schutz mit Stahlkuppeln versehen. Eine Schmalspurbahn verband die Geschützstellungen mit den verschiedenen Munitionsdepots, die in den Dünen versteckt waren. Neben dem Beobachtungsposten



■ Der Name des „Barbara Brunnens“ verweist auf die Schutzheilige der Artillerie. Er war einer der drei Brunnen der Batterie Aachen aus dem Ersten Weltkrieg. Der Name stand damals in großen Buchstaben auf dem Monument. Der Brunnen ist jetzt Teil des Freilichtmuseums Atlantikwall (Raversijde) (Jeroen Cornilly, Provinz Westflandern)

befindet sich auch heute noch der ursprüngliche Entfernungsmesser, mit dem die Entfernung zu möglichen Zielen auf See bestimmt wurde. Auch ein kleines Stück Schützengraben und der bombensichere, mit Sand und Beton bedeckte Unterschlupf aus eisernen Wellblechplatten sind erhalten geblieben. Alle Holzgebäude – darunter mehrere Mannschaftsunterkünfte, eine Offiziersunterkunft, ein Wachposten und ein Sanitätsposten – sind jedoch verschwunden. Am Eingang der Batterie an der Duinenstraat befand sich einer der drei Brunnen. Der *Barbara Brunnen*, ein kleines Denkmal, das hiervor zu Ehren der Schutzheiligen der Artillerie errichtet wurde, ist auch heute noch zu sehen. An einem weiteren Eingang an der Seepromenade befindet sich immer noch ein Tor. Während des Ersten Krieges säumten zwei Seeminen diesen Eingang.

Beschießen und beschossen werden

Die Batterie Aachen, die ganz in der Nähe der Westfront lag, stellte für die Alliierten eine reelle Gefahr dar. Am 5. und 9. Mai 1915 kam sie zum ersten Mal zum Einsatz, als sie die Linien in der Nähe von Nieuwpoort unter Beschuss nahm. Zwei Monate später beschossen ihre Luftabwehrkanonen Flugzeuge der Alliierten. Am 10. Juli 1917 wurde der Brückenkopf der Alliierten in Lombardsijde mithilfe der Batterie Aachen von den Deutschen erobert. Ein Jahr später versenkte sie ein amerikanisches Schiff.

Die Batterie Aachen wurde selbst auch regelmäßig beschossen. Am 9. September geriet die Batterie unter Beschuss britischer Monitore. Dabei wurde eine Personalunterkunft zerstört. Den alliierten Schiffen wurde mehrmals befohlen, die deutschen Stellungen zu beschießen, meistens jedoch ohne nennenswerten Erfolg. Die Batterie konnte jedoch auch von Land aus angegriffen werden. Ein Beschuss am 6. Oktober 1916 verursachte großen Schaden. Die Deutschen beschlossen, die Mannschaftsunterkünfte in dem Gebiet westlich von Oostende besser zu befestigen, vor den Guckcharten des Beobachtungsbunkers Eisenplatten anzubringen und die Munitionsdepots mit gepanzerten Türen zu sichern.

... und noch ein paar Überreste

Den anderen Küstenbatterien erging es weniger gut. Anfangs versuchte man noch, einige Exemplare zu erhalten und zu touristischen Zwecken zu nutzen, aber dieser Versuch schlug fehl. Im Laufe des 20. Jahrhunderts verschwanden die meisten Stellungen vollständig. Eine große Anzahl von Geschützen wurde 1923 öffentlich als Schrott versteigert. In der Nähe der Batterie Aachen ist noch ein kleiner Bunker der Batterie Antwerpen erhalten geblieben. In Uitkerke (Blankenberge) gibt es noch einige Überreste von zwei Batterien. Dabei handelt es sich um einen Kommandobunker und eine Stellung des Eisenbahngeschützes der Batterie Hessen. Man kann auch die Orte wiederfinden, an denen



■ Der Beobachtungs- und Kommandobunker der Batterie Aachen wurde über dem Beobachtungsschlitz mit Zweigen getarnt. Der Bunker war vom Meer aus gesehen eine der auffälligsten Konstruktionen des Komplexes. Als das Bauwerk auch für die Batterie Deutschland in Bredene genutzt werden sollte, brachte man eine zusätzliche Betonverstärkung über dem Beobachtungsschlitz an. Dadurch konnten die teuren Geräte besser geschützt werden. Das Foto wurde nach dem Krieg bei einem Besuch amerikanischer Soldaten gemacht. (Imperial War Museums, MH 30839)

sich die anderen Stellungen befunden haben. Außerdem gibt es noch eine Betonstellung der Batterie Sachsen. Am östlichen Teil der Hafenrinne von Oostende („De Halve Maan“) blieb an der Stelle, an der im Zweiten Weltkrieg eine Luftabwehrbatterie errichtet wurde, noch eine Wachstube der älteren Batterie Eylau (Oostende) erhalten. Sie hatte die Aufgabe, die Hafeneinfahrt von Oostende zu schützen. In



■ Zu den wenigen heute noch vorhandenen Spuren der Küstenbatterien gehören die Überreste einer Stellung der Batterie Sachsen bei Uitkerke. (Tom Vermeersch, Provinz Westflandern)

Koekelare gibt es dann noch die Stellung des „langen Max“ (Batterie Pommern).

Die Batterie Hindenburg befand sich ganz in der Nähe des Forts Napoleon (Oostende). Sie diente an erster Stelle dazu, Marinesoldaten auszubilden. Die Batterie selber ist bereits 1923 abgerissen worden, aber im Fort sind noch Spuren der damaligen Besatzer zu finden. So erinnert eine Wandmalerei des deutschen Soldaten Heinrich Otto „Pieper“ an ihre Anwesenheit. Ein Ritter in einer Rüstung stellt das heldenhafte Deutschland dar. Er hat die Feinde mit seinem Schwert enthauptet. Die Kriegsverbündeten Österreich und die Türkei werden als Tiere dargestellt. Belgien erscheint als kleiner dreifarbiger Käfer auf dem Bild. Eine



■ Die Wandmalerei des deutschen Soldaten Heinrich Otto „Pieper“ im Fort Napoleon (Decler)

Gut erhaltene Überreste der Hollandstellung in der Zwinregion

In der Zwinregion sind noch eine Menge Bunker erhalten geblieben. Es fällt auf, dass man sie vor allem auf alten Deichen und den Überresten älterer Verteidigungsanlagen aus dem 80-jährigen Krieg, dem Spanischen Erbfolgekrieg und der österreichischen Periode findet. Die ersten Bunker der Hollandstellung liegen direkt im Zwin: Dort befand sich der *Stützpunkt Bayern-Schanze*. Auf dem alten Fort Sint-Paulus in Het Zoute wurde der *Stützpunkt St.-Paul* errichtet. Am Nieuwe Hazegraspolderdijk lag der *Stützpunkt Wilhelm* (siehe Karte S. 6-7). An einigen Stellen kann man oben auf dem Deich noch Spuren der Schützengräben finden. Der Deich schließt an das Nieuwe Hazegrasfort an, das die österreichischen Truppen Ende des 18. Jahrhunderts zum Schutz einer Schleuse errichteten. Auf dem alten Fort wurde der *Stützpunkt Heinrich* errichtet. Die Verteidigungslinie verläuft dann weiter entlang der Cantelmolinie, einer Verteidigungslinie, die die spanischen Truppen im 80-jährigen Krieg (1568-1648) bauten. Es ist schon etwas Besonderes, dass diese jahrhundertalte Konstruktion fast 300 Jahre nach ihrer Entstehung wieder eine militärische Funktion erhielt. In der Mitte dieser Linie befand sich der *Stützpunkt Hauptstraße*. Die Linie schließt am Kanal Damse Vaart an das Fort Sint-Donaas an, das auch aus dem 80-jährigen Krieg stammt. Der bekannte Festungsbauer Menno Van Coehoorn hat es dann im Spanischen Erbfolgekrieg gründlich umgebaut. Im Ersten Weltkrieg errichtete man dort einen *Stützpunkt der Hollandlinie*: den *Stützpunkt Dora*, und auch im Zweiten Weltkrieg wurden die Bunker wieder verwendet. Auf Luftaufnahmen aus der damaligen Zeit sind frisch ausgehobene Schützengräben zu erkennen. Vor dort verlief die Linie in Richtung Lapscheure und Strobrugge. Die Hollandlinie wurde auch in der Tiefe weiter ausgebaut.

Die Linie ist im Laufe der Jahre fast immer intakt geblieben. Im Rahmen einiger europäischer Projekte, die sich auf Verteidigungsanlagen aus dem 80-jährigen Krieg konzentrierten, hat man einige Teile dem Publikum erschlossen: Am *Stützpunkt Heinrich* wurden Informationsschilder aufgestellt und die Bunker auf dem „Schwalbenschwanz“ des Forts Sint-Donaas können jetzt besucht werden. Beide Bunker sind auch ein beliebter Aufenthaltsort für Fledermäuse.



■ Blick auf den „elektrischen Draht“, der entlang der belgisch-niederländischen Grenze errichtet wurde. Möglicherweise wurde diese Darstellung inszeniert (Seeländische Bibliothek/Bildbank Seeland)

Schlange stellt Italien dar, das in den Augen der Deutschen als „falscher“ Überläufer galt...

Die Hollandstellung

„Der elektrische Draht“

Die am weitesten von der Frontlinie in der Westhoek entfernt liegende Küstenbatterie befand sich im Zwin. Dort ging die flämische Küste in die Küste der neutralen Niederlande über. Sowohl auf Seiten der Alliierten als auch bei den Deutschen herrschte Zweifel über die Neutralität der Nachbarn im Norden. Die Deutschen fürchteten vor allem eine Landung der Briten in Seeländisch-Flandern. Von dort aus konnten sie relativ leicht in Belgien einmarschieren. Eine Zeit lang wurde von Deutschland aus Baumaterial für den Bau von Bunkern auf belgischem Boden angeliefert.

Um den illegalen Grenzverkehr zwischen den beiden Ländern so viel wie möglich einzudämmen, wurde zuerst entlang der gesamten Grenze eine Stacheldrahtabspernung angelegt. Sie sollte Flüchtlinge, Spione, Kriegsfreiwillige für die alliierten Truppen, Schmuggler und Deserteure daran hindern, die Grenze zu überqueren. Der „Draht“ wurde unter Hochspannungsstrom gesetzt, und zur Abschreckung wurden Propagandafotos verteilt, auf denen „Leichen“ unter „dem elektrischen Draht“ zu sehen waren. Trotzdem fanden 500 – 800 Personen bei Versuchen, die Grenze zu überqueren, den Tod.

Eine Linie von Bunkern

Die Maßnahmen reichten jedoch nicht aus, um eine Landung der Truppen zu verhindern. Deshalb entstand schnell der Plan für ein riesiges Grenzverteidigungssystem mit drei Stellungen an der belgisch-niederländischen Grenze. Eine dieser Stellungen – die Hollandstellung oder Hollandlinie – verlief vom Zwin in östlicher Richtung bis nach Vrasene. Die Landstreitkräfte bauten den Teil zwischen Strobrugge und Vrasene, das *Marinekorps Flandern* – das auch für den Bau



■ Übersichtskarte der deutschen Stellungen entlang der belgisch-niederländischen Grenze im Ersten Weltkrieg (Die Hollandstellung, Hans Sakkers)

der Küstenbatterien zuständig war – übernahm den Teil von der Küste bis Strobrugge. Beide Abteilungen arbeiteten aber nicht auf die gleiche Weise. Die Landstreitkräfte bauten die Bunker aus Betonblöcken, während das *Marinekorps Flandern* die Bunker aus Beton goss. Die Linie bestand vor allem aus Mannschaftsbunkern, Kommandobunkern und Maschinengewehrstellungen. Viele Kasematten sahen dank ihrer Tarnung wie Bauernhöfe oder Häuser aus. Sie waren aufgrund ihrer Strohdächer aus der Luft kaum zu erkennen.

Bibliographie

- Deseyne A. (2005). Raversijde 1914 – 1918. Batterij Aachen, Brügge.
- Deseyne A. (2007). De kust bezet 1914-1918, Brügge.
- Mahieu E. (2011). Oostende in de Grootte Oorlog, Stroud.
- Sakkers H., J. den Hollander & R. Murk (2011). De Hollandstelling. Van Knokke tot Antwerpen. Stille getuige van de Eerste Wereldoorlog, Antwerpen.
- Van Geeteruyen A. & G. De Jongh (1994). Hollandstelling. Van de kust tot Strobrugge, toen en nu, in: Shrapnel, Jg. 6/2, 1994, Kortrijk.
- Vernier F. (2012). Le premier “Mur de l’Atlantique” 1914-1918. Les batteries allemandes au littoral belge, Verviers.

Die alliierte Küstenverteidigung hinter der Yserfront: über Waffen, Wasser, Sand und Kranke

Guido Mahieu und Johan Termote

Die Dünen an der Westküste spielten im Ersten Weltkrieg eine besondere Rolle. Das war von der belgischen Heeresleitung allerdings nicht so vorgesehen, es geschweige denn geplant. Das Küstengebiet war gerade erst vom noch jungen Tourismus entdeckt worden. De Panne und Nieuwpoort hatten sich im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts zu wichtigen Badeorten entwickelt. Die Badeorte Sint-Idesbald, Koksijde und Oostduinkerke standen noch in den Kinderschuhen. Das noch junge De Panne hatte sich 1911 von der Gemeinde Adinkerke getrennt und konnte ein explosionsartiges Wachstum und eine ständig steigende Anzahl von Villen und Hotels verzeichnen. In dem ehemaligen Fischerdorf war die ursprüngliche Bevölkerungsgruppe immer noch stark vertreten. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs waren die Pläne für den Bau

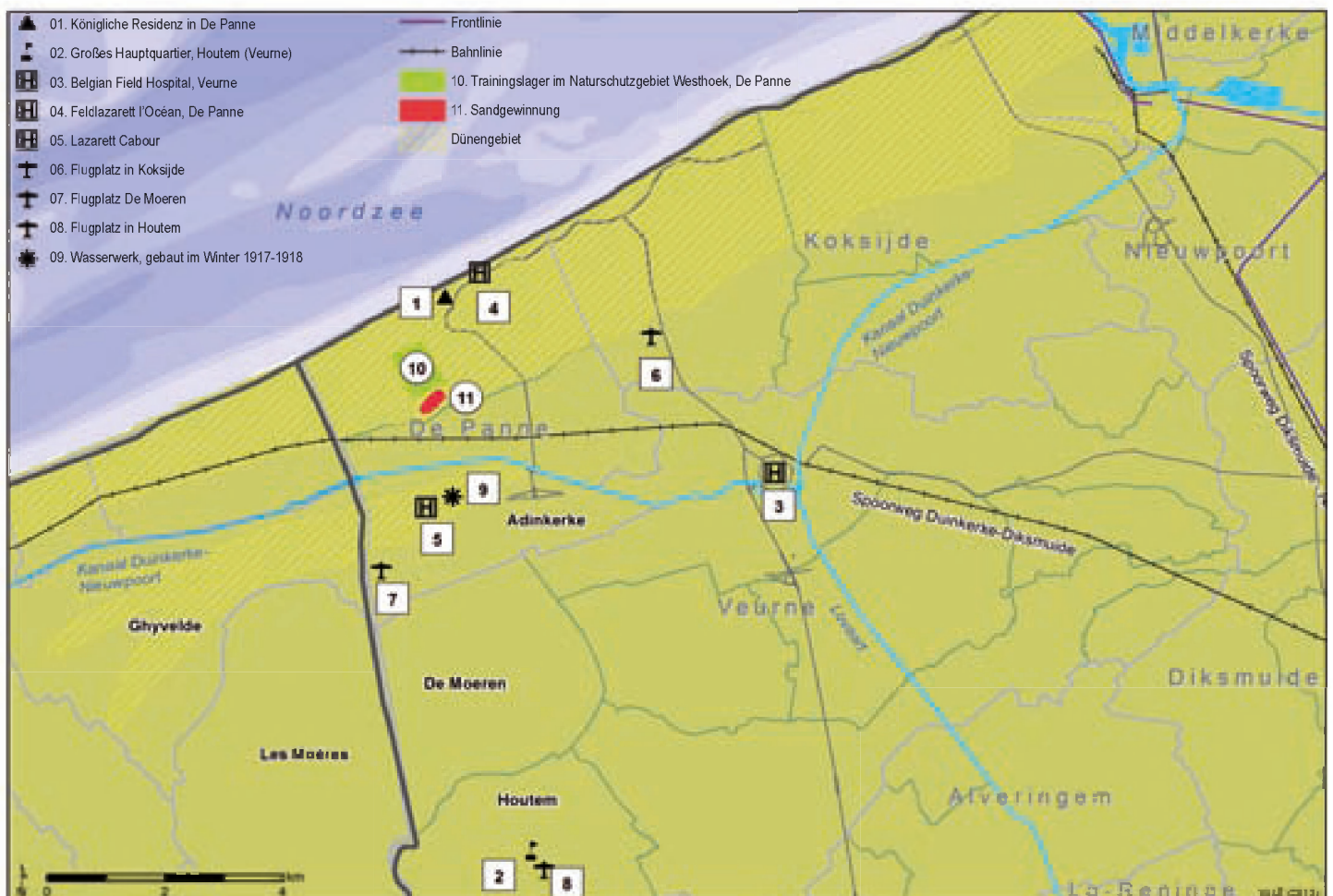
eines großen Fischerhafens fertig. Nichts ließ darauf schließen, dass die belgische Armee im Oktober 1914 in dieser Region landen würde. Es gelang ihr zusammen mit den alliierten Truppen, den deutschen Vormarsch zu stoppen. In ihrem Rücken lag ein kleines, beschauliches Küstengebiet mit hohen Dünen.

Das Dünengebiet wurde nie so intensiv „genutzt“ wie damals

Ein Blick auf die Karte lässt sofort die strategische Bedeutung des Gebiets erkennen. Das Dünengebiet zwischen Nieuwpoort und De Panne bildete einen hohen auf das Meer ausgerichteten Sandgürtel mit einem Hinterland, das größtenteils überflutet werden konnte. Einen guten Kilometer



Die belgische Westküste konnte vor dem Ersten Weltkrieg ein enormes Wachstum verzeichnen. Mancherorts an der Küste erschienen Villen und Hotels wie dieses Hotel Terlinck (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sektor 1917)



Das Dünengebiet zwischen De Panne und Nieuwpoort mit dem Hinweis auf verschiedene (militärische) Infrastrukturarbeiten (VLIZ)

weiter landeinwärts in Höhe der französisch-belgischen Grenze erstreckten sich die Alten Dünen von Adinkerke-Ghyvelde (im Folgenden die „Alten Dünen“ genannt). Das Gebiet wurde in dieser Zeit nur begrenzt für die Landwirtschaft und als Jagdgebiet genutzt. Sowohl die erste dem Hochwasserschutz dienende Dünenreihe als auch die weiter landeinwärts liegenden Alten Dünen waren von Frankreich aus sehr gut erreichbar. Sie lagen zwischen den wichtigen Transportlinien des Kanals Nieuwpoort-Dünkirchen und der eingleisigen Bahnlinie von Diksmuide nach Dünkirchen. Zwischen den beiden Dünenkomplexen befand sich denn auch der wichtigste Verkehrsknotenpunkt des noch freien Belgiens, der eine lebenswichtige Bedeutung für die Versorgung der weiter östlich liegenden Front hatte. Außerdem lag der äußerste Westen dieses Gebiets anfangs außerhalb der Reichweite der schweren deutschen Kanonen.

Dieser Vorteil war jedoch nur von kurzer Dauer, denn ab April 1915 setzten die Deutschen Fernfeuergeschütze ein, die in der Lage waren, die gesamte Küstenlinie bis Dünkirchen unter Beschuss zu nehmen. Nichtsdestotrotz trugen die oben erwähnten Umstände zur Einrichtung der königlichen Residenz in De Panne bei. Außerdem konnte man das neue Große Hauptquartier, das am 23. Januar von Veurne in das Pfarrhaus im Dorf Houtem umgezogen war, weil Veurne zu sehr unter schwerem Beschuss zu leiden hatte, von dort über die Polder De Moeren gut erreichen. Der Krieg war

jedoch auch hier, in diesem scheinbar sicheren, weit von der Front entfernt liegenden Gebiet, deutlich spürbar. Vor allem die Übernahme des Küstengebiets durch die 4. Britische Armee ab Anfang 1917 zur Vorbereitung der alliierten Offensive in der Umgebung von Ypern führte zu heftigem, nichts und niemanden verschonendem deutschem Beschuss. Das sollte aber kein Hinderungsgrund dafür sein, dass das westliche Dünengebiet im Großen Krieg für die unterschiedlichsten Zwecke Verwendung fand. Dieses Gebiet wurde nie intensiver genutzt als in diesen unruhigen Zeiten.

Bereit für eine deutsche Landung an der Westküste

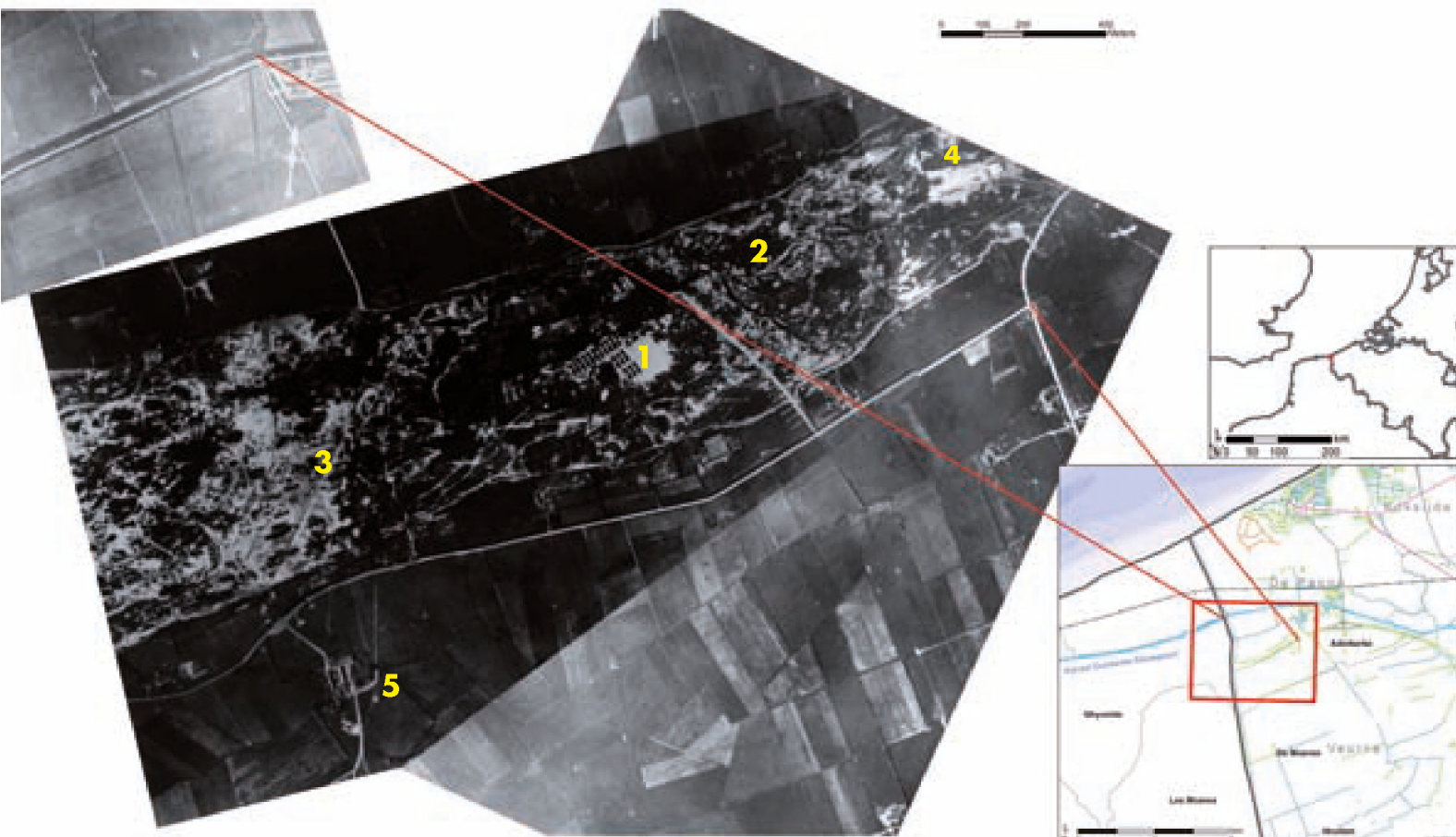
Dünkirchen wird beschützt

Auf den Dünen wurde eine umfangreiche Verteidigungsinfrastruktur errichtet, was aufgrund der Lage der Front etwas verwunderlich erscheint. Im größeren Rahmen betrachtet wird allerdings schnell klar, dass es dabei um die Verteidigung der Kanalhäfen und vor allem um den Hafen von Dünkirchen ging. Man musste in diesem Zusammenhang verschiedene Szenarien berücksichtigen. Ein eventueller deutscher Angriff konnte nicht nur über Land, sondern auch vom Meer aus stattfinden. Die Franzosen waren deshalb hauptsächlich am Schutz Dünkirchens interessiert. Die Hafenstadt hatte auch eine eigene Verteidigung. Das sogenannte *Camp*

retranché von Dünkirchen war bereits ab 1878 allmählich ausgebaut worden. Es bestand aus einem Inundationsgürtel südlich der Stadt und einer Reihe von Batterien an der Küstenlinie. Die Schwachpunkte befanden sich eher in Richtung belgischer Grenze. Genauer genommen bildeten die beiden vorher bereits erwähnten Dünengürtel bei einem Durchbruch der Deutschen einen idealen Korridor in Richtung Hafenstadt. Der belgische Küstenstreifen wurde deshalb sowohl von den Belgiern als auch von den Franzosen, die im Sektor Nieuwpoort große Truppenverbände stationiert hatten, kontrolliert.

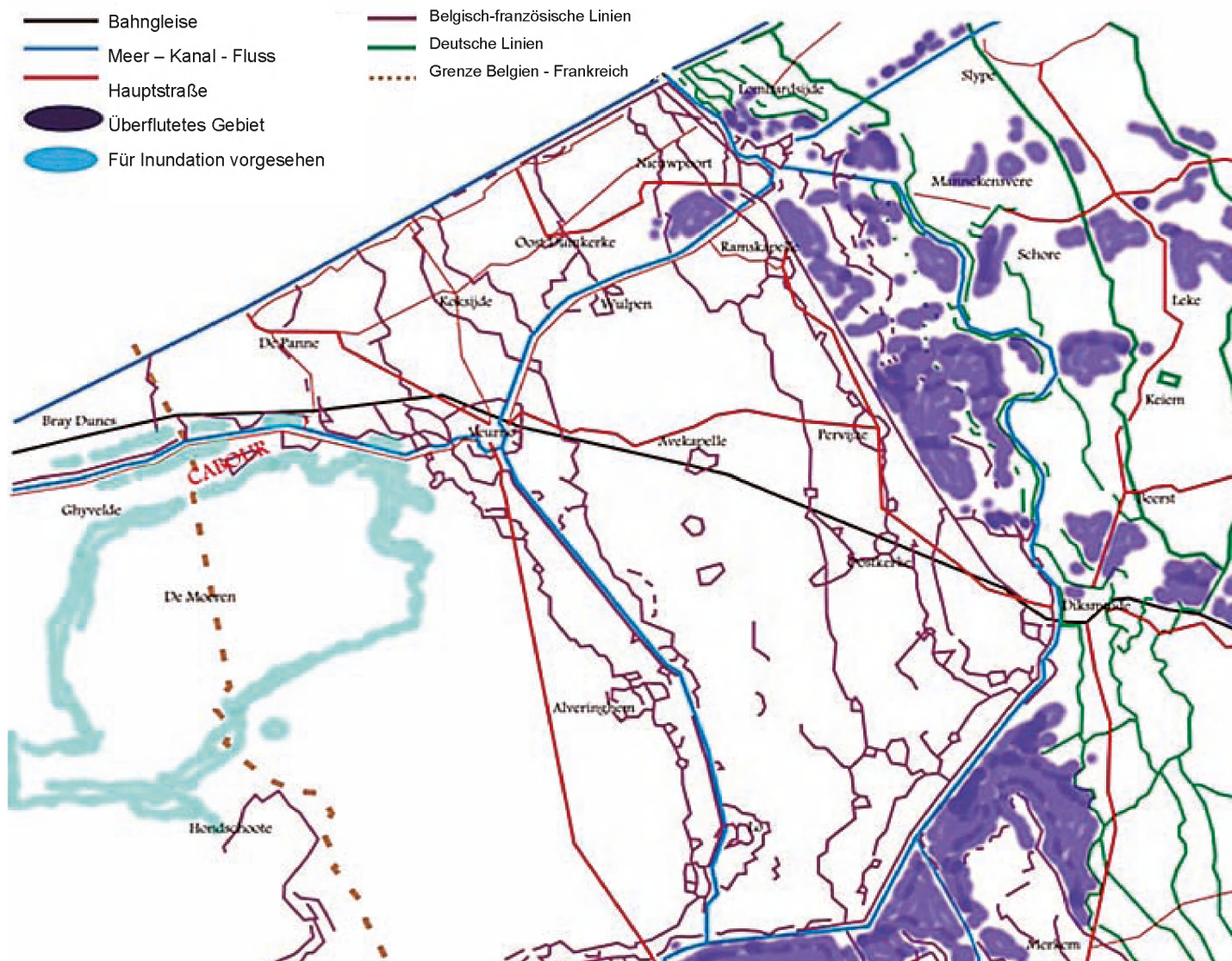
Die Verteidigungslinie hinter der Yserfront

Bei der Verteidigung des Yserpolders musste man sich auf die belgischen Truppen verlassen. Unmittelbar nach der Konsolidierung der Frontlinie in eben diesem Yserpolder bauten die belgischen Truppen dahinter eine neue Verteidigungslinie auf, die aus einer Reihe parallel verlaufender Verteidigungslinien bestand, die mit bereits durchgeführten Überflutungen oder möglichst noch durchzuführenden Inundationen ergänzt wurden. Man errichtete auf belgischem Boden vier von Norden nach Süden verlaufende Linien, die westlichste reichte bis über das Küstenpoldergebiet hinaus. Die Linien verliefen bis auf den Dünengürtel und teilen sich dort. Der wichtigste Punkt war die Ysermündung. Die Alliierten hatten dort den Brückenkopf Lombardsijde halten können bis er von den deutschen Truppen am 10. Juli 1917 während der



■ Der belgische Teil des Dünengebiets von Adinkerke Ghyvelde (Luftaufnahmen 118, Brüssel Militärmuseum)

- 1 Lazarett Cabour. 2 Erste Verteidigungslinie. 3 Zweite Verteidigungslinie. 4 Trinkwassergewinnungsanlage angelegt im Winter 1917-1918.
5 Bauernhof Groot Moerhof



■ Lage der Stellungen von Cabour innerhalb der gesamten belgisch-französischen Verteidigung hinter der Yser (Karte auf der Grundlage der Übersichtskarte der Yserfront von A. De Boeck, 1918)

Operation *Strandfest* eingenommen wurde.

Anfang 1916 erkannte man die Gefahr einer eventuellen Landung deutscher Truppen an der Westküste. Anlass dazu bot die zunehmende Betriebsamkeit in den besetzten belgischen Häfen und die Anwesenheit des *Marinekorps Flandern*. Diese Tatsache führte dazu, dass die Alliierten unter der Leitung von General Drubbel, der in dieser Zeit die 2. Truppendivision kommandierte, eine Bewachung der Küste einrichteten. Zwischen den Wohnkernen von Bray-Bunes und De Panne, wo die Wahrscheinlichkeit einer Landung am größten zu sein schien, wurden auf der vordersten Dünenreihe fünf jeweils mit einer Kompanie besetzte Verteidigungspunkte angelegt. Die Punkte bestanden aus jeweils drei mit Maschinengewehren und einer Kanone bestückten Geschützlinien, die auch Ziele auf See unter Beschuss nehmen konnten. Solche kleinen Küstenverteidigungsanlagen wurden auch an der restlichen Westküste östlich von De Panne installiert.

Die „vergessenen“ Schützengräben

Anscheinend beschränkte sich die belgische Verteidigung auf die oben erwähnten



■ Naturreservat die Westhoek, vertikale Aufnahme des Areals der belgisch-französischen Grenze mit Spuren der ersten französischen Verteidigungslinie (Google Earth, 2.4.2007)

Die Schützengräben von Cabour heute

Die wichtigsten Schützengräben hatten einen gezackten Verlauf. Die nördliche Linie folgte den ersten Dünen parallel zur Veldstraat, die den Dünenkomplex im Norden abgrenzte. Im östlichsten Teil wurde die Linie in Form eines gezackten Schützengrabens in einer aufgeschütteten Düne angelegt. Der Bereich in Richtung Veldstraat wurde zu diesem Zweck eingeebnet und abgetragen. Der Schützengraben verlief von Norden nach Süden quer durch das Gelände. Das bestehende Dünenrelief wurde beim Bau berücksichtigt, indem der Schützengraben sich auf den höheren Abschnitten der Dünenkämme teilte. Die Berücksichtigung des bestehenden Reliefs erklärt gleichsam den bizarren Verlauf des Schützengrabens. Er ist an drei Stellen mit Schutzbunkern ausgestattet, die aus gelben Backsteinen über dem Schützengraben errichtet und mit einem Betondach versehen wurden. Anlässlich der deutschen Frühjahrsoffensiven 1918 wurde das Dach noch mit einer 60 cm dicken Betonplatte verstärkt. Die drei Schutzbunker befinden sich jeweils 150 m voneinander entfernt an den beiden äußeren Enden und in der Mitte der Linie. Vor diesen Linien hatte man einige Stacheldrahtsperrungen errichtet, die auch heute noch als schöne, gleichmäßig eingeebnete, ungefähr 10 Meter breite Streifen zu erkennen sind, die teilweise schnurgerade und teilweise zickzack verlaufen. Wann und in welcher Reihenfolge diese Anlagen gebaut wurden, ist bis heute unbekannt. Die erhaltenen Beschreibungen und wenigen erhalten gebliebenen Fotos stammen aus der Zeit um Ende 1917 und Anfang 1918.



■ Auf dieser Luftaufnahme der Alten Dünen von Adinkerke-Ghyvelde sind deutlich die linienförmigen Spuren der Schützengräben aus dem Ersten Weltkrieg zu erkennen (Decler)

linienförmigen Elemente. Die französischen Verteidigungsanlagen hingegen wurden etwas gründlicher angelegt und richteten sich vor allem gegen einen möglichen deutschen Angriff von der Landseite aus. Die französischen Truppen legten sowohl in der ersten Dünenreihe als auch in den Alten Dünen eine Tiefenverteidigung an, die sich teilweise bis auf belgisches Gebiet erstreckte. Reste dieser Verteidigungsanlagen sind noch erhalten geblieben. Sie gehören zu den am besten erhaltenen Schützengrabenlinien des Ersten Weltkriegs auf flämischem Boden und sind ein Musterbeispiel dafür, wie ein Schützengrabensystem konstruiert wurde. Das besagte Schützengrabennetz befindet sich im Osten des Krankenhauskomplexes von Cabour (siehe weiter) und ist Bestandteil eines größeren Systems von Schützengräben, das auf den Alten Dünen angelegt wurde. Es besteht aus verschiedenen Linien, die zusammen ein großes Dreieck bilden, dessen Spitze gen Osten gerichtet ist. Durch dieses System verläuft quer ein Verbindungsgraben oder *Boyau* bis in die Mitte der in Nordsüdrichtung verlaufenden westlichen Linie. Beim Bau der Anlage hat man die Art des Geländes berücksichtigt und die höheren Dünengipfel in die Planung mit einbezogen. Wo diese fehlten, wurde mit dem Sand aus der Einebnung des vorgelagerten Geländes ein Damm errichtet. Auf diese Weise lag der Schützengraben höher als das Gelände davor, was ein deutlicher Vorteil für die Verteidigung war.

Die Franzosen brachten auch die erste Dünenreihe in Verteidigungsbereitschaft. Die Verteidigungsanlagen bestanden hier aus einer Reihe von Schützengrabenlinien, die im rechten Winkel zur Küstenlinie und quer durch den Dünengürtel verliefen. Die westlichste Linie lag auf der belgisch-französischen Grenze (siehe Foto S. 41). Auch diese Linien sind noch teilweise erhalten geblieben.

Dünenlazarette

Aufgrund der guten Verbindungen und der relativ sicheren Lage wurden auch die wichtigsten belgischen Lazarette im westlichsten Dünengebiet untergebracht. Die medizinische Abteilung der belgischen Armee war beim deutschen Einmarsch 1914 völlig überfordert und auch das Rote Kreuz, das aus zivilen Freiwilligen bestand und bei einer Mobilmachung gesetzlich dazu verpflichtet war, den medizinischen Dienst der Armee zu unterstützen, konnte seiner Aufgabe nicht gerecht werden. Während des Einmarsches verlief die Evakuierung der Verwundeten wohl auch deshalb sehr chaotisch, weil die medizinischen Abteilungen keine Erfahrung mit Verwundeten der neuen industriellen Kriegsführung hatten. Schließlich wurden in diesem Teil des nicht besetzten Belgiens drei Lazarette eingerichtet: das Belgian Field Hospital (Veurne, später Hoogstade), das Feldlazarett l'Océan (De Panne) und das belgische Militärkrankenhaus (Cabour - Adinkerke). Die drei Lazarette - l'Océan,

Cabour und Hoogstade - waren jeweils für die medizinische Versorgung eines bestimmten Sektors der belgischen Front und die Einrichtung und Organisation einiger chirurgischer Vorposten zuständig. Für l'Océan und Cabour waren das die Posten Sint-Jansmolen bzw. Groigny.

Belgian Field Hospital (Veurne-Hoogstade)

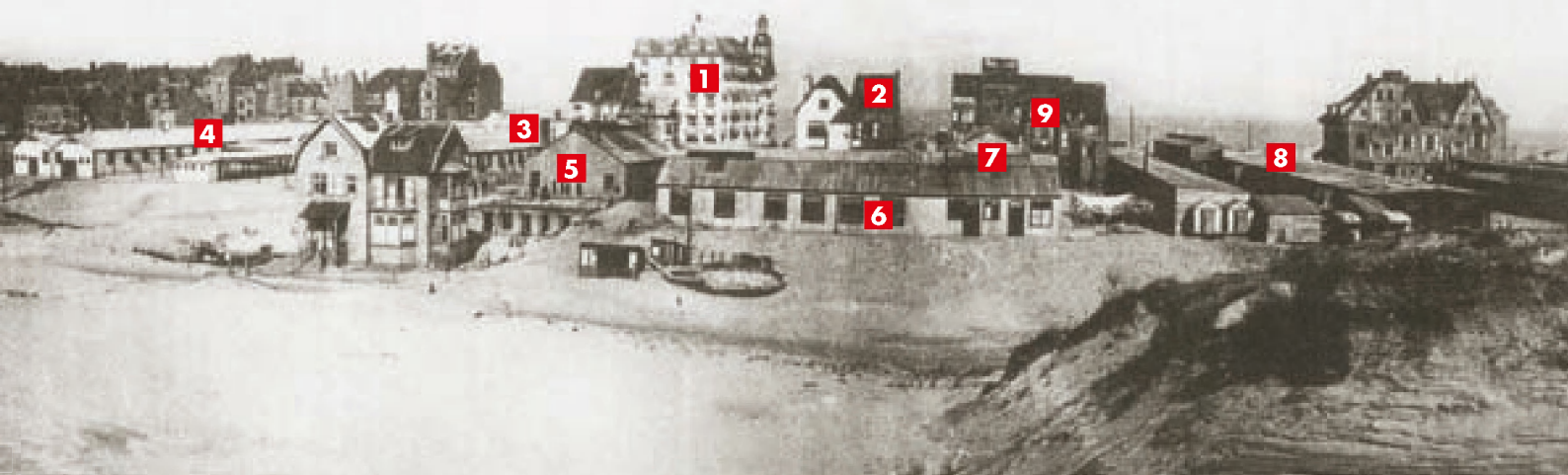
Die Briten richteten das erste Feldlazarett – bekannt unter dem Namen *Belgian Field Hospital* – im „Bisschoppelijk College“ (Bischöflichen Gymnasium) in Veurne ein. Dieser Ort bot sich an, da er auf einer Kreuzung von Straßen und Bahngleisen lag. Der Weitertransport in größere französische Krankenhäuser verlief über die Bahnlinie nach Dünkirchen. Das *Belgian Field Hospital* wurde am 21. Januar 1915 aufgrund deutschen Artilleriebeschusses nach Hoogstade (Alveringem) verlegt.

Feldlazarett l'Océan (De Panne)

Nach der Schlacht an der Yser war eine allgemeine Reorganisation unbedingt notwendig. Das führte aufgrund von zwei zusätzlichen, nur knapp 10 Kilometer voneinander entfernt liegenden Lazaretten, für die das Rote Kreuz (De Panne) bzw. die Belgische Armee (Adinkerke) zuständig waren, zu einer ganz besonderen Lage. Beide Einrichtungen hatten eine eigene Leitung und Finanzierung, wodurch es regelmäßig zu Spannungen kam. Schließlich sorgte dieser Wettbewerb jedoch für eine effiziente Versorgung, die im gesamten Kriegsgeschehen einzigartig war und schließlich bei späteren Konflikten als Musterbeispiel für die Betreuung von Verwundeten angeführt wurde. Das Lazarett des Roten Kreuzes unter der Leitung des eigensinnigen Arztes Antoine Depage (1862-1925) entwickelte sich unter anderem auch durch die materielle und finanzielle Unterstützung der Briten und Amerikaner zu einem der leistungsfähigsten Lazarette des Ersten Weltkriegs. Auch der Ausbau von De Panne zu einem logistischen und administrativen Zentrum und die Anwesenheit und Unterstützung der königlichen Familie trugen mit dazu bei. Das Sommerhotel l'Océan auf der Seepromenade von De Panne bildete den Kern des Lazaretts. Um diesen Kern herum wurde im Laufe der kommenden Jahre ein großer Komplex errichtet (siehe Foto auf S. 43). Das Lazarett blieb, wenn auch mit einem reduzierten medizinischen Stab, bis zum 15. Oktober 1919 in Betrieb.

Belgisches Militärkrankenhaus (Cabour - Adinkerke)

Das belgische Militärkrankenhaus entstand etwas später auf der sogenannten Domäne Cabour in den Alten Dünen. Die Domäne wurde nach dem Dünkirchner Versicherungsmakler Charles Cabour benannt, der das Gebiet Anfang des 20. Jahrhunderts von seinem Onkel Eugene Carpentier erbt, der es wiederum vom belgischen Staat gekauft hatte. Charles Cabour baute sich dort ein Landhaus, das später den



■ Das Feldlazarett l'Océan (Brüssel, Militärmuseum)

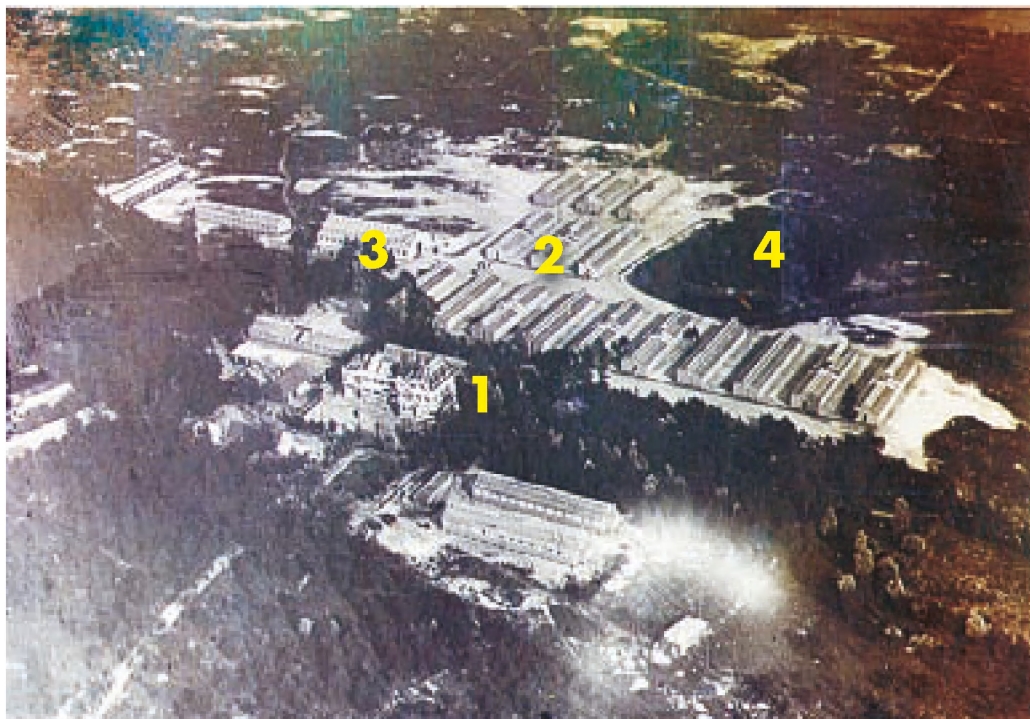
1 Hotel l'Océan, 2 Britischer Pavillon, 3 Everymanspavillon, 4 Pavillon Albert-Elisabeth, 5 Energiezentrale, 6 Wäscherei, 7 Empfangspavillon, 8 Rehabilitationsräume, 9 Apotheke und Ateliers



■ Die heutige Residenz l'Océan verweist durch die verschiedenen Gebäudeblöcke und einige Bauschichten noch auf die alte Konstruktion aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg (Johan Termote)

Kern des chirurgischen Lazaretts bildete. Es wurde zwischen dem 2. und 26. April 1915 auf Befehl von Doktor Leopold Melis (1853-1932), dem Generalinspektor der medizinischen Abteilung der belgischen Streitkräfte, errichtet und unter anderem von dem Antwerp British Hospital Fund und dem Grafen Felix de Merode finanziell unterstützt. Das belgische Militärkrankenhaus hatte den Vorteil, dass es viel näher an der Bahnlinie und dem Kanal lag und somit bessere Transportmöglichkeiten in Richtung Frankreich bot. Die Leitung des Lazaretts übernahm Dr. Paul Derache (1873-1935), der ab Oktober 1914 Direktor des belgischen Militärkrankenhauses im Fort Louis bei Dünkirchen war.

Der Lazarettkomplex in Cabour bestand aus dem Landhaus und 22 Holzbaracken bzw. Pavillons, von denen 19 für die Patienten und 3 für das Personal bestimmt waren. Die Gesamtkapazität betrug 500 Betten. In jedem Pavillon befanden sich 24 Betten und in jeder Ecke ein separates Zimmerchen für die isolierten Patienten, eine Wäschekammer und ein Badezimmer. Die Baracken waren gut beleuchtet und standen auf einem Sockel aus Beton oder Backstein. Der Operationssaal



■ Das chirurgische Krankenhaus von Cabour Mitte 1915

1 Landhaus Cabour, 2 Pavillons, 3 Kapelle und 4 Schlosssteich (Archiv Walter Lelièvre, Ramskapelle)



■ Doktor Derache und sein Team bei der Arbeit im Operationssaal, der im Salon des Landhauses von Cabour eingerichtet wurde (Sammlung Fotograf Tonneau)

wurde im Landhaus untergebracht. Am 26. April 1915 nahm der Lazarettkomplex die Arbeit auf. Das chirurgische Krankenhaus von Cabour (*Cabour chirurgical*) war bis zum 12. März 1917 in Betrieb. Es wurden dort durchschnittlich 5 Operationen pro Tag durchgeführt und insgesamt 2811 Soldaten operiert. Die Sterberate in Höhe von 6,8 % war verhältnismäßig niedrig. Man gab auch jeden Monat eine wissenschaftliche Zeitschrift für die gesamte medizinische Abteilung heraus: Am 1. Januar 1917 erschien die erste Ausgabe der „*Archives Médicales Belges*“. Sowohl Cabour als auch l'Océan benutzen das Evakuierungslazarett am Bahnhof von Adinkerke.

Dann war die (relative) Ruhe vorbei

Mit der Vorbereitung der Amphibienlandung Hush und der 3. Flandernschlacht ab Anfang 1917 nahmen der deutsche Beschuss und die Bombardierungen beständig zu. Am 20. Juni 1917 übernahmen die Briten den Küstenbereich von den Franzosen. Beide Lazarette mussten ins Hinterland verlegt werden. Am 12. März 1917 zog Derache mit seiner chirurgischen Abteilung von Adinkerke in das neue Militärkrankenhaus von Beveren-aan-de-IJzer um. In Cabour gab es dann nur noch ein allgemeines Krankenhaus - das sogenannte *Cabour Médical* - unter der Leitung von Dr. Pierre Nolf für die Behandlung der Kranken. Dieser medizinische Posten war übrigens noch bis zum 17. Februar 1920 in Betrieb. Außerdem spezialisierte man sich dort auf „besondere Fälle“: Ab August 1917 wurden

hier die Opfer der Senfgas- oder Yperitangriffe und ab Anfang 1918 auch die Patienten, die an der Spanischen Grippe erkrankt waren, behandelt.

Das Feldlazarett l'Océan war ein Jahr später an der Reihe. Am 24. Oktober 1917 wurde es ins Hinterland nach Vinkem verlegt. Die beiden Feldlazarette waren nicht die einzigen: Es gab auch noch ein Lazarett in Broekburg, das am 18. Mai 1915 die Arbeit aufnahm und das Privatlazarett Elisabeth in der Schlossdomäne Couthove in Proven, in dem vom 21. Mai 1915 bis 25. November 1918 Verwundete behandelt wurden.

Trinkwassergewinnung in den Dünen

Die Versorgung mit sauberem Trinkwasser in dem Bereich hinter der Front war lebenswichtig. Zur Verhinderung von Infektionskrankheiten war reines Wasser unerlässlich. Die Armee richtete allmählich eine neue Trinkwasserversorgung mit Wasser aus Frankreich (für das Gebiet im Norden des Kanals Dünkirchen-Nieuwpoort) ein. Auch neue Brunnen zur Trinkwassergewinnung an der Yser in Haringe und Roesbrugge und die Nutzung des Oberflächenwassers trugen dazu bei. Im Boden unter den Dünen befanden sich große Süßwasservorräte, die im Ersten Weltkrieg zum ersten Mal angezapft wurden. In der Vorbereitungsphase auf die Passchendaele Offensive Mitte 1917 installierten die britischen Streitkräfte eine erste kleine Anlage zur

Trinkwassergewinnung in den Alten Dünen auf französischem Boden westlich der Landesgrenze. Nach dem Fehlschlagen der Offensive übernahmen wieder belgische Truppen die Kontrolle über das Gebiet. Unter der Leitung von Major Van Meenen bauten die Pioniere der TAG (*Troupes Auxiliaires du Génie*) ein vollwertiges Wasserwerk. Die Arbeiten wurden im Rahmen des Ausbaus der allgemeinen Trinkwasserversorgung im Gebiet hinter der Front durchgeführt. Cabour war für die Verteilung südlich des Kanals Veurne-Diksmuide, westlich des Kanals Lovaart bis nach Groot-Alveringem im Süden zuständig. Das Dünengebiet im Norden des Kanals Veurne-Diksmuide wurde bis Koksijde von Dünkirchen aus versorgt.

Auf diese Weise war auch der Grundstein für eine systematischere Trinkwassergewinnung in den Dünen gelegt. Nach dem Krieg übernahm das Innenministerium die Anlagen und die Verteilung. 1920 wurden sie dann dem „Königlichen Hochkommissariat für den Wiederaufbau“ übertragen, das die Wasserversorgung bis in die wiederaufzubauenden Städte und Dörfer ausbaute, die Kapazität steigerte und die Drainageschlitzte mit etwa zehn Bohrlöchern ergänzte. Am 24. Dezember 1924 gründeten die Gemeinden Adinkerke, De Panne, Veurne, Oostduinkerke und Nieuwpoort die Wasserwerksgesellschaft „*Tussengemeentelijke Maatschappij van Veurne-Ambacht voor Waterbedeeling*“. 1928 kauften sie einen ersten Teil der Domäne

Cabour und bauten die Trinkwassergewinnung weiter aus. 1930 wurde der Name der Gesellschaft in „*Intercommunale Waterleiding Maatschappij van Veurne-Ambacht*“ oder kurz IWVA geändert. Zurzeit ist die Trinkwassergewinnung hier aufgrund des hohen Naturwerts des Gebiets nicht mehr möglich. Die Domäne Cabour ist jetzt ein flämisches Naturschutzgebiet.

Auf dem Gelände der Domäne sind die Kerngebäude dieser ersten im Ersten Weltkrieg errichteten Trinkwassergewinnungsanlage noch erhalten geblieben. Sie gelten als bemerkenswertes Beispiel der Industriearchäologie. Die Anlage wurde östlich der Verteidigungsanlagen errichtet. Vermutlich haben belgische Truppen ab Ende 1917 die Wassergewinnung übernommen. Im Winter 1917-1918 begannen die Pioniere dann mit dem Ausbau der Infrastruktur. Das Wasserwerk bestand aus einer Pumpanlage und zwei runden Auffangbecken. Die beiden Reinwasserkeller im westlich des Pumpengebäudes stammen vermutlich auch aus dieser Zeit.

Das ursprüngliche Pumpengebäude war ein einfaches, eingeschossiges aus 6 Travéen bestehendes Gebäude mit einem Satteldach. In der nördlichsten Travée stand die von einer Dampfmaschine angetriebene Pumpe. Im Westen lagen die überdachten, aus Backstein gemauerten und mit einer Zementschicht versehenen Wasserreservoirs. Im Krieg waren diese Reservoirs mit einem Satteldach überdacht. Zu dem Pumpengebäude gehörte auch ein noch erhaltener Schutzbunker. Die beiden Auffangbecken sind erhalten geblieben. Sie haben einen Durchmesser von 10 bzw. 4 Metern. Die gesamte Anlage wurde regelmäßig ausgebaut und angepasst.

Brauchen Sie noch Sand?

Das Dünengebiet lieferte nicht nur Wasser, sondern auch noch einen anderen Rohstoff. Der Dünen sand wurde nicht nur in großen Mengen für die Zementherstellung abgebaut, sondern auch als Untergrund für die Gleise verschiedener Schmalspurbahnen, die man für die Versorgung der Front benötigte, verwendet. Außerdem brauchte man viel Sand für die Sandsäckchen, die beim Bau und für die Instandsetzung von Schützengräben verwendet wurden. Beim Abbau des Sandes ging man systematisch vor. Am Südrand des Westhoekreservats in De Panne, genauer genommen in der Zone westlich des Viertels Duinhoek, wurde die Parabeldüne des sogenannten „Fransooshille“ vollständig abgetragen. Den Sand transportierte man mit einer Schmalspurbahn zur Eisenbahn. Die Entscheidung für diese Düne lag auf der Hand. Die Parabeldüne war noch aktiv und bedrohte die Straße am Dünenrand (die heutige Duinhoekstraat). Die groß angelegte, in einem Bereich von 0,5 km durchgeführte Sandgewinnung war Aufgabe der TAG, der Pioniere der belgischen Armee. Danach war eine der höchsten Dünen an der belgischen



■ Das Pumpengebäude des Wasserwerks in den Dünen von Cabour, Winter 1917-1918 (Archiv Walter Lelièvre, Ramskapelle)



■ Der Bau des Auffangbeckens im Winter 1917-1918 (Archiv Walter Lelièvre, Ramskapelle)



■ Das Abtragen der Düne „de Fransooshille“ am Südrand des Westhoekreservats (Brüssel, Militärmuseum)

Küste „verschwunden“. Auch heute ist der Südrand dieser Sandgewinnungszone noch in der südlichen Ausstülpung der Duinhoekstraat zu erkennen. Der Bereich der abgetragenen Düne ist auch heute noch niedriger als die Umgebung und inzwischen mit Sträuchern bewachsen. Nördlich dieses Abbaugebiets und südlich der zentral gelegenen Wanderdüne wurde in der Mitte des Westhoekreservats ein weitläufiges Übungsgelände eingerichtet,

auf dem belgische Soldaten von September 1917 bis Anfang 1918 auf die Endoffensive vorbereitet wurden. Man legte zu diesem Zweck in den niedrigen Dünen ein Netzwerk von Schützengräben an, das von den höheren Dünen aus gut überschaubar war. Das Gelände war mit der Küstenstraßenbahn verbunden und umgeben von Truppenunterkünften und Lagern. Anfang 1918 kamen auch amerikanische Soldaten zu Übungszwecken hierher.



■ Luftaufnahme des Flugplatzes von De Moeren (12. April 1918) (Brüssel, Militärmuseum) projiziert auf eine zeitgenössische Luftaufnahme. Die Hallen sind auf dem ganzen Gelände verteilt, um die Wirkung eventueller Bombenangriffe zu schmälern. 1 Grenze Belgien/ Frankreich, 2 Bauernhof Groot Moerhof, 3 Flugzeughallen

Flugplätze an der belgischen Westküste

Im Ersten Weltkrieg entwickelte sich auch eine starke Luftwaffe. Bereits 1915 bauten die belgischen Truppen Flugplätze. Auch dabei spielte das Dünengebiet, wenn auch indirekt, eine gewisse Rolle. Über den Dünen herrscht eine starke Thermik, die vor allem aufsteigenden Flugzeugen zugute kommt. Das war Grund genug, um Flugplätze vorzugsweise in unmittelbarer Nähe der Dünengürtel anzulegen. Der erste Militärflugplatz entstand deshalb auch nicht rein zufällig auf dem Gelände des Bauernhofes Ten Bogaerde in Koksijde. Er wurde im Laufe des Jahres 1916 mit einer zweiten Start- und Landebahn direkt vor dem Dünengürtel erweitert und diente dem 1., 2. und 3. Geschwader als Fliegerhorst. Der Flugplatz von Koksijde, den die britische Heeresleitung immer wieder als „Flugplatz von Veurne“ bezeichnete, ermöglichte aufgrund seiner Nähe zur Frontlinie schnelle Interventionen. Diese frontnahe Lage war aber auch einer seiner größten Nachteile. In der Nacht vom 8. auf den 9. September 1916 bombardierten deutsche Flugzeuge den Fliegerhorst, wodurch die Alliierten sich gezwungen sahen, den Flugplatz weiter nach Westen zu verlegen. Die Wahl fiel auf die sandige Landzunge in De Moeren südlich des Dünengürtels Ghyvelde-Adinkerke. Der Flugplatz lag auf dem Gelände des Bauernhofes Groot Moerhof an der französisch-belgischen



■ Am 9. September 1917 machte Guynemer eine Notlandung auf dem Flugplatz von De Moeren. Ein aufmerksamer Soldat schoss ein Foto. Zwei Tage später, am 11. September 1917, wurde Guynemer über Poelkapelle aus der Luft geholt (Luftfahrtmuseum Brüssel)

Grenze. Der Umzug geschah in drei Phasen. Nach dem Bau des Flugplatzes Ende 1916 wurde das 1. Geschwader verlegt. Das 2. Geschwader folgte am 9.-10. Februar und das 3. Ende Mai 1917. Die beiden Flugplätze wurden genau wie die neu angelegten Flugplätze in der Umgebung des Hafens von Düinkerken (Bray-Dunes,

Couderkerque, Saint-Pol und Petite-Synthe) auch von der britischen Luftwaffe benutzt.

Zum Schluss

Nach dem Krieg veränderte sich das Erscheinungsbild des Dünengebiets unter dem Einfluss des wieder auflebenden Tourismus erneut. Die Spuren des Großen Krieges wurden größtenteils entfernt und die Natur nahm allmählich wieder ihren Platz ein. Einige große Infrastrukturarbeiten, die sich als sehr nützlich erwiesen hatten, wie beispielsweise die Anlagen zur Trinkwassergewinnung, sind erhalten geblieben.

Quellen

- Depret J. (2003). Le Nord, frontière militaire, tome I, période de 1874 à 1914.
- Desiere N. (2004). Cabour. Duinen - Wereldoorlog I - Wereldoorlog II. 80 jaar IWWA 1914-2004.
- De Munck L. & L. Vandeweyer (2012). Het hospitaal van de Koningin; Rode Kruis, L'Ocean en De Panne, 1914-1918, De Panne.
- Ryheul J. (2010). Marinekorps Flandern. De Vlaamse kust en het hinterland tijdens de Eerste Wereldoorlog.
- Thans P.H. (1934). Mijn Oorlog, Sint Franciscus drukkerij, Mechelen.
- Zwaenepoel A., E. Cosijns, J. Lambrechts, C. Ampe, J. Termote, P. Waeyaert, A. Vandenbohede, L. Lebbe, E. Van Ranst & R. Langohr (2007). Gebiedsvisie voor de fossiele duinen van Adinkerke, inclusief beheerplan voor het Vlaams Natuurreservaat de duinen en bossen van De Panne, deelgebied Cabour en deelgebied Garzebekeveld, WWI, Aeolus & Universiteit Gent in opdracht van Agentschap voor Natuur en Bos.

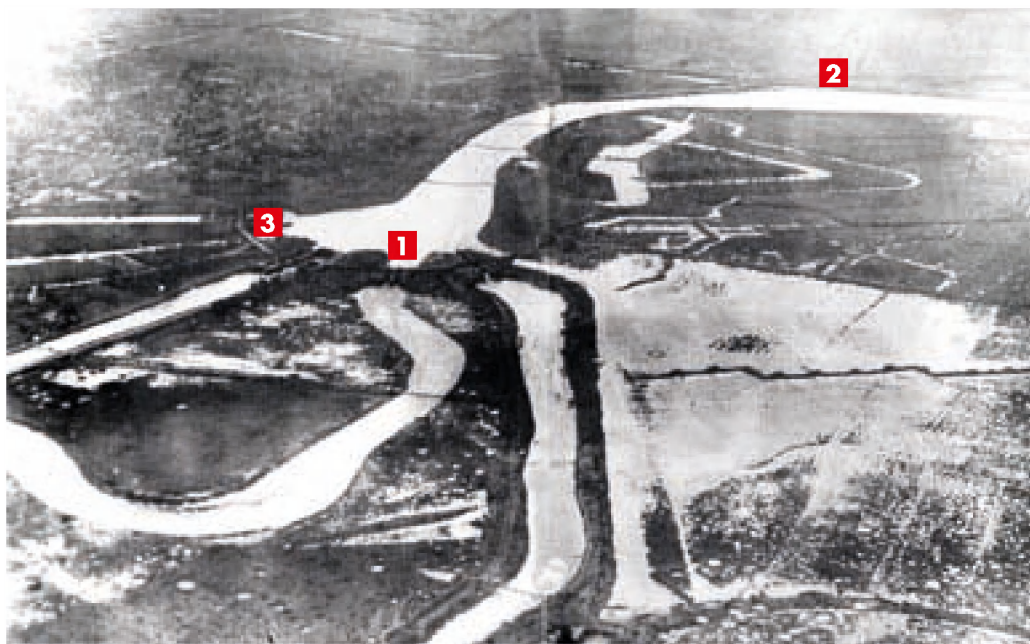
Die Überflutung der Yserebene

Guido Demerre und Johan Termote

Der nordwestlichste Teil Belgiens spielte im Ersten Weltkrieg eine wichtige Rolle, denn dort in den Poldern rund um den Fluss mit dem Namen Yser kam der Vormarsch der 4. deutschen Armee zum Stillstand. Zu diesem Zweck wurde eine lang erprobte Waffe verwendet: die Überflutung bzw. Inundation. Die Ebenen der flämischen Polder, die bei Flut niedriger lagen als der Meeresspiegel, eigneten sich hervorragend für eine Strategie dieser Art. Es reichte aus, den Schleusenkomplex in Nieuwpoort (den „Ganzepoot“), der das Einfließen des Meerwassers und die Entwässerung der dahinter liegenden Poldergebiete regelte, zu manipulieren. In den dramatischen Oktobertagen des Jahres 1914 verlief die Flutung der Yserebene jedoch keineswegs glatt. Nach dem Krieg waren die Anfangsschwierigkeiten allerdings schnell wieder vergessen und man konnte der Fantasie freien Lauf lassen. Das lieferte Stoff für eine Menge romantisierter vaterländische Geschichtsschreibung, die noch mit allerlei Ego-Dokumenten der direkt an der Aktion Beteiligten gefüttert wurde. Was folgt, ist ein so objektiv wie möglicher Tatsachenbericht.

Wasser als Verteidigungsmittel

Inundation gehört zu den Verteidigungswaffen, die in den Niederlanden bereits seit Ende des 16. Jahrhunderts regelmäßig eingesetzt wurden. Man verwendete dieses Mittel zur Verteidigung von Hafenstädten, wie beispielsweise bei der Belagerung der Stadt Oostende (1600-1604). Auch die Stadt Nieuwpoort setzte die Waffe im Laufe der Geschichte regelmäßig ein. Vor allem während des französisch-spanischen Krieges in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurden durch die Schleusen rund um die Stadt zahlreiche Überflutungen verursacht. Die letzte dieser Art fand 1813-1814 statt, als die französischen Truppen die Stadt verteidigten. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs war den Befehlshabern der Streitkräfte nur allzu gut bekannt, dass sie die Überflutung als Mittel gegen den deutschen Vormarsch einsetzen konnten, um ihn zu stoppen. Auch die britische und französische Heeresleitung kannte diese Möglichkeit. Die englischen Ingenieure hatten beim Bau der Wellingtonlinie zwischen 1815-



■ *Nieuwpoort von Osten aus gesehen. Schräge Luftaufnahme eines deutschen Aufklärers vom 19. August 1917 (Bundesarchiv, Koblenz)*

- 1** *Klappschleuse vor dem Bach Kreek van Nieuwendamme. Dort wurde in der Nacht vom 21. auf den 22. Oktober 1914 die Inundation des Polders von Nieuwendamme eingeleitet*
- 2** *Schleuse Oude Veurnesas. An dieser Stelle wurde in der Nacht vom 26. auf den 27. Oktober 1914 ein erster Versuch unternommen*
- 3** *Überlauf des Kanals Noordvaart. Dort wurde die Überflutung ab 29. Oktober 1914 durchgeführt*

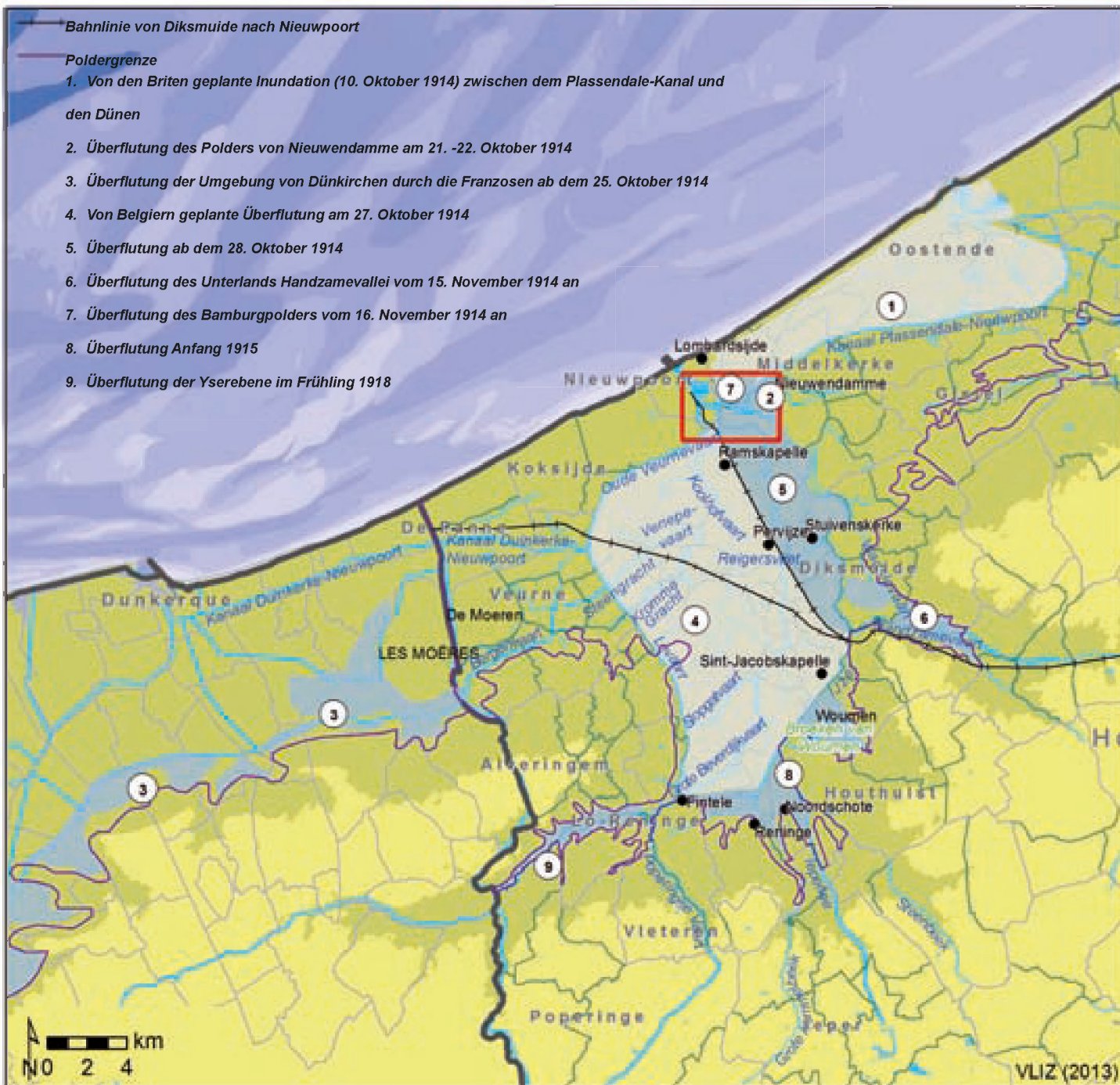
1830 noch an der Festung Nieuwpoort, die mit einem System von Inundationsschleusen ausgerüstet war, mitgearbeitet. Für die Stadt Dünkirchen hatte der Festungsbauingenieur Vauban ab 1694 umfangreiche Überflutungsszenarien ausgearbeitet. Die Inundationsschleusen dieser Festung waren bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs noch in Betrieb. Das war in Nieuwpoort jedoch nicht mehr der Fall. Bis auf die Klappschleuse vor dem Bach Kreek van Nieuwendamme waren die Festungsanlagen rund um die Stadt seit 1853 systematisch abgerissen worden.

In diesem Zusammenhang war es sicher von Bedeutung, dass das Entwässerungssystem des Yserbeckens zwischen 1861 und 1880 – also kurz vor dem Ersten Weltkrieg – noch vollständig erneuert worden war. Das umfangreiche Projekt sollte nicht nur zu einer besseren und schnelleren Entwässerung führen, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt steigern. Im Rahmen der Arbeiten war unter anderem die Verbreiterung,

die Vertiefung und die Eindeichung des Kanals Lovaart, der Bau einer Spülschleuse bzw. eines Überlaufdamms am Zusammenfluss dieses Kanals mit der Yser in Höhe des Weilers Fintele und der Bau von Heber unter dem Kanal Lovaart zum Zwecke der Entwässerung (siehe Karte) durchgeführt worden. Die Krönung des Projekts bildete der Neubau einiger der Schleusen und Überläufe in Nieuwpoort, genauer gesagt wurden die Schleuse Veurnesas im neuen Kanal Veurnevaart und die Schleusen und Überläufe in den Kanälen Noordvaart (1875) und Iepervaart (bzw. der kanalisierten Yser) völlig erneuert. Trotzdem war dieses System nicht perfekt: Man hatte dabei der Schifffahrt den Vorzug gegenüber der Entwässerung gewährt. Das System war jedoch flexibel genug, um bei starkem Regen auch die Wasserstraßen in die Entwässerung mit einzubeziehen. All diese wasserbautechnischen Arbeiten sollten im Kriegsverlauf eine wichtige Rolle spielen und auch die Inundation und deren Instandhaltung ermöglichen.

- Inundationen
- Bahnlinie
- Deutsche Linie
- Errichteter Damm
- Düker oder Heber
- Schleuse oder Überlauf
- Bauernhof 'Grote Bamburg'

1.	Schleuse Oude Veurnesas
2.	Überlauf vom Kanal Nieuw Bedelf
3.	Schleuse im Plassendale-Kanal
4.	Klappschleuse vor dem Bach Kreek van Nieuwendamme
5.	Überlauf und Schleuse Iepersas in der Yser
6.	Überlauf des Kanals Noordvaart
7.	Schleuse Veurnesas und Überlauf des Kanals Veurnaart
8.	Heber unter der Yser
9.	Heber unter dem Kanal Veurnaart
10.	Damm über dem Kanal Koolhofvaart, 1914
11.	Abdämmung des Kanals Veurnaart, 1916
12.	Abdämmung des Kanals Oostvaart
13.	Schleuse „Sas van Dierendonck“ oder Schleuse im Kanal Oostvaart



Überblick über die verschiedenen Überflutungen (VLIZ, Nathalie De Hauwere)

Warum wurde die Überflutung erst im letzten Augenblick als Mittel eingesetzt?

Die Frage nach dem Vater des Inundationsgedankens ist eigentlich nicht sehr relevant. Trotzdem ist sie noch immer Thema vieler Polemiken. Viel interessanter ist jedoch die Frage, warum man diese Waffe erst in der letzten Phase der Schlacht an der Yser eingesetzt hat und nicht viel früher. Der Kampf um die Yser nahm ab dem 15. Oktober eine entscheidende Wendung. Die Hafenstadt Oostende wurde an diesem Tag von den Deutschen eingenommen und die belgischen Oberbefehlshaber beschlossen, die natürliche Grenze, die die Yser darstellte, um jeden Preis zu verteidigen. Die französische Heeresleitung schickte Verstärkung: Die französischen *Marinefusiliere* verteidigten den Brückenkopf Diksmuide. Am 18. Oktober starteten die deutschen Truppen einen Großangriff. Die angeschlagene belgische Armee hielt trotz schwerer Verluste und mit Hilfe der französischen Truppen stand. Aufgrund des langen Zögerns waren die Möglichkeiten einer eventuellen Überflutung inzwischen jedoch ziemlich geschrumpft.

Der späte Einsatz dieser Waffe wirft deshalb auch Fragen auf. Bereits am 10. Oktober nahmen britische Offiziere – darunter wohl auch Oberst Tom Bridges – am Schleusenkomplex von Nieuwpoort Kontakt mit dem Schleusenmeister Gerard Dingens auf. Sie forderten ihn auf, zum Zwecke der Verteidigung Oostendes zwischen dem Kanal Nieuwpoort-Plassendale und dem Dünergürtel eine Inundation in die Wege zu leiten. Der Hauptschleusenwärter, der sich ganz deutlich mehr Sorgen um die menschlichen und wirtschaftlichen Folgen einer Überflutung dieser Art machte, wies auf die Ineffizienz einer solchen Operation hin. Auch als der Kapitän-Kommandant Prudent Nuyten am 13. Oktober mit der Aufforderung vorstellig wurde, ein Überflutungsszenario vorzubereiten, reagierte Dingens auffallend zurückhaltend. Theoretisch konnte zu diesem Zeitpunkt noch ziemlich leicht eine allgemeine Inundation der beiden Ufer der Yser durchgeführt werden. Damit hätte man die blutige Schlacht an der Yser vermeiden oder zumindest schneller entscheiden können. Dass es nicht zu einer Überflutung kam, hatte jedoch noch einen anderen Grund.

Die belgische und französische Heeresleitung entschied sich ab 11. Oktober für eine koordinierte Befehlsführung. Das bedeutete, dass die Truppenleitung - König Albert I. und der französische General Grossetti (Befehlshaber der 42. Division) - direkt mit General Ferdinand Foch, der ab September 1914 die nördliche Abteilung des Heeres befehligte, kommunizierte. Foch war also nach Rücksprache mit der British Expeditionary Force und der belgischen Armee für die gemeinsame Kriegsführung verantwortlich. Der 63-jährige Foch war bis 1911 Kommandant und Dozent an der *École Supérieure de Guerre* gewesen, wo er seine Theorien in Bezug auf eine aggressive Form der Kriegsführung in einigen grundlegenden Veröffentlichungen ausarbeitete. Diese *offensive*

à l'outrance kennzeichnete denn auch seine Vorgehensweise in den ersten Kriegsmonaten. Zu seiner Auffassung der Kriegsführung gehörte, dass man sich jederzeit die Möglichkeit einer Gegenoffensive vorbehalten sollte. Genau diese Möglichkeit stand einer allgemeinen Überflutung der Yser im Wege. Erst nach den fehlgeschlagenen Gegenangriffen der 42. französischen Division an der Yserfront am 21. bzw. 23. Oktober sah auch Foch ein, dass eine etwas defensivere Aufstellung der einzige Ausweg war, wenn man den deutschen Vormarsch aufhalten wollte. Erst dann erhielten die belgischen Inundationspläne eine Chance. Aber da war noch mehr: Eine Überflutung auf belgischem Boden war aufgrund der Erhaltung der Ärmelkanalhäfen Dünkirchen, Gravelines und Calais auch für Frankreich lebenswichtig. Selbst wenn sich die französischen Hafenstädte durch eigene Überflutungen schützten, gerieten sie noch in die Reichweite der deutschen Artillerie und würden dann allmählich zerstört werden. Eine Inundation auf flämischem Boden könnte einen extra Puffer bilden und die französischen Hafenstädte möglicherweise vor dieser Katastrophe bewahren. Nieuwpoort sollte dieses Schicksal jedoch nicht erspart bleiben.

Heroes just for one day

Binnenschiffer Hendrik Geeraert

Am 17. Oktober hatten die belgischen Militärs die Kontrolle über die Schleusen übernommen. Die Kommunikation mit dem Schleusenpersonal verlief sehr holprig. Das Bedienungspersonal und vor allem der Hauptschleusenwärter Gerard Dingens wurden kaum oder gar nicht gehört und mussten den Dienst quittieren. Das hatte zur Folge, dass sie sich dem Flüchtlingsstrom anschlossen und weiter keine Verbindung mehr zu der Heeresleitung unterhielten. Dass dieses Personal nicht angefordert wurde, sollte sich später als folgenschwerer Irrtum erweisen.



■ Hendrik Geeraert posiert bei einem der Zahnradkästen am Überlauf des Kanals Noordvaart (Sammlung Callanaere-Dehouc)



General Ferdinand Foch (1851-1929) gab erst am 24. Oktober seine Zustimmung zu einer Überflutung auf belgischem Boden (Wikipedia)

Glücklicherweise gab es einen Mann, einen aufmerksamen Binnenschiffer, der vor Ort blieb und den Soldaten mit Rat und Tat zur Seite stand. Sein Name war Hendrik Geeraert (1863-1925). Seine praktische Einstellung und Aufmerksamkeit machten ihn zu einem idealen Ersatzmann für das fortgeschickte Schleusenpersonal. Er war den ganzen Krieg über Mitglied der Spezialeinheit der Pioniere, die die Schleusenanlagen bedienten.

Die erste begrenzte Inundation

In der engen Marge, die die offensive französische Strategie zuließ, führten die belgischen Pioniere in der Nacht vom 21. auf den 22. Oktober eine erste begrenzte Überflutung in Höhe des Nieuwendampolders (gleich östlich von Nieuwpoort, siehe Karte) durch. Technisch war das kein Problem. Man

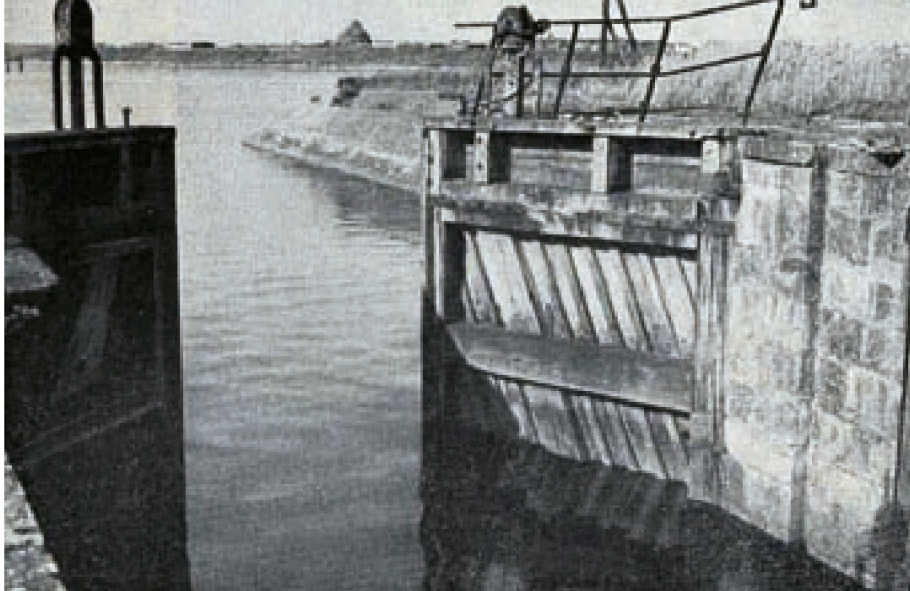
konnte dazu die Klappschleuse im Bach Kreek van Nieuwendamme verwenden, die auch als Inundationsschleuse dienen konnte. Hier kam zum ersten Mal Hendrik Geeraert ins Spiel. Dank seiner Gebietskenntnis gelang diese begrenzte Überflutung mit Meerwasser. Dadurch wurde die deutsche Umzingelung von Nieuwpoort verhindert und der Schleusenkomplex geschützt. Geeraerts persönlicher Verdienst bei dieser Aktion war, dass er wusste, dass man, wenn die Überflutung gelingen sollte, einen Heber unter der kanalisierten Yser abdichten musste. So gesagt, so getan.

Eine allgemeine Überflutung mit Hilfe von Karel Cogge

Die Notwendigkeit einer allgemeinen Überflutung zeigte sich einige Tage später. Der deutsche Vormarsch schien unaufhaltsam zu sein. Am 24. Oktober standen bereits zwei deutsche Bataillone auf dem linken Ufer der Yser. Sonntag, der 25. Oktober, war ein wichtiger Tag. Am Morgen dieses Tages zogen sich alle noch übrig gebliebenen belgischen Truppen hinter den Bahndamm der Bahnlinie Nieuwpoort-Diksmuide zurück. Um einen besseren Überblick über den Wasserhaushalt, die eventuellen Folgen der bereits ausgelösten französischen Inundation und die praktische Durchführung einer vollständigen Überflutung eines Teils der Yserebene zu gewinnen, suchte das belgische Hauptquartier, das seinen Sitz in Veurne hatte, die Spezialisten auf. Aber auch die Ingenieure des Polders Noordwatering waren aus der Stadt geflohen. Schließlich berief sich die Heeresleitung auf Anraten von Bürgermeister Raphael De Spot und Friedensrichter Feys mit Hilfe von Kapitän-Kommandant Prudent Nuyten als Vermittler auf



■ Karel Cogge (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sektor 1917)



■ Beim ersten Versuch wurde die Schleuse Oude Veurnesas geöffnet, sodass das Wasser über den Kanal Oude Veurnevaart unter dem Kanal Nieuwpoort-Veurne hindurch gepumpt werden konnte (Veurne-sprekt.be)



■ Die Schleusentore des Kanals Noordvaart, die beim zweiten Versuch geöffnet wurden (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sektor 1917)

Karel Cogge (1855-1922). Cogge war Aufseher beim Polder Noordwatering, kannte den Wasserhaushalt des Gebiets wie kein anderer und konnte in dieser Angelegenheit ganz spezifische Fragen von Nuyten beantworten. Nuyten konnte sich - im Gegensatz zu vielen anderen Mitgliedern des Stabes - mit Cogge verständigen, da er den westflämischen Dialekt beherrschte. Aus der Befragung ergab sich schließlich ein konkreter Plan. Dieser Plan ging von dem Bahndamm zwischen Nieuwpoort und Diksmuide aus, der neuen Verteidigungslinie, hinter der die belgischen Truppen gerade erst Stellung bezogen hatten. Die Zeit drängte: Die französische Heeresleitung hatte ihren eigenen Inundationsplan schon in Gang gesetzt, um über die Schleusen von Dünkirchen das Gebiet rund um das Flüsschen Colme und in Höhe der französischen Moeren unter Wasser zu setzen. Das bedeutete konkret, dass sich die noch übrig gebliebenen belgischen Truppen nur durch einige Korridore zurückziehen konnten und bei einem eventuellen deutschen Durchbruch somit in der Falle saßen. Unter dem Druck dieser Umstände wurde endlich die Entscheidung getroffen, die Yserebene so schnell und so weit wie möglich zu überfluten.

Leichter gesagt als getan: eine Operation in zwei Phasen

Die praktische Durchführung des Plans war jedoch nicht so einfach. Wie bereits erwähnt, verfügte Nieuwpoort nicht mehr über die notwendigen Inundationsschleusen, das Schleusenpersonal war in alle Himmelsrichtungen zerstreut und die Stadt lag bereits unter deutschem Beschuss. Cogge hatte auf Anfrage von Nuyten die Möglichkeit vorgeschlagen, das Gebiet zwischen dem Bahndamm und dem linken Ufer der Yser kontrolliert zu überfluten. Zu diesem Zweck musste der Überlauf des Kanals Noordvaart verwendet werden. Voraussetzung war, dass die Durchgänge des Bahndammes an den Stellen abgedichtet wurden, an denen 3 ziemlich breite Wasserläufe und rund 20 kleine Grachten unter dem Damm hindurch liefen. Nuyten lehnte diesen Plan in einer ersten Phase ab, weil man die Schleusen nicht mehr unter Kontrolle hatte, wie es schien. Cogge schlug daraufhin eine Alternative vor. Bei dem neuen Plan sollte die Schleuse Oude Veurnesas, die an der etwas sichereren Westseite der Stadt lag, zur Durchführung der Inundation verwendet werden. Cogge wies die Stellen unter dem Damm an, die abgedichtet werden mussten. Bei Flut

sollte das Meerwasser durch die Schleuse Oude Veurnesas und den Kanal Oude Veurnevaart eingelassen werden und dann mit Hilfe des Hebers des Kanals Arkevaart unter dem Kanal Nieuwpoort-Veurne hindurch gepumpt werden. Hinter dem Heber zum Kanal Koolhofvaart war noch ein 150 m langer Deich über dem Wehr Koolhofstuw notwendig, um zu verhindern, dass das Überschwemmungswasser bis in die belgischen Linien lief. Erst nachdem die Pioniere diese vorbereitenden Arbeiten innerhalb von 24 Stunden erledigt und die Offiziere Cogge sogar zweimal zur Inspektion mitgenommen hatten, wagte man den entscheidenden Schritt. Die ersten von Cogge und Thys in der Nacht vom 26.-27. Oktober und dem darauffolgenden Tag durchgeführten Versuche schlugen aus technischen Gründen fehl. Durch den Mangel an geeigneten Werkzeugen konnte man die Fluttore nicht fixieren. Bei der aufkommenden Flut schlugen sie wieder zu. In der nächsten Nacht und bei allen weiteren Fluten gelang es dann doch. Die Kapazität schien aber begrenzt zu sein und der große Umweg und der Heber unter dem Kanal Veurne-Nieuwpoort stellten sich als Hindernis dar. Erschwerend kam noch hinzu, dass es gerade Nipptide war, die eine sehr geringe Wasserzufuhr zur Folge hatte. Andererseits war das Regenwetter dann wieder ein Vorteil, denn die unbemannten Schleusen blieben zu, wodurch auch das Binnenwasser allmählich anstieg.

Aufgrund der prekären Lage an der Front und der Panik im Hauptquartier in Veurne gab die Heeresleitung schließlich doch den Befehl, die Überläufe des Kanals Noordvaart zu benutzen. Am 29. und 30. Oktober öffneten Kapitän Fernand Ume und eine Abteilung Soldaten nachts mit nützlichen Anweisungen und der Hilfe von Geeraert die Tore des Kanals Noordvaart. Der Versuch wurde in Sicht des Feindes, der auffallend passiv blieb und sich anscheinend

der Folgen dieser Aktion nicht bewusst war, unternommen. Das Herunterlassen der Tore bei Ebbe geschah vor allem nachts. Die Zeit drängte: Die deutschen Truppen waren inzwischen an der Hauptwiderstandslinie, die durch den Bahndamm gebildet wurde, vorbei bis Ramskapelle und Pervijze vorgedrungen. „La France sauvée par une rampe d'un mètre cinquante...“, schrieb Foch später in seinen Memoiren.

Ein anderthalb Meter hoher Damm

Mit Hilfe zusätzlicher belgischer Truppen und der Unterstützung der Franzosen wütete zwei Tage lang ein erbitterter Kampf um Ramskapelle und Pervijze. Nach der zweiten Inundation von Ume und seinem Team reichte das Wasser auf den Weiden bereits südwärts bis Stuivekenskerke. Ein Gegenangriff und diese Überflutung zwangen die Deutschen am Nachmittag des 31. Oktober definitiv zum Rückzug aus Ramskapelle und Pervijze. Als die Deutschen nach der Schlacht an der Yser am 10. November den Brückenkopf von Diksmuide einnehmen konnten, gelang es Kapitän Ume, eine neue Inundation im Nordosten dieser Stadt, genauer genommen im Unterland Handzamevallei, durchzuführen. Am 15. November und den 5 darauffolgenden Tagen öffnete er zu diesem Zweck die Tore der Schleuse Iepersas in der Yser in Nieuwpoort. Dadurch wurde das Unterland Handzamevallei mit Meerwasser überschwemmt. Die Tatsache, dass das rechte Yserufer nur mit einem niedrigen Deich eingedeicht war und die angrenzenden Gebiete im Winter als Auffangbecken fungierten, war ein Vorteil für die Alliierten. Die Franzosen hatten den Brückenkopf der Pfeilschanze (der als Palingbrug bezeichnet wurde) am 26. Oktober

verlassen, wodurch der Schleusenkomplex verletzbar geworden war. Glücklicherweise konnten sie am 2. November ihre Stellung dort wieder beziehen. Auf Befehl von Thys wurde am 16. Oktober das Gebiet vom Deich Boterdijk bis zum Bauernhof Bamburghoeve geflutet. Die Kompanie unter der Leitung vom Kommandanten Thys konnte übrigens auch auf die Unterstützung der französischen Marinefüsilieri rechnen. Deren Kapitän Pelle des Forges entdeckte eine Möglichkeit, die Polder von Lombardsijde vor dem Brückenkopf noch in derselben Woche zu überfluten. Damit war die Frontlinie stabilisiert. Nieuwpoort war sogar auf zwei Seiten von Wasser umgeben. Der menschliche Preis dieser Aktion war jedoch immens: Auf belgischer Seite hatte man 3.500 gefallene und 12.000 verwundete Soldaten zu beklagen. Ein früherer Einsatz der Inundationswaffe hätte dem Land eine Menge Elend ersparen können.

Und jetzt noch instand halten...

Die Überflutung sorgte in den kommenden vier Jahren für zwei wichtige Probleme. Einerseits musste man die Inundation instand halten und weiter überwachen, andererseits musste die Entwässerung hinter dem Bahndamm völlig neu angelegt werden.

Instandhaltung der Überflutung

Die Kontrolle der verschiedenen Überflutungen lag nicht auf der Hand. Der Schleusenkomplex lag unter deutschem Beschuss und man befürchtete, dass die Deutschen versuchen könnten, die Inundation des rechten Ufers mit Hilfe der Entwässerungsschleusen von Oostende zu neutralisieren. Die Kontrolle über die durchgeführten Flutungen war vor allem eine



■ Ein Notdamm im Kanal Nieuwpoort-Duinkerke bei einem Bombeneinschlag (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sektor 1917)



■ Mit diesem Ferngeschütz, der Kanone Langer Max in Moere, konnte man Dünkirchen erreichen (Johan Termote)

Aufgabe der Pioniere. Bereits zu Beginn der Schlacht an der Yser war auf Befehl von Major Maglinse und Stabkommandant Nuyten ein „Service des Inundations“ ins Leben gerufen worden. An dessen Spitze stand Kapitän-Kommandant Jamotte, der zuerst Kapitän Thys und später auch Kapitän Ume mit der Durchführung beauftragte. Nach dem 2. September 1915 sollte der „Service des Inundations“ von einer großen Einheit – der „Compagnie des Sapeurs-Pontoniers“ – ersetzt werden, deren Leitung der Kapitän der Genietruppen Robert Thys übernehmen sollte.

Bereits ab Dezember 1914 mussten die Pioniere einen Ausweg für das überflüssige Oberflächenwasser aus Veurne-Ambacht suchen. Der erste sich anbietende Weg war der über den Heber zum Kanal Arkevaart und die Schleuse Oude Veurnesas, aber dieses Mal dann „in umgekehrter Richtung“.

Es gelang ihnen vier Jahre lang, die notwendigen Antworten auf die Zerstörungen der deutschen Kanonen zu finden. Im Sommer 1915 begann man die gezielten Zerstörungen zu fühlen. Die Schleuse Veurnesluis beim Ganzepoot wurde immer stärker beschädigt, sodass im Januar 1916 der Kanal Veurnevaart komplett auslief. Bei Nieuwpoort musste ein riesiger Notdamm errichtet werden. Für die Ableitung des Regenwassers aus dem nicht besetzten Polderland schien die Schleuse des Kanals Oostvaart bestens geeignet zu sein. Über die Schleuse Oude Veurnesas konnte die Überflutung in dem Gebiet zwischen dem Bahndamm und der Yser instand gehalten werden. Das war bei den Brüchen von Woumen nicht der Fall. Deshalb wurde die Yser Anfang 1915 in Höhe von Sint-Jacobskapelle abgedämmt. Das Wasser für die Inundation des Unterlands Handzamevallei kam fortan aus der Boven-IJzer. Zugleich wurden die Brüche von Noordschote, Reninge und Elzendamme in den Inundationsbereich aufgenommen. Der Wasserstand stromaufwärts der Brücke Knokkebrug sollte so hoch wie möglich (auf + 4,3 m TAW) ansteigen, damit der Überflutung des rechten Ufers der Yser ausreichend Wasser

zugeführt werden konnte. Im Winter war die Wasserversorgung aus dem Gebiet der Boven-IJzer nicht so problematisch. Im Sommer musste jedoch Wasser aus dem Kanal Grote Beverdijkvaart gepumpt werden. Bei einem eventuellen Mangel konnte über den Kanal Nieuwpoort-Veurne und den Kanal Lovaart auch Meerwasser zugeführt werden. Zu diesem Zweck befanden sich am Weiler Fintele zwei Pumpen mit einer Gesamtleistung von gut 100 m³ pro Minute.

Überarbeitung der Entwässerung

Andererseits musste die Entwässerung der Yserebene völlig neu organisiert werden. Das überflüssige Wasser wurde aus dem Kanal Slopgatvaart weggepumpt und über den Kanal Lovaart abgeführt. Das war auch beim Graben Steengracht der Fall. Das überflüssige Wasser der Boven-IJzer in Höhe des Weilers Fintele musste auch über den Kanal Lovaart abgeführt werden. Die zwischen 1861 und 1880 durchgeführten Arbeiten am Kanal Lovaart erwiesen sich jetzt als besonders nützlich.

Französische Häfen zum größten Teil geschützt

Als 1918 die deutsche Frühjahrsoffensive die südlichen belgischen Stellungen bedrohte, wurde auch der Bereich zwischen Elzendamme (Oost-Vleteren) und der französischen Grenze vorübergehend überflutet. Die Inundation geschah mit Süßwasser, indem Wehre quer durch die Yserebene angelegt wurden. Auch diese letzte Überflutung der Region Westhoek im Ersten Weltkrieg sollte für den Verlauf des Krieges entscheidend sein. Vier Jahre zuvor konnte der deutsche Vormarsch auf der Linie Yser-Leperlee durch die Inundation von Nieuwpoort gestoppt werden, was den weiteren Verlauf des Ersten Weltkrieges maßgeblich bestimmt hat. Dadurch wurde die Front an der Nordseeseite wesentlich verkürzt und blieb es dort vier Jahre lang ziemlich stabil. Das hatte zur Folge, dass der gesamte Druck sich auf den Ypernbogen konzentrierte. Die

Einnahme der Kanalhäfen, das eigentliche Ziel des westlichen Vormarsches der 4. deutschen Armee im Oktober 1914 war unter anderem auch durch die Überflutungen fehlgeschlagen. Die französischen Häfen, die für die Versorgung von England aus unersetzlich waren, blieben in den Händen der Alliierten.

Dadurch konnte jedoch nicht verhindert werden, dass die Hafenstadt Dünkirchen die ganze Zeit über im Visier der deutschen Angreifer blieb. Sie verfügten über eine Reihe von Ferngeschützen, die in der Lage waren, die Hafenstadt zu erreichen. Zuerst war da die Kanone von Predikboom, die am Fuß des Hügels von Klerken aufgestellt worden war und ab 28. April 1915 in Betrieb genommen wurde. Am 15. Mai 1915 konnte sie definitiv ausgeschaltet werden. Als Ersatz wurde am 27. Juni 1917 die Kanone von der Batterie Leugenboom bzw. der berühmte Lange Max eingesetzt. Diese Kanone, wiederum mit dem Kaliber 38 cm, blieb trotz des erbitterten Beschusses der Alliierten bis zum 16. Oktober 1918 in Betrieb. Die 411 Granaten, die sie auf die Hafenstadt Dünkirchen abfeuerte und die 114 Toten, die ihr zum Opfer fielen, reichten nicht, um den Hafen auszuschalten. Die psychologische Wirkung war jedoch nicht zu unterschätzen.

Der Einsatz so Weniger?

Zum Schluss möchten wir noch einmal auf diejenigen, die das Inundationssystem die ganzen vier Jahre lang bedient haben und die Schwierigkeiten, mit denen sie dabei zu kämpfen hatten, zurückkommen. Die Kompanie bestand aus maximal 300 Mann. Es dauerte sage und schreibe 9 Monate, bevor die belgische Heeresleitung genug Soldaten zur Verfügung stellte. Kapitän Thys war oft sehr enttäuscht, weil die Genehmigungen oder Befehle zu spät kamen oder sich widersprachen. Seine Leute mussten die ganze Zeit über improvisieren. Trotzdem gelang es ihnen mit nur 5 Zügen und 3 Abteilungen von Soldaten aus allen Teilen der belgischen Armee, einigen Experten, Werkstätten, rollendem Material und der Zulieferung von Materialien, einen wichtigen Beitrag zu liefern. 27 Soldaten verloren dabei ihr Leben. 296 Soldaten (vor allem ab 1917) fielen durch verschiedene Arten von Giftgas, das die Deutschen im Kampf einsetzten. Schließlich scheint uns ein Satz von Winston Churchill hier an der richtigen Stelle zu sein: „Never, in the field of human conflict, was so much owed by so many to so few.“

Quellen

- De Vos L. (1995). Veldslagen in de Lage Landen. De Slag aan de IJzer S. 133-141, Tielt.
- Leper J. (1957). Kunstmatige inundaties in Maritiem Vlaanderen 1316-1945, Tongeren.
- Thys R. (1922). Nieuport 1914-1918. Les inondations de l'Yser et la Compagnie des Sapeurs-Pontoniers du Génie Belge, Lüttich.
- Vanackere L. (2003). De IJzer, oktober 1914. Een slag te veel? Het idee en de timing van de eerste onderwaterzetting. Mededelingsblad van de Westvlaamse Gidsenkring, afdeling Westhoek, 39 (3): 1-26.
- Van Pul P. (1994). De initiele inundaties aan het Belgische front, Belgisch tijdschrift voor Militaire Geschiedenis.
- Van Pul P. (2004). Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee, Erpe.

Der „Paardenmarkt“, eine Munitionsmüllhalde des Ersten Weltkriegs vor der belgischen Küste

Tine Missiaen

Obwohl es ab und zu in der Presse erscheint, weiß erstaunlicherweise kaum jemand etwas davon. Vor der Küste von Heist befindet sich verborgen im Meeresgrund eine Müllhalde für alte Munition aus dem Ersten Weltkrieg. Eine bemerkenswerte Angelegenheit: Dort liegen mindestens 35.000 Tonnen deutscher Munition – mindestens ein Drittel davon sind Giftgasgranaten – nur ein paar Kilometer von der Seepromenade entfernt! Trotzdem ist man sich über das genaue Ausmaß immer noch nicht ganz im Klaren und eine eindeutige Lösung dieses gewaltigen Problems liegt, wie es scheint, auch nicht auf der Hand.

Was geschehen ist, lässt sich nicht mehr ändern...

Nach dem Ersten Weltkrieg blieben in ganz Belgien noch große Mengen Sprengkörper übrig. Das Einsammeln und die vorläufige Lagerung in Munitionsdepots sorgten für äußerst gefährliche Situationen und zahlreiche tödliche Unfälle. Da der Zustand langsam aber sicher untragbar wurde und die Lagerung und

Entschärfung der Munition an Land zu riskant war, beschloss die Regierung Ende 1919, die Munition im Meer zu entsorgen. Die Aktion erweckte kaum Aufsehen und geriet schnell in Vergessenheit.

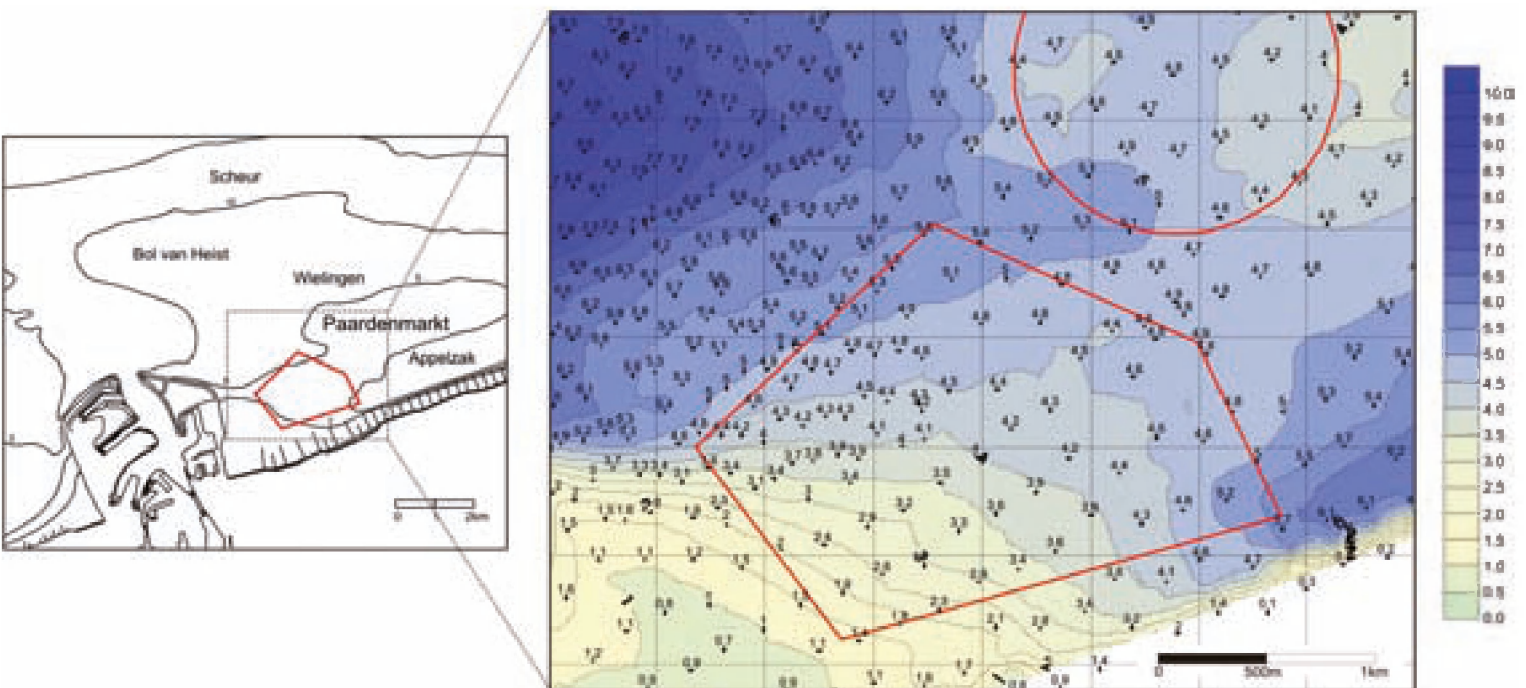
Bei Baggerarbeiten im Jahre 1971 stieß man östlich des Hafens von Zeebrügge auf mehrere Hindernisse auf dem Meeresboden. Bei einer genaueren Untersuchung im Jahre 1972 fanden Taucher der Marine an 17 verschiedenen Stellen Munition, darunter auch einige Giftgasgranaten. 1988 führte man erste seismografische und magnetische Untersuchungen der Munitionsmüllhalde durch. Anlässlich dieser Ergebnisse wurde das Gebiet fortan auf hydrografischen Karten als Fünfeck (Gesamtoberfläche von 3 qkm) mit einem Anker- und Fischverbot (siehe Karte) angegeben. Weitere Maßnahmen gab es nicht.

Tausende von Bomben und Granaten...

Wie viel Material genau auf dem „Paardenmarkt“ (zu Deutsch Pferdemarkt)

entsorgt wurde, weiß niemand. Die meisten Schätzungen gehen von mindestens 35.000 Tonnen aus. Wahrscheinlich handelt es sich dabei um neue, noch nicht abgefeuerte deutsche Munition, oft verpackt in (Holz-)Kisten. Bis jetzt wurde allgemein angenommen, dass ungefähr ein Drittel der entsorgten Munition aus Giftgasgranaten besteht. Es gibt jedoch auch Hinweise darauf, dass der Anteil viel größer sein könnte (siehe Grafik).

Sobald von Giftgas die Rede ist, wird häufig fälschlicherweise angenommen, dass es sich dabei in der Hauptsache um Senfgasgranaten handelt. Senfgas - nach der Flandernschlacht im Jahre 1917, wo es zum ersten Mal eingesetzt wurde, auch unter der Bezeichnung bekannt - ist nur eines der vielen chemischen Kampfgase aus dem Ersten Weltkrieg. Andere oft eingesetzte Kampfstoffe waren Chlorkiprin, Phosgen, Diphosgen und (äußerst giftige) Arsenverbindungen (das sogenannte CLARK) (siehe Grafik S. 56). Über die genauen Mengen ist nichts bekannt, aller Wahrscheinlichkeit nach machen die Senfgase jedoch nicht mehr als ein Drittel der chemischen Munition auf dem „Paardenmarkt“ aus.



■ Abgrenzung der fünfeckigen Verbotszone (in rot) der Munitionsmüllhalde auf der Sandbank „Paardenmarkt“. Rechts: Bathymetrie des Gebiets auf der Grundlage der 1996 von der flämischen Verwaltung durchgeführten Peilungen. Tiefe in Metern i.V.z. GLLWS (durchschnittlich niedrigstes Niedrigwasser bei Springflut). Der Kreis rechts oben gibt den Ort des Baggerschuttbladeplatzes „Zeebrügge Oost“ an.

Um wie viele Bomben handelt es sich nun wirklich?



■ Ein Depot von Flügelminen für die Mörser „Van Deuren“. Wie es scheint, konnten diese Waffen auch gegen deutsche U-Boote eingesetzt werden („N'Oubliions Jamais“, Fotoserie, nach dem Krieg herausgegeben vom fotografischen Dienst der Armee)



■ Die Entsorgung von Munition im Meer nach dem Ersten Weltkrieg (ORO Nieuws Knokke-Heist)

Über die Müllentsorgungsaktion auf dem „Paardenmarkt“ bestehen bis heute noch viele Ungereimtheiten. Es gibt bis jetzt weder Berichte, noch harte Beweise. Die belgischen Militärarchive (aus der Zeit vom Ersten bis zum Zweiten Weltkrieg), die sich bis vor kurzem in Moskau befanden, können eventuell Klarheit verschaffen. Die darin untergebrachten Akten der „Commission Centrale de Récupération“ sind jedoch nicht nur sehr umfangreich, die Sowjets haben darin auch ein großes Chaos verursacht. Die Untersuchung dieser Berichte wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Erst kürzlich sind jedoch im Archiv der Verwaltung der Marine einige Berichte aufgetaucht, die die ganze Angelegenheit in einem neuen Licht erscheinen lassen.

Ende des Ersten Weltkriegs wurden - oft in Bahnhöfen - große Mengen Munition zurückgelassen. Im Laufe des Jahres 1919 sammelte der „Wiederverwertungsdienst“ der Armee dieses Kriegsmaterial (nicht nur deutsche, sondern auch britische und belgische Munition) ein, um es in über das ganze Land verteilten Munitionsdepots zu lagern. „Einfache“ Granaten waren kein Problem, sie konnten in großer Entfernung von bewohnten Gebieten in den Feldern kontrolliert gesprengt werden. Gleichzeitig versuchte man auch, sie zu entschärfen, wozu nicht selten deutsche Kriegsgefangene eingesetzt wurden. Diese Arbeit nahm jedoch viel Zeit in Anspruch und war – unter anderem durch den großen Mangel an gut ausgebildetem Personal - auch sehr gefährlich. In der Zwischenzeit gab es zahlreiche Unfälle bei der Zivilbevölkerung, die in der Hauptsache durch Diebstahl - die sogenannten Eisendiebe oder Kupferjäger - und Sabotage verursacht wurden.

Die Giftgasgranaten waren ein besonderer Fall. Schätzungsweise hunderttausend Granaten, oft deutscher Herkunft, konnte man nicht ohne weiteres sprengen. Die Gefahr, dass dabei äußerst giftige Stoffe freigesetzt würden, war einfach zu groß. Man konnte sie auch nicht in der Erde begraben, das war auf Dauer zu riskant. Eine Entsorgung im Meer hielt man anfangs - aufgrund des notwendigen Transports durch oft dicht besiedeltes Gebiet und der Risiken beim Umladen - auch für zu gefährlich. Der Zustand wurde aber langsam so untragbar, dass der zuständige Verteidigungsminister Fulgence Masson sich

doch für eine Entsorgung im Meer entschied. Die belgische Marine hatte jedoch keine geeigneten Schiffe. Deshalb machte sich die Verwaltung der Marine auf die Suche nach den entsprechenden Frachtschiffen.

Aber wo sollte das Ganze hin? Eine Entsorgung in den tiefen Gewässern des Atlantiks schien ideal, aber der Weg dorthin war zu weit und die ganze Aktion war auch zu kostspielig. Außerdem mussten die Granaten dann zeitweise auf dem Kai gelagert werden. Da war es schon besser, die Granaten kurz vor der Küste auf eine „*banc absorbant*“ bzw. eine absorbierende Sandbank zu kippen. Dieser Auffassung war auch die Verwaltung der Marine. Die Granaten würden an so einer Stelle – so dachte man - schnell versinken und unter Schlick und Sand begraben. Man hatte schon früher einmal einen Vorrat nicht-chemischer Granaten der belgischen Armee, die vorher im zentralen Depot „Grand Parc de Campagne“ gelagert wurden, auf Sandbänke vor der Küste von Gravelines gebracht. Schließlich deutete Urbain, der Chef der Abteilung „Hydrographie“ bei der Verwaltung der Marine darauf hin, dass der „Paardenmarkt“ die ideale Lösung böte. Da relativ kleine Schiffe den Transport übernehmen konnten, mussten keine großen Mengen giftiger Munition am Kai des Zeebrügger Hafens gelagert werden.

Aber es gab auch weiterhin Probleme. Im August 1919 hatten die Arbeiter begriffen, wie gefährlich die Ladung war, die sie da transportieren sollten. Sie verlangten deshalb außergewöhnlich hohe



■ Ein Bild vom Meeresboden vor der belgischen Küste (EOS Nr. 6, 2013, „Duizend bommen en granaten“)

Löhne. Die ganze Operation schien sich in die Länge zu ziehen, was die Minister unbedingt vermeiden wollten. Das Land hatte in den vergangenen Monaten schon mehrere große Explosionen verkraften müssen. Ganze mit Munition beladene Züge waren in die Luft gegangen und die Angst vor weiteren Vorfällen dieser Art wuchs.

Am 22. Oktober 1919 begann die Entsorgungsaktion auf dem „Paardenmarkt“. Die Verwaltung der Marine führte die Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit der Marine und dem Verteidigungsministerium durch. Die Aktion verlief flott und ohne größere Zwischenfälle. Am 18. Dezember explodierte allerdings ein kleines Schiff nur knapp 5 Meter vor der Kaimauer. Es sank und ein Besatzungsmitglied kam dabei ums Leben. Als am 17. Januar Mitteilung gemacht wurde, dass der Auftrag erledigt sei, waren die Verantwortlichen in der Verwaltung der Marine sehr erleichtert. Da auch danach noch eine Menge Blindgänger auftauchten, begannen Ende Mai 1920 bereits neue Fahrten zum „Paardenmarkt“.

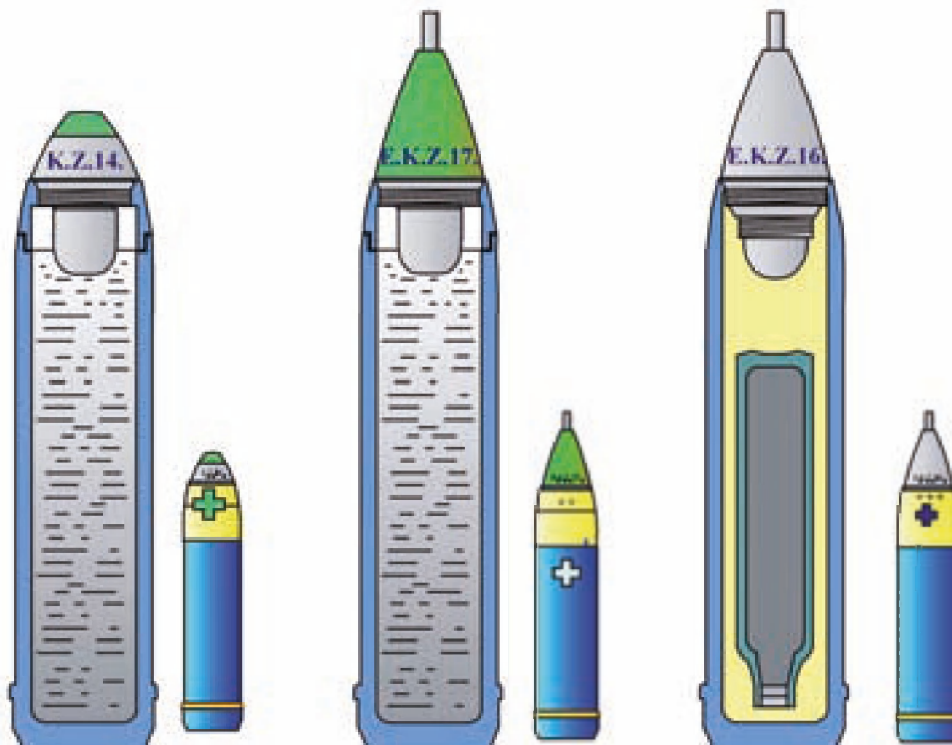
Bis heute weiß niemand, wie viel Munition damals ins Meer geschüttet wurde. Die geschätzten 35.000 Tonnen, die meistens als

Menge angegeben werden, beruhen auf einem (nicht zeitgenössischen) Zeugnis. Es wurde 1971 von der Marine aufgenommen. Darin wurde festgestellt, dass 6 Monate lang jeden (Werk-) Tag eine Schiffsladung (ungefähr 300 Tonnen) ins Meer gekippt wurde. In den kürzlich aufgetauchten Unterlagen der Verwaltung der Marine wird das mit keiner Silbe erwähnt. Auch über die genauen Zahlen finden sich in dem Briefwechsel nur äußerst vage Angaben. Berichte des Parlaments und Zeitungsartikel aus den Jahren 1919 und 1920 erwähnen 50.000 bis 100.000 Tonnen (in manchen Fällen sogar bis zu 200.000 Tonnen) zurückgelassenes Kriegsmaterial. Wie viel davon letztendlich im Meer gelandet ist, bleibt Spekulation. Es ist also gut möglich, dass dort (viel) mehr Munition entsorgt wurde, als man heute annimmt.

Auch hinsichtlich des Anteils an Giftgasgranaten herrscht große Unsicherheit. Die allgemeine Annahme von einem Drittel Giftgasgranaten (und zwei Drittel nicht-chemischer Munition) beruht auf Produktionszahlen aus dem Ersten Weltkrieg. In den letzten Monaten des Krieges machten Giftgasgranaten ein Viertel bis ein Drittel der gesamten Artilleriemunition aus. Es weist aber nichts daraufhin, dass man bei der Entsorgung auf dem „Paardenmarkt“ nicht

selektiv gearbeitet hat. Das bestätigen die Unterlagen aus dem Archiv der Verwaltung der Marine, in denen ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass es sich um Giftgasgranaten handelte. Wenn das stimmt, dann würde sich also eine erheblich größere Menge an Giftgas auf dem Meeresboden des „Paardenmarkt“ befinden.

Noch eine letzte Anmerkung zur Entsorgungsoperation. In Zeitungsberichten aus dem Jahr 1919 wird auf frühere Entsorgungsaktionen von der britischen Admiralität Mitte 1919 hingewiesen. Die entsprechende Munition soll dem Vernehmen nach aus der britischen Zone an der Yserfront stammen. In den Protokollen der Debatten im Parlament von 5. Mai 1919 wird auf einen Bericht der britischen Behörden verwiesen, der von einer am 5. März 1919 stattgefundenen Einsammlung von rund 16.000 Tonnen Munition aus rund 20 Bahnhöfen, die danach auf 1.600 Eisenbahnwaggons umgeladen wurden, Mitteilung macht. Aus Nachforschungen in den britischen Public Office Records in Kew im Jahre 2002 geht hervor, dass das Kriegsmaterial wahrscheinlich in britischen Gewässern entsorgt wurde. Über die Menge und die Art der dort abgeladenen Munition ist weiter nichts bekannt.



GRÜNES KREUZ
(chloropicrine, phosgene)

GELBES KREUZ
(Senfgas)

BLAUES KREUZ
(Clark)

■ Schematischer Durchschnittswert deutscher Giftgasgranaten im Ersten Weltkrieg. Die Granaten erhielten je nach der chemischen Zusammensetzung der Füllung die Bezeichnungen „Blaues“, „Grünes“ oder „Gelbes Kreuz“



■ Belgische Soldaten der 3. Division des Heeres bei einem Wachposten im Jahre 1918. Sie tragen eine neue Art von Gasmasken, die sowohl die Lungen als auch die Augen schützen. („N'Oubliions Jamais“, Fotoserie, die nach dem Krieg von der Fotografieabteilung der Armee herausgegeben wurde)

Das Wort Kampfgas ist hier übrigens irreführend: Die meisten Verbindungen sind flüssig oder fest und nur in Ausnahmefällen flüchtig. Das gilt auch für das Senfgas, das oft in Form einer zähflüssigen, viskosen Masse vorkommt, deren Flüssigkeit oder Festigkeit von der Reinheit des Senfgases abhängt. Die meisten Kampfstoffe verdampfen bei ihrem Einsatz langsam und bilden dabei die bekannte Gaswolke, die in den Schützengraben hängen blieb.

Die chemischen Verbindungen machen durchschnittlich ein Zehntel des Gesamtgewichts einer Giftgasgranate aus. Den Rest bildet größtenteils die Hülle. Geht man von einer konservativen Schätzung von 35.000 Tonnen abgeladener Munition auf dem „Paardenmarkt“ aus, dann ginge es dabei um mindestens 1.200 Tonnen und vielleicht sogar um 3.500 Tonnen an Kampfstoffen. Auch die vorhandenen Sprengstoffe (u.a. TNT) sind oft sehr giftig. Ihr Anteil ist in Giftgasgranaten zwar sehr klein (meist nur ein paar hundert Gramm), bei konventioneller Munition kann dieser Anteil jedoch bis zu einem Zehntel des Gesamtgewichts einer Granate ausmachen.

Auf oder im Meeresboden

Die bei den Tauchgängen im Jahre 1972 vorgefundene Munition lag auf, oder ein wenig unter dem Meeresboden. Die Granaten sind inzwischen allerdings von einer Sedimentschicht bedeckt. Seit dem Ausbau des Zeebrügger Hafens Ende der 1970er und Anfang der 1980er Jahre hat sich der Strömungsverlauf drastisch verändert. Das führte zu einer bedeutenden Sedimentablagerung im Gebiet der entsorgten Munition. Möglicherweise hat auch die unmittelbare Nähe des Abladeplatzes für Baggersand „Zeebrügge Oost“ eine Rolle dabei gespielt. Die Anhäufung ist im Südwesten (bis 4 m) am größten und nimmt nach Norden hin langsam ab. Der neue Strömungsverlauf hat außerdem ein Erosionsgebiet nordwestlich der Halde entstehen lassen. Dieses Erosionsgebiet scheint sich langsam nach Osten hin zu verlagern.

Jüngsten topografischen Studien zufolge scheint der Ablagerungsprozess zu stagnieren. Zwischen 1996 und 2003 war die Munitionshalde noch größtenteils von einer Sedimentanhäufung in Höhe von 10 bis 60 cm bedeckt, das sind insgesamt rund 850.000 m³. In dieser Zeit gab es fast keine Erosion, mit Ausnahme von zwei kleinen Bereichen im äußersten Südosten und Nordosten. Zwischen 2003 und 2011 wurde fast die gesamte Müllhalde einer Erosion unterworfen, insgesamt handelte es sich dabei um rund 612.000 m³. Die stärkste Erosion fand im mittleren Teil und im Nordosten (bis zu 60 cm) statt; nur der am meisten landeinwärts gerichtete Teil der Munitionshalde wurde in dieser Zeit mit einer kleinen Anhäufung (bis 20 cm) bedeckt. Das Nettoergebnis der gesamten Periode 1996-2011 ist somit eine leichte Sedimentzunahme im südlichen Teil und eine leichte Erosion im nördlichen Teil (siehe Karte).

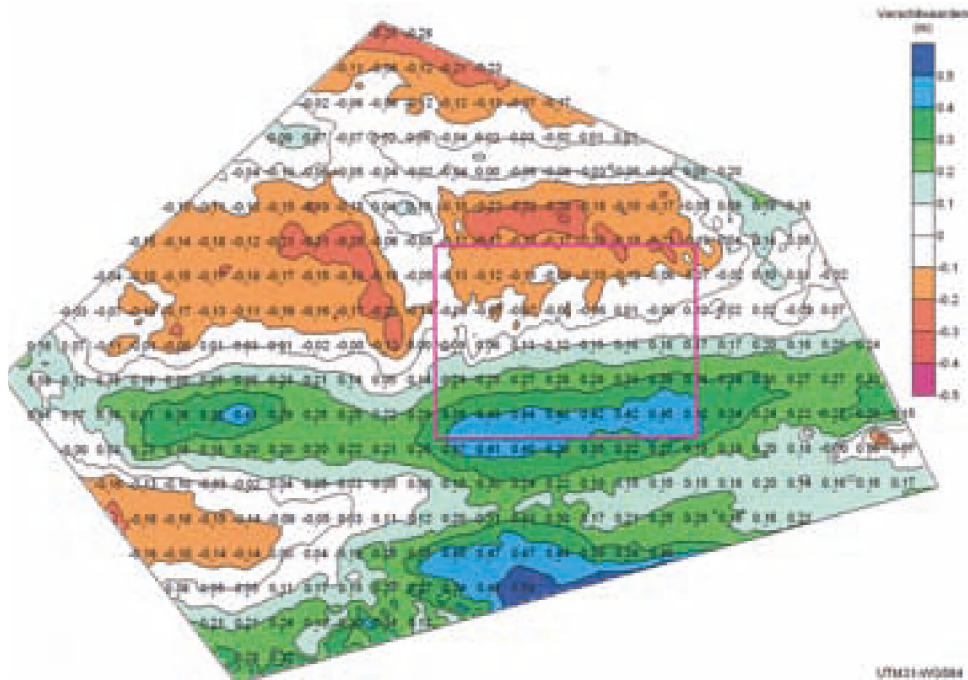
Es ist bisher nicht klar, wie sich der Zustand in den nächsten Jahren entwickeln wird. Möglicherweise ist auf der Munitionshalde nach dem Bau der Streckdämme ein neues Gleichgewicht entstanden. In diesem Fall können die kleineren volumetrischen Schwankungen der letzten Jahre als periodische Schwankungen rund um einen Gleichgewichtspunkt interpretiert werden. Jahreszeitlich bedingte Einflüsse können auch eine Rolle dabei spielen. Außerdem ist es möglich, dass sich die Erosion im nördlichen Teil weiter fortsetzt und die Sedimentablagerung im südlichen Teil weiter steigt.

Die heutige Wassertiefe der Munitionshalde variiert zwischen 1 m und 5 m (im Vergleich zum durchschnittlich niedrigsten Niedrigwasser bei Springflut, GLLWS, das ist die Nulllinie auf den Seekarten). Aus kürzlich durchgeführten magnetischen Messungen geht hervor, dass die meisten Granaten zumindest mit ein paar Metern Sediment bedeckt sind. Die genaue Tiefe der Granaten lässt sich vorerst nur schwer bestimmen, vorläufige grobe Schätzungen lassen jedoch auf eine Tiefe zwischen 2 bis 6 m unter dem Meeresboden schließen. Die höchste Konzentration an Granaten befindet sich anscheinend im mittleren Teil der Munitionshalde. Im Rahmen einer groß angelegten Vermessungskampagne wurde der Munitionsmüll 2012 mit modernsten magnetischen Messgeräten, die ganz dicht über den Meeresboden geschleppt wurden, genau vermessen. Diese Aktion soll es ermöglichen, die begrabene Munition bis ins Detail aufzuzeichnen. Man hofft, auf diese Weise individuelle Granaten und Munitionsanhäufungen voneinander unterscheiden zu können.

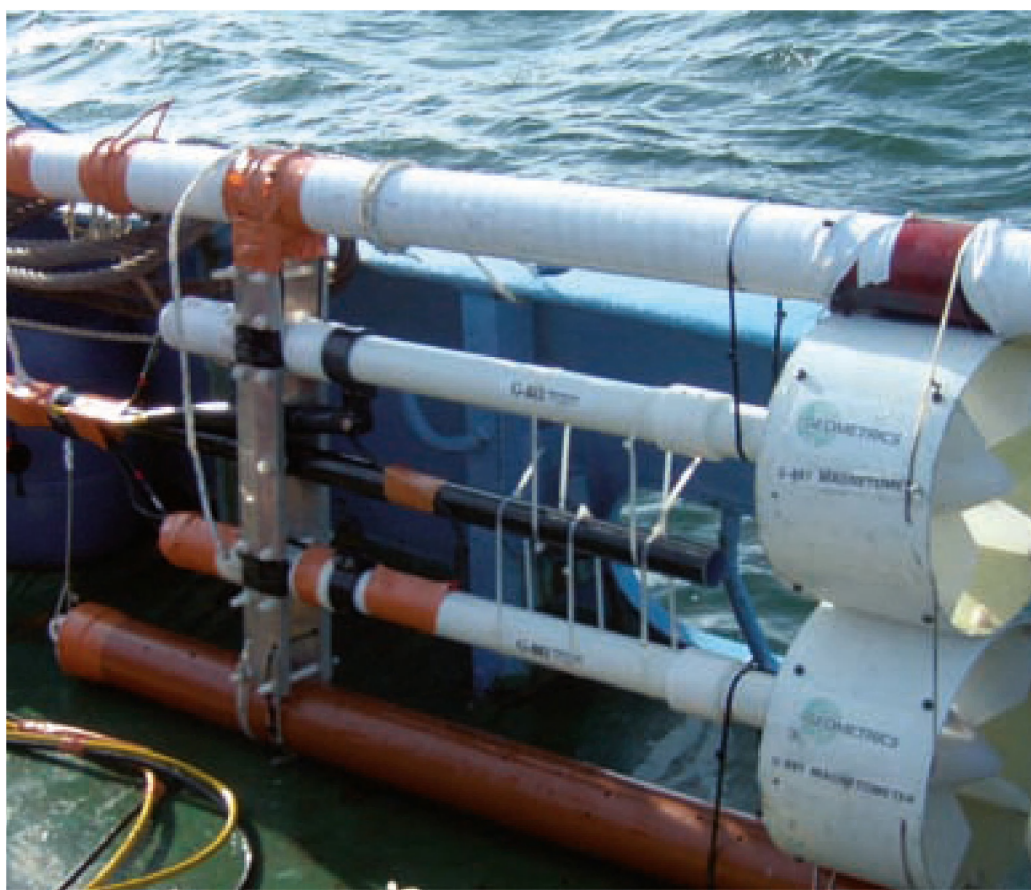
Langsam vor sich hin rostend

1972 wurde eine Anzahl von Granaten geborgen. Ihr Zustand war den damaligen Berichten zufolge „bemerkenswert gut“. Man kann diesen Zustand eventuell auf das Vorkommen von (Methan)- Gas im Meeresboden zurückführen, das durch die bakterielle Zersetzung organischer Stoffe entsteht. Das dabei entstehende sauerstoffarme Milieu kann den Korrosionsprozess stark verlangsamen. Nach 1972 wurde keine Munition mehr geborgen. Der heutige Zustand der Granaten ist deshalb nicht bekannt. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die Munition zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht besonders schwer beschädigt ist.

Seit den 1990er Jahren untersucht man regelmäßig (durchschnittlich alle zwei Jahre) Sediment- und Wasserproben, die an vielen Stellen der Halde genommen werden. Die Proben werden auf den Gehalt an Senfgas, Clark und Phosgen und deren ebenso toxischen Abbauprodukten, aber auch auf den Gehalt an Sprengstoff (vor allem TNT) und Schwermetallen untersucht. Bis



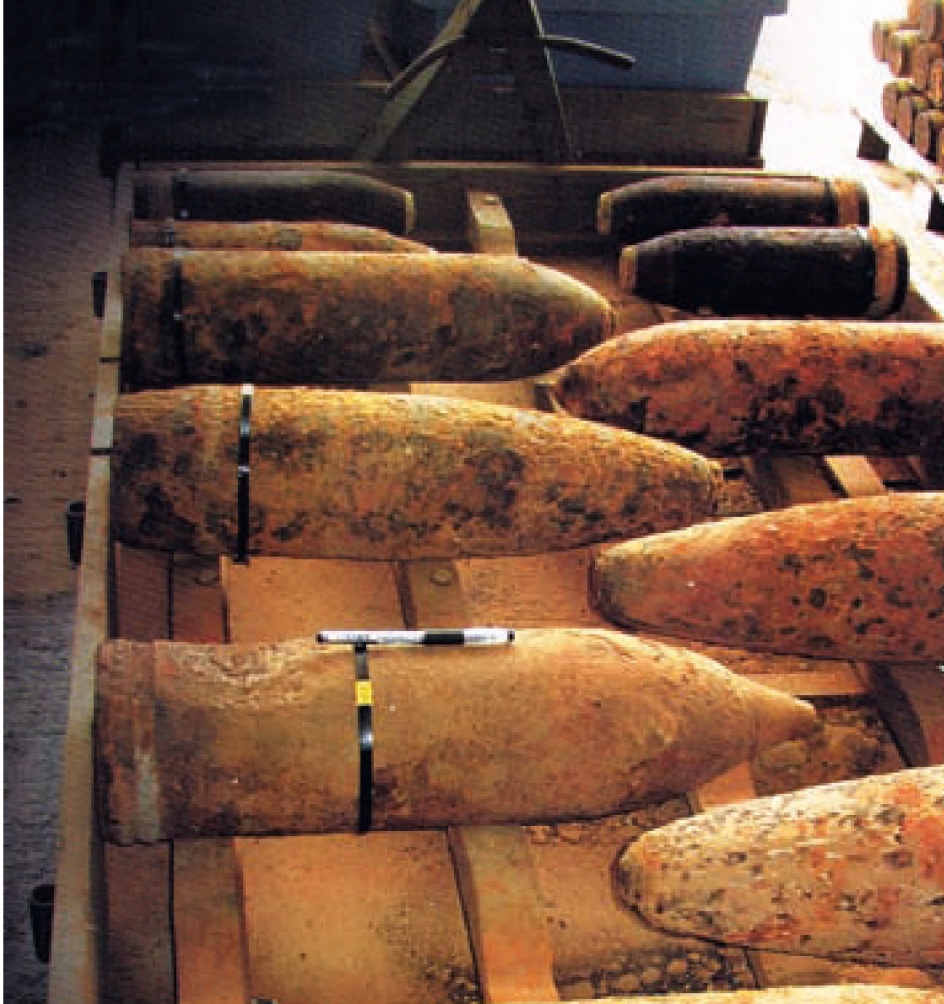
■ Topografische Entwicklung der Munitionsmüllhalde zwischen 1996 und 2011. Es ist deutlich zu erkennen, dass der südliche Teil nur eine geringe Sedimentanhäufung (blaue und grüne Farben) verzeichnet, im zur See hin gerichteten Teil kommt es zu einer leichten Erosion (orangefarbene und rote angegebene Bereiche). Das rote Viereck gibt die Zone mit der höchsten Konzentration an Munition an (Magelaz)



■ Magnetometer, die dazu verwendet werden, die Munition auf dem Meeresboden aufzuzeichnen (Tine Missaen)

jetzt konnte nur bei einer Sedimentprobe eine Verunreinigung mit einer niedrigen Konzentration an Senfgas festgestellt werden. In späteren Proben an derselben Stelle wurde kein Senfgas mehr gefunden. Man kann jedoch nur mit großer Vorsicht Schlüsse aus diesen Vermessungskampagnen ziehen.

Einerseits ist es möglich, dass es (noch) keine Verunreinigung des Meeresbodens gibt (die Proben wurden bis in eine Tiefe von 50 cm genommen), andererseits ist es jedoch nicht undenkbar, dass die verwendeten Detektionslimits zu hoch angesetzt waren, um sehr niedrige toxische Konzentrationen



■ Granaten aus dem Ersten Weltkrieg warten im westflämischen Poelkapelle auf ihre Identifizierung (EOS Nr. 6, 2013, „Duizend bommen en granaten“)

aufspüren zu können. Wir dürfen außerdem nicht vergessen, dass auch bei einer langsam fortschreitenden Korrosion die Granaten irgendwann einmal undicht werden. Wann das geschehen wird, ist ungewiss. Berechnungen zufolge kann es Hunderte, ja sogar Tausende von Jahren dauern, bevor die Munition durchgerostet ist.

Was geschieht, wenn die Granaten undicht werden?

Wenn die Granaten durchrosten, werden die chemischen Verbindungen nur sehr langsam freigesetzt und dadurch wahrscheinlich leicht verdünnt werden. Hohe Konzentrationen werden deshalb nur in der unmittelbaren Umgebung der Granaten erwartet. Aufgrund der starken Verdünnung und der relativ schnellen Hydrolyse (die Spaltung einer Verbindung unter dem Einfluss von Wasser) werden die meisten Verbindungen wahrscheinlich keine große Gefahr für die Meeresumwelt darstellen. Eine Ausnahme sind dabei Clark und Senfgas. Beide Gase sind äußerst giftig und werden nur sehr langsam abgebaut. Es kommt erschwerend hinzu, dass auch ihre Abbauprodukte ebenso giftig sind.

Arsenverbindungen (wie Clark) haben die Eigenschaft, sich leicht an Sedimentteilchen zu binden, wodurch sie zu einer Bedrohung für Tiere und Pflanzen werden können, die auf dem Meeresboden leben. Jüngste Studien schätzen, dass freigesetztes Clark aus einer begrabenen

Granate wahrscheinlich in einem Radius von $\pm 0,5$ m (nach 10 Jahren) bis $\pm 1,5$ m (nach 100 Jahren) zu einer Verunreinigung im Sediment führen wird. Die Wahrscheinlichkeit einer akuten Verunreinigung des Meerwassers ist gering, aber durch Bodenerosion kann die Verschmutzung im Sediment in weit größeren Entfernungen vorkommen.

Für Senfgas ist eine sehr langsame Hydrolyse kennzeichnend. Es kann dadurch länger – bis zu 10 Jahren und darüber hinaus – aktiv bleiben. Aus Studien geht hervor, dass das Senfgas beim Durchrosten einer Granate größtenteils in den Munitionsresten hängen bleiben wird. Dadurch wird die Menge an verunreinigtem Sediment im Umkreis der undichten Granate relativ klein bleiben. Durch mechanische Störung (z.B. verursacht durch Anker oder Fischnetze) können eventuell jedoch kleine Klumpen Senfgas freigesetzt werden. Die größte Gefahr des Senfgases scheint jedoch im direkten Kontakt mit Organismen zu liegen.

Auch die Anwesenheit großer Mengen TNT und Schwermetalle (die nicht abgebaut werden), können eine zusätzliche Belastung für die Meeresumwelt darstellen. Aufgrund der langsamen Korrosion und der starken Verdünnung wird die Konzentration vermutlich relativ niedrig sein, obwohl zeitweise hohe Konzentrationen in der Nähe der Granaten nicht ausgeschlossen werden können.

Schiffsunglücke: eine echte Gefahr für die Munitionshalde?

Aufgrund der heutigen Sedimentablagerung ist es wenig wahrscheinlich, dass die Granaten auf den Strand gespült werden. Die größte Gefahr scheint in diesem Augenblick durch Schiffsunglücke verursacht werden zu können. Das Munitionsentsorgungsgebiet liegt in der Nähe eines der größten Häfen Nordwesteuropas nur einen Steinwurf von den wichtigsten Schifffahrtsrouten und vielen Pipelines entfernt und ganz in der Nähe eines der größten LNG-Gas-Terminals.

Auf den ersten Blick scheint die Wahrscheinlichkeit eines Auflaufens großer Schiffe auf den „Paardenmarkt“ sehr gering zu sein. Man kann davon ausgehen, dass Schiffe mit einem großen Tiefgang (wie Tanker



■ Das deutsche Containerschiff Heinrich Behrmann lief im November 2001 auf den Strand von Blankenberge auf. Das sich ein Unfall dieser Art auch in der Nähe des „Paardenmarkt“ ereignen könnte, ist nicht vollständig auszuschließen. (VLIZ)

und Containerschiffe) stranden, bevor sie die Munitionsmüllhalde erreichen. Trotzdem sind in den vergangenen Jahrzehnten bei Sturm mehrere Schiffe an der belgischen Küste gestrandet. Das jüngste Unglück fand im November 2001 statt, als ein deutsches Containerschiff auf den Strand von Blankenberge auflief (siehe Foto).

Die Wahrscheinlichkeit einer Explosion von Munition bei einem mechanischen Einschlag ist klein ($\leq 10\%$). Es besteht aber die Möglichkeit, dass die Munition (weiter) aufbricht und der Inhalt freigesetzt wird. Angesichts der Tatsache, dass es sich hier um Munition aus Vorräten handelt, gibt es genügend Gründe anzunehmen, dass die Zünder nicht scharf gemacht wurden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass relativ intakte Granaten, die mit (immer noch aktivem) Sprengstoff gefüllt sind, auf diesen Druck reagieren, was eventuell zu einer Explosion führen könnte.

Die heutige Deckschicht im Gebiet der Halde bildet jedoch einen natürlichen Schutz und wird die mögliche Wirkung eines Einschlags sicher einschränken. Trotzdem wird im Katastrophenplan Nordsee der besondere Charakter des „Paardenmarkt“ berücksichtigt.

Verseuchter Fisch?

Auf der Munitionshalde freigesetzte Arsenverbindungen könnten einmal die wichtigste Ursache einer eventuellen Verseuchung des Fisches sein. Vor allem bei Fischen, die sich von Organismen ernähren, die in oder auf dem Meeresboden leben (das sogenannte Benthos), besteht die Möglichkeit einer erhöhten Arsenkonzentration. Die wichtigsten kommerziellen Fischarten in den belgischen küstennahen Gewässern sind u.a. Plattfisch (Scholle, Kliesche und Seezunge), Krabben und in geringerem Maße auch Wittling und Kabeljau. Auch aufgrund der chemischen Verunreinigung des Schelde-Ästuars ist das Bodentierleben in der östlichen Küstenzone verarmt.

Der kommerzielle Fischfang in der unmittelbaren Umgebung des Munitionsentsorgungsgebiets (auf dem Gelände selber gilt immer noch ein Fangverbot) beschränkt sich größtenteils auf den Krabbenfang, der fast ausschließlich mit kleinen Kuttern durchgeführt wird, während größere Schiffe meist in weiterer Entfernung von der Küste operieren. Unter Berücksichtigung der jüngsten Sedimentablagerung, des

(vermutlich) guten Zustands der Granaten und des relativ kleinen Verunreinigungsradius ist die Wahrscheinlichkeit einer Kontaminierung der für den Verzehr bestimmten Fische und Krabben zurzeit äußerst gering. Eine eventuelle Verseuchung kann in Zukunft jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Deshalb sind Wachsamkeit und regelmäßige Kontrollen unbedingt erforderlich.

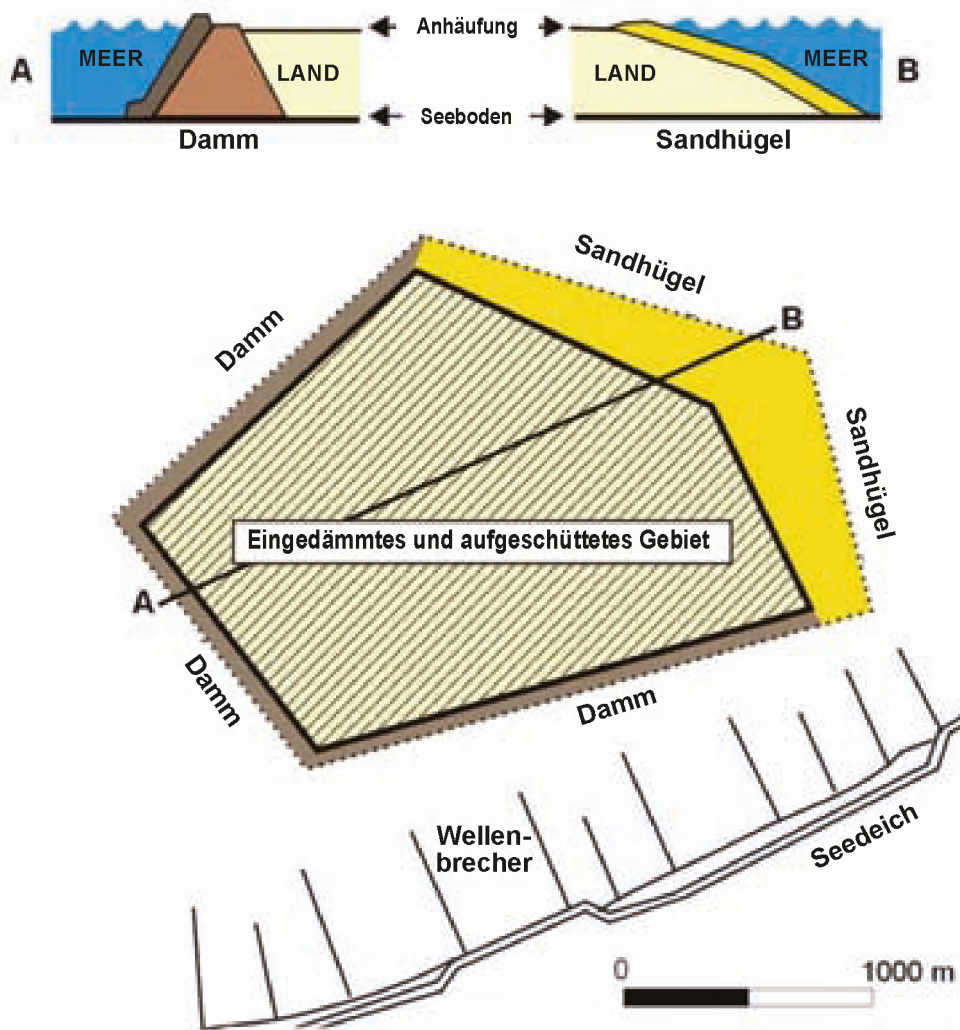
Eine Bergung ist keine gute Lösung

Die Bergung der Munition ist zwar technisch möglich, aber eine äußerst kostspielige und gefährliche Sache, die mit großen Risiken für das Personal und die Umwelt verbunden ist. Die Wahrscheinlichkeit, dass bei Bergungsarbeiten unkontrollierte Mengen schädlicher Stoffe in die Umwelt gelangen, ist groß. Eine derartige Operation erfordert auch entsprechende Transport- und Lagerbedingungen.

Große Sorge bereitet auch die Demontage der geborgenen Granaten. Die Zerstörung einer so großen Menge an Munition erfordert eine besonders große Demontagekapazität. Die heutige Kapazität der Demontagefabrik in Poelkapelle (siehe Rahmen) für Granaten mit einer chemischen Ladung ist sehr begrenzt. Zurzeit warten bereits rund 2600 toxische Granaten auf ihre Demontage und es werden noch täglich neue Granaten in den Feldern gefunden. Falls keine direkte Gefahr droht, ist eine Bergung der Munition deshalb nicht die ideale Lösung. Trotzdem ist es theoretisch die einzige Möglichkeit, die Angelegenheit definitiv zu bereinigen.

Abdeckung vor Ort

Sollte es Hinweise auf die Freisetzung der Munition – beispielsweise durch Erosion der Munitionsmüllhalde oder eines Teils der Halde – geben, dann kann eine vollständige oder teilweise Abdeckung des Geländes in Erwägung gezogen werden. 2009 führte die Universität Gent eine Studie in Bezug auf die Durchführbarkeit dieses Projekts durch, aus der sich drei besonders geeignete Lösungen ergaben: 1. Eine lokale Erhöhung des erodierenden Bereichs durch Aufspülung. Die Methode hat den großen Vorteil, dass sie relativ billig ist. Aufgrund der regelmäßigen Instandhaltung ist die Nachhaltigkeit dieser Methode jedoch gering. 2. Bau eines freistehenden Wellenbrechers auf der Seeseite. Dadurch würde die Wahrscheinlichkeit von Schiffunglücken minimalisiert und gleichzeitig die Versandung der Munitionshalde gefördert. Ein großer Nachteil dieser Methode ist allerdings, dass sich der genaue Verlauf der Versandung nur schwer vorhersagen lässt. Es besteht die Möglichkeit, dass es zu einer unerwünschten totalen Versandung zwischen der Halde und der Küste kommt. 3. Erhöhung zu einer künstlichen Insel. Diese Lösung hat große Vorteile im Hinblick auf die Nachhaltigkeit, ist aber sehr kostspielig.



■ Mögliche bautechnische Lösung für die Abdeckung der Munitionsmüllhalde durch Erhöhung zu einer künstlichen Insel. Drei Seiten der Insel werden durch einen Damm gebildet, die beiden anderen durch einen Sandhügel. (Tine Missiaen)



■ Eine aufgefischte Bombe wird auf ihre Aktivität hin kontrolliert.
(EOS Nr 6, 2013, „Duizend bommen en granaten“)

Die neu aufgeschüttete Insel könnte allerdings als Brutgebiet für Seeschwalben, Möwen und Regenpfeifer und als Ruheort für Seehunde dienen. Aufgrund der weiteren Entwicklung des Vorhafens von Zeebrugge sind die heutigen Seeschwalben- und Möwenpopulationen dort zum Verschwinden verdammt. Eine Seeschwalbeninsel auf der Halde könnte dafür sorgen, dass der Fortbestand dieser Arten in Belgien gesichert ist. Man sollte dabei aber nicht vergessen, dass eine Erhöhung der Halde oder die Umformung zu einer Insel das Problem der undichten Munition nicht definitiv lösen wird. Zusätzliche Kontrollen werden auch dann noch notwendig sein.

Es ist notwendig, die Sache im Auge zu behalten

Zurzeit gibt es keine Hinweise auf eine unmittelbare Gefahr. Deshalb scheint es am besten zu sein, die Munitionsmüllhalde ruhen zu lassen. Angesichts der geringen Entfernung zur Küste und der untiefen Lage ist es jedoch wichtig, das Gebiet regelmäßig zu kontrollieren. Es finden in regelmäßigen Abständen Messungen mit Hilfe eines Multibeam-Echolot-Systems (und falls notwendig eines Seitensichtsonars) statt, um die Entwicklung des Meeresbodens zu beobachten. Auf diese Weise können der Erosions- und Ablagerungsprozess aus der Nähe verfolgt und mögliche Gegenstände auf dem Meeresboden entdeckt werden.

Die chemische Überwachung durch regelmäßige Probenentnahmen bleibt allerdings die wichtigste Methode, um eine eventuelle toxische Verunreinigung aufzuspüren. Seit Mitte der 1990er Jahre werden zweimal jährlich solche Proben entnommen. Zur Messung der erwartungsgemäß niedrigen toxischen Konzentrationen sind modernste Analysetechniken notwendig. Kürzlich wurde im Ausland ein neues Verfahren in

Bezug auf die Probenvorbereitung, die quantitative Analyse und die Beurteilung für das Aufspüren chemischer Kampfstoffe in Munitionsmüllhalden im Meer und deren Umkreis entwickelt. Zurzeit wird untersucht, wie dieses Verfahren optimal für den „Paardenmarkt“ angewandt werden kann.

Trotz der bereits gelieferten (und laufenden) Untersuchungen bleibt eine große Anzahl von Faktoren bis heute unbekannt. Man weiß beispielsweise so gut wie gar nichts über den Zustand der Munition. Es wäre deshalb empfehlenswert, einige Granaten zu bergen. Eine gründliche Analyse dieser Granaten in Kombination mit der numerischen Modellierung der Korrosion sollte schließlich zu einer größeren Einsicht in den Stand des Korrosionsprozesses und dessen Folgen für die Freisetzung chemischer Kampfstoffe führen.

Auch über die Verbreitung toxischer Stoffe im Meerwasser weiß man zurzeit nur wenig. Deshalb ist eine detaillierte hydrodynamische Untersuchung u.a. mit Hilfe numerischer Experimente notwendig, um ein Modell der Bewegung der freigesetzten toxischen Stoffe unter verschiedenen Umständen (Wind- und Wellenregime, Strömung, Gezeiten...) zu erstellen.

Eine gediegene Langzeitstrategie für die Munitionshalde ist erforderlich, nicht nur im Hinblick auf die Verwaltung der Überwachungsoperationen und den Erwerb fundamentaler Erkenntnisse, sondern auch zur Gewährleistung einer guten Kommunikation. Internationale Studien wie das europäische MERCW (Modelling of Environmental Risks related to sea-dumped Chemical Weapons) Projekt haben gezeigt, dass eine übersichtliche Datenbank und eine nutzerfreundliche Visualisierung eine wichtige Rolle spielen. Damit können unterschiedliche Faktoren wie Tiefenlage, Veränderung des Reliefs, genaue Position der Munition, toxische Konzentration, Verbreitungsmuster im Sediment und Wasser und sogar eventuelle Risikoszenarien

dargestellt werden. Bis heute fehlt eine derartige Datenbank für das Gebiet des „Paardenmarkt“. Das ist problematisch, denn für eine optimale Überwachung und effiziente zukünftige Studie ist eine solche Datenbank von ausschlaggebender Bedeutung. Sie würde es ermöglichen, dem Problem heute und in Zukunft so gut wie möglich entgegenzuwirken.

Der „Paardenmarkt“ ist eine der am besten untersuchten chemischen Munitionsmüllhalden im Meer weltweit. Diese Tatsache nimmt man im Ausland zu Recht voller Neid zur Kenntnis. Die Erfahrungen in der Vergangenheit haben uns jedoch gelehrt, dass auch eine transparente Verwaltung und Offenheit gegenüber der Öffentlichkeit äußerst wichtig sind. Nur auf diese Weise sind wir in der Lage, die vielen Zweifel und Unsicherheiten diesbezüglich zu beseitigen und (über-) besorgte (Panik-) Reaktionen zu vermeiden.

Quellen

- De Batist M., T. Missiaen, P. Vanninen, M. Soderstrom, et al. (2013). Aanbevelingen betreffende chemische monitoring. Studieopdracht DG5/INSPA/RMa/23.160, 88 S.
- De Vos L., P. Mathys & J. De Rouck (2009). Studie „Haalbaarheid kapping“ ter hoogte van de Paardenmarkt, een munitiestortplaats uit W.O.I. Studieopdracht DG5/INSPA/RMa/23.123, 49 S.
- Francken F. & K. Ruddick (2003). Ontwikkeling van een dispersiemodel voor de evaluatie van de impact op het leefmilieu van toxische producten afkomstig van chemische wapens die zich bevinden op de bodem van de zee (Paardenmarkt site). Studieopdracht DG5/INSPA/RMa/22.472, 44 S.
- Francken F., K. Ruddick & P. Roose (2006). Studie naar de dispersie van CLARK I & II, afkomstig van chemische wapens die zich bevinden op de bodem van de zee. Studieopdracht DG5/INSPA/RMa/23.059, 27 S.
- Missiaen T., J.-P. Henriet & het Paardenmarkt Project Team (2001). Evaluatie van de Paardenmarkt Site. DWTC Final Report, Project MN/02/88, 185 S.
- Missiaen T. & P. Feller (2008). Very high resolution seismic and magnetic investigations of a chemical munition dumpsite in the Baltic Sea. J. Applied Geophysics, 65, 142-154.
- Missiaen T. (2010). Synthese van het wetenschappelijk onderzoek dat werd uitgevoerd op de Paardenmarktsite en formuleren van aanbevelingen m.b.t. de verdere aanpak. Studieopdracht DG5/INSPA/RMa/23.132, 112 S.

Belgische Meeresforscher im Ersten Weltkrieg

Ruth Pirllet

Als die deutschen Truppen im Oktober 1914 die flämische Küste zum besetzten Gebiet erklärten, sind sie die Sache gründlich angegangen. Angesichts der außergewöhnlichen strategischen Bedeutung dieser Region als Stützpunkt im Kampf auf und über der Nordsee, errichteten sie zwischen der Yserfront und der niederländischen Grenze ein umfangreiches Netzwerk von Kriegshäfen, Artilleriebatterien, Bunkern und Flugplätzen. Das Gebiet zwischen der Yser und der französischen Grenze war vier Jahre lang Schauplatz von Kampfhandlungen des Ersten Weltkriegs. Diese Situation brachte nicht nur das Leben der örtlichen Bevölkerung gründlich durcheinander, sondern hatte zur Folge, dass die belgischen Küsten- und Meeresforscher ihre Arbeit nicht mehr ausüben konnten. Die Wissenschaftler schlugen vor dem Krieg regelmäßig ihre Zelte an der belgischen Küste auf, um dort beispielsweise die Fauna und Flora zu untersuchen. Die Ankunft der deutschen Besatzer machte dieser Arbeit ein Ende und verpflichtete die Wissenschaftler ungewollt dazu, sich direkt oder indirekt anderen Horizonten zuzuwenden. Die erzwungene Verbannung führte jedoch nicht zum vollständigen Stillstand der belgischen Meeresforschung. Trotz der schwierigen Umstände versuchten mehrere Forscher, ihre Untersuchungen auf die eine oder andere Weise fortzusetzen. Im Folgenden werden wir nicht nur über die Meeresforschung in Kriegszeiten, sondern auch über das Leben und Arbeiten im besetzten Gebiet berichten. Diese Forscher waren immerhin nicht nur Wissenschaftler, sondern in erster Instanz auch Bürger in einem überrumpelten Vaterland, die nicht die Augen vor den Ereignissen in ihrer Umgebung verschlossen.

Die belgische Meeresforschung am Vorabend des Krieges

Die Meereswissenschaften blieben in Belgien bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts größtenteils unerforschtes Gebiet. Ohne der Arbeit einiger wichtiger Vorläufer Unrecht tun zu wollen, kann man wohl behaupten, dass Pierre-Joseph Van Beneden (1809-1894) den definitiven Beginn für diese Art von Forschung einläutete. Van Beneden war Professor für Zoologie an der Katholischen



■ Das „Laboratoire des Dunes“ von Pierre-Joseph Van Beneden wurde in den Gebäuden der Austernzucht „Valcke – De Knuyt“, des im Osten der Hafenrinne von Ostende gelegenen Betriebs seiner Schwiegereltern, untergebracht. Die Nähe des Meeres und die konstante Anfuhr lebender Forschungsobjekte machten die Zucht zu einer idealen Umgebung für die biologische Meeresforschung. (Bibliothèque Nationale de France)

Universität Leuven. Schon früh in seiner Laufbahn zeigte er Interesse am Meer und seinen Bewohnern. So war er beispielsweise der Erste, der die Meeresfauna der Nordsee systematisch erforschte. Zu diesem Zweck gründete er 1843 sogar ein eigenes, wenn auch sehr bescheidenes, Forschungslabor in Oostende, das „Laboratoire des Dunes“. Diese erste maritime Forschungsstation der Welt (!) war ein idealer Stützpunkt für Van Benedens Forschungsexkursionen auf See. Auch Pierre-Joseph Van Benedens Sohn Edouard Van Beneden (1846-1910), Professor für Zoologie an der Universität Lüttich, war oft in der Privatstation seines Vaters zu finden. Er führte von hier aus viele Studenten in die Erforschung des Lebens unter Wasser ein.

Ab den 1870er Jahren entwickelte sich die Meeresforschung explosionsartig. An zahllosen Orten an der europäischen Küste erschienen Forschungsstationen, während bahnbrechende wissenschaftliche Meeresexpeditionen eine Menge neuer Erkenntnisse zutage förderten. Das Zeitalter der modernen Meeresforschung war danach definitiv angebrochen. Der belgische Staat

war aber nicht dazu bereit, in diese neue wissenschaftliche Disziplin zu investieren. Man wartete vergeblich auf die Gründung eines vom Staat finanzierten Meereslaboratoriums, was die Weiterentwicklung der neuen Wissenschaft stark behinderte. Erst Jahre nach dem Ersten Weltkrieg sollte Brüssel ein solches staatliches Institut zur Erforschung der Meere (das Zeewetenschappelijk Instituut – ZWI) ins Leben rufen. Die Weigerung der Regierung, ausreichende Forschungsinfrastruktur und die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen, stand in starkem Kontrast zu der Begeisterung der belgischen Wissenschaftler für die Meeresforschung. Schon bald machten sich Wissenschaftler auf den Weg in ausländische Forschungslaboratorien, um dort Erfahrungen zu sammeln und an verschiedenen internationalen ozeanografischen Expeditionen teilzunehmen. Auch als im Jahre 1902 das „International Council for the Exploration of the Sea“ – eine grenzüberschreitende Arbeitsgemeinschaft, in der alle Nationen zu einem besseren Verständnis der schwindenden Fischbestände und des Meeresmilieus beitrugen – gegründet wurde, waren die



■ Die vollständige Familie Van Beneden um 1868. Ganz links sitzt Pierre-Joseph, rechts sehen wir seinen Sohn Edouard. Die beiden spielten eine bedeutende Rolle bei der Entwicklung der Meeresforschung in Belgien zu einer vollwertigen wissenschaftlichen Forschungsdisziplin. (De Bont, *Evolutionary morphology in Belgium: The fortunes of the „Van Beneden School“*, 2008)

belgischen Wissenschaftler sofort bereit, sich daran zu beteiligen.

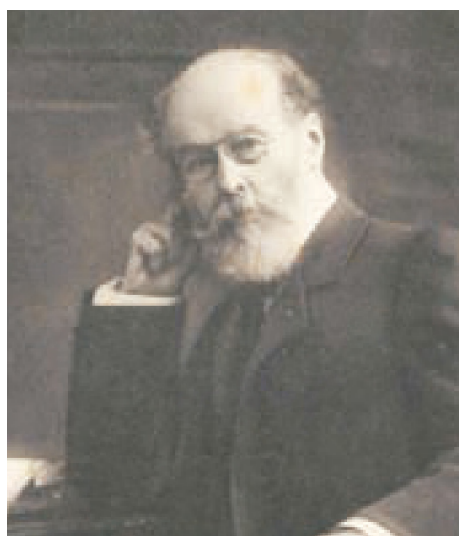
Belgien konnte somit um die Jahrhundertwende eine aner kennenswerte und geschätzte Gruppe von Meeres- und Küstenforschern vorweisen, die sowohl die eigenen Gewässer als auch die entfernter gelegenen Meere und Ozeane untersuchten. Ein großer Teil dieser Leute verdankte seine Stellung Vater und Sohn Van Beneden, denen es gelungen war, die Meeresforschung zu einem essentiellen Teil des wissenschaftlichen Lebens in Belgien zu machen. Die Zoologen Paul Pelseneer (1863-1945), Auguste Lameere (1864-1942) und Gustave Gilson (1859-1944), die Biologen Julius Mac Leod (1857-1919) und Alphonse Meunier (1857-1918), der Ozeanograf Désiré Damas (1877-1959), der Geologe Alphonse Renard (1842-1903), die Mediziner Charles Van Bambeke (1829-1918) und Louis Stappers (1883-1916) und der Botaniker Jean Massart (1865-1925) knüpften an die Forschungstradition an. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs wurden somit in vielen Bereichen auf und am belgischen Teil der Nordsee umfangreiche wissenschaftliche Studien durchgeführt. Das war nach dem Einmarsch der Deutschen schlagartig zu Ende.

Belgische Meeresforscher im Ersten Weltkrieg

Die Pechvögel

Die Forschungsmöglichkeiten belgischer Wissenschaftler waren ab 1914 allgemein begrenzt. Die Universitäten schlossen und viele Forschungszentren, Laboratorien und Bibliotheken wurden besetzt, zerstört oder geplündert. Für die Meeresbiologen kam noch

erschwerend hinzu, dass sie völlig von ihrem wichtigsten Forschungsgebiet abgeschnitten wurden. Die Arbeit auf dem Meer war einfach zu gefährlich geworden. Für einige Wissenschaftler bedeutete das sogar den definitiven Abschied von der Küste: die beiden leidenschaftlichen Meeresforscher Charles Van Bambeke und Alphonse Meunier starben vor der Befreiung ihres Vaterlandes. Auch für Louis Stappers, einen Meeresforscher im Dienst des Königlichen Naturhistorischen Museums in Brüssel, hatte der Krieg fatale Folgen. Der Zoologe hatte auch Medizin studiert und beschloss, seine Kenntnisse in diesem Bereich an der Front einzusetzen. Die ungesunden Umstände hinter



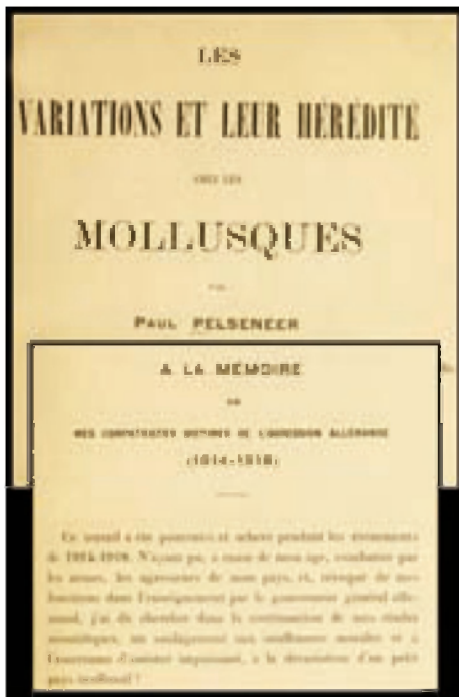
■ Links: Charles Van Bambeke (1829-1918), oben: Alphonse Meunier (1857-1918) und rechts: Louis Stappers (1883-1916) gehörten zu der Gruppe unglücklicher Wissenschaftler, die das Ende des Krieges nicht mehr erlebten. Der frühzeitige Tod von Stappers, der nur 33 Jahre alt wurde, war Gustave Gilson zufolge ein schwerer Schlag für die belgische Meeresforschung. (links: Ugent Memoires, oben: Hegh, E. (1920). *Nécrologie: M. l'abbé Alphonse Meunier Revue Générale Agronomique*, rechts: Stadtarchiv Hasselt)

den Schützengräben schadeten jedoch schnell seiner Gesundheit. Er starb am 30. Dezember 1916 im Militärkrankenhaus in Calais.

Die Flucht in die Arbeit

Andere Meeresforscher hatten in dieser Hinsicht mehr Glück: Sie überlebten die Kriegsjahre und konnten sich in einigen Fällen sogar weiter mit ihren Meeresforschungen beschäftigen. Trotz der vielen Einschränkungen hörte die belgische Meeresforschung nicht auf zu bestehen. Verschiedene Wissenschaftler suchten gerade in den Kriegsjahren in ihrer Arbeit einen gewissen Halt. Paul Pelseneer, der sich in seiner Forschungsarbeit auf die Weichtiere konzentrierte, musste Anfang des Krieges einige Sicherheiten in seinem Leben aufgeben: Er verlor seine Stellung als Dozent für Pflanzenkunde und Chemie an der Genter Normalschule und konnte sich unter anderem auch deshalb nur schwer mit der Besatzung abfinden, weil sie ihn daran hinderte, seine üblichen Exkursionen in Richtung Nordsee fortzusetzen. Er suchte Trost in seiner wissenschaftlichen Arbeit die, so Pelseneer, „als Erleichterung der mentalen Schmerzen, der





■ Pelseneer widmete sein Werk „*Les variations et leur hérédité chez les Mollusques*“ allen Landsleuten, die den Kampf gegen den deutschen Aggressor nicht überlebt hatten. (Pelseneer, P. (1920). *Les variations et leur hérédité chez les Mollusques* Mém. De l'Acad. Roy. De Belg.)

Verbitterung und Hilflosigkeit“, die der Krieg verursachte, fungierte. Mit Hilfe von Bergen früherer gemachter Aufzeichnungen Notizen, grober Entwürfe und Material aus den eigenen Sammlungen setzte Pelseneer seine Studien über die Anatomie und den Lebensraum der Weichtiere in seinem Wohnort Gent weiter fort. Das Ergebnis verzeichnete er in seinem 826 Seiten dicken Buch „*Les variations et leur hérédité chez les Mollusques*“ (1920), in dem er mehr als 400 Arten von Weichtieren Revue passieren ließ. Der Krieg hat seine Spuren in diesem Werk hinterlassen, das Pelseneer all den „*Landsleuten, Opfern der deutsche Aggression [...] und denen, die bei der Verteidigung dessen gefallen waren, was mir das Liebste war: mein Land, meine Ideen, meine Hoffnung*“ widmete.

Gilson und sein stiller Widerstand

Dass Leute wie Pelseneer Zuflucht in ihrer Forschungsarbeit suchten, wird wohl kaum jemanden überraschen. Wissenschaftler hatten ja sowieso den Ruf, weltfremde Gestalten zu sein, die in einem Elfenbeinturm lebten. Diese Behauptung ist im Fall der belgischen Meeresforscher jedoch nicht ganz zutreffend. Viele von ihnen versuchten, ihre Studien fortzusetzen, standen dabei aber den Heimsuchungen des Landes nicht weltfremd gegenüber. Gustave Gilson ist vielleicht das beste Beispiel für diese Haltung. Er war seit 1894 Professor für Zoologie an der Katholischen Universität Leuven und arbeitete auch vier Jahre als Wissenschaftler im Königlichen Naturhistorischen Museum. In dieser Zeit begann er mit umfangreichen Studien des Verhältnisses zwischen Meerestieren und



■ Oben: Gustave Gilson (zweiter von links) bei der Arbeit auf See. Unten: In einem Gebäude neben der Austernzucht „Stichert-Stracké & Cie“ richtete Gilson kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein Laboratorium ein, in dem er die Proben seiner Meeresexpeditionen weiter untersuchen konnte. (Gilson, G. (1914). *Le Musée Royal d'Histoire Naturelle, sa mission, son organisation, ses droits. Mémoires du Musée Royal d'Histoire Naturelle de Belgique*)

-Pflanzen und dem Milieu des „Mer Flamande“ (der südlichen Kurve der Nordsee). Als Gilson 1909 selber die Leitung des Naturhistorischen Museums übernahm, beschleunigte er diese wissenschaftlichen Untersuchungen. Er kaufte ein Boot für seine Studien auf See und gründete ohne staatliche Unterstützung in Oostende ein kleines Labor für die Meeresforschung. Als der Krieg seine Arbeit hier unmöglich machte, musste er sich neu orientieren. In den kommenden vier Jahren war er deshalb vor allem in den Forschungslabors des naturhistorischen Museums zu finden. Dort beschäftigte er sich zusammen mit seinen Kollegen damit, die Sammlungen, die von

früheren Expeditionen mitgebracht wurden und die jetzt in den Lagern des Museums aufbewahrt wurden, zu präparieren, zu reinigen, zu sortieren und zu untersuchen.

Gilson musste sich als Konservator des Naturhistorischen Museums neben seiner wissenschaftlichen Arbeit auch mit den verwaltungstechnischen Herausforderungen infolge des Krieges beschäftigen. Seit Ende 1914 unterstand die Einrichtung wie fast alle Museen in Belgien der deutschen Verwaltung. Obwohl die Konservatoren sich gegen die Forderungen der Besatzer sperrten, blieb ihnen – aus Angst vor Repressalien – nichts anderes übrig, als die deutsche Einmischung



■ Massarts anti-deutsche Arbeiten griffen den Feind auf zwei Weisen an. Er wollte in erster Hinsicht die Brutalität der Besatzer anhand ihrer eigenen Plakate und Propagandaprodukte zeigen. Das oben gezeigte Bild von Aarschot gehörte zu einer Reihe triumphierender deutscher Ansichtskarten, auf denen verschiedene niedergebrannte Städte dargestellt wurden. Als Kontrast zu dieser barbarischen Haltung zeigte Massart auf der anderen Seite – unter anderem durch die Verwendung der Arbeiten klandestiner Zeitungen - die mutige und unerschütterliche Haltung des belgischen Volkes. Hier oben die Titelseite von „Patrie“, „unzensurierte Zeitung, die erscheint wie, wo und wann sie will.“ (links: Massart, J. (1916). *Comment les belges résistent à la domination allemande: contribution au livre des douleurs de la Belgique*, rechts: Massart, J. (1917). *La presse clandestine dans la Belgique occupée*)

zu tolerieren. Viele von ihnen blieben auch aus moralischen Gründen im Dienst: Jemand musste sich schließlich um das nationale Erbe kümmern. Dieser Gedanke bewegte Gilson ab 1915 dazu, einen stillen Kampf gegen die neuen Machthaber zu führen, der sich vor allem in der sogenannten „Dinosaurierfrage“ (siehe Rahmen) äußerte.

Im Exil in Frankreich

Während Gilson sich innerhalb seiner professionellen Befugnisse der deutschen Einmischung widersetzte, entschloss sich der Botaniker Jean Massart zu einem Frontalangriff. Er hatte sich kurz vor dem Krieg auf die Aufzeichnung der verschiedenen Pflanzenarten in Belgien spezialisiert. Dabei hatte er auch die Landschaft an der Küste in allen Einzelheiten erforscht. Er schenkte dabei nicht nur der systematischen Erfassung und Auflistung der dort vorkommenden Arten große Aufmerksamkeit, sondern analysierte auch genau die Umweltbedingungen, an die sich die Küstenflora und die Flora der Schwemmböden anpassen mussten. Einige Monate nach Beginn der feindlichen Übergriffe unterbrach Massart seine botanischen Studien, da es, seinen eigenen Worten zufolge „nicht die richtige Zeit sei, sich in Spekulationen der reinen Wissenschaft zu verlieren, wenn die politische Geographie der ganzen Welt durcheinander gebracht zu werden drohte.“ In der folgenden Zeit beschäftigte sich Massart deshalb vor allem mit dem Verfassen und Verbreiten von allerlei anti-deutscher Propaganda. Er ging dabei von einem wissenschaftlichen

Standpunkt aus und wollte mittels einer so objektiv wie möglichen Beweisführung die Grausamkeit der Besatzer einerseits und die moralische Überlegenheit des belgischen Volkes andererseits hervorheben. Konkret bedeutete das, dass Massart heimlich eine Fotosammlung von deutschen Plakaten und Ankündigungen anlegte, die die Häuserwände der belgischen Hauptstadt zierten. Außerdem sammelte er auch Bücher und Zeitungen aus Deutschland, sowie belgische Zeitungen, die von den Deutschen zensiert wurden. Seine Informationen über den Widerstand der Belgier erhielt Massart dann wieder durch einen aktiven Briefwechsel mit der Front und der klandestinen Presse. Auf diese Weise trug er mehr als genug Beweisstücke zusammen, um - so Massart - ein genaues Bild des „Geisteszustandes eines unter deutscher Herrschaft lebenden Belgiers“ zu schaffen.

Massarts verbotene Aktivitäten entgingen den Besatzern, die seine Familie immer genauer beobachteten, jedoch nicht. Anfang 1915 wurde die Lage zu riskant und Massart sah sich gezwungen, das Land zu verlassen. Seine Kinder konnten unter dem Vorwand gesundheitlicher Probleme zu unseren Nachbarn im Norden fliehen, für Massart und seine Frau war die Situation etwas problematischer. Nach einigen misslungenen Versuchen gelang es ihnen schließlich am 15. August verumt und mit der Hilfe eines ihnen wohlgesinnten Zollbeamten in der Nähe von Bree in Limburg über die niederländische Grenze zu gelangen. Von dort zogen sie weiter nach Amsterdam, wo sie ihre Kinder

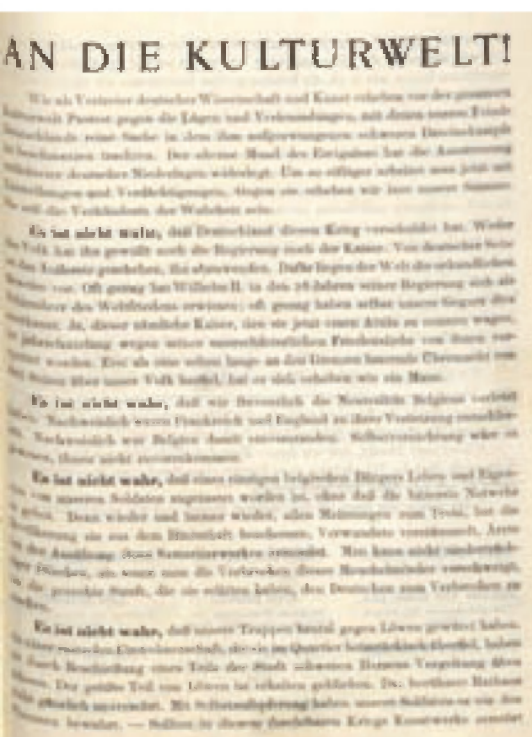
widersahen. Auch die kostbare Sammlung an Informationen konnte in einem Koffer mit Kleidung für belgische Flüchtlinge in die Niederlande geschmuggelt werden. Schon bald zog die ganze Familie weiter nach England, um sich dann schließlich im Herbst des Jahres 1915 definitiv in dem südfranzösischen Küstenort Antibes niederzulassen.

Nachdem sie sich in ihrem neuen Wohnort eingerichtet hatten, machte sich Massart gleich an die Arbeit und redigierte allerlei Pamphlete zur Förderung der Moral des belgischen Volkes und der Truppen. Außerdem beschäftigte er sich mit dem berühmten „Manifest der 93“ aus dem Jahr 1914, in dem 93 prominente deutsche Gelehrte und Künstler den Einmarsch in Belgien im Namen der Verbreitung der hoch stehenden deutschen Kultur rechtfertigten. Das Manifest wurde in ausländischen wissenschaftlichen Kreisen mit Entsetzen aufgenommen. Auch Massart war empört, ging jedoch davon aus, dass die deutschen Intellektuellen sich einfach zu sehr von der Welle des Chauvinismus, der zu Anfang des Krieges herrschte, hatten mitreißen lassen. Er lud sie deshalb zusammen mit dem Schweizer Botaniker Robert Chodat zu einem Treffen in Genf ein, um die ganze Angelegenheit in einer neutralen Umgebung zu besprechen. Die Aktion hatte leider wenig Erfolg: Nur 2 der 93 deutschen Gelehrten beantworteten die Einladung und beide dann auch noch negativ. In „*Les intellectuels allemands et la recherche de la vérité*“ (1918) rechnete Massart deshalb gnadenlos mit dem Mangel an kritischer Gesinnung dieser Figuren ab. Der Ertrag des Verkaufs aller anti-deutschen Drucksachen ging

übrigens integral an verschiedene Initiativen, die sich den Bedürfnissen des belgischen Volkes widmeten - wie beispielsweise das „Asiles des soldats invalides belges“.

Die Organisation sammelte Gelder für die Errichtung von Heimen für belgische Kriegsbeschädigte. Ein interessantes Detail: Massart hat nach dem Krieg das Manuskript seines Kriegsbuches der „Kommission für Kriegsarchive“ geschenkt. Es befindet sich heute im Allgemeinen Reichsarchiv.

Jean Massart verbrachte seine Tage weiter mit Englischunterricht in einem französischen Gymnasium. Er gab auch einige Seminare am Pariser „Museum Nationale d' Histoire Naturelle“. Obwohl er zu Beginn des Krieges noch behauptet hatte, dass jetzt nicht die Zeit für Wissenschaft sei, war auch er schnell wieder in einem Laboratorium zu finden. Er hatte sich in Antibes in der Nähe der „Villa Thuret“, einer Forschungseinrichtung mit einem berühmten Garten, niedergelassen. Hier konnte Massart sich unter anderem mit einem gründlichen Studium der mediterranen Küstenflora befassen. Es beschäftigte ihn dabei vor allem die Frage, wie die spezifischen klimatologischen Umstände in dieser sonnigen Region dafür sorgten, dass Pflanzen, die auch an der belgischen Küste vorkamen, dort auf eine sehr unterschiedliche Weise vegetierten.



■ Das berühmte „Manifest der 93“, das ursprünglich den Titel „An die Kulturwelt!“ erhielt, wurde am 4. Oktober 1914 in Deutschland veröffentlicht. 93 bekannte deutsche Nobelpreisträger, Künstler, Ärzte, Naturwissenschaftler, Chemiker, Theologen, Philosophen, Dichter und Architekten unterschrieben das Dokument. In dem Manifest wurden unter anderem die von den Deutschen in Belgien begangenen Kriegsverbrechen gerechtfertigt, was im Ausland einen Sturm der Entrüstung verursachte. (Archiv der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften)

Die Dinosaurierfrage

1878 gab es in dem Steinkohlebergwerk in der Ortschaft Bernissart im Hennegau einen der spektakulärsten Funde eines Dinosaurierskelettes in ganz Europa. In 322 Meter Tiefe fand man damals die versteinerten Knochen eines Iguanodon, einer pflanzenfressenden Dinosaurierart, die vor über 125 Millionen Jahren auf der Erde gelebt hatte. Schon bald gelang es einem Team von Bergleuten, Technikern und Spezialisten des Königlichen Naturhistorischen Museums, sage und schreibe 30 Iguanodons – darunter eine Vielzahl vollständiger Skelette – ans Tageslicht zu befördern. Als um 1883 die Ausgrabungen aus praktischen und finanziellen Gründen vorübergehend stillgelegt wurden, war klar, dass dort noch viel mehr Schätze in der Erde verborgen waren. Lange Zeit wurden keine konkreten Pläne für neue Ausgrabungen gemacht. Das änderte sich schnell, als sich die Deutschen 1914 in Belgien häuslich niederließen. Eine Gruppe deutscher Paleontologen unter der Leitung von Otto Jaekel von der Universität Greifswald sah in der Besetzung eine hervorragende Gelegenheit, sich dieser Schätze zu bemächtigen. Es gelang den deutschen Wissenschaftlern, auch Berlin von der Bedeutung der Fossilien zu überzeugen. Im Juli 1915 entschied die deutsche Regierung, die Ausgrabungsarbeiten wieder aufzunehmen. Die Forscher des Königlichen Naturhistorischen Museums wurden als erfahrene Wissenschaftler angewiesen, die Sache zu unterstützen. Gilson, der keine große Lust zu irgendeiner Form der Zusammenarbeit mit den Besatzern verspürte, versuchte von Anfang an diesen in seinen Worten „niederträchtigen Diebstahl“ wertvollen belgischen archäologischen Erbes zu verhindern. Er erkannte aber, dass eine kategorische Weigerung nicht gerade vernünftig wäre. In einem Bericht aus der Nachkriegszeit erläuterte Gilson seine Strategie: Anstatt jede Form der Mitarbeit zu verweigern, entschied er sich dazu, die Ausgrabungen durch „Untätigkeit und Trägheit“ zu behindern. „Wir begannen damit, uns völlig passiv zu verhalten, indem wir jeden Kontakt mit den Besatzern vermieden und uns aller Arbeiten enthielten.“ Anfangs schien diese Strategie zu funktionieren, denn das Projekt blieb lange in einer rein hypothetischen Phase stecken. Im Mai 1916 hatte Jaekel jedoch genug davon. Auf seine Initiative hin begann man zwei Monate später mit dem Bau eines ersten Zugangstunnels, der zu den Dinosaurierskeletten führen sollte. Gilson und seine Mitarbeiter mussten die Taktik allgemeiner Passivität aufgeben, was aber noch lange nicht heißen sollte, dass sie sich geschlagen gaben. Der neue Plan bestand aus einer subtilen Kombination einer Sabotage der Pumpanlagen mit der Organisation gezielter Einstürze und Streiks des Personals. Es gelang ihnen auf diese Weise, die Ausgrabungen auf die lange Bahn zu schieben. 1918 waren so wenig Fortschritte gemacht worden, dass die deutsche Regierung sich gezwungen sah, härter durchzugreifen: Innerhalb eines halben Jahres musste der Fundort der Iguanodons auf jeden Fall erreicht werden. Das Kriegsende kam gerade zum richtigen Augenblick. Die geforderten 6 Monate waren immer noch nicht ganz vorbei, als die Deutschen schließlich den Rückzug antreten mussten. Vorher fluteten sie allerdings noch die bereits gegrabenen Tunnel, um spätere Ausgrabungen zu erschweren. Gilson plädierte nach dem Krieg für eine Fortsetzung der Arbeiten, sodass „der Kampf, der gegen die Plünderungen der Schätze von Bernissart geführt wurde, nicht vergeblich war.“ Eine Wiederaufnahme des Projekts schien aber zu teuer zu sein und hatte keine Priorität. Gilson musste also seinen Plan schweren Herzens aufgeben.



■ Das beeindruckende Skelett eines Iguanodons aus Bernissart. Heute zu besichtigen im Museum des Königlich Belgischen Instituts für Naturwissenschaften. (Paul Hermans)



■ Ein Foto der „Villa Thuret“ um 1924. Der berühmte botanische Garten der Villa wurde 1857 von dem französischen Botaniker Gustave Thuret angelegt und bot Massart das notwendige Forschungsmaterial während seiner Zeit im französischen Exil. („Histoire des jardins des Alpes-Maritimes: du jardin exotique au jardin méditerranéen“)



■ In dieser „Station Biologique de Roscoff“ war Lameere im Sommer 1914 gelandet, um die Dicyemida zu beobachten, als der Ausbruch des Ersten Weltkriegs seine Rückkehr nach Belgien unmöglich machte. Lameere konnte in den folgenden Jahren seine Forschungsarbeit in Roscoff, in dem mit der Sorbonne verbundenen „Laboratoire d'Evolution des Etres“ und in der „Villa Thuret“ in Antibes fortsetzen. Für seine Arbeit über diese Parasiten erhielt er 1922 den „Zehnjährigen Preis für Zoologie“. (Guesnier, V.)

Massart war nicht der einzige belgische Küsten- und Meeresforscher, der die Kriegsjahre in Frankreich verbrachte. Auch Auguste Lameere und Marc de Selys Longchamps warteten dort das Ende des Konflikts ab. Im Sommer des Jahres 1914 hatten die beiden Biologen zusammen mit ihren Familien einen kurzen Arbeitsausflug zur „Station Biologique de Roscoff“ in der Bretagne gemacht. Aufgrund des Kriegsausbruches war eine Rückkehr nach Belgien nicht mehr möglich. Dadurch führte dieser Kurzurlaub den Worten der Wissenschaftler zufolge zu „einer vier Jahre dauernden Verbannung“. Sowohl Lameere als auch de Selys Longchamps setzten in dieser Zeit ihre Forschungsarbeit an verschiedenen französischen Instituten fort.

In den Wintermonaten fuhren sie regelmäßig nach Antibes und begaben sich dort zu ihrem Kollegen in die „Villa Thuret“. Nach dem Waffenstillstand am 11. November 1918 konnten diese belgischen Familien dann endlich wieder in ihre Heimat zurückkehren.

Nach dem Ersten Weltkrieg

Die Kriegszeit war für die belgischen Meeresforscher keine völlig verlorene Periode. Pelseneer schrieb ein beeindruckendes Werk über die Weichtiere, Massart fertigte eine ähnliche Studie über die Küstenflora in verschiedenen klimatologischen Gebieten an und de Selys Longchamps setzte seine

Erforschung der Manteltierchen und des Planktons fort. Lameere nutzte seine Zeit in Frankreich, um die Dicyemida, winzig kleine wurmförmige Parasiten, die in den Organen von Tintenfischen vorkommen, intensiv zu untersuchen. Für die Veröffentlichung seiner Forschungsergebnisse erhielt er 1922 sogar den „Zehnjährigen Preis für Zoologie“, die höchste belgische Auszeichnung in seinem Fachbereich. Trotzdem herrschte bei den Meeresforschern vor allem das Gefühl, dass ihre Forschungsmöglichkeiten vier Jahre lang eingeschränkt waren. Nicht alle Meereswissenschaftler hatten die Gelegenheit, während des Krieges ihre Arbeit fortzusetzen. Die Begeisterung war deshalb groß, als man nach 1918 im belgischen Teil der Nordsee und dessen Umkreis wieder völlig frei arbeiten konnte.

Der Küstenbereich, den die Forscher 1918 voranden, war nicht mehr derselbe wie vor Ausbruch des globalen Konflikts. Jean Massart beispielsweise wurde mit großen Schäden konfrontiert, die in der Natur rund um Nieuwpoort durch die Flutung der Yserpolder entstanden waren. Das brackische Meerwasser hatte eine signifikante Zunahme des Salzgehalts im Boden verursacht, was sich natürlich auf die Vegetation in diesen Poldern auswirkte. Massart hatte unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg die belgische Küstenflora noch in großem Umfang aufgezeichnet und konnte jetzt zurückkehren, um die Transformationen zu beobachten und zu beschreiben. Um diese Studie gründlich durchführen zu können, richtete er in Nieuwpoort vorübergehend ein improvisiertes Labor ein und untersuchte von dort aus die Rückgewinnung des Bodens im ehemaligen Frontbereich.

Auch der durch den Krieg verursachte materielle Schaden an der belgischen Küste verzögerte die Wiederaufnahme der Meeresforschung. Die einzige belgische maritime Forschungsstation, die Gilson kurz vor dem Ersten Weltkrieg in Oostende eingerichtet hatte, überlebte die Kriegsjahre nicht völlig unbeschädigt. Auch das Boot, das Gilson für seine Expeditionen auf dem Meer verwendet hatte, war zerstört. Da es keine finanziellen Mittel gab, um die Station instand zu setzen, waren Gilsens Forschungsmöglichkeiten und die seiner Kollegen stark eingeschränkt. Außerdem beschloss der „International Council for the Exploration of the Sea“ (ICES) im März 1920, die Arbeit wiederaufzunehmen. Da in Belgien die notwendige Forschungsinfrastruktur fehlte, war eine Teilnahme an dieser Arbeitsgemeinschaft problematisch.

Diese Tatsache war für Gilson Grund genug, seine in der Vorkriegszeit gestartete Kampagne für eine vom Staat finanzierte moderne belgische Meeresforschungsstation wiederaufzunehmen. „Nur die Gründung einer permanenten Einrichtung am Meer“, so Gilson, „kann die Bedürfnisse einer kontinuierlichen Erforschung des Meeresmilieus erfüllen.“ Die Unterbringung eines solchen Instituts war in einem Land, das gerade von einem zerstörerischen Krieg heimgesucht worden war, jedoch schwierig. Der belgische Staat war nicht gleich in der Lage, große Summen für



■ Die Überflutung der Yserpolder bei Nieuwpoort hatte nicht nur schwere Folgen für die überfluteten landwirtschaftlichen Flächen, sondern auch für die natürliche Vegetation dieses Gebiets. Auf dem Foto oben von den Überschwemmungen zwischen Nieuwpoort und Ramskapelle sind die Bäume bereits dem Salzwasser zum Opfer gefallen. Nach Beendigung der Kampfhandlungen blieben in diesem Gebiet Massart zufolge „nur noch einige kleine Zweige Grün“ übrig. Die Ergebnisse seiner in der Nachkriegszeit durchgeführten Untersuchungen der Einflüsse der erhöhten Salzwerke des Bodens auf die örtliche Flora veröffentlichte er in „La Biologie des Inondations d l'Yser“(1922). (Massart, J. (1919). Ce qu'il faut voir sur les champs de bataille et dans les villes détruites de Belgique: II. Le front de Flandre)

Wissenschaft und Forschung zur Verfügung zu stellen. Schließlich gelang es Gilson nach Jahren diplomatischer Manöver endlich, die Regierung zu überzeugen: 1927 wurde in Oostende mit begrenzten Mitteln das Wissenschaftliche Meeresforschungsinstitut – Zeewetenschappelijk Instituut (ZWI) – gegründet, das Gilson als erster Direktor leitete. Das Institut beschäftigte sich mit Untersuchungen der Seefischerei. Das mit bescheidenen Mitteln ausgestattete

ZWI sollte jahrelang der einzige Ort für die Meeresforschung an der belgischen Küste bleiben. Ein neuer Krieg machte auch dieses Gebäude dem Erdboden gleich und auch danach begann man erneut mit dem Wiederaufbau. Erst in den 1970er Jahren gelang es einer neuen Generation von Meeres- und Küstenforschern, der Meeresforschung in Belgien einen definitiven Platz einzuräumen.

Quellen

- Arnout A. (2008). Ce fut un peu le cas d'Archimède! De Belgische musea tijdens de Eerste Wereldoorlog, onuitgegeven masterproef geschiedenis, Katholieke Universiteit Leuven
- Brien P. (1965). "Baron Marc Aurèle Gracchus, de Selys Longchamps", In: Annuaire de l'Académie Royale Belgique, Brüssel, S. 59-130.
- de Selys Longchamps M. (1954). Notice sur Auguste Lameere, membre de l'Académie, né à Ixelles (Bruxelles) le 12 juin 1864, et y décédé le 6 mai 1942, Annuaire de l'Académie Royale Belgique 120: 63-118.
- Decler W., N. Podoor & G. Vanpaemel (1990). Twee eeuwen mariene biologie in België, Tijdschrift voor de geschiedenis der geneeskunde, natuurwetenschappen, wiskunde en techniek, 13(1): 66-82.
- Hegg E. (1920). Nécrologie: M. l'abbé Alphonse Meunier, In: Revue Générale Agronomique 24(2): 49-52.
- Houvenaghel, G.T. (1980). Belgium and the early development of modern oceanography, including a note on A.F. Renard, in: Sears, M. et al. (Ed.) (1980). Oceanography: the Past. Proceedings of the Third International Congress on the History of Oceanography held September 22-26, 1980 at the Woods Hole Oceanographic Institution, Woods Hole, Massachusetts, USA. S. 667-681.
- Marchal E. (1927). "Jean Massart", In: Annuaire de l'Académie Royale Belgique, Brüssel, S. 113.
- Massart J. (1916). Deux mentalités la Belge et l'Allemande (Extraits du livre: Comment les Belges résistent à la domination allemande), Paris, 64 p. • Pelseeneer P. (1920). Les variations et leur hérédité chez les mollusques Mémoire De l'Académie Royale De Belgique (Classe des Sciences). In 4°. (2. Serie) 5: 826 S., 287 Abb.
- Ryheu, J. (1996). Marinekorps Flandern 1914-1918, Aartrijke, 208 S.
- Vivé A. (1994). Du Musée royal d'Histoire naturelle de Belgique à l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique: développement d'un établissement scientifique de l'Etat 1909-1954, onuitgegeven licentiaatsverhandeling geschiedenis, Université Libre de Bruxelles.



■ Ein Artikel aus dem „Journal de la Côte“ vom 19. November 1927 berichtet über das neue „Zeewetenschappelijk Instituut“ oder „Institut Maritime“ in Oostende. (Journal de la Côte)

Eine belgische Seemacht?

Luc Vandeweyer

Deutschland brachte Belgien im Ersten Weltkrieg an den Bettelstab und fügte dem Land auch auf See großen Schaden zu. Belgien verlor 44 Schiffe und damit in Tonnage ausgedrückt 35,5 % seiner Handelsflotte. Dabei starben fast 300 Seeleute bzw. 19 % des zur See fahrenden Personals. Dieser Prozentsatz ist sogar höher als der bei den an der Front getöteten Soldaten. Die erschreckend hohen Verluste hatten auch strategisch eine große Bedeutung. Sie stellten eine Bedrohung für die Verstärkung der Streitkräfte an der Yser und die Lebensmittelversorgung der notleidenden Bevölkerung des besetzten Landes dar. Hat Belgien etwas unternommen, um die fortschreitende Zerstörung seiner Handelsflotte zu verhindern? Aber ja! Trotz der Notwendigkeit, die Truppen an der Yser so stark wie möglich zu machen, schickte die Heeresleitung auch Soldaten auf See in den Kampf. Das war keine Selbstverständlichkeit, denn die Armee hatte keine maritime Tradition und auch keine Kriegsschiffe. Belgien vertrat seit Generationen eine Landstrategie, die auf der Sicherung eines nationalen Zufluchtsortes beruhte, der Festung Antwerpen. Innerhalb dieses schwer verteidigten Fortgürtels sollte der Kern des Staates eine feindliche Invasion überleben, bis die Großmächte zu Hilfe eilten, um den Feind zu vertreiben. Das war aber kein Hinderungsgrund dafür, die belgischen Streitkräfte auch aufs Wasser zu schicken. Die Schelde teilte die Festung in zwei Teile und die Pioniere mussten im Falle einer Belagerung Pontonbrücken bauen, um Truppenverlagerungen und die Versorgung zu ermöglichen. Die belgischen Streitkräfte hatten also großes Interesse daran, diesen breiten Strom, koste es, was es wolle, zu beherrschen. Die Nordsee hingegen war eine ganz andere Sache als die Schelde...

Die belgische Regierung geht aufs Wasser.

Im Rahmen dieser Strategie spielte die belgische Schifffahrt seit jeher keine bedeutende Rolle. Belgien war jedoch dazu verpflichtet, seinen begrenzten territorialen Gewässern eine gewisse Aufmerksamkeit zu schenken. Das Land hatte 1839 immerhin das Statut einer bewaffneten Neutralität erhalten. Das bedeutete, dass es seine Grenzen mit Waffengewalt zu verteidigen hatte. In vielen Jahrzehnten war es aber unmöglich gewesen, Schiffe einzusetzen,



■ Zu Beginn des Ersten Weltkriegs verfügte Belgien nicht über eine Marine oder über Schiffe, die in überzeugender Weise gegen eindringende Kriegsschiffe eingesetzt werden konnten. Belgien besaß jedoch Fischereiwachboote wie die *Ville d'Anvers*, die neben Fischereiaufträgen auch bei Streitigkeiten auf See schlichtend auftreten konnten. (Sammlung VLIZ)

die auf überzeugende Weise gegen eindringende Kriegsschiffe auftreten konnten. Die wichtigste Waffe war die Kanone. Ein kleines Land wie Belgien konnte es sich jedoch nicht leisten, der Entwicklung der Artillerie auf Panzerschiffen adäquat zu folgen.

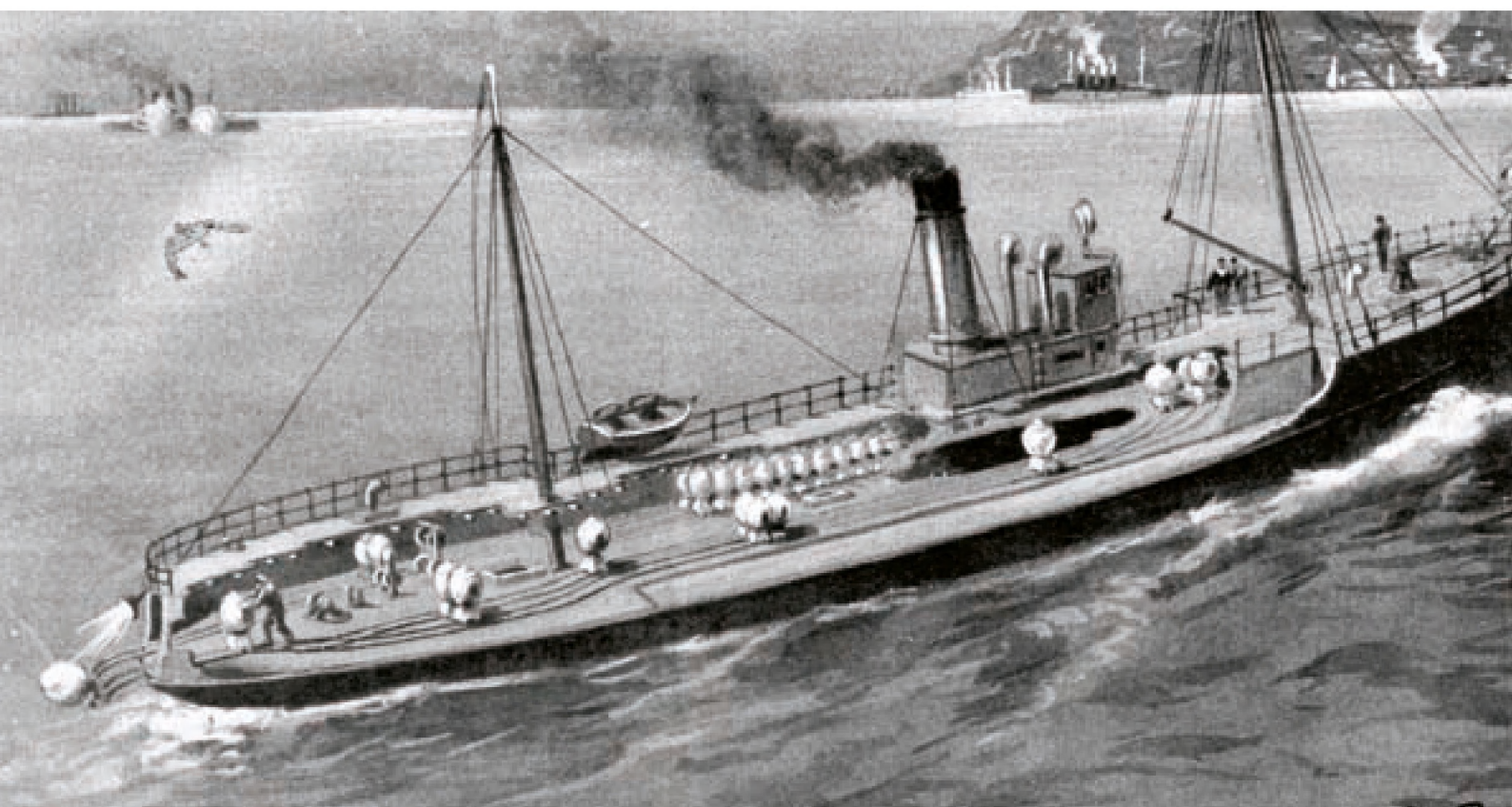
Um die Regierung auch auf See zu vertreten und – dem Gesetz vom 6. Januar 1884 und den Vereinbarungen mit den Nachbarländern gemäß – eine gewisse Polizeizuständigkeit in Bezug auf die Fischerei auszuüben, verfügte Belgien allerdings über Fischereiwachboote. Diese Schiffe hatten nicht nur die Aufgabe, die Fischerei zu überwachen, sondern auch Streitigkeiten zu schlichten und Fischern in Not zu helfen. Eines dieser Wachboote war die *Ville d'Anvers* (auf See seit 1886), ein sogenanntes „Aviso“. Diese kleinen, aber sehr schnellen Schiffe waren mit einem Motor und Segeln ausgerüstet. Sie wurden dazu verwendet, Seeoffiziere und auch Soldaten auszubilden. Einer von ihnen, Graf de Borchgrave d'Altena, hatte sich zu einer weiteren Laufbahn im maritimen Bereich entschieden. Die Regierung bat die französische Marine, ihm auf einem ihrer Kriegsschiffe zu der nötigen Erfahrung vor Ort zu verhelfen. Obwohl er in Frankreich 11,5 Jahre

Erfahrungen sammeln konnte, führte das jedoch nicht zu einer eigenen belgischen Marine.

Aber es hing Veränderung in der Luft. Aufgrund der technischen Entwicklung der „Torpille“ (einer treibenden Bombe) zu einem „Torpedo“ (mit einem eigenen Motor) entstand eine sehr ernst zu nehmende Bedrohung für Schiffe, einschließlich der stärksten Kriegsschiffe. Auch treibende Seeminen bildeten eine große Gefahr für alle, die sich aufs Meer wagten. Diese Waffen konnten außerdem durch relativ kleine Schiffe eingesetzt werden. Damit war die Zeit der maritimen Machtlosigkeit vorbei.

Belgien hatte am Vorabend des Ersten Weltkrieges keine Marine, verfügte aber über eine Zivilverwaltung mit maritimen Zuständigkeiten. Die Verwaltung der Marine war nicht nur für die Fischereiwachboote zuständig, sondern auch für die Lotsenboote und die staatlichen Paketboote auf der Linie Oostende-Dover verantwortlich. In den Büros der Verwaltung der Marine erkannte man inzwischen die wachsende Kriegsgefahr in Europa.

Trotzdem dachte man nicht an den Aufbau von Gefechtskapazitäten. In Den Haag fand 1907 noch eine Friedenskonferenz statt, auf der die internationale Diplomatie mit Erfolg danach



■ Mit dieser Zeichnung wurde dem deutschen Publikum deutlich gemacht, wie man einen Hafen mit Treibminen absperren konnte. (Die Wochenschau, 1915)

strebte, das Kriegerrecht zu erweitern. Man hoffte, auf diese Weise die Gewalt soweit wie möglich einschränken zu können und der zivilen Schifffahrt (einschließlich der Handelsflotte) Sicherheitsgarantien zu gewähren. Es sollte sich jedoch zeigen, dass auch dieses Unterfangen eine unzureichende Antwort auf die immer bedrohlicher werdende internationale Lage war und den Schutz des Küstenstreifens nicht gewährleisten konnte.

Streitkräfte auf See?

Fremden Kriegsschiffen die Faust zeigen

Die in Den Haag vereinbarte Konvention schuf die gesetzliche Grundlage für die Bewaffnung von Handelsschiffen und deren Transformation zu sogenannten „Hilfskreuzern“. Voraussetzung dafür war, dass die Besatzung uniformiert und als Soldaten geführt wurde. Das hatte zur Folge, dass Belgien für geringe Kosten in einer relativ kurzen Zeit in der Lage sein würde, sein Statut als bewaffnete Neutralität auch auf See zu erfüllen. Eine wahre Erleichterung für „Brüssel“, das den Krieg absolut außerhalb der Landesgrenzen halten wollte und sich zu diesem Zweck unbedingt seine Neutralität erzwingen musste.

Auch die Verwaltung der Marine mischte sich in die Debatte ein. Der Ingenieur A. Pierrard, ein hoher Beamter der Verwaltung der Marine, meinte in einem Bericht vom 25. Oktober 1910, dass die Paketboote des Staates mit Geschützen bewaffnet werden könnten. Er schlug auch vor, die vorhandenen Fischereiwachboote durch Schiffe zu ersetzen, die militärische Aufgaben



■ Charles de Broqueville (Wikipedia)

erfüllen konnten. Eventuell könnte man auch in Erwägung ziehen, Schiffe anzuschaffen und so umzubauen, dass sie in der Lage wären, Seeminen zu legen. Nur mit derartigen Mitteln konnte Belgien fremden Kriegsschiffen, die in seine territorialen Gewässer eindringen wollten, die Faust zeigen und – falls nötig – demonstrativ gegen sie vorgehen. Das Eindringen fremder Kriegsschiffe war übrigens ein tatsächliches Problem. Auch im Sommer 1913 drangen französische U-Boote und Torpedoboote

mehrmals in die nationalen Gewässer ein. Darüber fand zwischen den zuständigen Behörden in Brüssel ein reger Briefwechsel statt. Aber Belgien hatte vorläufig noch keine bewaffneten Schiffe und konnte deshalb nichts anderes tun, als protestieren. Die Gefahr lag vor allem darin, dass möglicherweise andere Länder solche Aktionen dazu benutzten, dem Land vorzuwerfen, dass es de facto nicht neutral wäre und demzufolge eine Invasion auslösen könnte. Dass etwas unternommen werden musste, stand somit außer Frage.

Die Pläne von de Borchgrave und De Broqueville im Keim erstickt

Belgien arbeitete bereits seit 1909 an einem systematischen Ausbau seiner Streitkräfte. Der katholische Politiker Charles de Broqueville spielte dabei eine sehr wichtige Rolle. Um das auch in seiner eigenen Partei sehr umstrittene Bewaffnungsprogramm durchzusetzen, verknüpfte er die Rolle des Regierungschefs mit der des Kriegsministers. In dieser Funktion konnte er den Wehrdienst erheblich erweitern und dadurch die Landstreitkräfte bedeutend vergrößern. Aber was war mit der See? Die erhielt erst 1913 die notwendige Aufmerksamkeit. Tatsache ist, dass damals – also einige Jahre später – der Bericht von Pierrard auf dem Schreibtisch des Ministers landete. Die Kriegsgefahr hatte sich inzwischen noch weiter erhöht. Konnten neue Fischereiwachboote, wenn Not am Mann war, gegebenenfalls zu Torpedoboote umgebaut werden? Technisch war es auf jeden Fall möglich, das hatte die französische Marine früher schon bewiesen. Zwei der eigenen Paketboote konnten außerdem



■ Dieses Oostender Paketboot La Flandre lag im Oostender Hafen bis die Deutschen am 15. Oktober 1914 dort ankamen. (14/18 auf See, Belgische Schiffe und Seeleute im Großen Krieg, Freddy Philips)

die notwendige Ausrüstung erhalten, um als Minenleger eingesetzt zu werden. Das würde Belgien in die Lage versetzen, den Zugang zu den Küstenhäfen Oostende und Zeebrügge zu blockieren und damit ein deutliches Zeichen zu setzen.

Der Minister wollte unbedingt etwas tun. Am 22. Mai 1914 schickte er einen bemerkenswerten Bericht an das Staatsoberhaupt König Albert I. Der Inhalt des Schreibens war nicht gerade

beruhigend. Belgien sollte der Gefahr einer feindlichen Landung in den Küstenhäfen ins Auge sehen. Zeebrügge war außerdem sehr wichtig, um langfristig die Versorgung des Landes zu gewährleisten. Die neutralen Niederlande konnten die Schelde schließen. Es war also unbedingt nötig, diesbezüglich Verteidigungskapazitäten zu entwickeln. De Borchgrave d'Altena hatte seine maritimen Fachkenntnisse bereits bei der Verstärkung der

Festung Antwerpen eingesetzt, er hatte aber noch mehr in petto. De Broqueville schlug dem König vor, eine echte Marine zu gründen, die nicht nur die Schelde, sondern auch und vor allem die Nordseeküste verteidigen konnte. De Borchgrave sollte dann den Oberbefehl übernehmen.

Der Ende Mai 1914 eingebrachte Vorschlag wurde jedoch von den internationalen Entwicklungen überrollt. Plötzlich stand der Krieg vor der Tür. Anfang Juli wurde die Leitung der Verwaltung der Marine über den Plan informiert, die besten Schiffe im Besitz des Staates in Antwerpen und den Küstenhäfen in Sicherheit zu bringen, um sie davor zu schützen, eventuell von den kriegführenden Marinen beschlagnahmt zu werden. Es wurden auch extra Kraftstoffreserven angelegt. Ab Ende Juli begann eine demonstrative Mobilisierung der Streitkräfte. Aber es half nichts. Am 2. August folgte ein deutsches Ultimatum. Die belgische Regierung lehnte es kategorisch ab.

Eine feindliche Invasion aus dem Osten

Vorhut Antwerpen

Jetzt hieß es: alle Mann an Deck. Die Pioniere bauten Pontonbrücken über die Schelde. Dazu benötigte man Schiffe. Die Garnison der Festung hatte sogenannte „*pontoniers*“ (Pontonbrückenbauer) in ihren Rängen, es gab seit 1903 aber auch eine „*compagnie de torpilleurs et d'artificiers*“, die die Schelde mit Geschützen und Minen verteidigen sollte. Diese Torpedoschützen und Sprengstoffexperten



■ Die Pontonbrücke über der Schelde in Antwerpen, 1914 (Stadtarchiv Antwerpen)

verfügten über einige kleine Boote mit einer leichten Kanone. Als am 4. August 1914 der deutsche Einmarsch begann, sorgte die Regierung dafür, dass ein Teil der Verwaltung der Marine in die Festung Antwerpen umzog. Inzwischen machte die Küste weiter Sorgen und von den maritimen Plänen konnte auch noch nichts verwirklicht werden. De Borchgrave war zwar zum „*commandant de la surveillance cotiere*“ ernannt worden, ihm standen aber keine Mittel zur Verfügung und Belgien blieb somit von ausländischer Unterstützung abhängig. Das wurde deutlich, als man die Hilfe der britischen Regierung anforderte, um die Linie Oostende-Dover weiter befahren zu können. Am 6. August hatte eines der Postboote kehrt machen müssen, nachdem eine „Torpille“ entdeckt worden war. Sprengkörper dieser Art konnten von der auflaufenden Flut auch in die Schelde gespült werden. Die britische Regierung antwortete, dass ihre Admiralität nicht versprechen könne, ein Kriegsschiff mitzuschicken, um die „Torpillen“ unschädlich zu machen.

Die deutsche Invasionsmacht richtete sich erst viele Wochen nach dem Einmarsch gegen die Festung Antwerpen. Als die deutsche Artillerie den Fortgürtel ab Ende September systematisch knackte, erwies sich die Festung schnell als unhaltbar. Am 6. Oktober beschloss der König, den Hauptteil der Truppen in Richtung Küste abzukommandieren. Die Pontonbrücken über dem Fluss hatten ihren Zweck bei weitem erfüllt und mussten zerstört werden.

Der weitere Rückzug

In der Umgebung der Häfen von Oostende und Zeebrügge sollte ein „Stützpunkt“ errichtet werden, in dem die Armee sich zum Angriff sammeln konnte. Die strategische Bedeutung der Küstenhäfen stand dadurch plötzlich wieder im Mittelpunkt. Aber der deutsche Druck war zu groß. Die Truppen marschierten deshalb weiter in Richtung der französischen Grenze. Dabei versäumten sie, die Hafenanlagen zu zerstören. Auf diese Weise geriet ein Großteil der belgischen Küste in die Hände des Feindes, der erst in der zweiten Oktoberhälfte auch aufgrund des ansteigenden Wassers, zurückgehalten werden konnte.

Der Rückzug der Minister endete erst in der französischen Hafenstadt Le Havre. Einige hohe Beamte der Verwaltung der Marine gingen mit. Einer von ihnen war Pierrard. Auf ihn wartete eine Menge Arbeit, denn die belgische Handelsflotte war dem Zugriff der Deutschen größtenteils entgangen und auch zahlreiche Fischerboote hatten in französischen, niederländischen und britischen Häfen festgemacht. Das Land verfügte dadurch noch über Mittel, um auch auf See zum Kampf gegen die Invasionsmacht beizutragen. Belgien wartete jedoch lange, bevor es die Handelsschiffe und Fischkutter im Kampf einsetzte. Erst nach dem Gesetzesbeschluss vom 2. Februar 1916 konnte die Anforderung der Schiffe ordentlich geregelt werden.

Die deutsche Marine zeigte inzwischen, wozu sie in der Lage war. Pierrard ließ am 12. Dezember 1916 seine Minister wissen, dass schon 16 belgische Schiffe versenkt worden



■ Ein Torpedo schießt haarscharf an einem feindlichen Schiff vorbei (Die Wochenschau, 1915)

waren. Dass die Sicherung der restlichen Frachtschiffe deshalb besonders wichtig war, lag auf der Hand. Er fragte, ob die belgische Armee Geschütze und Kanoniere auf die Schiffe bringen könnte, damit man sich gegebenenfalls gegen die deutschen Angreifer verteidigen konnte.

Bewaffnete Schiffe

Zu diesem Zeitpunkt fuhr noch 66 Dampfschiffe mit einer Tonnage von insgesamt 180.640 Tonnen unter belgischer Flagge. 25 dieser Schiffe waren vollständig vom Staat angefordert und 25 weitere dienten ausschließlich zu sogenannten „*Komiteits*“-Transporten für die Lebensmittelversorgung des besetzten Landes. Diese Schiffe mussten auf jeden Fall geschützt werden. Die restlichen 16 Schiffe waren mehr oder weniger frei, konnten aber auch jederzeit angefordert werden. In allen kriegführenden Staaten herrschte ein Mangel an Transportkapazität. Pierrard wies darauf hin, dass viele dieser restlichen Schiffe zu klein oder zu schwach für transatlantische Überfahrten seien. Er machte sich außerdem große Sorgen über die Versorgung der Menschen in dem besetzten Land. Neue Schritte der Militarisierung der Flotte durften die Versorgung auf keinen Fall in Gefahr bringen.

Anfang 1917 gab es seiner Meinung nach zu wenig belgische Schiffe, um die lebensnotwendigen Nahrungsmittel ins Land zu transportieren. Er befürchtete, dass sich dieser Mangel an Transportkapazität auch nach dem Krieg noch bemerkbar machen würde und läutete deshalb am 4. Februar 1917 in einem Bericht an den Verkehrsminister Paul Segers die Alarmglocken. Er fand es beängstigend, wie wenig Schiffsraum noch zur Verfügung stand und war davon überzeugt, dass noch weitere Schiffe durch Angriffe der deutschen U-Boote verloren gehen würden. Er hoffte, dass die Bewaffnung der Handelsschiffe dem entgegenwirken konnte. Immerhin sollten auch die amerikanischen Handelsschiffe sowohl auf dem Back als auch auf dem Quarterdeck fortan mit Artilleriegeschützen bestückt werden. Seine alarmierenden Äußerungen sollten nicht überraschen. Am 1. Februar 1917 hatte Deutschland angekündigt, dass es einen totalen Vernichtungskrieg gegen die Handelsschiffe des Feindes einschließlich der Fischkutter führen werde. Von diesem Augenblick an erhielt der Kampf gegen die U-Boote auf Seiten der Alliierten allerhöchste Priorität. Belgien musste sich unbedingt daran beteiligen. Anfang 1917 gründete die Verwaltung der Marine deshalb offiziell das „*Dépôt des Equipages*“.



■ Die Herstellung von Torpedos in Deutschland (Marinekorps Flandern, Die flämische Küste und das Hinterland im Ersten Weltkrieg, Johan Ryheul)

Das Dépôt des Equipages: ein Dorn im Auge der Verwaltung der Marine

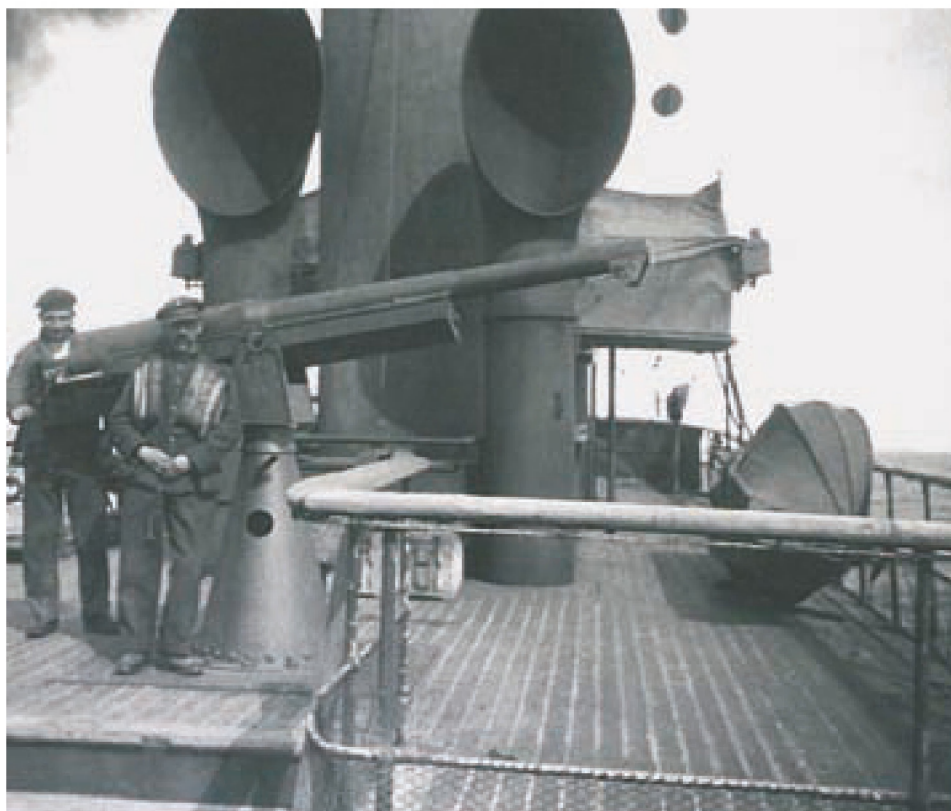
Die Entscheidung war schon im Januar gefällt worden, als die zuständigen Minister die Gründung einer militärischen Seemacht neben der zivilen Verwaltung der Marine anstrebten. Das „Depot“ war eigentlich ein Ausbildungs- und Verteilzentrum für Seeleute und sollte es ermöglichen, dass Besatzungsmitglieder mit einer neutralen Nationalität durch Belgier ersetzt werden konnten. Viele der neutralen Seeleute wollten ihr Leben nicht länger aufs Spiel setzen und heuerten ab. Das Kabinett des Kriegsministers teilte dem „Großen Hauptquartier“ am 3. Mai 1917 mit, dass das Dépôt auch zur militärischen Ausbildung von Seeleuten und Kanonieren für die Artilleriegeschütze dienen sollte, die man an Bord montiert hatte. Das „Depot“ wurde im Grand Fort Philippe in der Nähe des kleinen französischen Hafens von Gravelines untergebracht. Neben einem Stab und Ausbildungsanlagen waren dort auch zwei Kompanien Matrosen und ein Zug Schiffkanoniere vorgesehen.

Die Zusammenarbeit zwischen der Armee und der Verwaltung der Marine war aufgrund ihrer unterschiedlichen Ziele nicht selbstverständlich. Die Verwaltung der Marine wollte so viel Frachtraum wie möglich einsetzen, das Kriegsministerium hingegen benötigte Gefechtskapazität, um die Frachtschiffe schützen zu können. Deshalb mussten die Schiffe eine Zeit lang im Hafen festmachen, damit die nötigen Artilleriegeschütze montiert werden konnten. Die Verwaltung der Marine sah das gar nicht gern. Am 26. Oktober 1917 bekam Pierrard Besuch von Corneillie und einem anderen Offizier. Corneillie war Kapitän eines Paketbootes und Reserveoffizier gewesen und jetzt wieder beim

Militär. Die beiden Offiziere teilten Pierrard mit, dass das Kommando über das Depot vollständig von der Armee übernommen würde. Pierrard erklärte ihnen die Standpunkte der Verwaltung der Marine: Das Depot sollte in erster Instanz ein Reservoir kompetenter Seeleute sein und erst dann ein Ausbildungszentrum für Soldaten, die in den Kampf ziehen sollten. Die Aufgabe des Militärs war seiner Meinung nach ausschließlich

eine entsprechende Ausbildung der Kanoniere und weiter nichts. Er fügte dann noch hinzu, dass die Erfahrungen der letzten Zeit lehrten, dass die Geschützbesatzung an Bord ihr Fach unzureichend beherrschte. Die Militärs sollten somit zuerst vor ihrer eigenen Tür fegen, meinte er. Er sagte allerdings auch, dass das alte Fischereiwachboot Ville d'Anvers in Kürze Corneillie überstellt würde und in Calais lag, um zu Kriegszwecken verwendet zu werden. Das Schiff sollte es ermöglichen, Schiffsmechaniker und Kanoniere auf See in realistischen Umständen auszubilden. Corneillie kannte das Schiff sehr gut, denn er hatte an Bord als Offizier gedient. Die Verwaltung der Marine verlangte auch weiterhin, dass der Kapitän und der Chefmechaniker der bürgerlichen Administration gegenüber verantwortlich seien.

Die Verwaltung der Marine wollte sich dem Griff des Militärs entziehen, da man befürchtete, dass die Schiffe sonst auch für Kriegszwecke der Alliierten eingesetzt werden könnten. Das konnte zu einer Reaktion der Deutschen führen, die die Lebensmittelversorgung des besetzten Landes in Gefahr brächte. Pierrard wollte deshalb, dass die Verwaltung der Marine das richtungsweisende Verwaltungsorgan im Bereich des Einsatzes der belgischen Schifffahrt blieb. Das Kriegsministerium war seiner Meinung nach nicht die geeignete Instanz, um in diesem delikaten Bereich zu agieren. Der Konflikt verlangsamte zweifellos den Aufbau einer Seemacht. Pierrards Kollege der Verwaltung der Marine in London Bultinck dachte jedoch ganz anders darüber. Er setzte sich für eine enge Zusammenarbeit mit dem Militär und sogar den Marinen der Alliierten ein.



■ Eine klassische 75-mm-Kanone, montiert auf einem Untersatz aus dem Jahr 1916. Viele Handelsschiffe wurden mit diesem Kanonentyp ausgerüstet. (14/18 auf See, Belgische Schiffe und Seeleute im Großen Krieg, Freddy Philips)



■ *Torpedos waren mit einer schweren Sprengladung ausgestattet, konnten aber von relativ kleinen Schiffen aus eingesetzt werden. Mit dieser Zeichnung illustrierte die deutsche Propaganda die Operationen der Flandernflottille im Ärmelkanal (Die Wochenschau, 1915)*

Kanoniere an Bord

Bultinck hatte einen Bericht (vom 19. November) von M.C. Simon, einem ehemaligen Kapitän des Brügger Hafens, zu Gesicht bekommen. Darin wurde die Frage gestellt, ob die fast nicht bestehende Vorbereitung der Kapitäne die Ursache für die Tatsache sei, dass die belgische Handelsflotte so schwere Verluste erleiden musste. Den Erfahrungen der Briten zufolge betrug die Wahrscheinlichkeit, dass ein erfahrener Kapitän einem sich nähernden deutschen U-Boot entkommen konnte, 95 %. Bultinck nahm das zur Kenntnis und priors das britische Seminar bei der Union der belgischen Reeder an, die ihren Sitz in London hatte. Man schenkte ihm auf dem Kontinent Gehör. Im Dezember entschied das Kriegsministerium, 8 Offiziere des Dépôt des Equipages nach London zu schicken, um das britische Seminar zu besuchen. Vorher hatten nur zwei belgische Kapitäne diese Möglichkeit erhalten. Sie hatten Bultinck überzeugt. Dem schloss sich jetzt auch das Kriegsministerium an.

Pierrard lenkte ein. Die Kanoniere wurden ja dem Befehl des Kapitäns unterstellt. Das Seminar sollte die Befehlsführung verbessern

und somit die Autorität des Kapitäns stärken. Pierrard sah es gern, dass Bultinck sich große Mühe gab, die Kapitäne der staatlichen Paketboote dazu zu bewegen, das Seminar, das schließlich nur vier Tage dauerte, zu besuchen. Der Bericht von Corneille vom 23. Februar 1918 über diese Ausbildung hebt vor allem den Nutzen der praktischen Übung auf See hervor. Dazu gehörten ein U-Boot-Angriff und eine Schießübung mit der Bordkanone. Die Geschützbesatzung bestand nur aus drei Soldaten, deshalb mussten auch die zivilen Besatzungsmitglieder an der Kanone und bei der Beobachtung helfen. Jeder Kursteilnehmer durfte auf See 6 Schüsse auf ein von einem Schiff weitergeschlepptes Ziel abfeuern. Auch die zivilen Seeoffiziere lernten, wie man eine Kanone bedienen musste. Sie besichtigten sogar ein U-Boot von innen. Die Ausbildung war kurz, aber sehr intensiv und vor allem auf die Praxis ausgerichtet.

Im Seminar wurde auch deutlich, dass viele Leute an Bord der belgischen Schiffe nur unzureichend mit der Bordkanone vertraut waren. Die Ausbildung kam also keine Minute zu früh. Der Einsatz der Bordkanonen hatte aber auch Nachteile. Die Kanone mit einer „geraden Fluglinie“ konnte nur gegen deutsche

U-Boote eingesetzt werden, die sich auf dem Wasser näherten und vorhatten, ihre Kanonen zu verwenden. Das war die übliche Taktik, wenn sich keine Kriegsschiffe in der Nähe befanden. Aber was würde geschehen, wenn der Angriff von einem untergetauchten U-Boot ausginge, das vorhatte, Torpedos einzusetzen? Boten die neusten Entwicklungen im Bereich der Artillerie Möglichkeiten, auch für dieses Problem eine Lösung zu finden? Hier kam eine neue technische Errungenschaft des belgischen Ingenieurs und Offiziers Van Deuren genau im richtigen Augenblick.

Ein Mörser gegen U-Boote?

Pierre Van Deuren beschäftigte sich bereits seit geraumer Zeit mit der Entwicklung eines einfachen Mörsers, der der Infanterie in den vordersten Schützengräben die nötige Schlagkraft verleihen sollte, um die ihr gegenüberliegenden deutschen Stellungen zu zerstören. Die Erfahrung lehrte, dass ein deutsches U-Boot erst wirklich gefährlich wurde, wenn es sich seinem Ziel bis auf einen Kilometer nähern konnte. Das war genau die Entfernung, in der ein effizienter Beschuss mit dem Mörser „Van Deuren“ möglich war.



■ Aufgrund der großen Stabilisierungsflossen können diese Mörsergranaten bei ihrem Flug auf Kurs bleiben. (Luc Vandeweyer)

Aber wie? Aufgrund der stark gekrümmten Flugbahn der abgefeuerten Flügelgranate war ein direkter Treffer auf ein U-Boot fast unmöglich. Das konnte jedoch dadurch kompensiert werden, dass diese Granate eine viel größere Sprengkraft hatte, als die von einer Kanone abgefeuerte Granate mit einer geraden Flugbahn. Van Deuren dachte an eine Sprengladung von 30 bis 50 kg. Wenn die Granate in einem 50 bis 100 m vom U-Boot entfernten Bereich landete, reichte die Sprengkraft aus, um den Feind ganz schön durchzuschütteln. Wenn die Flügelgranaten in schnellen Abständen auf dem Wasser aufschlugen, würde der Feind dadurch auf jeden Fall an seinem Angriff gehindert und die Wahrscheinlichkeit war groß, dass ein U-Boot, dass auf diese Weise unter Beschuss genommen wurde, den Angriff abblasen würde.

Man konnte mit einem Granatwerfer viel leichter von einem Schiff aus schießen, als mit Kanonen. Da das Lancierrohr immer in einem Winkel von 45° eingestellt war, benötigte man weniger Erfahrung und Übung. Van Deuren behauptete, dass er in der Lage sei, 1.000 Schiffe innerhalb von 3 Monaten mit seinem Mörser zu bewaffnen. Bevor es dazu kam, wurde bei verschiedenen Tests erst einiges ausprobiert. Die Tests fanden in den Sommermonaten des Jahres 1917 in enger Zusammenarbeit mit der französischen Marine statt. Es wurde von einem Schiff in 700 Metern Entfernung auf einen 75 x 25 Meter großen, abgesteckten Bereich am Strand östlich von Calais geschossen, um zu sehen, wo genau die Granaten einschlugen. Um die Genauigkeit des Einschlags besser bestimmen zu können,

wurde sowohl bei ruhiger, als auch bei rauer See geschossen. Bei den Tests verlief alles nach Wunsch. Die Genauigkeit des Mörsers bei einem Einsatz auf See kam der Verwendung an Land gleich. Man befand sich also auf dem richtigen Weg. Auch in den Tests bei rauer See hatten die Schützen hinsichtlich der Treffsicherheit gute Ergebnisse erzielt, obwohl das Schiff ganz schön schaukelte. Die Beurteilungskommission ließ auch mit einer 47-mm-Bordkanone feuern. Aus dem Vergleich ging hervor, dass der Granatwerfer viel besser war. Man konnte mit der Flügelmine außerdem auch unter Wasser fahrende U-Boote unter Beschuss nehmen, sobald man das Periskop bemerkte. Das war mit einer einfachen Bordkanone nicht möglich.

Zu spät, der Krieg war vorbei

Es dauerte jedoch zu lange, bevor der Mörser an Bord der belgischen Handelsflotte eingesetzt werden konnte. Inzwischen hatte sich die Lage an der Westfront geändert. Im Sommer 1918 kündigte sich der Untergang der deutschen Militärmacht an. Am 11. November wurde der Waffenstillstand geschlossen. Der Krieg war vorbei, aber erst am 11. April 1919 erfolgte die Mitteilung, dass die Kanoniere die Handelsflotte verlassen durften, vor allem aufgrund der Tatsache, dass die Frachtschiffe nicht länger unter dem Statut der Nutzung zu Kriegszwecken führen. Die Verhandlungen in Versailles machten gute Fortschritte und es war klar, dass die deutsche Marine keine Bedrohung mehr darstellte. Der Krieg war vorbei, aber was sollte nun mit den inzwischen aufgebauten militärischen Kapazitäten auf See geschehen?

Belgien hatte auf See einen Großteil seiner Handelsflotte verloren. Man hatte jedoch den Grundstein für die Entwicklung einer belgischen Marine gelegt. Konnte und wollte das Land auch in der kommenden Friedenszeit eine Marine aufbauen? Es gehörte sicher zu den Möglichkeiten, auch deshalb, weil nach dem 11. November deutsche Kriegsschiffe zur Verfügung gestellt wurden. Aber nachdem die internationale Entspannung ab 1925 gut spürbar wurde, wollte das Land nicht länger in diesen Bereich investieren und ließ den Plan zum Aufbau einer eigenen Marine wieder fallen. Die Geschichte lehrt uns jedoch, dass diese Entscheidung auch nur vorübergehend sein sollte.

Quellen

- Listen versenkter Schiffe und getöteter Besatzungsmitglieder finden Sie in Onze helden, gestorven voor het vaderland, België's epische strijd van 1914 tot 1918, Brussel 1922, S. 226 und 229-230.
- Der erste Versuch zur Geschichtsschreibung des Marineaufbaus ist: Louis Leconte, Les ancêtres de notre Force navale, 1952.

Inzwischen ist ein großes Archiv für die Öffentlichkeit zugänglich, das größtenteils aus den vom historischen Dienst der Armee dem Dokumentationszentrum des Königlichen Armeemuseums übertragenen Dateien besteht. Ein anderer Teil befindet sich im belgischen Militärarchiv, das zunächst von der deutschen Armee und später von der Roten Armee beschlagnahmt wurde und jetzt auch im Armeemuseum eingesehen werden kann.

Im Belgischen Generalstaatsarchiv ist vorwiegend das Archiv der Verwaltung der Marine, insbesondere die Dateien 8001, 8002, 8010, 8008, 8033-8044, von großer Bedeutung.

Die Zugänglichkeit und die Rolle des Strandes im Ersten Weltkrieg

Erwin Mahieu

Der Zugang zum Meer war während des gesamten Ersten Weltkriegs besonders wichtig. Die Strände hatten neben vielen anderen Funktionen ja auch eine große strategische Bedeutung. Ab Oktober 1914 war der belgische Strand außerdem in einen von den Deutschen besetzten Streifen östlich der Ysermündung und einen von den Alliierten kontrollierten Streifen hinter der Yser aufgeteilt. Im Folgenden kann der Leser selber feststellen, ob es zwischen 1914 und 1918 noch ein „Strandleben“ gegeben hat und wie der belgische Sandstreifen vier schwierige Jahre durchmachte.

Die Küste wurde besetzt

Nach dem Fall Antwerpens am 10. Oktober 1914 war der Weg an die belgische Küste für die deutschen Truppen frei. Am 12. Oktober wurde Gent besetzt und zwei Tage später, am 14. Oktober, marschierten von Beselers Soldaten in Brügge ein. Die Küstenorte Zeebrügge, Blankenberge und Oostende waren einen Tag später an der Reihe. Damit war ein wichtiges Ziel des angepassten deutschen Angriffsplans erreicht. Obwohl die Besetzung der flämischen Küste vor dem Krieg weder erwogen, noch vorbereitet worden war (siehe dazu auch De Meyer, in dieser Ausgabe), hatte die deutsche Marine jetzt die Kontrolle über die südliche Nordsee vor Augen. Durch den Einsatz von U-Booten und Torpedogeschützen von den Stützpunkten in den Häfen von Oostende, Zeebrügge und Brügge aus erhielt unsere Küste eine große strategische Bedeutung.

In den ersten Tagen der Besetzung konsolidierten die Deutschen ihre Stellungen, indem sie ihre Geschütze u.a. auf der Oostender Seepromenade eingruben. Sie brachten in den eroberten Küstenorten auch erbeutete Kanonen an strategisch wichtigen Orten, wie z.B. auf hohen Dünenkronen, in Stellung. Die deutsche Heeresleitung übernahm den Befehl über die Stadt Oostende und erließ in Form von *Bekanntmachungen* und *Befehlen* neue Verordnungen für die Bevölkerung.

Der erste Artikel in der *Bekanntmachung* des Ortskommandanten von Oostende Tägerst vom 21. Oktober 1914 lautete wie folgt: „*Der Zugang zur Seepromenade und zum Strand ist auf dem Gebiet der Stadt Oostende strengstens untersagt. Die Personen, die auf der Seepromenade wohnen, müssen einen Ausweis mit einer Genehmigung vorlegen.*“ Am nächsten Tag, dem 22. Oktober, wurde



■ Als eine der ersten Maßnahmen nach der Besetzung Oostendes verbot der Ortskommandant Tägerst, dass man sich auf der Seepromenade frei bewegte. Die Zugänge zur Promenade wurden gesperrt. Dazu verwendete man mit Stacheldraht aneinander „genähte“ Strandkarren. Wir sehen hier die Vlaanderenstraat in Richtung Seepromenade. (Sammlung Erwin Mahieu)

bereits eine Ergänzung zu dieser Maßnahme bekanntgegeben: „*Es ist den Einwohnern Ostendes strengstens untersagt, Licht, das in Richtung Meer scheint, brennen zu lassen. Die auf das Meer ausgerichteten Fenster müssen nachts mit Rollläden oder Vorhängen verdunkelt werden.*“ Damit war der Ton gesetzt: Der Strand und die Seepromenade wurden zum militärischen Sperrgebiet erklärt, in dem man die Anwesenheit der Bürger nur noch in Ausnahmefällen duldete oder tolerierte...

Die erste Begegnung zwischen den alliierten und den deutschen Streitkräften in Oostende fand am 23. Oktober 1914 statt. Gegen Mittag feuerten zwei englische Torpedoboote einige Salven auf die Stadt ab. Danach wurde der Angriff sofort von deutschen Geschützen beantwortet. Offiziere und Soldaten suchten Hals über Kopf Deckung, während die Bürger, die mit den Gefahren weniger vertraut waren, weiterhin zuschauten. Trotz der deutschen Gegenwehr trafen die Briten nach einigen Minuten. Eine Granate landete im Speisesaal des Majestic Hotels und säte dort Tod und

Verderben. Der Beschluss vom 23. Oktober hatte zur Folge, dass die am 21. und 22. Oktober getroffenen Maßnahmen erweitert und noch strenger wurden. Am 28. Oktober erließ Admiral von Schröder den folgenden Befehl „für den Verkehr der Einwohner des belgischen Küstengebiets“:

- 1° Die volle Freiheit des Verkehrs wird abgeschafft.
- 2° Der örtliche Verkehr in den Straßen muss sich an die folgenden Vorschriften halten:
 - Das Betreten des Strandes und der Strandstraßen ist verboten.
 - Die Häuser der Strandstraßen und die angrenzenden Häuser der Nebenstraßen müssen geräumt werden.

Damit die Befehle befolgt wurden, sperrten die Deutschen - falls das noch nicht geschehen war - die Straßen, die zum Strand und zur Seepromenade führten, mit beschlagnahmten Strandkarren ab. Auf der Meerseite setzten sie vor die Kabinen noch eine Reihe Sitzbänke. Danach wurde alles mit Stacheldraht gut zusammengeknüpft (siehe Foto)!



■ Der Strand von Oostende, verlassen und ohne Badekarren, wird im Frühling des Jahres 1915 mit einem Bäderdienst für Soldaten neu eingerichtet (Sammlung Erwin Mahieu)

„Verspätete Kurgäste“

Oostende hatte mehr zu bieten, als nur rein strategische Faktoren. Der Ruhm des Kurortes Oostende war den Deutschen nicht entgangen. Der mondäne Badeort, der Treffpunkt des wohlhabenden Bürgertums in der Belle Époque, wurde während der Besatzung von einer Horde ungeladener Gäste gestürmt. Die deutschen Offiziere und Soldaten hielten sich jedoch beinahe für Kurgäste und schon bald wurden Ansichtskarten gedruckt, die diese Haltung illustrierten.

Im Frühjahr des Jahres 1915 richtete man auf dem Strand von Oostende zwischen dem Kursaal und dem Palace Hotel einen Bäderdienst für Soldaten (siehe Foto auf S. 77) ein. Auch für die Zivilbevölkerung änderte sich die Lage. Am 7. Mai 1915 teilte Bürgermeister Liebaert der Bevölkerung mit, dass die Kaiserliche Deutsche Kommandantur den Zugang zur Seepromenade entlang und in der Galerie von 08.00 bis 19.30 Uhr gestattete. Die Genehmigung trat am 8. Mai in Kraft und galt für den Teil der Seepromenade, der zwischen der Koninginnelaan und dem Eingang zur Rennbahn lag. Am 13. Mai wurde die Mitteilung noch einmal etwas geändert: Der Verkehr auf der Seepromenade entlang der Galerie war bis 20.30 Uhr frei. Diese Änderung trat noch am selben Tag in Kraft.

Der Strand wurde nun mit Stacheldraht in verschiedene, streng voneinander getrennte Zonen eingeteilt. Der Bereich für die Offiziere begann am Ausgang zum Kursaal und reichte bis zur Wenenstraat (heute Kemmelbergstraat). Die Einwohner durften den Strand zwischen



■ Oostende war vor dem Ersten Weltkrieg der Treffpunkt des wohlhabenden Bürgertums. Deutsche Soldaten, die nicht mit dem früheren mondänen Leben in Oostende vertraut waren, fühlten sich jetzt wie Kurgäste. Wir sehen drei Soldaten auf einer Bank auf der Seepromenade. Sie werden als Verspätete Kurgäste in Ostende vorgestellt (Sammlung Erwin Mahieu)

der Wenenstraat und dem Ausläufer der Koninginnelaan betreten. Unteroffiziere konnten frei über den Strand zwischen der Koninginnelaan und den Strandtreppen vor der Säulengalerie verfügen. Die Soldaten mussten sich schließlich mit dem restlichen Bereich vor der Säulengalerie bis zum großen Ausgang vor dem Eingang zum *Palace Hotel* begnügen. Jeder Rang und Stand erhielt nicht nur seinen eigenen Bereich zugeteilt, auch die zur Verfügung gestellte Ausrüstung war sehr unterschiedlich.

Die Offiziere konnten sich in den Luxuskabinen umziehen, die am Strand in einer Reihe vor der Seepromenade aufgestellt waren (siehe Fotos auf S. 77).

Neben dem leeren Strand, den die Bürger benutzen durften (siehe Foto), konnten die Unteroffiziere ihre Kleidung in den einfachen Strandkabinen wechseln, die Soldaten hingegen mussten dazu die Säulengalerie benutzen. Sie zogen sich jedoch lieber am Strand oder auf dem nahegelegenen

Wellenbrecher um. Von einer Badehose hatten sie auch noch nie etwas gehört... Die Oostender Zivilbevölkerung, die auf und in der Säulengalerie spazieren gehen durfte, beklagte sich deshalb oft beim Bürgermeister und dem Polizeikommissar über so viele Unschicklichkeit. Allerdings ohne Erfolg...

Oostende als „Läusebad“

Soldaten, die einige Monate an der Front gedient hatten, konnten sich etwas zurückziehen, um sich auszuruhen und zu erholen. Regimenter, die „tadellos“ gekämpft hatten, erhielten zur Belohnung einen Kurzurlaub an der Küste. Die Einheiten wurden dann mit der Bahn in den „Kurort“ Oostende gebracht. Viele deutsche Soldaten sahen beim Besuch dieser Stadt zum ersten Mal das Meer. Wenn sie aus dem deutschen Inland stammten und einer weniger begüterten Klasse angehörten, konnten sie sich in Friedenszeiten eine Urlaubsreise an die Nord- oder Ostsee überhaupt nicht leisten.

Die militärischen Urlauber wurden gleich nach der Ankunft dazu verpflichtet, dem *Palace Hotel* einen Besuch abzustatten. Die Marine hatte das Luxushotel an der Seepromenade als *Desinfektionsbad* eingerichtet, damit sich die Soldaten von dem Ungeziefer aus den Schützengräben befreien konnten. Läuse (und andere Quälgeister) waren eine echte Plage für die Soldaten, die in den unhygienischen Gefechtslinien nicht ausgerottet werden konnte. Die Deutschen waren wirklich davon überzeugt, dass die Läuseplage durch Kontakte mit ungezieferreichen Völkern entstand! Gründlich abgeschrubbt und mit desinfizierten Uniformen waren die Soldaten für kurze Zeit von den ungebetenen Gästen befreit. Viele Soldaten haben damals an den Wänden der Sanitäreinrichtungen im *Palace Hotel* ihre Freude darüber in Reimgedichten Ausdruck verliehen. Auch ein beliebtes Gedicht über Oostende machte die Runde: „Ist es auch kein Weltbad heute – machts als Läusebad uns Freude“.

Badeordnung für Rang und Stand

Die Baderegeln

Die Deutschen, die im Meer baden wollten, mussten sich an die Vorschriften halten. Anfangs (im Sommer 1915) bestand die Badeordnung aus 9 Bestimmungen, 1916 wurde sie auf 11 Artikel erweitert. Den Soldaten wurde ans Herz gelegt, aufgrund der starken Strömung nicht weiter als bis zur Brust (Art. 1) und nur bei Nipptide und Flut (Art. 2) ins Wasser zu gehen. Das Baden war nur in der angegebenen Zone erlaubt (Art. 3). In jeder Zone warnten Schilder die Badenden vor möglichen starken Strömungen.

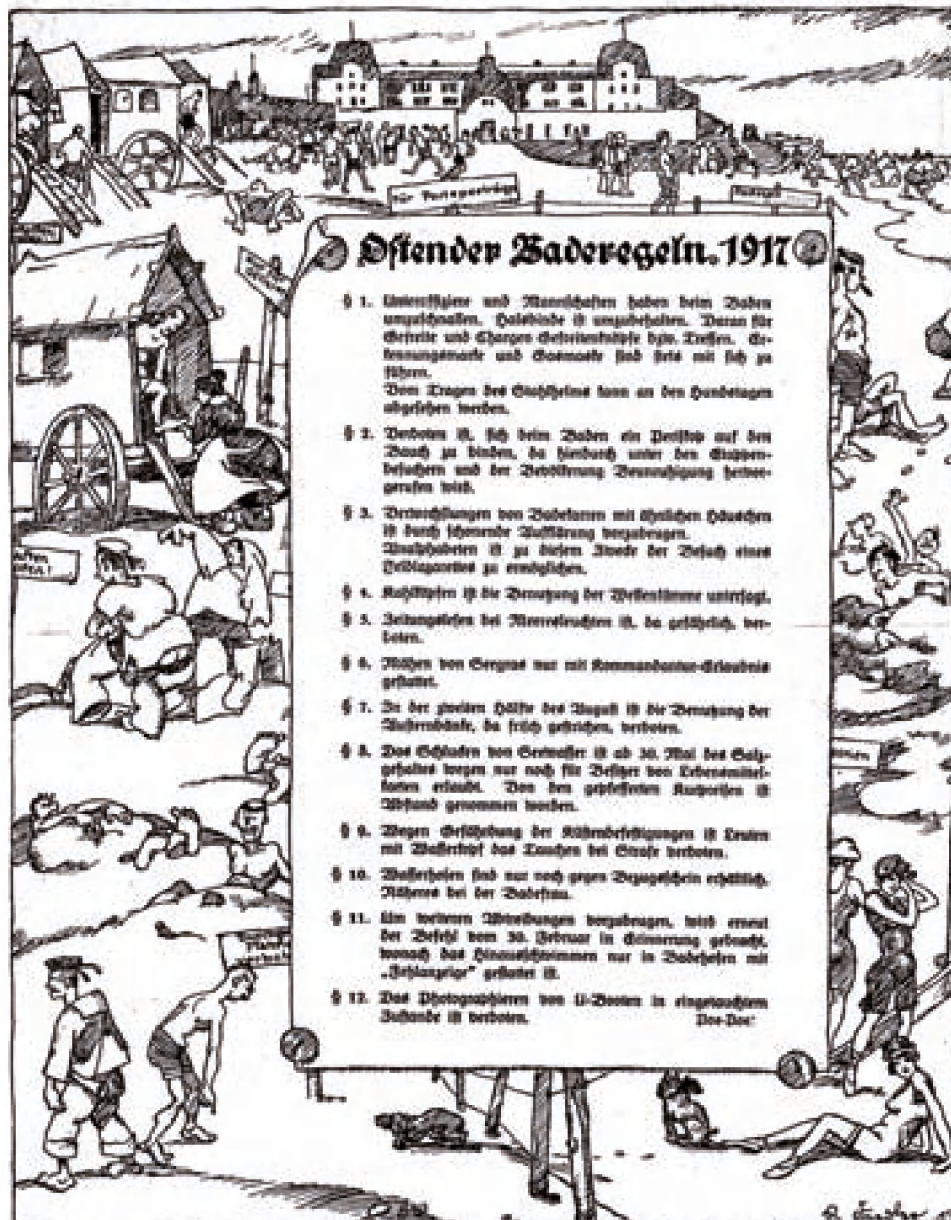
Der Badestrand war in vier Zonen (siehe dazu *Verspätete Kurgäste*) aufgeteilt und verlief vom Kursaal bis zum Eingang des *Palace Hotels*. Die Soldaten erhielten für kleines Geld frische Handtücher und eine Badehose (Art. 4). Der Zutritt zu dem für die Bürger



■ Der Kontrast zwischen dem Offiziersbereich und dem Strand für die Bürger. Ein Schild zu Beginn der fachkundig mit Stacheldraht eingezäunten Badezone verweist auf die exklusiven Benutzer: „Nur für Offiziere“. Vor der Deichböschung wurde eine Reihe Badekarren aufgestellt, in denen sich die Offiziere umziehen konnten, bevor sie im Meer baden gingen. Die Bürger mussten sich damit zufrieden geben, am Strand geduldet zu sein. Badekarren standen nicht zu ihrer Verfügung. (Sammlung Erwin Mahieu)



■ Das Foto hat F. Gerlach aus Berlin gemacht. Es erhielt den Titel: „Am Strande von Ostende“. Wenn die Soldaten erst einmal am Strand waren, zogen sie sich sofort aus und gingen dann im Meer schwimmen. Viele Soldaten aus dem deutschen Inland sahen hier zum ersten Mal das Meer. (Sammlung Erwin Mahieu)



■ Die „Ostender Baderegeln 1917“ erschienen am 15. August 1917 in „An Flanderns Küste“. Die Badeordnung ist eine Parodie auf die vielen Vorschriften und die eingebildete und arrogante Haltung der Offiziere. Das schönste Stückchen Strand wurde von ihnen beansprucht, sie duldeten keine einfachen Soldaten in ihrer Nähe. Die Zeichnung lässt keinen Zweifel offen: vier versteckte kleine Tafeln machen deutlich, dass der linke Bereich nur für Offiziere bestimmt ist. Im Vordergrund ruft ein Offizier seinen Hund zurück, der gerade bei einer Hündin (das Hündchen mit der Schleife) gewesen ist. Der Blick der liegenden Badenden geht in unsere Richtung und spricht Bände. (Sammlung Erwin Mahieu)

reservierten Strandteil war allen Soldaten, die nicht im Dienst waren, untersagt (Art. 5). Bojen deuteten die Schwimmzonen an und die Soldaten wurden von einem Offizier überwacht (Art. 6). Das Schwimmen ohne Badehose und das Umziehen am Strand waren verboten (Art. 7). Soldaten, die mit einem Gewehr an den Strand kamen, mussten es während des Badens im Hippodrom hinterlegen (Art. 8). Bei einem Flugzeugangriff hatte man den Strand sofort zu verlassen (Art. 9). Alarm und ein drohender Beschuss wurden mit Sirenen bekanntgegeben (Art. 10). In diesem Fall erhielt der mit der Überwachung beauftragte Unteroffizier zusätzliche Instruktionen (Art. 11).

Die Badeordnung wurde – bis auf das Umziehen am Strand und das Nachtschwimmen der Soldaten – meistens genau befolgt. Bei den Soldaten gab es kein Schamgefühl. Wenn ein Zug erst einmal am Strand angekommen war, ging das Um- bzw. Ausziehen sehr schnell. Die Hose, die Jacke und der Rest der Uniform wurden schnell vor Ort ausgezogen und dann ging es gemeinsam im Adamskostüm ins erfrischende Nass (siehe Foto S. 77).

Lustige Situationen

In dem Blättchen des *Marinekorps Flandern* „An Flanderns Küste“ erschien 1917 eine Parodie auf die Badeordnung. In den „Ostender Baderegeln 1917“ verspottete die

Zeitung sowohl die Badeordnung, als auch die Badenden selber (siehe unten). Der Text war wie ein Plakat auf einer gezeichneten Darstellung des damaligen Oostender Strandlebens ausgerollt. Die Zeichnung stammt von Richard Fiedler, der Text ist mit dem Pseudonym Poe-Poe signiert.

Poe-Poe macht sich in seiner Parodie zuerst über die militärischen Ränge lustig. „Auch beim Baden (nur mit einer Badehose bekleidet) müssen sie ihre Gürtel und Säbel anlegen und ihre Galons und anderen Erkennungszeichen bei sich behalten. Ein Periskop darf beim Baden nicht verwendet werden, um keine Panik zu verursachen. Badekarren dürfen nicht mit ähnlichen Häuschen (Toiletten?) verwechselt werden. Glatzenträger dürfen keine Wellenkämme benutzen und Zeitung lesen mit Hilfe der Phosphoreszenz des Meeres ist untersagt, da zu gefährlich. Seegras darf nur mit Genehmigung der Kommandantur gemäht werden und die Austernbänke dürfen in der zweiten Augsthälfte nicht benutzt werden, da sie gerade frisch gestrichen wurden. Ab 30. Mai ist das Schlucken von Meerwasser wegen des Salzgehalts nur noch Besitzern von Lebensmittelkarten gestattet. Gepfefferte Saisonpreise sind zu unterlassen. Leute mit einem Wasserkopf dürfen nicht tauchen, um die Küstenverteidigungsanlagen nicht zu beschädigen. Badehosen sind nur gegen Abgabe eines „Scheins“ (Zahlungs- oder Garantiebeleg) erhältlich. Um das Abtreiben zu verhindern, wird an den Befehl vom 30. Februar erinnert: Das Schwimmen außerhalb der Zone ist nur in einer Badehose ohne Markenzeichen erlaubt. Das Fotografieren untergetauchter U-Boote ist verboten.“

Einige Anspielungen in dieser Parodie haben nicht gerade ein besonders hohes Niveau, die Zeichnung von Richard Fiedler ist da schon etwas feinsinniger (siehe Abbildung).

Für wen die Regeln auf dem Plakat bestimmt waren, ist ganz klar: Über dem Text wurde ein kleines Schild angebracht, auf dem zu lesen ist: „Für Portepeeträger“. Das war der Spitzname der Offiziere. Rechts neben dem Plakat befinden sich im Blickfeld der Offiziere einige Damen... Unten auf der Zeichnung sehen wir einen Offizier, der seinen Hund nach einem Besuch bei einer Hündin (= das Hündchen mit der Schleife) zurückruft. Eine Dame, die sich an den Strand gelegt hat, schaut verführerisch in unsere Richtung. Und die Soldaten? Die sind weit weg und ziehen sich in Höhe des *Palace Hotels* am Strand aus, um danach brav im Meer baden zu gehen...

Strandbesuch als Propagandamittel

Zusammen auf dem Foto

Im „Kriegs-Album des Marinekorps Flandern 1914-1917“ wurde das *Marinekorps* als Beschützer der bedrohten Küste Flanderns dargestellt. Die Aggressoren waren die Franzosen und vor allem die Briten, die das Gebiet unter Beschuss nahmen und große Schäden und Zerstörungen anrichteten. Ein

Beispiel reinster Propaganda. Einige Fotos im *Kriegs-Album* sind auch dem „militärischen“ Strandleben in Oostende gewidmet. Auf einem Foto ist der Strand mit Hunderten badender Soldaten zu sehen. Die beiden anderen Abbildungen zeigen Soldaten im Badeanzug im Meer. Zu diesen Fotos gehörte die folgende Bildunterschrift: „*Ostende. Militärisches Badeleben. Viele Tausende deutscher Soldaten, auch von weit landeinwärts liegenden Truppenteilen, die früher vielleicht nie das Meer gesehen hatten, fanden in den kühlen Fluten zur Sommerzeit Erfrischung und Stärkung*“. Die Soldaten hatten mit anderen Worten nichts zu klagen. Die Propaganda wollte auf jeden Fall glauben machen, dass es ihnen hier richtig gut ging. Das sollten auch Fotos von Soldaten zum Ausdruck bringen, die im Großformat gedruckt und mit einer „passenden Legende“ (siehe unten) versehen von Paul Hoffmann & Co in Berlin-Schöneberg herausgegeben wurden...

Offiziere und Machthaber zeigten sich dabei am liebsten als wichtige und gern gesehene Kurgäste. Sie beanspruchten nicht nur den exklusivsten Teil der Oostender Badezone, sie wollten sich auch nur in Luxuskabinen umziehen. Wie es sich für Männer von Rang und Ansehen gehörte, ließen sie sich als Souvenir für zu Hause im Badeanzug fotografieren. Den Soldaten stellte die Marine ein Rettungsboot mit (unerfahrenen) deutschen Rettungsschwimmern zur Verfügung. Für die übrigen Teile des Strandes – die der Offiziere und der Unteroffiziere – war Oostende verantwortlich. Die (erfahrenen) Oostender Rettungsschwimmer hatten jetzt eine neue Klientel: deutsche Offiziere in Badehose... Der Unterschied zwischen erfahrenen und unerfahrenen Rettungsschwimmern führte am 6. September 1915 dazu, dass 11 Soldaten ertranken. Wie oft das Rettungsboot dazu verwendet wurde, Ertrinkende aus dem Wasser



■ Zu einem solchen Foto vom Strand in Oostende mit Hunderten „sich austobender“ Soldaten schrieb man: „*Beginn der Bade-Saison in Ostende*“. Die deutschen Soldaten hatten wirklich Zeit, die neue Badesaison zu eröffnen und hier ruhig ein wenig schwimmen zu gehen! (Sammlung Erwin Mahieu)



■ Diese Ansichtskarte von einer Gruppe Soldaten, die auf einen Badekarren am Strand von Oostende geklettert war, schickten die Soldaten oft in die Heimat. Die Uniform ist jetzt eine Badehose, doch die Soldatenmütze auf dem Kopf darf dabei nicht fehlen. Mit Ansichtskarten dieser Art beruhigte und besänftigte man die Heimatfront, damit die Kriegsaufwendungen fortgesetzt werden konnten. (Sammlung Erwin Mahieu)



■ Ein unbenutztes Rettungsboot als Kulisse und im Hintergrund das Königliche Chalet. Die deutschen Soldaten posieren in Badekleidung mit ihren Soldatenmützen als Teil ihres „Badeanzugs“. (Sammlung Erwin Mahieu)



■ Drei Offiziere, die in ihrer Badezone fotografiert wurden, versuchen, nicht so hölzern da zu stehen. Nonchalant in einem Korbessel, mit einem kleinen Eimer, auf dem „Oostende“ steht, zwischen den Beinen und in Gesellschaft eines kleinen Oostender Jungen möchten sie den Eindruck erwecken, verehrte und willkommene Gäste zu sein. (Sammlung Erwin Mahieu)

zu holen, wissen wir nicht, es war jedenfalls eines der beliebtesten Kulissen (mit dem Königlichen Chalet im Hintergrund) für einen gelungenen Schnappschuss vom Strand (siehe Foto).

Dass das *Marinekorps* sich selber gern als Beschützer der bedrohten Küstengebiete Flanderns darstellte, konnten wir im „*Kriegs-Album des Marinekorps Flandern 1914-1917*“ sehen. Aber auch die Offiziere scheuten nicht davor zurück, sich als verehrte und beliebte Gäste zu verhalten. Die Zivilbevölkerung – und vor allem die Kinder – wurden schon mal dazu geholt, um einem Foto das gewisse Extra zu verleihen.

Deutsche Soldaten und die Strandfischerei

Die militärische Besetzung der Küste und das Verbot von Admiral von Schröder (28. Oktober 1914), das der Zivilbevölkerung untersagte, den Strand zu betreten, bedeutete das Ende der Strandfischerei. Ursache dieses Verbots war der häufige Beschuss und vor



■ Flämische Strandfischer posieren für ein Foto (zu dem sie verpflichtet wurden). Ein Soldat der Marineabteilung betrachtet den Fang. Die hölzernen posierenden Fischer mit einem Schleppnetz und drei Handkeschern erfüllen die Erwartungen des Fotografen, aber nichts weist darauf hin, dass sie auch nur einen Fuß ins Wasser gesetzt haben. (Sammlung Erwin Mahieu)



■ „Der elektrische Draht“ auf der Grenze zwischen Belgien und den Niederlanden. Auf diesem Foto des Strandes von Knokke ist zu sehen, dass der „Draht“ sogar bis zum Wasser verlief. Im Laufe des Krieges wurde der Zaun erhöht und erweitert. Er war anfangs ungefähr 1,50 m hoch und wurde später auf rund 2,50 m erhöht. Rund 500 Menschen überlebten eine Berührung des Drahtes nicht. (Sammlung Erwin Mahieu)

allein die Befürchtung der Deutschen, dass die Bürger den feindlichen Kriegsschiffen vielleicht einmal „Signale“ geben könnten. Obwohl es keine aktiven Strandfischer mehr gab, trommelte der Fotograf des *Marinekorps* zu gegebener Zeit einige Strandfischer mit Ausrüstung für ein Foto zusammen, das im „*Kriegs-Album des Marinekorps Flandern 1914-1917*“ erscheinen sollte. Das Foto sollte das Interesse der deutschen Soldaten an der landeseigenen Art des Fischens zum Ausdruck bringen. Fünf hölzernen posierende Strandfischer mit einem Schleppnetz und drei Handkeschern erfüllten die Erwartungen des Fotografen, aber nichts weist darauf hin, dass sie auch nur einen Fuß ins Wasser gesetzt haben (siehe Foto).

Was geschah mit den Stränden anderswo an der Küste

Blankenberge mit seinen vielen Hotels war für die deutschen Besatzer genau der richtige Ort zur Einquartierung. Auch hier wurde der Deich deutsches Militärgelände, die Zivilbevölkerung durfte den Strand nicht betreten und die Deutschen erhielten Badekarren und einen Bäderdienst, damit sie im Sommer im Meer baden konnten. Um die Sicherheit der Soldaten zu gewährleisten, verlangte die *Kommandantur* den Einsatz der örtlichen Rettungsschwimmer. Offensichtlich wurden die Bestimmungen später gelockert, denn die Bürger durften dann von 13.00 Uhr bis zum Sonnenuntergang an den Strand. Die Zone zwischen dem Hotel Bürgerhof und dem Hotel Excelsior (ungefähr zwischen dem Kursaal und dem Pier) blieb aber auch weiterhin ausschließlich den Soldaten vorbehalten. Am 23. April 1917 bemerkte der *Leutnant und Platzmajor*

Letz, dass diese Regeln manchmal verletzt wurden. Von nun an sollten die Eltern dafür verantwortlich gemacht werden, wenn ihre Kinder die Vorschriften ignorierten. Die unmissverständliche Mitteilung von Leutnant Letz lautete:

„Blankenberge, den 23. April 1917. An den Gemeinderat von Uytkerke.

Es wurden in der letzten Zeit wiederholt Leute, vor allem alte Fischer, vor 1 Uhr am Strand angetroffen.

Außerdem werden oft Kinder und erwachsene Personen in der durch ein Schild als gesperrt angedeuteten Zone zwischen dem Hotel Bürgerhof und dem Hotel Excelsior angetroffen. Demzufolge ist das Nachstehende nochmals öffentlich bekanntzugeben:

Das Betreten des Strandes ist allen Zivilpersonen vor 1 Uhr mittags und nach Eintritt der Dunkelheit strengstens untersagt. Das Betreten des durch ein Schild abgesperrten Teils der Strandpromenade und des Strandes zwischen dem Hotel Bürgerhof und dem Hotel Excelsior ist auch verboten. Für Kinder, die diesen Befehl missachten, sind die Eltern verantwortlich. Eine Missachtung wird auf jeden Fall ab heute als schwerer Ungehorsam bestraft.

Auf Befehl. Gez: Letz, Leutnant u. Platzmajor“.

Die neutralen Niederlande blieben von der deutschen Besatzung verschont. Um die Flucht aus unserem Land nach Norden und den zunehmenden Schmuggel in den ersten Monaten des Krieges zu unterbinden, legten die Deutschen auf der Grenze zwischen den beiden Ländern einen Hochspannungszaun an. „Den Electricien draad“ (der elektrische Draht) verlief vom Strand in Knokke (siehe Foto) über ein Gebiet im Norden Antwerpens

bis nach Aachen. Die Arbeiten begannen am 21. März 1915. Am 31. August 1915 setzte man den Hochspannungszaun in Knokke unter Strom. Von nun an konnte man nicht mehr über den Strand in die Niederlande fliehen und auch schmuggeln war nicht mehr möglich.

Quellen

- „Die Besetzung der flandrischen Küste durch die Marine war im Frieden nicht mobil-machungsmäßig vorbereitet oder auch nur erwogen worden“ (S. 1) in: Schulze Erich Edgar, *Das Marinekorps in Flandern 1914-1918*, Berlin, 1923, 32 S.
- Mitteilung auf S. 12 in: Oostende gedurende de Duitsche bezetting, Auflage A, 15. Oktober 1914, Oostende, 16 S.
- Nachricht auf S. 14 in: Oostende gedurende de Duitsche bezetting, Auflage A, 15. Oktober 1914, Oostende, 16 S.
- Befehl auf S. 11 in: Oostende gedurende de Duitsche bezetting, Auflage B, 15. Oktober 1914, Oostende, 16 S.
- Der „Befehl“ von Admiral von Schröder vom 28. Oktober '14 umfasste acht Punkte. Im Artikel wurden nur die Bestimmungen, die sich auf die Zugänglichkeit des Strandes (und der Seepromenade) bezogen, erwähnt.
- Nachricht auf S. 10 in: Oostende gedurende de Duitsche bezetting, Auflage K, 15. Oktober 1914, Oostende, 16 S.
- Nachricht auf S. 11 in: Oostende gedurende de Duitsche bezetting, Auflage K, 15. Oktober 1914, Oostende, 16 S.
- Elleboudt A. & Lefevre. Oostende onder de Duitsche bezetting 1914-1918, Oostende, o. D., 570 S. (S. 270)
- „Der Krieg hat uns mit ungezieferreichen Völkern in Berührung gebracht,...“ (S. 44) in: An Flanderns Küste, *Kriegszeitung für das Marinekorps*, 1916-1918, 498 S.
- Den Reim fanden wir auf S. 44 in: An Flanderns Küste, *Kriegszeitung für das Marinekorps*, 1916-1918, 498 S. Übersetzung laut Elleboudt und Lefevre: „Is het ook geen wereldbad heden, het maakt als luizenbad ons blijde“ auf S. 274 in: Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918, Oostende, o. D., 570 S. Frei übersetzt im Hinblick auf den Reim: „Alhoewel geen kuurplaats heden, maakt het ons als luizenbad tevreden“...
- Elleboudt A. & Lefevre. Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918, Oostende, o. D., 570 S. (S. 269)
- Elleboudt A. & Lefevre. Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918, Oostende, o. D., 570 S. (S. 270)
- Die Parodie wurde am 15. August 1917 veröffentlicht auf S. 275 in: An Flanderns Küste, *Kriegszeitung für das Marinekorps*, 1916-1918, 498 S.
- Der Bootsmanngehilfe Richard Fiedler, geboren in Lückental im Jahre 1888, diente vor dem Krieg bei der Hochseeflotte. Er war ein talentierter Zeichner, und das entdeckte auch die Marinekorps Flandern. Auf ihr Ersuchen zeichnete er zahlreiche Illustrationen fürs Korpsmagazin „An Flanderns Küste“. Er starb am 17. August 1918 an den Verletzungen, die er infolge einer von den Alliierten in Brügge zur Explosion gebrachten Fliegerbombe erlitt (S. 474, An Flanderns Küste).
- „Kriegs-Album des Marinekorps Flandern 1914-1917“, herausgegeben von den beiden Ersten Pfarrern des Marinekorps. Ev. Marinepfarrer Koene und K. Marinepfarrer Dr. Frins. Selbstverlag der Marine-Bücherei des Marinekorps, Oostende, 192 S.
- „Ostende, Militärisches Badeleben“, und „Beim Baden im Meere“ auf S. 44 und S. 45 in: „Kriegs-Album des Marinekorps Flandern 1914-1917“
- Elleboudt A. & Lefevre. Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918, Oostende, o. D., 570 S. (S. 272)
- Protokoll der Sitzung des Bürgermeisters und Schöffenkollégiums Blankenberge vom 01/10/1915: Mitteilung, dass die Rettungsschwimmer auf Befehl der Kommandantur im August und September 1915 eingesetzt wurden.
- Hochspannungszaun in: Hans Sackers, Johan den Hollander und Ruud Murk, *De Holland Stelling*, 2011, 264 S.

Fronttourismus an der Küste nach dem Ersten Weltkrieg

Alex Deseyne

Der Fronttourismus in Westflandern richtet sich vor allem auf die Yser- und Ypernregion. Die Küste hingegen wird meistens mit Urlaub, Sommer, Sonne, Meer und Belle Époque in Verbindung gebracht. In der Zeit von 1914-1918 wurden jedoch auch ein wichtiger Teil der Küste und ein großer Teil Belgiens von den deutschen Truppen besetzt und gegen eine mögliche Invasion der Alliierten verteidigt. Das deutsche *Marinekorps Flandern* baute an dieser Küste eine beeindruckende Verteidigungslinie auf, die aus 34 schweren und mittelgroßen Batterien bestand. Als im Oktober 1918 die Alliierten näher rückten, wurden alle Geschütze schnell schussunfähig gemacht. Nach Beendigung der Kriegshandlungen waren die Batterien und Verteidigungsanlagen fast unbeschädigt. Niemand dachte in diesem Augenblick jedoch daran, dass diese Überreste einmal touristische Möglichkeiten böten und 100 Jahre später als Erinnerung an den Ersten Weltkrieg wieder das Interesse der Öffentlichkeit wecken würden.

Königlicher Besuch

Noch vor dem Waffenstillstand stattete König Albert I. am 28. Oktober 1918 der Batterie Aachen, die auf seinem Besitz in Raversijde errichtet worden war, einen Besuch ab. Alle Gebäude aus der Vorkriegszeit waren dort durch den Bau der oben erwähnten Batterie im Jahre 1915 verschwunden oder so schwer beschädigt, dass sie abgerissen werden mussten. Der König begab sich am 9. November 1918 in Gesellschaft des französischen Präsidenten Poincaré, des Prinzen Leopold (der spätere König Leopold III.) und einiger hoher französischer Offiziere erneut nach Raversijde. Ein Waffenstillstand war zu diesem Zeitpunkt in greifbare Nähe gerückt. Kurz darauf besichtigte die königliche Familie die Batterien Tirpitz (Mariakerke) und Pommern (Leugenboom). Am 10. Dezember 1918 kam auch der englische König Georg V. in Begleitung des Prinzen von Wales an die belgische Küste. Bei diesem Besuch galt alle Aufmerksamkeit der alten Mauer (Mole) von Zeebrügge. Man konnte dort vor Ort die Überreste des Angriffs von u.a. dem Kreuzer *Vindictive* in der Nacht vom 23. auf den 24. April 1918 besichtigen.

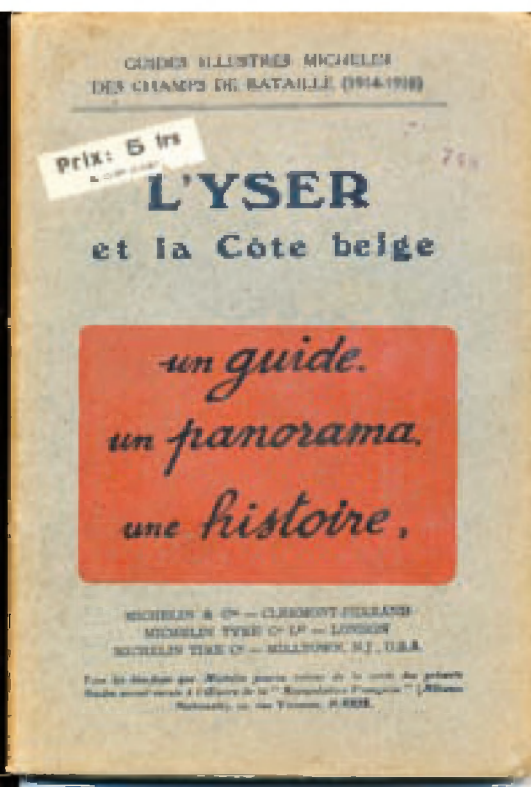
Danach war das Geschütz von Leugenboom in Koekelare an der Reihe. Am 11. Mai 1922 besuchte König Georg V. nach seinem zweiten Besuch der Mole im Rahmen einer Tour entlang mehrerer Soldatenfriedhöfe in Westflandern und Nordfrankreich auch den britischen Soldatenfriedhof in Zeebrügge. Der König wurde von Feldmarschall Lord Haig und Sir Fabian Ware begleitet. Frank Vox hat diese Reise 1922 in seinem Buch „The King's Pilgrimage“ beschrieben.

Der Michelin-Schlachtfeldführer u.a.

Die Franzosen wollten entlang der Westfront anfangs einige Sektoren als sogenannten „heiligen Boden“ bewahren. Vor allem die Region rund um Verdun war dafür vorgesehen. Auch die Briten spielten mit dem Gedanken, den Schutt der total zerstörten Stadt Ypern unberührt zu lassen und daneben eine neue Stadt zu errichten. „Für das britische Volk gab es keinen heiligen Ort“, meinte Winston Churchill. Schließlich ließ man unter dem Druck



Ein kurzes Lunch während des Besuchs von König Georg V. und König Albert I. an der Mole in Zeebrügge am 10. Dezember 1918 (Imperial War Museum)



■ Umschlag des Michelinführers „l'Yser et la Côte belge“ (Privatsammlung)

der belgischen Regierung und der Einwohner von Ypern diesen Plan fallen und die Stadt wurde Stein für Stein wiederaufgebaut.

An der Küste gab es dringendere Probleme. Man wollte den Strand so schnell wie möglich wieder den Touristen zugänglich machen, um der notleidenden Region aus der wirtschaftlichen Klemme zu helfen. Einige Badeorte waren fast völlig zerstört und viele Hotels schwer beschädigt. Die ursprünglichen Besitzer verlangten ihr Eigentum zurück und begannen mit dem (manchmal etwas überstürzten) Wiederaufbau. Die Begeisterung für den Erhalt der Relikte aus der Zeit der Besetzung hielt sich deshalb auch in Grenzen.

Die Küstenbatterien weckten zum ersten Mal das Interesse der Öffentlichkeit, als sie in dem 1920 herausgegebenen Michelin-Schlachtfeldführer „l'Yser et la Côte belge“ als „touristische Sehenswürdigkeiten“ aufgenommen wurden. Der Führer war Teil einer Reihe von Ausgaben, die sich auf die gesamte Westfront bezogen. Die Michelinführer waren für ihre hohe Qualität und interessanten Abbildungen bekannt. In dieser Zeit waren die Batterien noch in einem relativ guten Zustand. Schwere Batterien wie die Batterie Deutschland oder die Batterie Pommern, vor allem jedoch der britische Angriff auf Zeebrugge im Jahre 1918 wurden näher beleuchtet.

1924 und somit ziemlich spät gab auch die belgische Armee eine Broschüre mit dem Titel „De Oorlogsoorden - Les Sites de Guerre“ (Die Kriegsschauplätze) heraus, die eine Art offizieller Liste der Kriegsrelikte enthielt, die unter Denkmalschutz gestellt werden sollten. Im Küstenbereich handelte es sich dabei um die Batterien Lübeck, Pommern, Wilhelm II. und Deutschland, die „Abri de



■ Die Broschüre „Les sites de Guerre“ erschien 1924 (Privatsammlung)

l'Amirauté“ in Middelkerke, die große Schanze von Nieuwpoort und die Batterie Karnak in Oostduinkerke. Natürlich durfte auch die Batterie Pommern (Leugenboom) nicht fehlen. Beim Erscheinen dieser Aufzählung waren einige „Sehenswürdigkeiten“ jedoch bereits verschwunden....

Improvisierte Konservierung

Das Kriegsministerium erkannte bereits 1919, dass Maßnahmen getroffen werden mussten, um einen Teil der Küstenverteidigung

instand zu halten und einen weiteren Verfall zu verhindern. Es ging den Militärs in diesem Augenblick vor allem darum, ein bestehendes, gut ausgebautes Küstenverteidigungssystem zu erhalten und falls nötig erneut zu bewaffnen. Der Friedensvertrag war noch nicht unterzeichnet und eine mögliche Wiederaufnahme der Kriegshandlungen nicht völlig auszuschließen. Es schien die einfachste Methode zu sein, jedem Küstenort eine oder mehrere Batterien anzubieten. Der Kommandant der Küste schlug am 7. April 1919 dem Minister vor: „*Je me propose de faire des démarches auprès des communes du littoral afin de les inviter à garder et à entretenir certains ouvrages qu'il y a lieu de conserver soit dans un but militaire soit dans un but de commémoration et de documentation.*“ Der Befehlshaber der Küste hatte nichts dagegen, dass die Gemeindeverwaltungen bestimmte Elemente zu dekorativen Zwecken nutzten. Schließlich musste jede Ortschaft für alle anfallenden Kosten aufkommen: „*Les communes auront à charge l'entretien et la surveillance du matériel et des installations qui leur sont confiées. Tous les aménagements (clôtures, voies d'accès etc.) à faire au préalable pour que les ouvrages précités puissent être visités par les touristes devront être exécutés par les soins des administrations communales.*“

Batterien erhalten

Als sich zeigte, dass diese improvisierte Konservierungspolitik wenig Erfolg hatte – die meisten Kommunen hatten wenig oder gar kein Interesse an diesen Überresten – waren die Relikte immer mehr dem Verfall ausgesetzt. Einige Konstruktionen behinderten den Wiederaufbau, andere mussten der Verstärkung der Seepromenade weichen. Die Batterie Hamburg wurde gezwungenermaßen abgerissen „*par suite des emprises de la mer*



■ Dieser Junge kroch für das traditionelle Foto in den Lauf der Kanone von Leugenboom in Koekelare (KIK Brüssel)



■ Kriegsmuseum der Batterie Wilhelm II. in Knokke (KIK Brüssel)



■ Überreste der Batterie Lübeck am Beginn der Mole in Zeebrügge (Privatsammlung)



■ Kurz vor dem Abriss der Batterie Gneisenau am Oostender Palace Hotel (auf der Seepromenade zwischen der Kapucijnenstraat und der Louisastraat) posiert dieser Tourist aus Gent auf einer der Kanonen (Privatsammlung)

sur la digue“ (infolge der Wirkung des Meeres auf den Deich).

Am 3. Mai 1923, also noch vor der Veröffentlichung der Broschüre „Oorlogsoorden“ (Kriegsschauplätze), wurde ein großer Teil des vorhandenen Materials aus der Küstenverteidigung nach einer öffentlichen, von der Verwaltung der Domänen eingerichteten Versteigerung in Brügge, verschrottet. Aus dem Katalog der Auktion geht hervor, dass nach knapp 5 Jahren bereits einige Kanonen verschwunden oder verkauft worden waren, viele andere waren versandt oder wurden umgeworfen. Schließlich sollten nur die beeindruckendsten Batterien wie die Batterie Deutschland (Bredene), Wilhelm II. (Knokke) und Pommern (Leugenboom in Koekelare) erhalten werden. Vor allem einige halboffizielle Organisationen wie die Abteilung für Kriegsschauplätze (Dienst der Oorlogsoorde) unternahmen die notwendigen Schritte, um die Überreste zu nutzen. Der Ertrag kam der Nationalen Kriegsbeschädigten- und Kriegswaisenfürsorge zugute.

Die Batterie Deutschland mit ihren vier imposanten 38 cm Kanonen hatte den geringsten Zulauf. Sie wurde auch nicht zu einem Museum umgebaut. Anfangs nutzte die Armee die Batterie als Depot für Munition, die zerstört werden musste. Es konnten unter der Leitung des Kriegsbeschädigten Leopold Degreef nur zwei Kanonen besichtigt werden. Die beiden anderen wurden im November 1928 verschrottet. 1938 folgte der Rest.

Für einen Besuch der gut erhaltenen Batterie Wilhelm II. in Knokke bezahlte man einen halben belgischen Franken (d.h. auf die heutige Währung umgerechnet: 0,0125 EUR). Anfangs konnte man nur die imposanten 30,5 cm Kanonen in ihren Stellungen bewundern, später wurde dann auch der größte Teil des örtlichen Waffenmuseums in die Batterie verlegt. Es gab dort also eine Menge Kriegsgerät, das eigentlich nichts mit der Batterie zu tun hatte, sondern von der Yserfront stammte. In den ehemaligen Munitionsbunkern wurden sogar Dioramen errichtet.

Die Batterie Lübeck in Zeebrügge mit ihren zwei Kanonen auf beiden Seiten der Auffahrt zur alten Zeebrügger Mole blieb unberührt stehen. Zeebrügge übte eine starke Anziehungskraft auf Besucher aus Großbritannien aus. Die Kanonen bildeten einen idealen Hintergrund für Laienfotografen und die Besucher der Mole.

Die Batterie Pommern, die im Volksmund den Namen „de lange Max“ erhielt, hatte wahrscheinlich am meisten Erfolg. Viele damalige Fronttouristen sind in den Lauf der Kanone gekrochen und haben sich dann in dieser Position auf einem Foto verewigen lassen. Auch der schwere Eisenkarren für die 38 cm-Granaten und die großen Munitionsbunker erfreuten sich bei den Touristen größter Beliebtheit. Ein deutscher Artikel erwähnte diese Tatsache sogar mit einem gewissen Nationalstolz: „*Das Geschütz bildet heute eine große Reklame für die deutsche Industrie!*“.

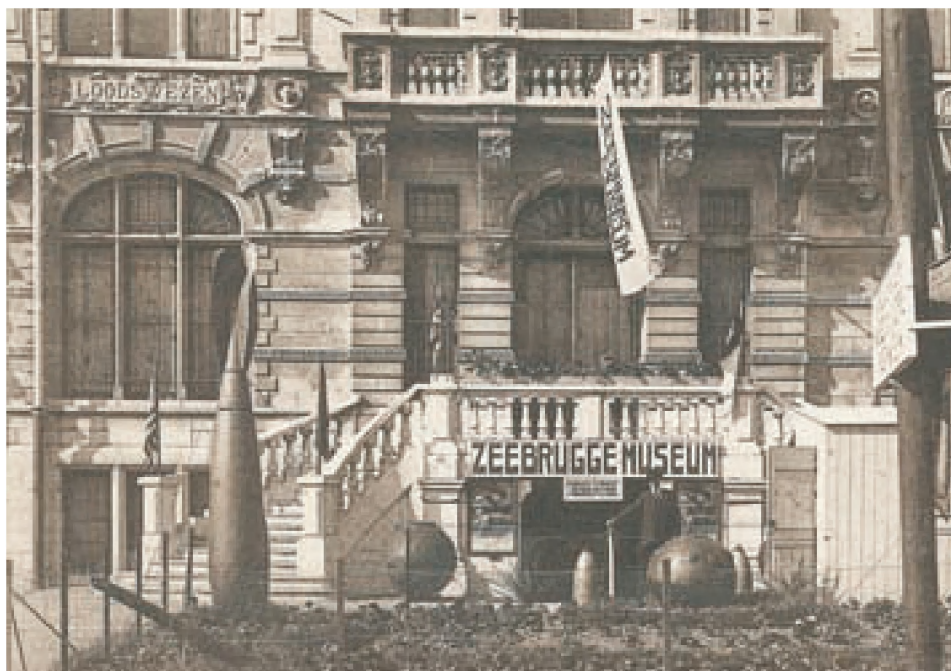
Museen als Anziehungspunkte

Neben den Batterien wurden auch Museen für die Touristen eingerichtet. Der Ehrenoberst Gustave Stinglhamber spielte dabei die Hauptrolle. Er diente von 1914 bis 1916 im Kongo, kam krank zurück und wurde auf eigenen Wunsch 1917 Kommandant eines Artillerieregiments an der Front. Der nach dem Krieg zum Ehrenoberst ernannte Veteran war davon überzeugt, dass der aufkommende, nicht nur die Yserfront und den Ypernbogen, sondern auch den Küstenbereich betreffende Kriegstourismus sich durch interessante Projekte noch weiter ausbauen ließe.

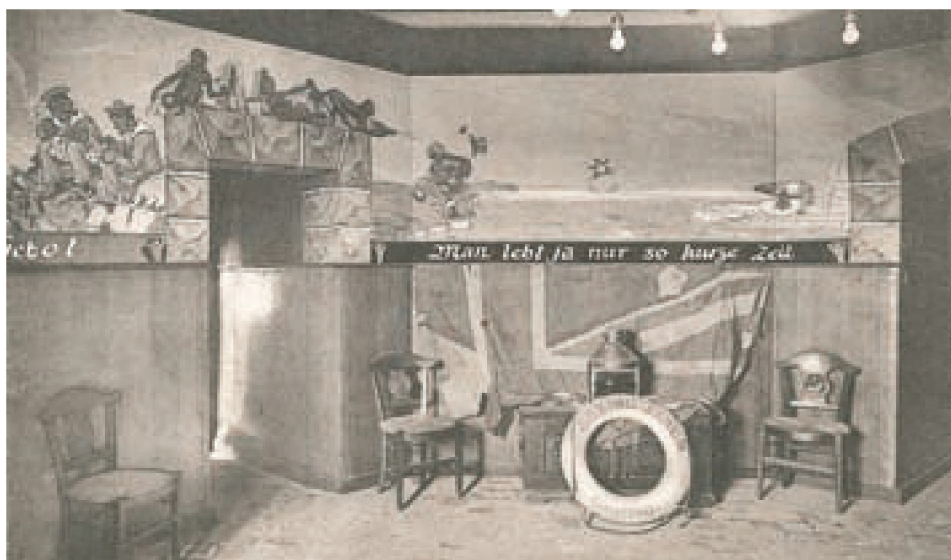
Zeebrügge

Stinglhamber war die Schlüsselfigur des Kriegsmuseums in Zeebrügge. Das 1923 gegründete Museum war ganz klar auf die touristische Wirkung des britischen Angriffs im Jahre 1918 ausgerichtet. Anfangs hatte Stinglhamber große Pläne mit „seinem“ Museum. Es sollte ein riesiges Gebäude werden, in dem sich neben dem Museumsteil auch einige kommerzielle Einrichtungen befanden. Das Erdgeschoss sollte mehrere Lokale und Restaurants, Geschäfte, Garagen, Wohnungen und den unteren Teil des Museums beherbergen. Der zentral im Gebäude gelegene museale Teil war wie eine kreisförmige Gedenkstätte oder „Memorial Hall“ gedacht, in deren Mitte Panzer, große Kanonen und anderes Kriegsgerät aufgestellt werden sollten. Dahinter war ein großer Kinosaal vorgesehen. Die erste Etage enthielt ein Hotel, einen Tanzsaal und Wohnungen. Dahinter befand sich der Balkon des Kinosaals. Die zweite Etage sollte vollständig für Wohnungen bestimmt sein.

Dieser ehrgeizige Plan konnte nie verwirklicht werden. Stinglhamber musste sich mit einer einfacheren Behausung in den Kellern des (in den 1980er Jahren abgerissenen) Staatsgebäudes zufrieden geben. Die Innenausstattung bestand aus zwei Teilen: Einerseits wurde die deutsche Anwesenheit an der Küste näher beleuchtet und andererseits eine Darstellung des britischen Angriffs auf Zeebrügge (und in geringerem Maße auch auf Oostende) gezeigt. Der erste Teil bestand hauptsächlich aus der Rekonstruktion eines „deutschen Marinekasinos“. Er war mit ursprünglichem Mobiliar und Reproduktionen deutscher Wandmalereien aus verschiedenen Gebäuden, die von der Kaiserlichen Marine besetzt worden waren, ausgestattet, wie das Flak- (Flugabwehrkanonen) Kommandozentrum in St.-Andries (Brügge), das Kasino der U-Bootoffiziere im großen Patrizierhaus Catulle bei Fort Lapin (Brügge), das Lokal „de 3 Koningen“ in Lissewege und der „Hindenburgkeller“ im Fort Napoleon in Oostende. Die Reproduktionen auf Leinwand stammten von dem Maler Maurice Sieron. Auch einige Erinnerungen an die deutsche Besatzung konnten besichtigt werden: das Album „Unsere Gäste“ von Admiral von Schröder, dem Oberbefehlshaber des *Marinekorps Flandern* (mit 800 Autogrammen von allerlei geladenen Gästen) und die Kaiserliche Fahne, die während



■ Eingang des Kriegsmuseums in Zeebrügge (Privatsammlung)

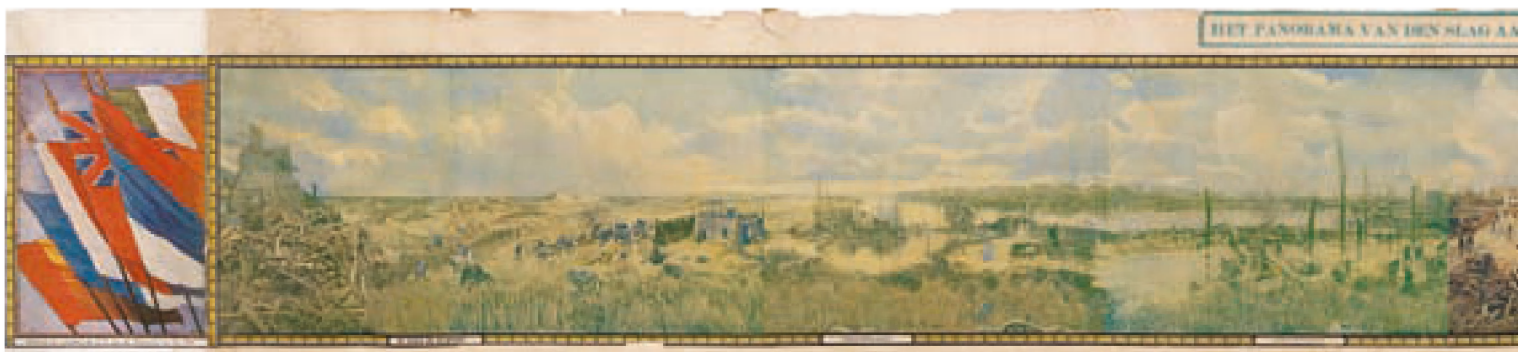


■ Rekonstruktion eines deutschen Offizierskasinos im Zeebrügger Kriegsmuseum (Privatsammlung)

des Kriegs auf dem Brügger Belfried flatterte. Außerdem gab es eine Menge patriotischer Souvenirs: die deutsche Medaille für das Versenken der legendären *Lusitania* und viel Glas und Porzellan aus der Sammlung des Ginters Raoul Van Trappen. Erwähnenswert ist auch noch die große Sammlung deutscher Vivatbänder. Vivatbänder waren kleine mit einer allegorischen Darstellung deutscher Siege bedruckte Seidentücher. Sie waren in Deutschland sehr beliebt und wurden zugunsten eines guten Zwecks verkauft. Außerdem stellte das Museum eine große Sammlung deutscher Fotos aus, die der Brügger Fotograf Arthur Brusselle heimlich von den Negativen abgezogen hatte, die die deutschen Soldaten bei ihm entwickeln ließen. Es wurden auch Erinnerungen an den 1916 von den Deutschen in Höhe der Brügger Kruisvest erschossenen Kapitän Charles Fryatt (siehe Vorwort in dieser Ausgabe) wach gerufen und

eine Darstellung der elektrischen Absperrung entlang der niederländischen Grenze gezeigt.

Der andere, dem britischen Angriff auf Zeebrügge im Jahre 1918 gewidmete Teil des Museums enthielt einige Relikte, die man bei der Bergung der Blockschiffe aus dem Wasser geholt hatte. Neben Fotos der Hauptfiguren waren auch viele persönliche Karten, Fotos und Souvenirs zu sehen, die die britischen Veteranen, die an dieser Aktion teilnahmen, dem Museum überlassen hatten. Außerdem schenkte man den belgischen Truppen aus der Anfangszeit des Krieges im Jahre 1914, den Soldatenfriedhöfen in Westflandern, den Erschossenen und den Spionagenetzwerken große Aufmerksamkeit. In der dritten Etage des Turms war ein „Panorama“ zu sehen, dass die *Vindictive*-Aktion darstellte. In den Fenstern befanden sich Gemälde der angreifenden Schiffe. Außerhalb des Museums befand sich inmitten von Kriegsgeräten ein



■ Das Yserpanorama, gemalt von Alfred Bastien (Sophie Muylaert)



■ Das Knokker Kriegsmuseum zeigte eine große Vielfalt an Waffen und anderem Kriegsgerät (Privatsammlung)

kleiner Souvenirladen mit Ansichtskarten, Verschlussmarken, Büchern, Kriegszeitungen und allerlei Krimskrams. Über dem Eingang des Museums hing der Text: „*Qui a vu cette guerre cherchera toujours la paix - Die den oorlog heeft gezien zal altijd naar vrede trachten - To know war is to value peace*“. (Wer den Krieg gesehen hat, wird immer nach Frieden streben).

Knokke

Auch in Knokke gab es ein „Waffenmuseum“. Das war kein Zufall, denn die für die Kriegsschauplätze zuständige Dienststelle war im Knokker Leuchtturm untergebracht. Auch das Museum befand sich anfangs im Leuchtturm und wurde später dann in einen größeren Saal an der Zoutelaan verlegt. Es beherbergte eine beeindruckende Sammlung von Waffen, Ausrüstungen und sogar Flugzeugen, die einem damals üblichen Prinzip zufolge ausgestellt wurden: ein Schrank voller Säbel, eine Sammlung Bajonette, eine Sammlung Helme,... Viele Ausstellungsstücke hatten nicht einmal eine Beziehung zur unmittelbaren Umgebung,



■ Die Wandmalerei „Hindenburgkeller“ im Fort Napoleon. Der Name verweist auf den Feldmarschall Hindenburg (Privatsammlung)

sondern stammten von der Yserfront oder aus Frankreich. Das Knokker Waffenmuseum hatte anscheinend nicht besonders viel Erfolg, denn die gesammelten Stücke wurden später allesamt in die Batterie Wilhelm II. gebracht. Dort ging man mit Informationen über die Geschichte der Batterie sehr sparsam um. Man rechnete damit, dass die bezahlten Führer diese Aufgabe übernahmen. In den ehemaligen Munitionsbunkern standen einige Dioramen, die die Lebensumstände der belgischen Soldaten an der Yser veranschaulichten: ein Stück Schützengraben mit einem belgischen Wachposten, ein unterirdischer Schutzraum, ein Erste-Hilfe-Posten...

Oostende

In Oostende wurde das Fort Napoleon 1932 auf Initiative des Stadtarchivars und Bibliothekars Carlo Loontjens als Heimatmuseum eingerichtet. Im Krieg hatte sich dort der „Hindenburgkeller“, die nach dem Feldmarschall Hindenburg benannte Offiziersmesse der Batterie, befunden.



Der Originalkamin mit der Wandmalerei „Der Barbar“ wurde in das neue, stark auf die historische Figur Napoleons – den Erbauer des Forts – und die örtliche Geschichte ausgerichtete Museum integriert. Man konnte dort auch die Wandmalerei mit dem deutschen Adler, dem türkischen Halbmond und dem österreichischen Doppeladler sehen, die auf den französischen Hahn, den russischen Bären, die britische Bulldogge, die italienische Schlange, den japanischen Hund und... die belgische Laus (S. 86) herabblickten. Bei der Einrichtung des Museums wurden die Fresken, die Vandalen nach Beendigung des Krieges stark beschädigt hatten, im Fort vollständig neu gemalt.

In derselben Stadt stand ab 1926 auch das Yserpanorama von Alfred Bastien. Das riesige Gemälde, auf dem die Front zwischen Nieuwpoort-Bad und Ypern dargestellt wurde, hatte überhaupt keine Beziehung zu Oostende. Es war hier anlässlich des Verkaufs des Panoramagebäudes in Brüssel, in dem das Bild seit 1921 besichtigt werden konnte, aufgestellt worden. Dass man sich dann für Oostende als neuen Standort entschied, kann nur kommerzielle Gründe gehabt haben. Schließlich wollte auch Oostende von der enormen Zunahme des Fronttourismus in der damaligen Zeit profitieren. Die meisten Fähren von Großbritannien zu den „Flanders Battlefields“ liefen Oostende an. Dort warteten die Reiseveranstalter mit Sonderbussen auf die Besucher und machten dann mit ihnen eine Tour entlang großer Teile der ehemaligen Front. Das Yserpanorama war ein idealer Ausgangspunkt für diese Rundfahrten. Neben den traditionellen Besuchen des Ypernbogens gab es auch einen Nachmittagsausflug nach Zeebrügge, Knokke und Brügge, auf dem dann einige deutsche Batterien besichtigt werden konnten.

Middelkerke

In Middelkerke wurde in den 1930er Jahren ein imposanter Bunker als Kriegsmuseum eingerichtet. Der auf dem Grundbesitz des Barons de Crombrughe errichtete und in der Region als „Chateau des Dunes“ bekannte Bunker erhielt den Namen „Abri de l'Amirauté“. Es heißt, Admiral von Schröder habe sich einmal hier aufgehalten. Das ist jedoch zweifelhaft, denn er hatte sein Hauptquartier im zentral gelegenen Brügge. Nach dem Krieg zog zuerst die kinderreiche Familie von Camiel Boydens in diesen Bunker. Danach eröffnete die Kriegsbeschädigtenfürsorge 1933 den Bunker



Der „Abri de l'Amirauté“ in Middelkerke (Privatsammlung)



Die belgischen Stellungen der Pfeilschanze von Nieuwpoort im ursprünglichen Zustand (1919) (Privatsammlung)

als Museum. Das Museum hatte inhaltlich keine große Bedeutung. Fotosammlungen über den Ersten Weltkrieg (u.a. Bilder der Fotografen Maurice und Robert Antony) ergänzt mit losen Sammlungen von Waffen, Helmen, Säbeln und Hülsen bildeten den Hauptbestandteil der ausgestellten Objekte.

Nieuwpoort und Koksijde

Man konnte auch den alliierten Sektor der belgischen Küste besuchen, obwohl dort viel weniger imposante Überreste zu sehen waren. In Nieuwpoort wurde der „Grand Redan“ (die Pfeilschanze) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Festungsanlage stammte aus der Zeit von Vauban und wurde nach dem Krieg von belgischen Pionieren im selben Stil wie der Totengang in Diksmuide „restauriert“. Neue Balken, Stahlplatten und Zementsäckchen ersetzten die authentischen Überreste. Die von australischen Tunnelbaukompanien gegrabenen Gänge, die die Stadt seit 1917 untertunnelten, waren anfangs eine Attraktion für viele Touristen. Nach einiger Zeit wurden sie jedoch für „zu unsicher“ erklärt und beim Bau neuer Straßen zugeschüttet. Die imposanten Bunker



■ Die Pfeilschanze in Nieuwpoort in „restaurierter“ Form. Von den ursprünglichen Überresten ist nichts mehr übrig geblieben (Privatsammlung)

der Batterie Karnak in Koksijde lagen zu weit von der ehemaligen Front entfernt, um Besucher anlocken zu können. Außerdem waren die Sektoren der Yserfront und des Ypernbogens für die Touristen viel interessanter.

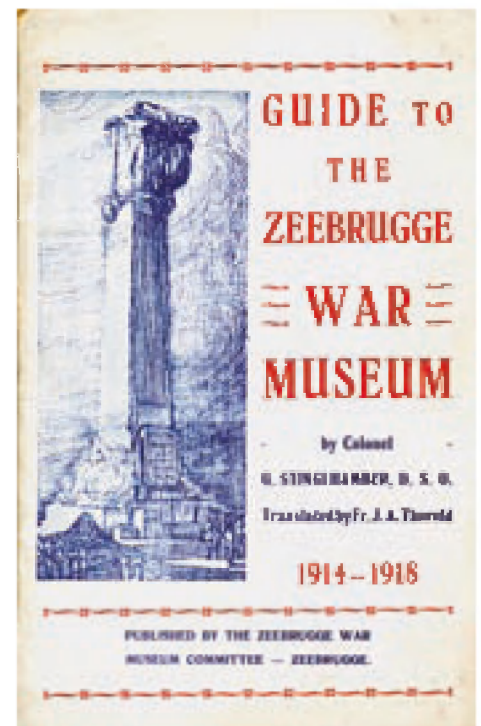
Andere Gedenkmonumente

Die Kriegssehenswürdigkeiten an der Küste, die zugunsten der Nationalen Kriegsbeschädigtenfürsorge betrieben wurden, hatten anfangs ziemlich viel Erfolg. Heftchen mit Ansichtskarten verkauften sich gut und viele Busladungen interessierter Touristen besuchten in Begleitung eines Führers (meist selber ein hochdekoriertes Kriegsbeschädigter) die Batterien. Auch die Monumente spielten als Publikumsmagneten eine wichtige Rolle. Am 7. Mai 1922 wurde in der Nähe der Kruispoort in Brügge zum Gedenken an die 13 vom Kriegsrat des deutschen Marinekorps an dieser

Stelle erschossenen Männer das „Beluik der Gefusilleerden“ (Garten der Erschossenen) eingeweiht. Einer der Opfer war der britische Kapitän der Handelsmarine Charles Fryatt, Kapitän der SS. Brussels, der 1916 zum Tode verurteilt wurde, weil er ein deutsches U-Boot in Bedrängnis gebracht hatte.

In Zeebrügge wurde am 23. April 1925 ein Denkmal zum Gedenken an den britischen Angriff im Jahre 1918 eingeweiht. Das 11 Meter hohe Monument nach einem Entwurf des Architekten Smolderen krönte eine Skulptur des heiligen Georg, der den Drachen besiegte. Josué Dupon hatte diese Skulptur angefertigt. König Albert I. weihte das Monument in Anwesenheit von Königin Elisabeth, dem Botschafter Großbritanniens Lord Keyes und vielen Überlebenden der Operation ein.

Die Mauer oder Mole selber fungierte auch als Monument. Die deutsche Luftabwehrbatterie blieb noch einige Zeit vor Ort erhalten. Am 27. Juni 1926 installierte man dann an der Stelle, an



■ Auf dem Umschlag des Museumsführers ist der Originalentwurf für das St.-George-Monument in Zeebrügge zu sehen (Privatsammlung)

der die Vindictive anlegte, eine Gedenktafel. Der Entwurf dazu stammte von Armand Bonnetain. Die Organisation der feierlichen Einweihung übernahm Oberst Gustave Stinglhamber. Prinz Karel, der aus diesem Anlass in der Uniform des Britischen Navy erschien, wohnte den Feierlichkeiten bei. Interessant zu wissen: Prinz Karel hatte als Junge im Krieg einen großen Teil seiner Zeit als Kadett bei der britischen Marine verbracht.

Ein Jahr später, am 28. August 1927, durfte Oberst Stinglhamber selber eine Gedenktafel zur Erinnerung an Leutnant Sandford und die Besatzung des U-Boots C3 enthüllen. Sie hatten bei dem Angriff ihr U-Boot unter dem Zugang zur Mole explodieren lassen. Sandford erhielt dafür das Victoria Cross, die höchste britische Militärauszeichnung. Auch bei der Enthüllung dieser Gedenktafel waren wieder viele Überlebende der Aktion anwesend. Um die Hafeneingänge von Zeebrügge und Oostende sicherer zu machen, begann die Bergungsabteilung der britischen Marine unter der Leitung von Kommandant Young 1920 mit der Räumung der Überreste der Blockschiffe. Einige Bestandteile landeten im Zeebrügger Museum. Der Bug wurde nach Oostende transportiert, wo er 1925 als Monument eine neue Bestimmung erhielt.

Sinkendes Interesse

Es erschienen allerlei Führer und touristische Broschüren für ausländische Besucher, in denen der Krieg eine besondere Rolle spielte. Sowohl Museen als auch Fotografen, die Kriegsfotos anboten, waren darin mit Anzeigen vertreten. Neben Arthur Brusselle aus Brügge,



■ Aufstellen des Bugs der Vindictive als Monument in Oostende (Privatsammlung)

der die alten Schnappschüsse der deutschen U-Boot-Besatzungen zu Geld machte, fanden wir dort auch Stephen Cribb aus Southsea, der „*Snapshots of salvage operations at Zeebrugge and Ostend 1919-1922*“ anbot. Natürlich durften in den Touristenführern auch einige Hotels und Pensionen, deren Namen direkt auf den vergangenen Krieg hinwiesen, nicht fehlen. In Zeebrugge gab es sogar ein „Chalet Fayatt“, ein „Café-Restaurant, spécialité de Cramique et Gaufres Siska“, in dem Souvenirs wie der „*late Capt. Fryatt's chair from S.S. Brussels and other famous souvenirs*“ ausgestellt wurden.

Im Laufe der 1930er Jahre sank das Interesse an den Kriegsschauplätzen. Nach und nach schlossen Batterien und Museen und nur das Zeebrugge Museum blieb weiterhin bestehen. Und dann begann im Mai 1940 ein neuer Krieg...

Erster Weltkrieg-Küstentourismus gerät in Bedrängnis

Nach dem Blitzkrieg des Zweiten Weltkriegs, als die Kriegsgewalt in Flandern zum Erliegen gekommen war, begaben sich die deutschen Besatzer wie Touristen zu den Schlachtfeldern des Ersten Weltkriegs. Die Älteren unter ihnen hatten dort früher gekämpft, die Jüngeren wollten gern die Orte sehen, an denen ihre Väter sich aufgehalten hatten oder wo sie beerdigt waren. Es wurden Ausflüge nach Ypern, an die Somme oder nach Verdun organisiert. Natürlich konnte man auch die Museen und die Kriegsschauplätze an der Küste besuchen. In den Munitionskammern der Batterie Aachen in Raversijde sind immer noch die Graffiti zu sehen, die die Besucher in der Zwischenkriegszeit, aber auch die deutschen Soldaten aus dem Jahr 1940 dort hinterließen. Lange dauerte diese Art des „Tourismus“ nicht, denn die Museen schlossen und die erhalten

gebliebenen Batterien wurden demontiert oder wieder in Betrieb genommen. Die deutschen Truppen vereinnahmten die Museen in Zeebrugge und im Oostender Fort Napoleon. Dabei ging ein großer Teil der Sammlung verloren. Im Frühjahr 1941 transportierten die Deutschen auch die Kanone von Leugenboom ab. Sie konnten alle Arten von Stahl, die sie fanden, für ihre Waffenproduktion gebrauchen. Am 21. April 1942 folgte das imposante Denkmal in Zeebrugge, das von der deutschen „*Trophäenbrigade*“ abgerissen wurde. Diese Einheit war auch für die Sprengung des Monuments zum Gedenken an den ersten Gasangriff in Steenstrate und das Entfernen der Texte auf den Demarkationssteinen in Westflandern verantwortlich. Alte Bunker aus dem Ersten Weltkrieg wurden in die neue Küstenverteidigung, den späteren Atlantikwall, integriert. Der Bau eben dieses Atlantikwalls bedeutete das definitive Ende des Fronttourismus an der Küste. Der Küstenbereich wurde Sperrgebiet und war somit für alle, die keinen Ausweis hatten, unzugänglich.

Nach der Befreiung im September 1944 hatte man wenig Interesse daran, die Restanten des Atlantikwalls zu bewahren. Die Erinnerung an das Elend und das persönliche Leid war viel stärker als nach dem Ersten Weltkrieg. Beim Abriss des Atlantikwalls wurden gleichzeitig auch alle Überreste der Küstenverteidigung aus dem Ersten Weltkrieg entfernt. Die Museen und sogar einige Monumente waren inzwischen verschwunden. Nur das Museum in Zeebrugge wurde 1947 wiedereröffnet und sogar mit einer wichtigen Abteilung über den Zweiten Weltkrieg erweitert. Leider musste 1980 auch dieses Museum aufgrund der Hafenerweiterung schließen. Heute erinnern nur noch die gut erhaltenen Stellungen der Batterie Aachen in der Domäne Raversijde, einige Bunker auf dem Halvemaan-Gelände an der Ostseite des

Oostender Hafens und der Bug der Vindictive auf dem östlichen Streckdamm in Oostende an den Ersten Weltkrieg an der Küste. Dass die Bunker und Stellungen der Batterie Aachen so gut erhalten blieben, haben wir dem „königlichen Schutz“, unter dem sie standen, zu verdanken. Da sie sich auf der königlichen Domäne befanden, blieben sie nach dem Ersten Weltkrieg in ihrem ursprünglichen Zustand. Nach dem Zweiten Weltkrieg widersetzte sich Prinz Karel energisch jeder Art von Abriss auf seinem Gelände. Nach der Eröffnung der Domäne Raversijde im Jahre 1993 entstand langsam eine neue, bescheidene Welle des Fronttourismus. Hoffentlich wird das Gedenken an den Ersten Weltkrieg dazu führen, dass noch mehr Touristen den Weg zu den Überresten eines der größten Konflikte unserer Zeit finden.

Quellen

- Note des Küstenkommandanten an den Kriegsminister, 7. April 1919 (CHD Evere)
- Revue der Kameradschaft der Vereinig. Res.Inf.Regt. 119 ff., Stuttgart, Juli 1928
- Constandt M. (1982). Het Zeebrugge museum. In Museumleven 10: 57-65
- Constandt M. (1982). Het Zeebrugge museum. In Jaarboek 1982 Brugge Stedelijke musea: 68-95.
- Deseyne A. (2001). Alfred Bastien en het IJzerpanorama, Brugge.

Die Fischerei und der Erste Weltkrieg

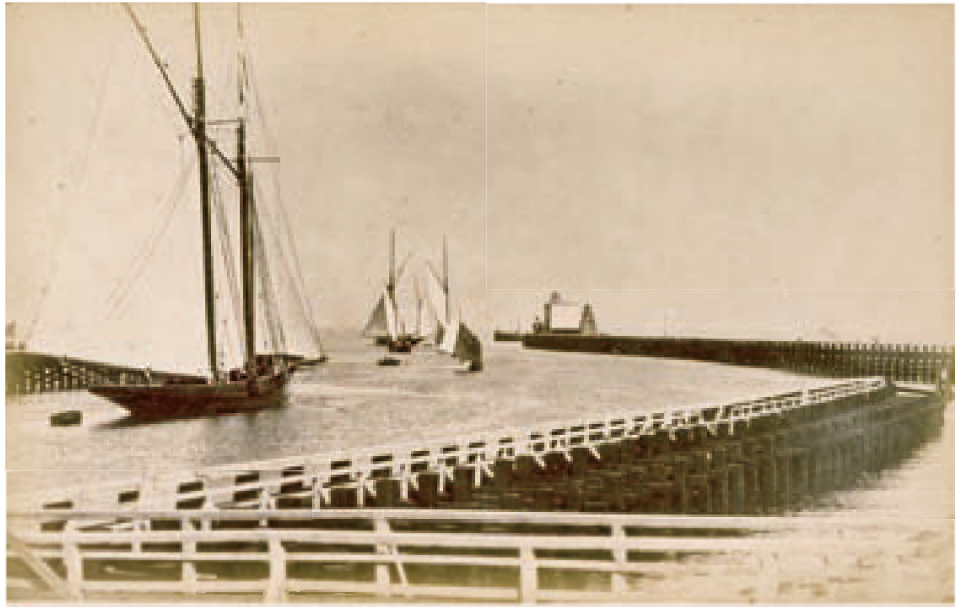
„Der Hering hat uns gerettet“

Brecht Demasure

Die Lebensmittelversorgung des besetzten Belgiens und die Entwicklungen im landwirtschaftlichen Bereich erhielten in der Geschichtsschreibung über den Ersten Weltkrieg nur wenig Aufmerksamkeit. Obwohl sich das kürzlich geändert hat, fällt auf, dass die Fischerei in dieser Hinsicht immer stiefmütterlich behandelt wurde. Sie kann jedoch, vor allem in Zeiten eines drohenden Lebensmittelmangels, die Landwirtschaft ergänzen. Im Oktober 1914 flohen fast alle belgischen Fischer mit ihren Schiffen ins Ausland. Den zurückgebliebenen Fischern gelang es, unter schwierigsten Umständen die örtliche Bevölkerung mit dem Notwendigsten zu versorgen. Für die ins Ausland ausgewichenen Fischer war der Krieg keine verlorene Zeit, im Gegenteil, sie setzten von britischen, französischen und niederländischen Häfen aus ihre Arbeit fort. In diesem Artikel werden wir untersuchen, in welchem Maße der Erste Weltkrieg einen Bruch für die Fischerei bedeutete. Waren die Heringsfänge genau wie im Zeiten Weltkrieg für das Überleben der Zivilbevölkerung von ausschlaggebender Bedeutung bzw. „Hat der Hering uns gerettet“? Konnten die Fischer nach dem Ersten Weltkrieg in Belgien gleich wieder ans Werk? Und welche Rolle hat der Badeort Oostende dabei gespielt?

Die Seefischerei am Vorabend des Krieges

Das Jahrzehnt vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs war für die Fischerei eine gute Zeit. Die durchschnittliche Kaufkraft in Westeuropa stieg und der Transport in die Verbraucherzentren verbesserte sich zusehends. Die Grundlage dieses Wachstums in der Fischereibranche bildete eine spektakuläre technische Entwicklung. Seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hatte sich die Fischerei dank der Verwendung von Eis als Konservierungsmittel (1874) und der Einführung der Dampfschiff-Fischerei (1884) schnell weiter entwickelt. Durch die Verwendung von Eis erhöhte sich die Haltbarkeit, was wiederum längere Fangfahrten ermöglichte. Dank des starken Fischhandels zwischen Belgien und Großbritannien wurde die Dampfschiff-Fischerei auch in Belgien schnell eingeführt.



■ Die traditionelle Segelschiffahrt im Oostender Hafen Ende des 19. Jahrhunderts (Privatsammlung)



■ De Panne hatte eine Fischereiflotte, aber keinen Hafen. Auch im Ersten Weltkrieg strandeten die Schiffe bei Ebbe. Foto von Königin Elisabeth, 7. Juli 1916 (Albert und Elisabeth 1914-1918: Alben der Königin, 1984, Kat. Nr. S.M. 389, S. 66)

Hafen	Segelboote	Schaluppen	Dampfkutter
Oostende	140	149	29
Blankenberge	60	3	-
Nieuwpoort	28	5	-
Oostduinkerke	16	2	-
Heist	68	-	-
Koksijde	8	1	-
De Panne	88	-	-
Zeebrügge	20	-	-
Gesamtzahl	428	160	29

Oostende war der wichtigste Fischerhafen an der belgischen Küste. 1885 wurde speziell für die Dampfkutter die „*Société Anonyme des Pêcheries Ostendaises*“ gegründet. Kapitalkräftige Anleger aus Brüssel ermöglichten die umfangreichen Investitionen. Das Einführen der Dampfschiff-Fischerei eröffnete neue Perspektiven hinsichtlich der Flottenstruktur und der Fanggründe. Der Schiffsbau passte sich an: Schiffe aus Stahl ersetzten die Holzkonstruktionen und die traditionelle Segelschiffahrt, die bis 1875 bedeutendste Form des Fischfangs, gehörte bald der Vergangenheit an. Das geht deutlich aus dem Umsatz der Oostender Fischhalle hervor. 1890 lieferten Dampfkutter rund 15 % des Gesamtaufkommens des Fischfangs (3.749.000 belgische Franken bzw. umgerechnet 95.000 Euro), 1910 waren es bereits 58 % des Gesamtaufkommens in Höhe von 4.396.000 BEF. Dank der Dampfschiff-Fischerei konnte Oostende mit nordfranzösischen Häfen wie Dünkirchen und Calais konkurrieren. Aufgrund der niedrigen Löhne und der nötigen Erfahrung lieferten Fischergemeinschaften an der belgischen Küste die Besatzungen für die französischen Schiffe. Neben Oostende hatte jeder Küstenort seine eigene kleine Fischereiflotte (siehe Tabelle). Die Boote lagen manchmal auf dem Strand und wurden von einem Fischer und seiner Familie betrieben. Vor allem die Fischer, die nicht modernisierten, lebten in ärmlichen Verhältnissen. Sie verdienten sich oft durch den Betrieb einer Herberge oder eines kleinen Ladens etwas hinzu.

Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 reagierte die belgische Fischergemeinschaft unterschiedlich. Die meisten Fischer wichen ins Ausland aus und nahmen nur ihre Familien und ein paar persönliche Dinge mit. Fischer, die große Kutter hatten, halfen bei der Evakuierung der inländischen Flüchtlinge. Andere, vor

allem in De Panne, blieben – manchmal auch gezwungenermaßen - mindestens bis 1916-1917 im Land.

Die deutsche Kriegserklärung wirkte sich unmittelbar auf die Lebensmittelversorgung aus. Die belgische Regierung verbot sofort die Ausfuhr von Lebensmitteln. Durch Hamsterkäufe der Bevölkerung stiegen daraufhin die Preise von Nahrungsmitteln beträchtlich. Vor allem lang haltbare Lebensmittel waren gefragt, die Fischpreise hingegen sanken zusehends. In Oostende, einem wichtigen Markt für den Export von Fischereiprodukten, gab es auf einmal keine Ausfuhr mehr. Dadurch sanken systematisch

die Preise in der Fischhalle. Durch die Schließung der Grenzen mussten sogar ganze Zugladungen mitten in der Hitze des Sommers an die belgische Küste zurückkehren. Außerdem war der inländische Absatzmarkt schon gesättigt. Die Nachfrage nach teureren Fischarten ging in den Wochen nach dem Einmarsch stark zurück: Der Preis von Steinbutt sank von 3,5 BEF pro Kilo auf 0,2 BEF und der für Seezungen von 200 BEF pro Kilo auf 36 BEF.

Ausgewichene Fischer

Alle Fischer, die ein seetüchtiges Boot hatten, suchten ab Herbst 1914 das Weite und begaben sich in andere Gewässer. Frankreich, England und die Niederlande waren die beliebtesten Zufluchtsorte. Einige Fischer suchten auch in weit größerer Entfernung ihr Glück und machten sich auf den Weg nach Belgisch-Kongo. Die ausgewichenen Fischer erhielten in ihren neuen Heimathäfen schnell eine Fanggenehmigung. Um sie in Kriegszeiten zu schützen, gründete die Verwaltung der Marine im September 1917 die „*Fischereikasse gegen Kriegsgefahr*“. Diese Einrichtung sollte den belgischen Fischern und ihren Familien bei Unfällen oder anderen Ereignissen in Folge des Krieges eine Unterhaltszahlung garantieren.

Niederlande

Direkt nach dem Ausbruch des Krieges wurde Seeländisch-Flandern von belgischen Flüchtlingen überspült. In Bruinisse kamen in der ersten Septemberwoche 1914 zwei Schiffe der belgischen Telegrafengesellschaft an, die von Muschelkuttern mit Flüchtlingen aus Antwerpen und Mechelen begleitet wurden.



■ Die Fischer aus Heist und Zeebrügge fliehen im Frühjahr 1915 nach Zierikzee in Seeländisch-Flandern, so auch die H36 von Eugène Vlietinck (Schot, *Flämische Fischer als Flüchtlinge*, S.75.)

Oostende und die Seefischerei im Ersten Weltkrieg

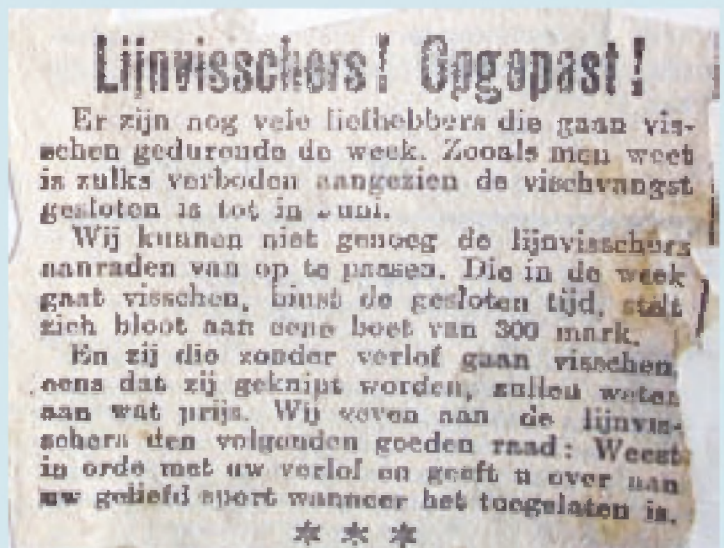
Ab Ende September flohen fast alle Oostender Fischer ins Ausland, nicht nur aus Angst vor den deutschen Truppen, sondern auch, weil sie befürchteten, dass sie ihre Arbeit nicht mehr, oder nur in beschränktem Maße weiter ausüben könnten. Sie hatten Recht: Ab 22. Oktober 1914 war jede Form des Fischfangs verboten. Die Deutschen vertrauten den Fischkuttern nicht, die in den Hafen einfahren wollten. Beim kleinsten Verdacht, begannen sie zu schießen. Obwohl viele Kutter und Boote geflohen waren, blieben in Oostende noch 33 Schiffe übrig. Die meisten waren kleine Krabbenboote und Schaluppen, die nicht seetüchtig genug waren, um die Küstenfischerei zu übernehmen. Im März 1915 erteilten die deutschen Behörden den Befehl, alle Boote zu sammeln und in eine Lagerhalle zu bringen. Es sah also nicht danach aus, dass im Krieg noch viel Fischfang betrieben werden könnte.

Einige mutige Oostender begannen jedoch, heimlich in einem verlassenen Dock Fisch zu fangen. Der Mangel an Nahrungsmitteln verursachte eine steigende Nachfrage nach Fisch bei den Verbrauchern. Fischhändler kauften deshalb den Fang nur allzu gern. Seltsamerweise tolerierten die Deutschen diesen spontanen Fischhandel. Die Gespräche, die der Bürgermeister Liebaert mit dem Ortskommandanten hinsichtlich der Wiederaufnahme des Fischereibetriebs führte, hatten Erfolg. Schließlich erhielten im Mai 1915 fünfzehn Fischerboote die Genehmigung, direkt außerhalb der Hafenrinne zu fischen. Sie durften sich dabei aber nicht von den französischen Küstenbatterien an der Front in Nieuwpoort erwischen lassen. Als die Deutschen dann über ein Fischereiwachboot – ein zurückgelassenes und umgebautes Motorschiff – verfügten, durften mehrere Schaluppen unter deutscher Bewachung ausfahren. Die Fischer mussten jedoch einen „Schein“ (eine Genehmigung) haben, den sie bei der Ortskommandantur in Brügge erhalten konnten.

Der Oostender Fischfang war eine willkommene Ergänzung der mangelhaften Lebensmittelversorgung. Kartoffeln, Bohnen, Speck, Reis und etwas Brot waren die Grundnahrungsmittel. Der Fang durfte nur in der Fischhalle verkauft werden. Am 21. Mai 1915 fand der erste offizielle Verkauf seit der Besetzung statt. Der Fisch wurde unter Preis verkauft, damit jede Familie die Möglichkeit hatte, etwas zu kaufen. Eine Familie mit zwei Kindern hatte zum Beispiel Recht auf zwei große und zwei kleine Seezungen. Der Bruttoumsatz war bescheiden: 108 BEF am ersten Verkaufstag. Der Verkauf in



■ Fischer flohen mit ihren Familien von dem Bassin d'Echouage, dem heutigen Montgomerydock in Oostende aus (Freddy Philips, 14/18 auf See, 2013)



■ Das Angeln wurde von den Besatzern eingeschränkt. Wer ohne Angelschein angelte, musste ein hohes Bußgeld bezahlen (De Vooruit, 04-07-1915)

der Fischhalle stieg danach beträchtlich, sodass Umsätze von 600 BEF keine Seltenheit mehr waren. Um den Handel in der Fischhalle zu reglementieren, erließ die Stadtverwaltung einige Vorschriften. Nur die Inhaber einer städtischen Lebensmittelkarte durften Fisch kaufen. Zur Vermeidung von Wucherpreisen war das Abgeben oder Weiterverkaufen von Familienlebensmittelkarten an Fischhändler streng verboten.

Obwohl der Fang für die Lebensmittelversorgung der örtlichen Bevölkerung bestimmt war, versuchten auch die deutschen Offiziere ab und zu etwas abzubekommen. Neben den Schwierigkeiten mit den Deutschen gab es bei den Fischern natürlich auch die klassischen Probleme wie Sturm und Schiffbruch. Das deutsche Fischereiwachboot rettete oft sogar Fischer vor dem Ertrinken. Nach einigen Vorfällen durften täglich 25 Fischerboote ausfahren. Bei ruhiger See und in Küstennähe waren sie seetüchtig. Wenn sich das Wetter deutlich verschlechterte, war die Geldgier manchmal größer als der gesunde Menschenverstand. Im Sturm am 23. Dezember 1916 sanken vor Oostende 7 Kutter und 9 Fischer verloren dabei ihr Leben.

Die Fänge wurden größer und damit stieg auch der Umsatz in der Fischhalle. Erträge von über 1000 BEF waren keine Seltenheit mehr. Im Dezember 1916 wurde – aufgrund der Anfuhr frischer Sprotten – sogar ein Spitzenumsatz von 3700 BEF erzielt. Natürlich spielte die Inflation dabei auch eine Rolle. Die Fischerei lief Gefahr, das Opfer ihres eigenen Erfolgs zu werden. Die Kommandantur schränkte mittels einer Verordnung die Wucherpreise ein. Der Höchstpreis für Sprotten wurde auf 0,25 BEF/kg festgelegt und der für Krabben auf 0,90 BEF/kg. Die Angestellten der Fischhalle achteten darauf, dass nur in der Fischhalle Fisch verkauft wurde. Diese Art von Bestimmungen weist darauf hin, dass der Fischhandel in zunehmendem Maße durch Vorschriften reglementiert wurde. Gegen Ende des Krieges wurden die Maßnahmen der Besatzer immer strenger. Dazu gehörte auch die Einforderung des gesamten Fischfangs. Deutschland hatte selber immer größere Probleme mit der Lebensmittelversorgung seiner Truppen. Am 6. Oktober 1918 wurde der Zugang zur Hafenrinne vollständig gesperrt. Der Fischfang war erst nach dem Waffenstillstand am 11. November wieder möglich.



■ „De Roos“ – ein Krabbenkutter aus Holz, gebaut 1912 – liegt vorn am Pier in Nieuwpoort. Auf diese Weise konnte das Schiff den Hafen schnell verlassen. Die Netze wurden nach dem Fischen zum Trocknen aufgehängt. (Sammlung Daniel Moeyaert)

Belgische Fischerboote in britischen Häfen im Jahre 1917 (Generalstaatsarchiv, Verwaltung der Marine, Nr. 7921: Annex zu ‘Situation de la flotille de pêche belge’, 1917).

Hafen	Segelboote	Schaluppen	Gesamtzahl
Lowestoft	43	8	51
Ramsgate	38	-	38
Rochester	4	-	4
Gravesend	3	-	3
Folkestone	-	14	14
Rye	10	1	11
Brixham	5	-	5
Swansea	4	-	4
Milford Haven	31	-	31
Gesamtzahl	138	23	161

Auch die Scheldefischer, beispielsweise aus Temse und Baasrode, wichen in die Niederlande aus. Aufgrund der Auffangprobleme in Seeländisch-Flandern zogen viele Belgier weiter nach Rotterdam und Amsterdam. Im Oktober 1914 hielten sich fast 720.000 belgische Flüchtlinge in den Niederlanden auf. Das sollte aber nicht lange so bleiben. Bereits im November 1914 kehrte ein Großteil der Belgier nach Hause zurück. Die Kriegsgewalt war größtenteils beendet, weil sich der Konflikt in einem blutigen Stellungskrieg festgefahren hatte und die Deutschen mit der Beschlagnahme von Eigentum drohten.

Ende November 1914 nahm die englisch-französische Flotte die Häfen von Zeebrügge und Heist unter Beschuss. Viele Hafenanlagen wurden getroffen und zerstört. Die Bevölkerung dieser Küstenorte erhielt den Rat, die Häuser zu verlassen und fortzuziehen. Die Fischer aus Heist und Zeebrügge zogen in der Hoffnung, in der Westerschelde weiter fischen zu können, zuerst nach Philippine und Cadzand. Ende April 1915 teilten ihnen die



■ *Englischsprachige Medien riefen dazu auf, sorgfältig mit Lebensmitteln umzugehen. Die Fischer wurden als Helden dargestellt. (Kriegsmuseum Kanada)*

Deutschen mit, dass sie die Westerschelde verlassen mussten. Die Heister und Zeebrügger Fischer zogen dann weiter nach Norden bis Zierikzee.

Im April 1915 kamen 72 belgische Schiffe mit 325 Erwachsenen und 173 Kindern in dem seeländischen Küstenort an. Die Fischer wohnten eine Zeit lang mit ihren Familien auf den Kuttern. Der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum war groß in Zierikzee. Erst im April 1916 waren die ersten Holzhäuschen für die Belgier fertig. Viele Fischerfamilien hatten da schon eine Bleibe in Privathäusern und Lagerhallen gefunden. Für die vielen Fischerkinder musste eine zusätzliche Schule in Zierikzee eingerichtet werden. Fast alle belgischen Fischer brachten ihren Fang auf den Markt in Zierikzee. Einige belieferten auch die Märkte in Breskens und Vlissingen. In den Jahren 1916 und 1917 wurden vor allem Sprotten, Heringe und Krabben gefangen. In den zu diesem Zweck eingerichteten Krabbenpulereien fanden die Fischerfrauen Arbeit. Die belgischen Fischer fuhren noch lange unter belgischer Flagge und mit belgischen Kennzeichen. Da auch außerhalb der niederländischen Gewässer gefischt wurde, war das nicht ganz ungefährlich. Im August 1915 versenkte ein deutsches U-Boot beispielsweise einen Heister Fischkutter. Von da an fuhren die belgischen Fischer unter niederländische Flagge und mit niederländischen Kennzeichen.

Großbritannien und Frankreich

Nach Ausbruch des Krieges kamen



■ *Einige Oostender Fischer zogen im Krieg nach Frankreich (1915) (De Plate 2004, S. 169)*

auch viele Fischer nach Frankreich und England. Aufgrund verschiedener Umstände konnten nicht alle von ihnen ihren Beruf weiter ausüben. Die Schiffe wurden angefordert, sie sanken oder man verwendete sie für Ersatzteile. Die Besatzungsmitglieder von Fischkuttern wurden manchmal auch zur Arbeit in den schottischen Schiffswerften „verpflichtet“. Die örtlichen Seefahrtsbehörden wiesen den Segelschaluppen, die in Großbritannien anlegten, einige Fischgründe zu. Belgische Segelboote und Schaluppen, die keine militärische Bedeutung hatten, wurden über die britischen Häfen verteilt (siehe Tabelle auf S. 93). Die Dampfkutter hingegen operierten von den kleineren Häfen Lowestoft, Milford und Fleetwood aus.

Die belgischen Kutter, die in Milford ihren vorläufigen Heimathafen gefunden hatten, fuhren unter belgischer Flagge und waren mit Geschützen bewaffnet. Genau wie die

englischen Fischerboote brauchten auch die belgischen Kutter eine Genehmigung vom britischen „*Board of Agriculture and Fisheries*“. Bei einem Angriff mussten die belgischen Fischkutter die britische Flagge hissen. Damit man sie nicht für Franc-tireurs hielt, musste die Besatzung die Uniform der britischen Marine anziehen. Dass die belgischen Dampfkutter sich nahtlos in die britische Seefischerei integrierten, beweisen die Umsatzzahlen von Milford Haven, Swansea und Fleetwood. 1914 - natürlich erst ab September – erzielten die belgischen Dampfkutter einen Umsatz von 20.907 Pfund Sterling. 1915 und 1916 stieg dieser Umsatz auf 148.619 bzw. 258.054 Pfund Sterling. Die Zahlen für 1917 fehlen, aber der Umsatz für 1918 wurde auf 870.442 Pfund Sterling veranschlagt.

Die Lebensumstände der Fischer waren in Großbritannien im Allgemeinen besser als in Belgien. Die Löhne stiegen stärker als die

Lebensmittelpreise. Die Nähe der Fischgründe ermöglichte es den Fischern einerseits, länger auszufahren und andererseits auch mehr Zeit mit Frau und Kindern zu verbringen. Obwohl die belgischen Fischer in jedem Hafenstädtchen eine gesonderte soziale Gruppe waren, überließ der britische Staat sie nicht ihrem Schicksal. Die örtlichen Behörden richteten zusammen mit den Belgiern eine allgemeine Schule und eine Berufsschule ein. Es bestand auch die Möglichkeit, Prüfungen zum Kapitän, Leutnant oder Mechaniker abzulegen. Trotzdem gab es manchmal Probleme. In Milford Hafen kam es zu Spannungen zwischen den Engländern und den Belgiern. Die ehemaligen Konkurrenten mussten jetzt eine Zeit lang miteinander auskommen. Man drohte mit strengen Strafen. Fischer, die zu weit gingen, wurden nach Belgien zurückgeschickt und im schlimmsten Fall an die Front abkommandiert.

Die belgischen Fischer, die nach Frankreich flohen, waren in drei Gruppen eingeteilt, die jeweils unter der Aufsicht eines belgischen Marinekommissars standen. Die erste Gruppe operierte von Calais, Boulogne, Gravelines und Dünkirchen aus. Es handelte sich dabei um rund 60 Segelboote. Die zweite Zone lag in der Umgebung von Dieppe. Rund 90 Fischerboote lagen dort verteilt über die Häfen von Le Tréport, Dieppe und Fécamp. Die dritte Gruppe belgischer Fischkutter war an die Küste der Normandie geflohen. Von Le Havre, Trouville, Honfleur und Port-en-Bessin führen 20 Boote aus. Während des gesamten Krieges strebte man danach, die Anzahl zu halten. Die Bewegungsmöglichkeiten der belgischen Fischkutter, die aus französischen Häfen zum Fischfang ausliefen, waren strenger reglementiert als in den englischen Häfen. Die französische Verwaltung erteilte, auch aus Angst vor der belgischen Konkurrenz, nicht so leicht Genehmigungen.

Die Fischer in Frankreich und England übten ihren Beruf weiter aus und beteiligten sich manchmal auch aktiv am Krieg. Einige waren an der Versorgung der belgischen Truppen beteiligt. Ab und zu führten die Fischerboote Aufgaben zur Unterstützung der Marine aus und räumten Minen oder begleiteten U-Boote. Einige Dampfkutter wurden sogar bewaffnet. Sie fungierten dann als Küstenwache und lieferten sich Gefechte mit deutschen U-Booten. Viele Fischer brachten unter schwierigen und gefährlichen Umständen britische Schiffsbrüchige sicher und wohlbehalten an Land. Zum Dank dafür erhielten sie und ihre Besatzung einen silbernen gravierten Becher und eine finanzielle Belohnung. Für ganz besondere Tapferkeit wurde auch das *Distinguished Service Cross* verliehen.

Getroffene Fischer – ob sie nun aktiv am Kriegsgeschehen teilnahmen oder nicht – konnten Schadensersatz beantragen. Der Kapitän eines gesunkenen Schiffes verschickte zu diesem Zweck ein Formular mit den genauen Angaben der Umstände. Der Schiffsführer und seine Besatzung (die überlebt hatte) mussten dann vor einer



■ Direkt nach Kriegsende wurde in Oostende kostenlos Fisch an die hungrige Bevölkerung verteilt. (Archiv Leitung der Verwaltung der Marine, Nr. 7921)

Kommission erscheinen, die ein Urteil fällte und beschloss, ob der Kapitän für eine Vergütung in Betracht kam.

Die Fischereibranche nach dem Krieg

Der Krieg hatte für die ausgewichenen Fischer schwerwiegende Folgen. Sie hatten 74 Tote in ihren Reihen zu beklagen. Von der vor dem Krieg registrierten Flotte gingen 7 Dampfkutter und 125 Segelboote verloren. Über 60 % der Verluste verursachte der Feind: 77 Segelboote wurden durch Kanonenbeschuss ausgeschaltet, torpediert oder liefen auf eine Mine. 21 Segelboote sanken aufgrund widriger Witterungsumstände, 13 gingen bei der

Besetzung der belgischen Häfen verloren oder wurden von den Deutschen abgeschleppt.

Schließlich sanken auch noch 14 Segelboote durch Angriffe der Alliierten. Alle betroffenen Dampfkutter sanken bei Gefechten auf See.

Im Dezember 1918 kehrte der erste Dampfkutter nach Oostende zurück. Das Schiff war voll beladen mit Fisch, einem Geschenk der ausgewichenen Fischer aus Milford Haven für die Oostender Bevölkerung. Die britische Marine hatte dem Schiff trotz der zahlreichen Minenfelder im Ärmelkanal die Durchfahrt ermöglicht. Im Laufe des Jahres 1919 kehrten alle geflohenen Segelschaluppen zurück. Die Dampfkutter zögerten etwas länger, um an die belgische Küste zurückzukehren. In England waren die Fischpreise um einiges höher als im verwüsteten Heimatland. Außerdem waren aufgrund der zerstörten Hafenanlagen und des Mangels an Material die Betriebskosten in Belgien wesentlich höher. Die Nachfrage nach Fisch hingegen war im Inland gering. Die Bevölkerung war stark verarmt. Deshalb fuhren die Dampfkutter bis Ende 1919 weiterhin von den englischen Häfen zum Fischfang aus. Erst 1920 war die belgische Fischereiflotte wieder vollzählig, wenn auch in einer anderen Zusammensetzung als 1914.

Die durch den Krieg verursachten Schäden an den Fischkuttern sorgten bis Anfang der 1920er Jahre für Probleme. Der Gesetzgeber gründete deshalb die *Schiedsrichterliche Sonderkommission für an Fischerbooten auf See verursachte Kriegsschäden* (*Scheidsrechterlijke Commissie voor oorlogsschade aangericht aan vissersschepen in zee*). Die Kommission hatte den ausdrücklichen Auftrag, den Schaden an den Fischerbooten, der durch Kriegshandlungen in belgischen oder internationalen Gewässern verursacht worden war, zu untersuchen. Die Kommission wurde gegründet, weil viele Probleme nicht im normalen gerichtlichen Rahmen in Bezug auf Kriegsschäden behandelt werden konnten.

Der Erste Weltkrieg hatte unterschiedliche Folgen für die Seefischerei. An Kapital mangelte es ihr nach dem Krieg nicht.



■ Die kleinen Fischerboote lagen nach Ende des Ersten Weltkriegs heruntergekommen im Hafen von Oostende, Foto 1919 (VLIZ, www.vliz.be (Wissenschaft))



■ Am 1. Oktober 1921 wurde mit Hilfe des Kapitals aus sozialistischen Kreisen die „Oostendsche Reederij“ gegründet. Die O. 149 – Emiel Vandervelde gehörte zur „Roten Flotte“ (Daman und Jansoone, Oostende nach 1918, S. 63.)

Zwischen 1914-1918 konnten eine Menge Reserven aufgebaut werden und ab den Jahren 1922-1923 erzielte der Umsatz in der Fischhalle hohe Summen (unter Berücksichtigung der Nachkriegsinflation). Außerdem investierte das Brüsseler Großkapital eine Menge Geld in die Erweiterung der Fischereiflotte und in die Dampfschiff-Fischerei. Zwischen 1919 und 1923 wurden in Oostende 6 neue Reedereien für die Dampfschiff-Fischerei gegründet, darunter befand sich u.a. auch die „SA Pêcheries à Vapeur du Congo“. 1920 tuckerten 21 Dampfkutter, 104 Segelschaluppen und eine große Anzahl von Krabbenkuttern vor der Oostender Küste. Auch individuelle Fischer hatten im Krieg ein Sparschwein angelegt und wurden stolze Eigentümer einer eigenen Schaluppe. Einige sattelten nach dem Krieg auf die Motorfischerei und sogar die Hochseefischerei (Islandfahrt) um.

Die Auswanderung der belgischen Fischer in die französischen Häfen am Ärmelkanal und an der britischen Westküste hatte auch einige technische Folgen für die Fischereibranche. Das Auflaufen der Krabbenkuttern auf den Strand, wie es in De Panne üblich war, wurde beispielsweise nach dem Krieg ganz aufgegeben. „Smacks“ mit einem wendigen Stahlrumpf ersetzten die alten Segelschaluppen. Die Tonnage und die Länge nahmen zu und auch der Komfort an Bord verbesserte sich. Die drahtlose Funkverbindung und die ersten Kühlanlagen wurden eingeführt. Die ausgewichenen Fischer hatten von ihren neuen Heimathäfen aus neue Fischgründe im Ärmelkanal, im Kanal von Bristol und in der Irischen See entdeckt. Sie fuhren deshalb auch nach 1918 weiter in diese Fischgründe und brachten große Fänge mit nach Hause.

Viele zurückkehrende Fischer waren auf mentaler Ebene nicht mehr dieselben wie früher. Sie hatten sich im Krieg nicht nur zu tapferen Seekämpfern entwickelt, sondern waren in Großbritannien auch mit der militanten britischen Gewerkschaft für Fischer und Seeleute in Berührung gekommen. Dieses „revolutionäre“ Gedankengut brachten sie mit nach Belgien, was den traditionellen großen Reedereien überhaupt nicht in den Kram passte. Die Reeder wollten auch nach dem Krieg mit derselben Arbeitseinstellung wie vor dem Krieg weitermachen, während sich die Fischer

für neue soziale Errungenschaften einsetzten. Am 15. Juli 1920 brach ein Generalstreik aus, der bis Oktober dauerte. Vor allem im Bollwerk Oostende wütete der soziale Kampf heftig: 1921 entstand in der sozialistischen Bewegung sogar die sogenannte „Rote Flotte“, die NV Oostendsche Reederij. Die Reeder mussten schließlich einlenken und die Lohnforderungen der Fischer erfüllen.

Quellen

- Generalstaatsarchiv, Archiv der Verwaltung der Marine, Nr. 7921: Zeevisserij. Verslagen over toestand Belgische vissers in Engeland, 1915-1918.
- Generalstaatsarchiv, Archiv der Verwaltung der Marine, Nr. 8099: verliezen: gezonken schepen, schattingen der verliezen, 1919-1921.
- Generalstaatsarchiv, Archiv der Verwaltung der Marine, Nr. 8102: Scheidsrechterlijke Commissie voor oorlogsschade aan visserijsloepen, 1916-1926.
- Daman P. & R. Jansoone (2008). Oostende na 1918. Herrijzenis van een geteisterde stad aan zee, In: Warnier B. e.a. red. West-Vlaanderen na Den Grooten Oorlog, Tielt, 53-65.
- Dawyndt A. (1968). Prijsraming voor vissershuisje in 1918, In: Bachten de Kupe 10:108-109.
- De Zuttere C. & R. Vermaut (1909-1914). Enquête sur la pêche maritime en Belgique, 2 Bd., Brüssel.
- Dreesen J.-B. (1992). Het laatste schip ontvlucht uit de Oostendse haven voor de inval van de Duitsers in 1914, In: Heemkundige Kring De Plate, 21: 223-224.
- Declercq P. (2007). Ibis 1906-2006. Een koninklijk verhaal, Bredene.
- Elleboudt A. & G. Lefèvre (1920). Oostende onder de Duitse bezetting, 1914-1918, 2 Bd., Oostende.
- Hottat S. e.a. (2000). De zee, het andere Belgische front 14-18, Brüssel.
- Jansoone R. (2003-2006). Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (1-18). In: Heemkundige Kring De Plate, 32 (3): 74-78; 32 (5): 135-141; 32 (9): 160-164; 32 (10): 200-204; 32 (11): 238-240; 33 (1): 9-14; 33 (2): 42-47; 33 (4): 110-118; 33 (9): 168-173; 33 (10): 199-201; 33 (12): 256-262; 34 (3): 90-96; 34 (4): 107-114; 34 (5): 143-148; 34 (9): 156-162; 34 (12): 276-280; 35 (3): 94-101; 35 (4): 126-131.
- Jansoone R. (2007-2008). De lotgevallen van een Oostendse refugee in Groot-Brittannië tijdens WO1. In: Heemkundige Kring De Plate 36 (3): 61-64; 36 (5): 114-116; 37 (1): 6-11; 37 (3): 77-79, 37 (4): 93-99; 37 (5): 122-124.
- Klausung J. (1972). De zeevisserij te Oostende tussen eeuwwisseling en Wereldoorlog I. In: Ostendiana: Lustrumboek van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde Afdeling Oostende-Kuststreek, I: 93-110.
- Nota betreffende de diensten welke tijdens de Oorlog 1914-18 bewezen werden door de aan boord van vissersvaartuigen aangemonsterde zeelieden die uit Engelse havens vaarden (Secr. „Federatie der Belgische Zeelieden der beide Oorlogen“). In: Heemkundige Kring De Plate, 13 (1984): 200-202.
- Schot J. (1988). Vlaamse vissers als vluchtelingen in Zierikzee (1914-1918). In: Rond de Poldertorens 13: 71-83.
- Vermaut C. red. (1998). Het Oostendse oorlogsdagboek van Charles Castelein, 1914-1918 (Oostendse Historische Publicaties, 3), Oostende.
- Weise R. (1998). Zeelui van bij ons (2): Onze Vlaamse vissers in de 1e Wereldoorlog. In: Heemkundige Kring De Plate 28 (12): 245-255.

CIS DER STRANDRÄUBER



Wikipedia

Er kennt den Strand wie kein anderer. Die Strandräuberei ist seine Leidenschaft und Leidenschaften sollte man mit anderen teilen. Sind Sie bereit, sich in die Geheimnisse der verrücktesten Strandfunde einweihen zu lassen?

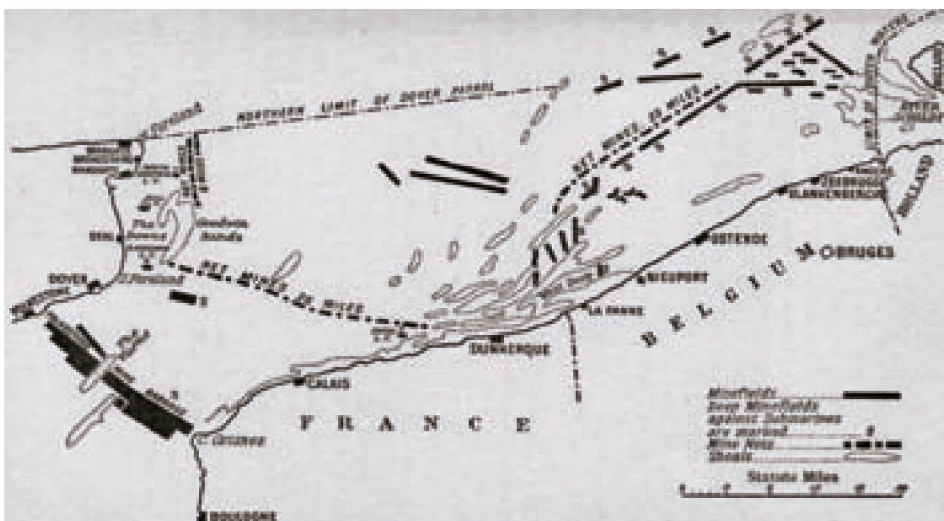
SEEMINEN, „SCHÖN“ UND GNADENLOS

Der Strand war im Ersten Weltkrieg größtenteils Sperrgebiet (siehe dazu auch Mahieu E., in dieser Ausgabe). Es war dort u. a. durch allerlei angespültes Kriegsgerät, darunter auch Blindgänger und Seeminen, sehr gefährlich. Schon bald verwendete man am Strand gefundene und entschärfte Minen jedoch auch zu Dekorationszwecken.

DIE NORDSEE DURCH MINENFELDER VERSPERRT

Im Ersten Weltkrieg wurden Seeminen von den gegnerischen Parteien in großer Zahl in der Nordsee und weit darüber hinaus verlegt. Sie waren billig und wirksam. Die Deutschen konzentrierten sich auf die Schifffahrtsrouten der Handels- und Kriegsschiffe von und nach Großbritannien. Die Alliierten versuchten mit den Seeminen in der Straße von Dover und im nördlichen Teil der Nordsee den deutschen U-Booten den Weg abzuschneiden und auf diese Weise ihre Flotte gefangen zu halten. Zu dieser Strategie passte auch die Entwicklung des Nordsee-Minengürtels („North Sea Mine Barrage“), der gegen Ende des Krieges von den Amerikanern und Briten mit 70 000 Seeminen zwischen den Orkney-Inseln und der Nordseeküste angelegt wurde. Die Alliierten hatten viel früher (1915) bereits die Zufahrt zum Kanal mit einer Reihe von Minenfeldern („Dover Barrage“, siehe Karte) bestückt, die es den deutschen U-Booten schwer machen sollten, die Nordsee zu verlassen. Im Ersten Weltkrieg wurden insgesamt 235 000 Seeminen in Minenfeldern „ausgesät“.

Die bekanntesten Seeminen waren kugelförmige Ankerminen mit herausragenden spitzen Berührungszündern. Es gab Seeminen jedoch in den verschiedensten Größen und Gewichten. Viele blieben nicht an Ort und Stelle und sind im Laufe der Zeit weggetrieben. Die britische Seemine Mark III – eine Mine, die oben mit zwei Flügeln versehen war, die bei Berührung eine Drehbewegung machten und so den Zündmechanismus aktivierten – war kein Erfolg: Hunderte dieser Minen wurden an die umliegenden Strände gespült.



■ Die Dover Barrage bestand, genau wie die erst 1918 angelegte North Sea Mine Barrage zwischen den Orkney-Inseln und Norwegen, aus einer Reihe von Minenfeldern, die die Alliierten angelegt hatten, um die deutsche Flotte einschließlich der U-Boote so weit wie möglich in der Nordsee gefangen zu halten. (Francis Kerckhof)

DEKORATIVE ELEMENTE

Nachdem sie einmal angespült und entschärft worden waren, erhielten die Minen oft eine neue Bestimmung. Zuerst posierte man neben ihnen, wie es auch heute noch bei seltenen und aufsehenerregenden Objekten wie gestrandeten Schiffen oder Meeressäugern üblich ist.

Danach konnten sie dann noch als Verzierung einer Offiziersmesse, als



■ Neben einer angespülten Seemine zu posieren, war groß in Mode. Links drei deutsche Soldaten und vor ihnen eine britische Seemine vom Typ Mark III (Forum Erster Weltkrieg). Rechts eine angespülte Seemine in De Panne und neben ihr der junge belgische Prinz Karel in seiner Navy-Uniform. Das Foto hat Königin Elisabeth im November 1918 gemacht. (Archiv des Königlichen Schlosses)

Gartendekoration oder veredelte Blumenkästen dienen. Sogar heute noch findet man mancherorts Seeminen aus dem Ersten Weltkrieg als Blickfang oder dekoratives Element. Wie unheimlich diese alten runden Minen mit ihren Nieten auch sein mögen, sie haben das gewisse Etwas. Sie wurden aus altmodischem Gusseisen angefertigt und wirken gediegen und unverwundlich. Zwei dieser Exemplare zieren sogar den Eingang des Gebäudes der Minenräumschule („Ecole de Guerre des Mines“) in Oostende, an der ich jeden Tag vorbeigehe. Sie sind mir eigentlich erst jetzt aufgefallen...

Francis Kerckhof

Quellen

- <http://forumeerstewereldoorlog.nl/viewtopic.php?p=320684&sid=3d4777ae6f8504fbd39d59>



DIE FRÜCHTE DES MEERES



Sammlung NAVIGO – Nationales Fischereimuseum, Koksijde

In dieser Rubrik helfen wir Ihnen bei Ihrer Suche nach objektiven Informationen in Bezug auf nachhaltigen Fischfang und Fischverzehr.

FISCHVERZEH IM ERSTEN WELTKRIEG

Vor dem Krieg waren Brot und Kartoffeln die Hauptbestandteile der Ernährung eines durchschnittlichen Flamen und es wurde auch immer mehr Fleisch verzehrt. Die besonderen Umstände des Krieges führten jedoch dazu, dass der Fisch schnell an Bedeutung gewann.

GESUNDER FISCH ALS ERSATZ FÜR FLEISCH

Der Verzehr von Fisch stieg im Ersten Weltkrieg. Obwohl genaue Zahlen fehlen, gibt es verschiedene Indikatoren für eine Steigerung. Einer der Gründe wird wohl das sinkende Angebot an Fleisch auf dem Markt sein. Zwischen 1890-1894 und 1910-1913 war der durchschnittliche Verbrauch pro Kopf von 15 kg auf 31 kg pro Jahr gestiegen. Der Beginn des Ersten Weltkriegs beendete diese Entwicklung. Einerseits verlangten die Deutschen einen Großteil der Fleischvorräte, um damit nicht nur die Truppen, sondern auch die deutsche Zivilbevölkerung zu versorgen. Zwischen 1913 und 1919 sank die Anzahl der Schweine, Rinder und Pferde in Belgien um 45 % bzw. 30 % und 41 %. Andererseits war auch der Import von ausländischem Fleisch aufgrund der britischen Blockade stark rückgängig. Das Nationale Hilfs- und Ernährungskomitee, das im Krieg für die Lebensmittelversorgung des besetzten

Landes zuständig war, ließ vor allem Getreide einführen. Die geringen Mengen an Fleisch, die oft heimlich auf den Markt kamen, wurden zu Wucherpreisen verkauft.

Die Akademiker setzten sich engagiert dafür ein, Fleisch wo immer es ging durch Fisch zu ersetzen. Sowohl der Arzt Albert Clerfayt als auch sein Kollege Martin Herman veröffentlichten im Krieg eine Broschüre über die Ernährung in Kriegszeiten (1916). Sie hielten vor allem Hering für einen idealen Fleischersatz. Aufgrund seines hohen Gehalts an Eiweiß und Fett konnte der Hering eine Ration pflanzlicher Kost (Reis oder Kartoffeln) ergänzen und zu einer vollwertigen Mahlzeit machen. Ein geräucherter Hering mit einem Gewicht von 70 g – ohne Kopf und Innereien – lieferte mit einem Brennwert von 163 Kilokalorien mehr Energie als 100 Gramm Rindfleisch. Doktor Clerfayt wies auch auf die Vorteile von Stockfisch und getrocknetem Plattfisch hin. Stockfisch hatte einen hohen Nährwert: 100 Gramm Stockfisch hatte 316 Kilokalorien. Sowohl Stockfisch als auch Schollen enthielten mehr Eiweiß, aber weniger Fett als Hering. Um als Grundnahrungsmittel dienen zu können, mussten Clerfayt zufolge stärkehaltige Lebensmittel hinzugefügt werden. Auch Muscheln gehörten zur Kategorie der „empfohlenen Speisen“.

VON EINER WILLKOMMENEN ERGÄNZUNG DER ERNÄHRUNG ZU EINEM WEIT VERBREITETEN NAHRUNGSMITTEL

Der Fischfang bot mit anderen Worten eine willkommene Ergänzung der Ernährung. Außerdem war der Fisch nicht nur ein wichtiger Lieferant von Eiweiß, auch andere lebenswichtige

Stoffe wie Jod sind im Fisch und in Schalentieren enthalten. In Zeiten von Lebensmittelmangel war vor allem der Verzehr von fettem Fisch wie Hering, Sprotte, Makrele, Thunfisch, Sardine und Lachs sehr wichtig. Diese fetten Fischarten, die sich übrigens oft im offenen Meer aufhalten (die sogenannten pelagischen Fische) sind eine reiche Quelle essentieller ungesättigter Fettsäuren wie beispielsweise Omega-3. Sie enthalten auch nur wenig gesättigte Fettsäuren, dafür aber viele Eiweißstoffe, Eisen, Kalzium und die Vitamine B und D. Glücklicherweise wurden im Krieg ausgerechnet vor der belgischen Küste viele Sprotten und Heringe gefangen. Der Fisch hatte mit anderen Worten nicht nur eine große Bedeutung für die Volksgesundheit, sondern war auch eine willkommene Abwechslung bei der einseitigen Ernährung von Brot und Kartoffeln.

Aber nicht jeder hatte das Glück, in der Nähe des Meeres zu wohnen. Die zahlreichen Flüsse, Kanäle und Bäche in Belgien boten da eine willkommene Alternative. Da die Industrie aufgrund des Krieges ihren Betrieb weitgehend einstellen musste, ging auch die Verschmutzung der Wasserläufe zurück. In der Leie wurde beispielsweise vier Jahre lang kein Flachs mehr geröstet. Aufgrund der verbesserten Wasserqualität im Krieg stieg der Bestand an Süßwasserfischen systematisch an. Viele Menschen angelten an den Ufern eines Wasserlaufs. Die Teiche im Meetjesland lieferten Krebse und Krabben. Eine einfache Angel war schnell gebaut. Die Tatsache, dass die Besatzer die Fischerei genau im Auge behielten und reglementierten konnte nicht verhindern, dass in manchen Haushalten ab und zu ein Fisch in der Pfanne lag.

Nach dem Krieg nahm der Verzehr von Fisch weiter zu. Nicht nur die belgische Fischereibranche erlebte gute Zeiten, sondern es wurde auch stets mehr Fisch eingeführt: Der Import stieg von 68.323 Tonnen einige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg auf 75.530 Tonnen danach, was eine Steigerung von 10 % bedeutete. Durch neue technische Errungenschaften in der Fischereibranche und den weiteren Ausbau der Verteilung konnten ab dann immer mehr Menschen Fisch essen.

Brecht Demasure

Quellen

- Clerfayt A. (1916). Hoe moeten wij ons voeden? Brüssel.
- Herman M. (1916). Considérations utiles sur l'alimentation humaine: note rédigée pour les classes populaires, Mons.
- Scholliers P. (1985). 'Oorlog en voeding: de invloed van de Eerste Wereldoorlog op het Belgische voedingspatroon, 1890-1940', in: Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis, 9 (1985), S. 30-50.



■ Arbeiter in einer Sardinenfabrik posieren während der Arbeit für ein Foto (Familie Carbonez & NAVIGO – Nationales Fischereimuseum, Koksijde)

STELLEN SIE IHRE SEEFRAGE



Mine, geborgen aus der UC61 (Chatelle & Tison, 1927)

Über 1500 flämische Wissenschaftler und Verwalter haben das Meer und die Küste zu ihrem beruflichen Wirkungskreis gemacht. Liegt Ihnen etwas auf dem Herzen, dass Sie immer schon gern über das salzige Nass, die Dünen, den Strand oder unsere Flussmündungen wissen wollten? Stellen Sie dann die Seefrage und wir suchen für Sie die Antwort!

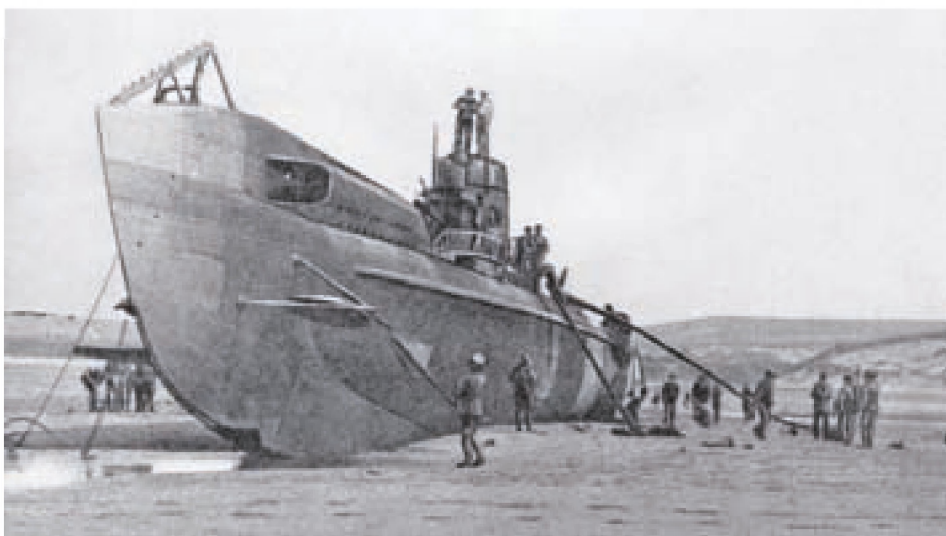
WAS HABEN DIE BELGISCHE KAVALLERIE, EIN DEUTSCHES U-BOOT UND DER GRANATWERFER VAN DEUREN GEMEINSAM?

Manchmal können Ereignisse eine bemerkenswerte Wendung nehmen. Oder was halten Sie von der Frage: Was verbindet ein deutsches U-Boot, die belgische Kavallerie und einen Erfinder von Granatwerfern miteinander?

DAS TRAURIGE SCHICKSAL EINES DEUTSCHEN U-BOOTS IN WISSANT

Dass das Meer zwischen der nordfranzösischen und der englischen Küste mit seinem großen Gezeitengefälle eine Menge Überraschungen birgt, wussten auch die Kapitäne der kleinen deutschen U-Boote nur allzu gut. Sie operierten von Zeebrügge und Oostende aus mit speziell für dieses Gebiet konstruierten U-Booten. Kapitän Georg Gerth, der Befehlshaber der UC 61, musste das am eigenen Leibe erfahren, als er am 25. Juli 1917 den Befehl für seine 5. Gefechtsmission erhielt. Die UC 61 war ungefähr 50 Meter lang und hatte 25 Mann Besatzung. Sie wurde am 16. Dezember 1916 in Betrieb genommen und war als Minenleger ausgerüstet. Das U-Boot hatte 18 Seeminen an Bord, verfügte aber auch über eine Kanone und drei Torpedolancierrohre.

Die Mission hatte den Auftrag, die französisch-britischen Absperungen in der Meerenge von Calais zu durchbrechen und danach Minen in die Fahrrinnen vor den Häfen von Boulogne und Le Havre zu legen. Kapitän Gerth versuchte deshalb zwischen Cap Blanc Nez und Cap Griz Nez direkt an der Küste entlang zu fahren. Er hatte jedoch die Fahrrinne tiefer



■ Das von belgischen Kavalleristen in Wissant „gefangen genommene“ deutsche U-Boot UC 61 (Chatelle & Tison 1927)

eingeschätzt, als es tatsächlich der Fall war. Plötzlich hörte die Besatzung, wie das Schiff mit dem Kiel auf Sand lief. Das U-Boot hatte sich auf einer Sandbank festgefahren und war rettungslos verloren.

DIE BELGISCHE KAVALLERIE IN DER HAUPTROLLE

Gerth wusste, dass es nicht lange dauern würde, bevor der Turm des U-Boots bei Ebbe an der Wasseroberfläche erscheinen würde. Es blieb ihm und seinen Leuten also nichts anderes übrig, als das Boot zu verlassen, zu zerstören und sich danach gefangen nehmen zu lassen. Einige französische Zollbeamte, die bei Wissant Posten bezogen hatten, hörten eigenartige Geräusche in der tiefschwarzen Nacht. Sie benachrichtigten die nächstliegende Streitmacht und zwar das 5. Regiment der Lanzer, eine belgische Kavallerieeinheit. Einige zig Kavalleristen rückten aus und sahen, wie die deutsche Besatzung in der Bucht von Wissant verzweifelt versuchte, die UC 61 zu zerstören. Es gelang ihnen, das U-Boot zu sprengen und in zwei Teile zu zerlegen. Der dadurch entstandene Brand konnte schnell mit Meerwasser gelöscht werden. Die belgischen Kavalleristen standen dabei und sahen ruhig zu. Nach der Gefangennahme erhielt die deutsche Besatzung den Befehl, zwischen den Lanzern zu Pferd zu Fuß nach Calais zu laufen. Das Wrack wurde zurückgelassen. An Bord befanden sich noch etliche Seeminen, die bei der Sprengung nicht explodiert waren.

VAN DEUREN UND SEIN MÖRSER

In Calais hörte der belgische Pionieroffizier Pierre Van Deuren die Geschichte der gefangenen

genommenen deutschen U-Bootbesatzung. Er beschäftigte sich gerade sehr intensiv mit dem von ihm entworfenen Schützengrabenenmörser, der seinen Namen trug und suchte nach Möglichkeiten, wie man diese Waffe – montiert auf der Back oder dem Quarterdeck eines Schiffes – im Kampf gegen U-Boote einsetzen könnte. Da Paris inzwischen die Genehmigung erteilt hatte, die belgische Waffe auf französischen Frachtschiffen zu installieren, benötigte man genaue Richtlinien und Schusstabellen für die Benutzer. Das belgische Kriegsministerium beauftragte das Atelier von Van Deuren damit, die Bestellung so schnell wie möglich auszuführen. Die Waffe war inzwischen durch Tests auf See vom Stützpunkt Calais aus wesentlich verbessert worden. Es bestand jedoch noch die große Frage, wie ein feindliches U-Boot reagieren würde, wenn es von den Granaten getroffen würde und dann explodierte. Genau dieser Aspekt konnte jetzt im September 1917 an dem bei Wissant gestrandeten deutschen U-Boot getestet werden. Da die UC 61 bei Flut 4 bis 5 Meter unter der Wasseroberfläche lag, war es auch möglich, die Wirkung der Explosionen auf ein untergetauchtes U-Boot zu untersuchen.

Zuerst wurde das Ziel vom Strand aus unter Beschuss genommen. Die Geschosse landeten perfekt in unmittelbarer Nähe des Ziels. Die 15. Granate schlug sogar so nah neben dem Ziel ein, dass der Schock der Explosion auch die rund 10 Seeminen, die sich noch im Bug des Schiffes befanden, in einer Kettenreaktion zur Explosion brachte. Der Vorsteven des U-Boots wurde dabei völlig zerstört. Die französische Bewertungskommission war tief beeindruckt.

Luc Vandeweyer

DAS KÜSTENBAROMETER



Westtoer

Durch die Darstellung von „Indikatoren“ oder Gradmessern versuchen wir, herauszufinden, ob die Küstenverwaltung den Menschen, der Natur und der wirtschaftlichen Entwicklung genügend Aufmerksamkeit schenkt.

DIE FRAGE:

WELCHEN EINFLUSS HAT DER ERSTE WELTKRIEG HEUTE AUF DIE KÜSTE?

WELCHE BEDEUTUNG HABEN DIESE ZAHLEN FÜR DIE KÜSTENVERWALTUNG?

Man denkt nur selten oder gar nicht darüber nach, dass der Erste Weltkrieg fast 100 Jahre nach seiner Beendigung immer noch das Erscheinungsbild vieler Orte prägt. Auch an der belgischen Küste sind noch zahlreiche Überreste des Krieges zu finden: Bunker, Denkmäler und andere Stätten. Die Kriegsvorgänge ziehen immer noch viele Besucher an. Der Erste Weltkrieg-Tourismus ist in den vergangenen Jahren beträchtlich gestiegen und auch an der belgischen Küste ist der Einfluss verschiedener Gedenkveranstaltungen und Initiativen spürbar. Er macht sich vor allem in der Übernachtungsbranche und bei der Entwicklung bestimmter Aktivitäten bemerkbar.

WAS SIND DIE ERGEBNISSE? WARUM DIESES RESULTAT?

Der Kriegstourismus ist für die belgische Westhoek äußerst wichtig



■ Ein Entwurf des geplanten Besucherzentrums „De Ganzepoot“ unter dem Albert I.-Monument in Nieuwpoort, in dem eine Ausstellung über die Überflutung eingerichtet wird. Die Arbeiten am Bau beginnen in Kürze (Patrick Vanleene)

Aufenthaltort der Erste Weltkrieg-Touristen außerhalb der Westhoek, auf einem Tagesausflug in die Westhoek (in %). Quelle: Westtoer-Studie Krieg und Frieden in der Westhoek (2006)

	Individuelle Besucher	Gruppen
Westküste (De Panne, Koksijde, Nieuwpoort und Middelkerke)	37,3%	13,4%
Ostküste (Bredene, De Haan, Blankenberge, Zeebrügge und Knokke-Heist)	6,3%	1,7%
Oostende	5,0%	5,9%
Groß-Brügge (exklusiv Zeebrügge)	17,6%	37,8%
Frankreich	11,3%	14,3%

Mit über 340 000 Erste Weltkrieg-Touristen pro Jahr macht der Erste Weltkrieg-Tourismus 30 % des gesamten touristischen Umsatzes in der Westhoek aus. Der Erste Weltkrieg-Tourismus sorgt nicht nur für Besucherströme in die Westhoek, er ist auch ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor. Sowohl die Anzahl der Tagestouristen, als auch die der Touristen, die länger bleiben, steigt und sorgt in der Region für einen Umsatz von 136 Millionen Euro. Schätzungen zufolge besuchten 359 000 Erste Weltkrieg-Touristen 2012 die Westhoek. Diese Zahl wird in den kommenden Jahren vermutlich auf rund 400 000 Besucher steigen. Ein kleiner Teil dieser Touristen verbindet den Besuch verschiedener Gedenkstätten des Ersten Weltkriegs mit einem Aufenthalt an der belgischen Küste. Die Mehrheit aller individuellen Erste Weltkrieg-Touristen, die einen Tagesausflug zur Westhoek machen und sich an einem anderen Ort als ihrem eigenen Wohnort aufhalten, übernachten an der belgischen Westküste (37,3 %) in Groß-Brügge (17,6 %) oder im nahegelegenen Frankreich (11,3 %). Gruppen übernachten am häufigsten in Groß-Brügge (37,8 %), aber auch in Frankreich (14,3 %) und an der belgischen Küste (13,4 %).

Gedenkprojekte an der belgischen Küste, unterstützt von Flandern

Flandern richtet an der Küste auch selber einige Gedenkprojekte ein. Zurzeit werden drei „Küsten“-Projekte von Flandern unterstützt:

- In **Oostende** können die Besucher die Erste Weltkrieg-Vergangenheit der Stadt auf einer digitalen Erlebniswanderung und einer Fahrradrouten kennenlernen, die an den Überresten und Gedenkstätten des Ersten Weltkriegs vorbeiführt.
- **Nieuwpoort**, das aufgrund seiner Lage im Ersten Weltkrieg eine Schlüsselposition einnahm, konzentriert sich vor allem auf das Gelände rund um De Ganzepoot. An diesem Ort können die Besucher die Flutung der Polder und

die Rolle des Schleusenkomplexes in einem Besucherzentrum nachvollziehen. Sie werden auch dazu eingeladen, das Erbe des Ersten Weltkriegs in der Region zu erkunden. Das Zentrum kann außerdem als Ausgangspunkt für die Besichtigung anderer touristischer Sehenswürdigkeiten in Nieuwpoort und Umgebung dienen. Das neue Besucherzentrum und das Albert I. Monument werden in Zukunft zusammen als eine Sehenswürdigkeit angeboten.

- **Blankenberge** setzt auf ausgeschilderte Wander- und Fahrradrouten.

WAS BRINGT DIE ZUKUNFT

In der Gedenkperiode werden Ypern und der Rest der Westhoek im übertragenen Sinne von Touristen und Besuchern belagert werden. Die Hotels in der Westhoek werden häufig ausgebucht sein und die Besucher werden deshalb oft an die belgische Küste ausweichen müssen. Untersuchungen zeigen, dass vor allem individuelle Besucher von ihrem Aufenthaltsort an der Westküste aus die Gedenkstätten und Restanten des Ersten Weltkriegs in der Westhoek besuchen werden. Auch bei (Schul-) Gruppen wird das regelmäßig der Fall sein. Deshalb ist ein guter Informationsaustausch mit den Orten an der Westküste für die Verwaltung von Überbelegungen in der Übernachtungsbranche sehr wichtig. Außerdem ist es interessant, Arrangements und sicher auch Werbeaktionen gemeinsam auszuarbeiten.

Hannelore Maelfait

Quellen

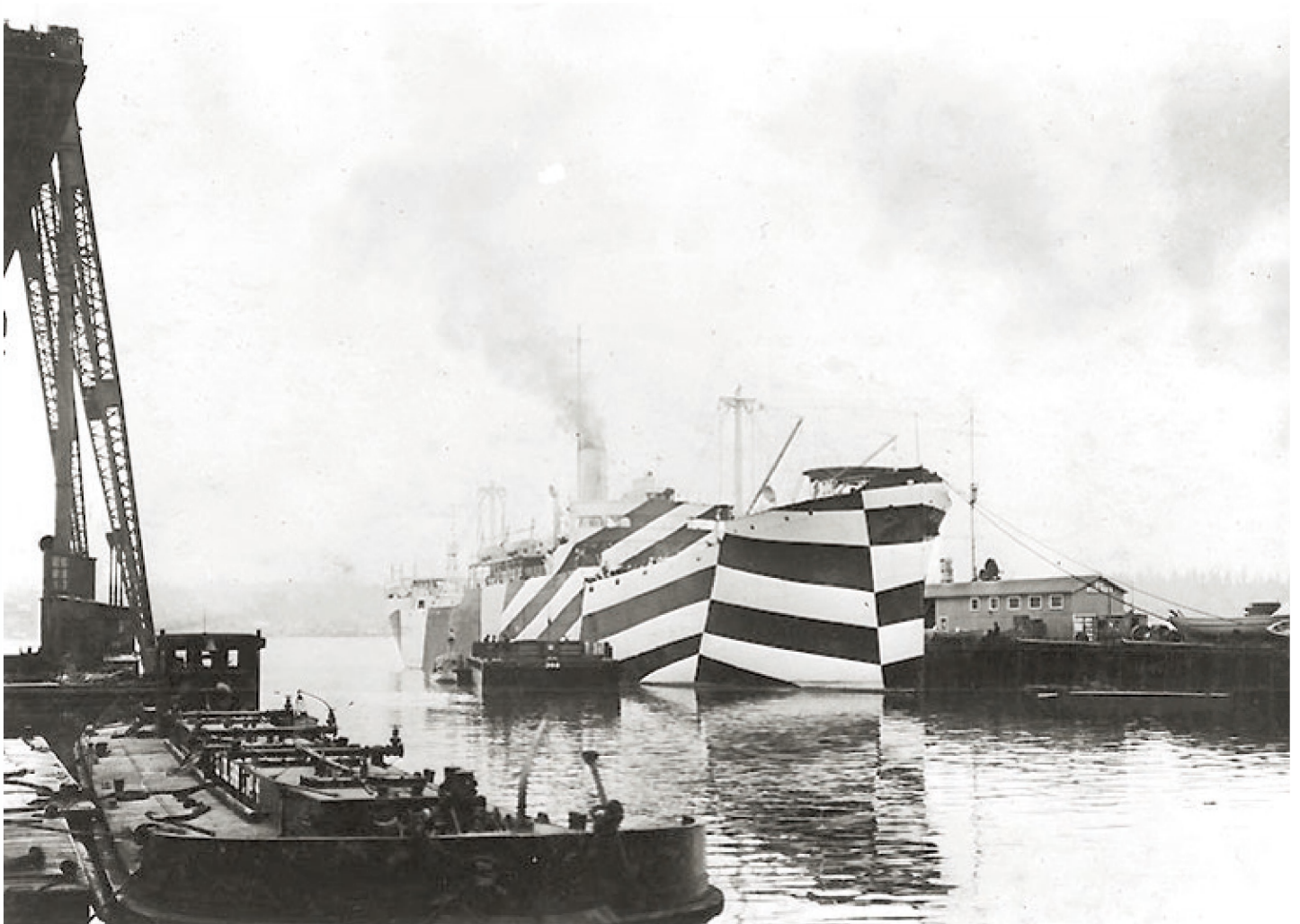
- Fassaert J., N. Vandepitte N. & S. Gheysen (2008). Toeristische valorisatie van erfgoed uit de eerste wereldoorlog in de Westhoek met het oog op 100 jaar Grote Oorlog (2014-18).

KÜSTEN- SCHNAPPSCHÜSSE



Es wird schon mal behauptet, dass wir alle zu sehr mit dem Rücken zum Meer leben und kaum ein Auge für das haben, was die Küste – oft in kleinen Ecken und Winkeln – so alles zu bieten hat.

Deshalb stellen wir traditionsgemäß die Leser von „De Grote Rede“ vor eine Herausforderung und fragen sie, ob sie das nachfolgende Bild erkennen und benennen können. Da diese Sonderausgabe sich ausgiebig mit der Zeit befasst, in der an den Ersten Weltkrieg erinnert wird (2014-2018), haben wir beschlossen, die Lösung der nachfolgenden Frage bereits in dieser Ausgabe bekanntzugeben (siehe dazu die Rubrik „In der Brandung“). Aus diesem Grund wird dieses Mal leider kein Preis für die richtige Lösung der Quizfrage vergeben.



Wikipedia

Was ist auf diesem Foto zu sehen?
Die Antwort finden Sie auf Seite 111



LÖSUNG „DE GROTE REDE“ 35

Die schön blühende Pflanze, die wir in der vorigen Ausgabe von „De Grote Rede“ gesucht haben, war die Bibernelle-Rose (Rosa pimpinellifolia). Dieser niedrig wachsende, stachelige Strauch blüht von Mai bis Juni. Die Blüten an den mit etwas kleineren Stacheln versehenen Blütenzweigen haben eine weiße bis rötlich angelaufene Färbung. Nach der Blüte erscheinen schwarze bis purpurschwarze Hagebutten. Die Bibernelle-Rose findet man auf trockenen, oft kalkreichen Böden. Sie kommt in Nordwesteuropa vor allem in den Küstendünen vor. (MD)

PÄDAGOGIK & DAS MEER

Wer der Meinung ist, das Meer und die Küste sollten nur am Rande des Unterrichts behandelt werden, ist auf dem Holzweg! Wir helfen interessierten Lehrern deshalb gern mit allerlei Aufgaben, Tests und nützlichen Informationen.

DER ERSTE WELTKRIEG IN DER KLASSE

Die flämischen Küstengemeinden organisieren zwischen 2014 und 2018 eine Menge Aktivitäten zum Thema Erster Weltkrieg. Verschiedene Organisationen und Behörden sorgen in dieser Zeit auch für entsprechende Unterrichtspakete. Eines dieser Pakete wird im Folgenden kurz beschrieben. Weitere nützliche Internetseiten zum Thema Pädagogik und Erster Weltkrieg sind:

www.wegwijzerWOI.be

www.nooitmeeroorlog.be

www.1418herdacht.be

„ERINNERUNGSSEMINARE“ ERSTER WELTKRIEG AN DER BELGISCHEN KÜSTE

Einer der Initiativnehmer ist die Jugendherberge De Ploate in Oostende. Sie organisiert in Zusammenarbeit mit der Domäne Raversyde und dem „Marien Ecologisch Centrum“ Erinnerungsseminare. In dem vielseitigen, zweitägigen Programm steht der Erste Weltkrieg an der belgischen Küste im Mittelpunkt. Das Seminar kann auf Wunsch auch auf drei Tage erweitert werden, damit die Kinder mehr Freizeit zur Verfügung haben.

Am ersten Tag erhalten die Schüler eine Einführung zum Thema, danach folgt der „Vindictive-Rundgang“. Die Schüler setzen mit der Fähre an den östlichen Teil der Hafenrinne des Oostender Hafens über. Vom Vindictive-Monument aus machen sie dann in Begleitung eines Führers einen historischen Rundgang. Dort erfahren sie u.a. wie am 25. August 1914 auch in Oostende der Erste Weltkrieg seinen Einzug nahm, als die ersten deutschen Soldaten in der näheren Umgebung gesichtet wurden. Als die ersten verwundeten Frontsoldaten in Oostende ankamen, sorgte das für Entsetzen und es entstand eine Art Fluchtpsychose. Viele Oostender Bürger, aber auch andere Belgier, flohen auf Kuttern der Fischereiflotte nach Großbritannien. Die Deutschen nahmen Oostende und Zeebrügge ein und verwendeten die beiden Küstenorte unter anderem als Stützpunkte für ihre U-Boote. Daraufhin versuchten die Briten alles Mögliche, um die belgischen Häfen zu blockieren. Und genau an diesem Punkt kommt die Geschichte der Vindictive ins Spiel (siehe dazu auch Strubbe, in dieser Ausgabe). Nach dem Rundgang ist abends die Jugendherberge die Kulisse für ein Abendessen, das wie im Ersten Weltkrieg im Henkelmann serviert wird.

Am zweiten Tag besuchen die Schüler die Domäne Raversyde und erfahren dort alles über die „Batterie Aachen“ aus dem Ersten Weltkrieg, die „Batterie Saltzwedel neu“ aus dem Zweiten Weltkrieg, das Denkmal des Prinzen Karel und „ANNO 1465“ (die Geschichte der Ausgrabungen und des teilweise rekonstruierten mittelalterlichen Dorfes Walraversijde). Weitere Informationen über die Erinnerungsseminare finden Sie auf den Internetseiten www.schoolklassen.be, www.jeugdherbergen.be oder www.raversyde.be.

In Raversyde werden vom Sommer 2014 an extra



Netzwerk Krieg und Frieden – Provinz Westflandern



Programme für Schulgruppen angeboten, die in mehrtägige Seminare integriert werden können.

„PRÜFSTEIN ERSTER WELTKRIEG“ ENTWICKELT VON DER PROVINZ WESTFLANDERN

Um die Qualität solcher Unterrichtspakete zur Friedenserziehung und Erinnerungspädagogik zu gewährleisten, hat die Provinz Westflandern den „Prüfstein Erster Weltkrieg“ entwickelt. Der pädagogische Inspirationsführer zum Thema Erster Weltkrieg wurde ausgearbeitet, um begeisterte Menschen bei der Entwicklung eigener Projekte zu unterstützen. Er ist ein Arbeitsinstrument und/oder Leitfaden, der helfen soll, Projekte zu einem guten Ende zu bringen. Die Geschichte des Krieges soll auf jeden Fall mit einer deutlichen Friedensbotschaft vermittelt werden. Das ist nur aufgrund einer verantwortungsbewussten Erinnerung möglich. Man kann den Prüfstein als Vorbereitung auf ein neues Projekt verwenden oder als Instrument zur Reflektion und Selbstbeurteilung einsetzen. Jeder, der etwas zum Thema Erster Weltkrieg ausarbeiten möchte, kann den Leitfaden benutzen (Schulteams, einzelne Lehrer, Dozenten der pädagogischen Hochschulen, Museen, Kommunen, Ferienunterkünfte,...). Die Struktur des Prüfsteins beruht auf drei wichtigen Aspekten der Erinnerungspädagogik: Wissen und Einsicht; Empathie und Verbundenheit; Reflektion und Aktion. Dort wird auch auf eventuelle Fallstricke, Ideen und Möglichkeiten eingegangen. Außerdem findet der Leser darin ganz spezifische Unterrichtsprojekte für die Grundschule und die Sekundarstufen. Es handelt sich dabei zwar nur um eine Auswahl, der Prüfstein soll jedoch regelmäßig aktualisiert werden. Sie finden den vollständigen Prüfstein '14-'18 unter der Rubrik „Krieg und Frieden“ auf der Seite „Friedenserziehung“ der Abteilung Kultur der Provinz Westflandern (www.westvlaanderen.be).

Mathieu de Meyer, mit Dank an Carl Craey,
Henri Mille & Heidi Timmermans



■ Eine Klasse bei einem Besuch in Raversijde (Provinz Westflandern – Raversijde)

DAS SEEGEFÜHL



Alfons Staelens (Stadtarchiv Blankenberge)

Die See wirkt auf den Menschen ein. Kein Sterblicher bleibt unberührt von der Gewalt eines Sturms, der Ruhe, die der ferne Horizont ausstrahlt, den unendlichen Tiefen, die dem menschlichen Auge verborgen bleiben... In dieser Rubrik machen wir uns auf die Suche nach der Beziehung zwischen Mensch und Meer.

KRIEGSKIND IM BESETZTEN BLANKENBERGE

*Alfons Staelens (*Blankenberge, 28.10.1910) war noch ein Kleinkind, als deutsche Truppen am 15. Oktober 1914 triumphierend in Blankenberge einmarschierten und noch nicht 8 Jahre alt, als sie im Oktober 1918 Hals über Kopf den Badeort wieder verließen. Wir konnten ihn am 13. September 2012, zwei Wochen vor seinem plötzlichen Tod, noch zu diesen Ereignissen befragen. Es folgen die Eindrücke eines Kriegskindes, das diese turbulente Zeit erlebt hat.*

DIE BESATZER, ANDERS ALS ERWARTET...

Für Alfons Staelens nahm der Krieg erst konkrete Formen an, als Hunderte Blankenberger Ende des Sommers 1914 aus Angst vor den vorrückenden deutschen Truppen den Badeort verließen. Auch die Familie Staelens floh einige Tage vor der Ankunft der Deutschen in Blankenberge mit Pferd und Wagen in die Niederlande, kehrte aber bereits nach rund 10 Tagen wieder in ihre Heimatstadt zurück. Dort erhielt der Feind zum ersten Mal ein Gesicht, allerdings ein anderes, als der kleine Alfons erwartet hatte. Er fand dort eine Bande betrunkenen deutscher Soldaten vor, die ihren „Sieg“ mit großen Mengen Wein feierten, den sie in den Kellern der Hotels erbeutet hatten.

Die Deutschen ließen sich nicht auf der Nase herumtanzen. Eines Tages hatte Alfons unabsichtlich eine mit deutschen Soldaten voll besetzte Straßenbahn abfahren lassen, nachdem er an der Haltestelle auf seiner Spielzeugpfeife geblasen hatte. Das brachte ihm nicht nur eine Tracht Prügel von einem *Feldwebel* ein, sondern es wurde ihm damals auch klar, dass die Deutschen vorhatten, die Stadt für lange Zeit mit harter Hand unter Kontrolle zu halten. Er musste fassungslos zusehen, wie ein Zug ausgehungert

russischer Kriegsgefangener durch die Straßen von Blankenberge zog und wie Wärter die Umstehenden, die ihnen etwas zu essen zustecken wollten, mit ihren Gewehrkolben malträtierten.

KEINESWEGS EINE NORMALE KINDHEIT

Alfons Staelens hatte selber, vor allem in der zweiten Hälfte der Besatzungszeit, bitter wenig zu essen. Er ging oft heimlich mit seinem Vater im Blankenberger Kanal Aale „stechen“ oder er suchte Muscheln von den Wellenbrechern ab. Nachts zogen ausgehungerte Einwohner in die Felder auf dem Land, um dort Kartoffeln zu stehlen. Ab Ende 1916 verlangten die Besatzer regelmäßig von den Schulkindern, auf der Strandpromenade den Sand und Schnee wegzufegen oder Brennnesseln zu pflücken. Die Deutschen schickten Alfons und seine 12-13-jährigen Spielkameraden sogar hinter die Yserfront, um dort beim Reinigen der Unterkünfte, der Baracken und Schützengräben zu helfen.

Der Schulbesuch war in Kriegszeiten nicht so einfach. Der Unterricht fand nur sehr unregelmäßig statt. Schulferien und freie Tage wurden oft nur einen Tag vorher mitgeteilt. Viele Lehrer waren geflohen und die Schulgebäude dienten lange Zeit den deutschen Truppen, die Urlaub hatten oder auf der Durchreise zur Front waren, als Quartier. Der Unterricht fand gezwungenermaßen in improvisierten Klassenräumen in Hotels und Privathäusern oder sogar in einem Holzverschlag auf den Schießplatz der örtlichen Schützengilde statt.

Seine Freizeit verbrachte Alfons Staelens meistens auf der Straße. Einige seiner Freunde vertrieben sich die Zeit damit, sich an vorbeifahrende Autos zu hängen und so lange wie möglich mitzufahren. Andere störten den militärischen Funkverkehr, indem sie Seile, die an beiden Seiten mit Steinen beschwert waren, über die Telefondrähte warfen. Die Wagemutigsten spielten in den Schützengräben auf der Seepromenade, was ausdrücklich verboten war und streng bestraft wurde. Auch der Strand war für die Einwohner Sperrgebiet, aber nicht alle hielten sich an das Verbot und blieben dem Strand fern. So verloren zwei Kinder ihr Leben, als sie auf dem streng bewachten Strand das Metall von einer angespülten Seemine abreißen wollten und die Mine dabei explodierte.

DIE BEFREIUNG

Die Freude war dann auch sehr groß, als die Deutschen Anfang Oktober 1918 Hals



■ Deutsche Truppen marschieren an der Blankenberger St.-Antoniuskirche vorbei. (Stadtarchiv Blankenberge)



■ Spielende Kinder in einem deutschen Munitionsdepot in den Dünen von Blankenberge (Foto aus der Nachkriegszeit, wahrscheinlich 1919) (Stadtarchiv Blankenberge)

über Kopf die Stadt verließen. Desertierte, verzweifelte Deutsche, die sich in der Kanalisation und im First des „Paravang“ – eines im frühen 20. Jahrhundert errichteten Windschutzes im Hafen – versteckt hatten, kamen zum Vorschein. Sie ergaben sich den belgischen Truppen, die am 19. Oktober 1918 in Blankenberge einmarschierten. Die Befreier wurden von einer ausgelassenen Menge, die ein Ehrensapient für sie gebildet hatte, mit großem Jubel empfangen. Auch Alfons Staelens war dabei und begrüßte von der ersten Reihe aus mit seinem kleinen selbstgemachten Papierfähnchen begeistert die Befreiungstruppen. Viel Zeit, um sich bei den Befreiern zu bedanken, gab es leider nicht. Sie erhielten den Befehl, so schnell wie möglich nach Zeebrugge weiter zu marschieren...

Pieter Deschoolmeester,
mit Dank an Sophie Muyllaert

SEEWORTE

Eine Suche nach der Erklärung der Namen von Sandbänken, Prielen und anderen Begriffen, die mit dem Meer zu tun haben.

Magda Devos, Roland Desnerck, Nancy Fockedeij, Jan Haspeslagh, Willem Lanszweert, Jan Parmentier, Johan Termote, Tomas Termote, Dries Tys, Carlos Van Cauwenberghe, Arnout Zwaenepoel, Jan Seys

Haben Sie sich vielleicht schon einmal gefragt, warum die Sandbank „Trapegeer“ so heißt oder wie der Kabeljau zu seinem Namen gekommen ist? Möchten Sie vielleicht wissen, welche Person hinter der Bezeichnung „Thorntonbank“ steckt oder wie der Seefahrtsbegriff „Krähennest“ entstanden ist? Keine Angst, in jeder Ausgabe von „De Grote Rede“ sucht ein Team von Spezialisten nach der Bedeutung der interessantesten „Seeworte“.

In dieser Sonderausgabe von „De Grote Rede“ beschäftigen wir uns mit der etymologischen Erklärung des Ortsnamens Flandern und einer Reihe von Ortsnamen aus dem Frontgebiet des Ersten Weltkriegs. Aufgrund des begrenzten Raums mussten wir eine Auswahl aus der umfangreichen Liste von Städten und Dörfern treffen, die in der belgischen Westhoek Schauplatz von Kriegshandlungen waren. Bei allen Namen für Ortschaften, die keine unabhängigen Kommunen (mehr) sind, geben wir auch den Namen des Ortes an, mit dem sie zusammengelegt wurden bzw. zu dem sie jetzt gehören. Außerdem geben wir einige schriftlich belegte Formen der Ortsnamen an, darunter auch immer den ältesten. Die Informationen haben wir in der Hauptsache dem Werk von F. Debrabandere, M. Devos u. a. (2010), dem erklärenden Wörterbuch flämischer Ortsnamen, entnommen. Auch bei der etymologischen Erklärung dieser Namen haben wir uns weitgehend auf dieses Buch berufen und möchten wir den Leser in diesem Zusammenhang gern auf die umfangreichen bibliografischen Referenzen hinweisen. Im Text steht vor manchen Namensformen manchmal ein Sternchen (*). Damit geben wir an, dass die entsprechende Form nicht in einer historischen Quelle belegt ist, sondern von Sprachwissenschaftlern aus vorhandenen Tochterformen in jüngeren Sprachphasen rekonstruiert wurde.

VLAANDEREN (FLANDRE)

Lateinische Quellen: 1. Viertel des 8. Jahrhunderts *Flandrensis*, *Flanderenses*, in *Flandris*, 745 in *pago Flandrinse*, 854 (Kopie um 1175) in *Flandrense pago*, in *pago Flandrensi*, 1014 (Kopie um 1050) *Flandria*

Angelsächsische Quellen: 1075 (Kopie 1121) *to Flandran*, 1079 (Kopie um 1100) *on Flandron*, 1085 (Kopie 1121) *of Flandran*

Niederländische Quellen: 1237 *Vlandern*, 1277 *Vlaendre*, 1295 *Vlaendren*, 1281 *Vlaemden*

Heute ist Flandern der offizielle Name des niederländischsprachigen Nordens von Belgien. In der föderalen belgischen Staatsstruktur bildet Flandern neben Wallonien und der Region Brüssel-Hauptstadt eine der 3 „Regionen“. Der Name stammt von der historischen Grafschaft Flandern, die sich über die heutigen belgischen Provinzen West- und Ostflandern, das niederländische Seeländisch-Flandern (Provinz Seeland) und Französisch-Flandern im Departement Nord in Frankreich erstreckte (Karte S. 105).

FLANDERN, ÜBERSCHWEMMTES GEBIET

Die gängige Erklärung des Namens *Flandern* ist immer noch die des Genter Namenkundlers bzw. Onomatologen Maurits Gysseling, die er zusammen mit dem Historiker Jan Dhondt 1948 in einem Artikel veröffentlichte. Gysseling zufolge stammt das Grundwort in *Vlaanderen* von dem germanischen Substantiv **flauma*, das „Überschwemmung“ und davon abgeleitet „überschwemmtes Gebiet“ bedeutete. Das Wort scheint keine direkten Ableitungen im Niederländischen zu haben,

was aber in anderen germanischen Sprachen schon der Fall ist. In englischen Dialekten kommen auch heute noch der Begriff *flam* für die Feuchtgebiete an einem Wasserlauf und auch der Begriff *fleam* für einen Entwässerungsgraben oder Mühlbach vor. Im Altnorwegischen hatte *flaumr* die Bedeutung von „Strömung, Kanal“, aus dem u. a. das norwegische *flaum* und das dänische *flom* für „Überschwemmung, Flut“ abgeleitet wurden.

Im Niederländischen erscheint der Diphthong *au* in der Regel als langes scharfes *oo* wie im niederländischen *rood*, abgeleitet von dem germanischen **rauda*. In küstenwestgermanischen oder nordseegermanischen bzw. ingwäonischen Sprachvarianten, zu denen auch das Friesische und das Englische und die älteste Schicht des Flämischen und des Holländischen zu zählen sind, ist der Klang manchmal ein *aa* geworden, wie beispielsweise in dem weiter hinten in diesem Artikel behandelten *Adinkerke*. Andere Beispiele für so ein ingwäonisches, aus einem *au* oder *oo* entstandenes *aa* sind das mittelniederländische *sade* für *zode* (Sode) (von dem germanischen **sautha*) und toponymische Formen wie das seeländisch-flämische *Aardenburg* (durch Klangumstellung entstanden aus *Radenburg*, das wiederum auf das ältere *Rodenburg* zurückzuführen ist, dessen erster Teil wahrscheinlich eine keltische Wasserbezeichnung **Rodana* ist), die historische Variante *Radenburg* für das Leidener Viertel Roomburg (aus dem germanischen *rauda* „rot“ und *burg*), *Asdonk* für einen Weiler der Ortschaft Mendonk in Nordostflandern, *Asthusa* für Oosthuizen in Nordholland und *Astbroek* für Oostbroek unter Velzen in derselben Provinz. In den drei

zuletzt erwähnten Namen stammt *ast-* von dem germanischen *austa* oder „Osten“.

Bei den beiden letzten Silben des Namens *Vlaanderen* handelt es sich um Überreste von zwei Suffixen. Gysseling rekonstruiert die aus mehreren Morphemen bestehende Form als **flaam-dra-um*. Der letzte Teil ist eine Deklinationendung und zwar vom Dativ Plural, wodurch viele Ortsnamen eine geeichte Form erhielten, auch wenn das Grundwort nicht den Gedanken an einen Plural entstehen ließ. Das Element *-dra* ist ein altes Suffix, das im Germanischen aus einer vorhistorischen Sprache entlehnt worden sein soll. Das Suffix wurde ursprünglich dazu verwendet, Substantive aus Stämmen von Verben zu bilden. Im Wort **flaum-dra* ist aber bereits das Grundwort *flauma* schon ein Substantiv, das in einer älteren, vorgermanischen Sprachphase mit Hilfe eines anderen Suffixes, dem indoeuropäischen **-mo* (> Germanisch **-ma*) von einem Verbstamm, der die Bedeutung „strömen, fließen“ hatte, abgeleitet wurde. Es ist gut möglich, dass dasselbe Verb auch die indoeuropäische Grundform für das niederländische Verb *vloeien* (fließen) bildet. Genau genommen ist das Element *-dra* somit überflüssig, da es der etymologischen Bedeutung von *flauma*, zu Deutsch „Überschwemmung, überschwemmtes Gebiet“, nichts hinzufügt. Kombinationen von zwei Nachsilben mit derselben morphologischen Funktion und derselben Bedeutung, eine sogenannte Suffixreihe, sind im niederländischen Wortschatz nicht unbekannt. Das Verfahren lässt sich bei der Diminutivbildung feststellen, bei der das germanische Diminutivsuffix *-i* oft mit dem jüngeren *-kijn*



■ Heute bildet Flandern (hellgrün) neben Wallonien (dunkelgrün) und der Region Brüssel-Hauptstadt (olivgrün) eine der drei „Regionen“ des Königreichs Belgien. Der Name stammt von der historischen Grafschaft Flandern, die sich über weite Teile der heutigen belgischen Provinzen West- und Ostflandern, das niederländische Seeländisch-Flandern und Französisch-Flandern erstreckte. (Lage um 1400) (VLIZ auf der Grundlage von Karten von Wikipedia)

(später verdumpft zu *-ken*) verbunden ist. Beispiele dafür sind mittelniederländische und auch heute noch in Dialekten weiter bestehende Diminutive wie *bosselke* „bosje“ (Wäldchen), *wegelke* „weggetje“ (kleiner Weg) und *visselke* „viske“ (Fischchen). Die Entwicklung von der rekonstruierten Grundform **flaam-dra-um* zu *vlaanderen* ist lautgesetzmäßig ausgesprochen plausibel. Die unbetonten Suffixe verdumpften, was zu der Zwischenform *vlaam-dr-em* führte. Die germanische Dativendung auf *-m* wurde bereits in der westgermanischen Vorphase des Altniederländischen durch Angleichung an den Akkusativ durch *-en* ersetzt. Vermutlich stammt auch die Assimilation des *m* von *vlaam* an das folgende *-d* zu *-n* auch schon aus der westgermanischen Zeit. Die alte Form auf *-m* wurde noch viermal in Texten aus dem 13. Jahrhundert gefunden, z. B. *graue van vlaemdren*, Brügge 1281. Dieses *-m* ist auch in der Einwohnerbezeichnung *Vlaming* (Flame) noch erhalten geblieben. Dort konnte sich das *-m* vor dem Vokal behaupten. Im Altniederländischen wurde schließlich das germanische *f-* am Anfang des Wortes zu dem stimmhaften *v-*, vergleiche dazu z. B. das niederländische Wort *vlam* mit dem friesischen *flam*, dem englischen *flame* und dem deutschen und dänischen *Flamme*.

DER URSPRUNG GEHT ZURÜCK AUF PAGUS FLANDRENSIS ODER DEN VLAANDERENGOUW (FLANDERNGAU)

Hinsichtlich der Bedeutung stimmt der Begriff „überschwemmtes Gebiet“ völlig mit der historischen geografischen Lage Flanderns überein. Aus den ältesten Quellen, in denen der Name *Vlaanderen* – dann allerdings in latinisierter Form – vorkommt (8. - 10. Jahrhundert), geht hervor, dass das Toponym schon vor der Gründung der Grafschaft Flandern durch Boudewijn II. (im Jahre 884 oder kurz danach) bestanden hat. Das Gebiet, das ursprünglich als *Vlaanderen* angedeutet wurde, war viel kleiner als die spätere Grafschaft. Es bildete eine territorial begrenzte Verwaltungseinheit, einen sogenannten *gouw* (Gau) oder *pagus* im karolingischen Reich. Jan Dhondt zufolge erstreckte sich der Vlaanderengouw über einen breiten Streifen an der Nordseeküste, der die Schwemmlandebene und den Nordrand des angrenzenden Sandstreifens enthielt. Das Gebiet soll sich vom Zwin im Osten bis mindestens zum Fluss Aa im Westen, der im heutigen Frankreich liegt, erstreckt haben. Jüngere historische Untersuchungen haben allerdings zu einer engeren Eingrenzung des ursprünglichen

Flanderns geführt. Dabei bildet die Yser die Westgrenze (Declercq 1995). Auf jeden Fall bestand der Gau zum größten Teil aus einer Landschaft uneingedeichter Groden, Becken von Gezeitenprieln und kleinen Buchten. Es ist deshalb kaum verwunderlich, dass man diese wasserreiche Region als „das überschwemmte Land“ bezeichnete (Karte S. 107).

ADINKERKE (DE PANNE)

1123 *Adenkerka*, 1132 *Odecherca*, 1139 *Adenkerke*, 1159 *Odenkercha*, *Odenkerka*, 1513 *Adinkerke*, 1537 *Aeyenkerke*.

Der Name ist aus den Teilen *-kerk* und dem germanischen Personennamen *Audo* mit einer Genitivdeklinaton zusammengesetzt und bedeutet „*kerk van Audo*“ bzw. „Kirche von Audo“. Der germanische Diphthong *au* hat sich im Niederländischen zu dem langen scharfen *oo* (z. B. wie bei *brood* (Brot) aus dem germanischen *brauda*) entwickelt. Dem Lautgesetz zufolge hätte *Audo* zu *Odo* führen müssen wie bei den südwestflämischen Ortsnamen *Otegem* (eine Ortsgemeinde von Zwevegem) und *Ooigem* (eine Ortsgemeinde von Wielsbeke), die beide auf eine Form *Odengem* aus **Audo-inga-heem* zurückzuführen sind. In den Küstendialekten konnte *au* manchmal auch zu *aa* werden, deshalb besteht neben *Adenkerke* auch

Odenkerke (siehe zu dieser Lautentwicklung auch die oben erwähnte Namensklärung von „Vlaanderen“). Anscheinend haben die beiden Varianten sehr lange nebeneinander bestanden. Schließlich wurde *Adinkerke* dann die schriftliche Form und inzwischen auch der Name in der gesprochenen Sprache. Durch das Ersetzen des intervokalischen *d* durch den Fließlaut *j* (wie in *odevaar* → *ooievaar*) lautet die – inzwischen veraltete – örtliche Aussprache *Ooienkerke*: 1566 *Oyenkercke*, 1650 *Oye Kercke*, 18. Jahrhundert *Oienkerke*.

BOEZINGE (YPERN)

1107 *Bosinga*, 1120 *Boesinga*, 1138 *Boesinghe*, 1276 *Bousinghes* (romanische Form), 1744 *Boesinge*.

Von dem germanischen Personennamen *Boso* abgeleitet und mit dem Sammelsuffix *-inga*, das Personennamen zu Clan-Namen umformt, verbunden. Diese Clan-Namen bezogen sich oft auf die Siedlung des entsprechenden Clans. *Boezinge* war somit ursprünglich der **Wohnort der Leute von Boso**.

DE PANNE

±1785 *de la Kerkpanne nommee Josephe Dorp*, 1786 *de plaets Kerkepan*, 1800, 1820 *Joseph Dorp*, 1818 *Kerkepanne*, 1826 *Kerkepanne (La Panne)*, 1840 *hameau la Panne*, 1900 *Sint-Jozef's Dorp*, 1900 *de Kerkepanne*, 1901 *de Panne*.

Der ursprüngliche Name dieser ziemlich jungen Siedlung war *Kerkpanne*. Das Grundwort darin ist *panne*, die westliche Form von *pan*. Dieses Wort bedeutet wörtlich „Kochfass“ und im übertragenen Sinne auch „**pfannenartige Vertiefung, Niederung, Tal in den Dünen**“. Es ist einer der vielen Begriffe für Geschirr, wie auch *kom*, *pot*, *kuip*, *ketel* und *vat* (Schüssel, Topf, Bottich, Kessel und Fass), die in Gebietsnamen vorkommen, um auf ein Tal, eine Senke oder Niederung hinzuweisen. Die vorgesetzte Bestimmung *kerk* weist nicht auf eine örtliche Kirche hin, da in diesem Ort erst 1860 eine Kapelle als Vorläufer der heutigen St. Peterskirche errichtet wurde. War der Weiler vielleicht Eigentum einer Kirche, vielleicht sogar der Kirche von *Adinkerke*? Der Habsburger Kaiser Josef II. wollte die Siedlung zu einem echten Fischerdorf ausbauen, das er nach sich selber benennen ließ: *Jozefdorp*. Dieser Name ließ sich aber nicht einbürgern. Der heutige Name *De Panne* ist die wörtliche Übersetzung von *La Panne*, der französischen Bezeichnung für das im Volksmund gebräuchliche *Kerk(e)panne*. 1789 war *Kerkpanne* ein Weiler von *Adinkerke*. 1911 wurde es dann zu der unabhängigen Ortschaft *De Panne*. Seit 1977 ist *Adinkerke* ein Ortsteil von *De Panne*.

DIKSUIDE

1089 *Dicasmutha*, 1119 *Dischemue*, *Dixmue*, 1128 *Dixmude*, 1608 *Dixmuyde*, 1906 *Diksmuide*.

Die Formen, die auf *-mue* enden, sind romanischer Herkunft. Die heutige französische Schreibweise *Dixmude* ist eigentlich auch die mittelniederländische Schreibweise. *Diksmuide*

ist ein zusammengesetzter Begriff, der von dem germanischen *muntha* „Mund“ stammt und daher auch die Bedeutung „Mündung eines Wasserlaufs“ hat. In den niederländischen Küstendialekten und im Englischen verschwand das *-n* vor dem stimmhaften dentalen Frikativ *-th*, wodurch der davor liegende Vokal gedehnt wurde. So entstand auch das mittelniederländische und westflämische *muude* (→ auf Niederländisch *muide*) und auf Englisch *mouth*. Der erste Teil ist die Genitivform des germanischen **dika*, aus dem das niederländische *dijk* (Deich) wurde. In dem Namen *Diksmuide* hat *dik-* die ursprüngliche und noch immer in westflämischen Dialekten vorkommende Bedeutung „Graben, kleiner Wasserlauf“. Diese Bedeutung findet man neben „Damm“ auch in dem altenglischen *dic*, das etymologisch mit *dik*, *dijk* identisch und eng mit dem Verb *to dig* „graben“ verwandt ist. Die Siedlung *Diksmuide* entstand an der **Mündung eines kleinen Wasserlaufs** in die Yser. Vielleicht handelte es sich dabei um den Vorläufer des heutigen Kanals *Handzamevaart*, der in dem Bett eines natürlichen kleinen Flüsschens ausgehoben wurde.

HANDZAME (KORTEMARK)

1085 *Hansam*, 1155 *Hanzam*, 1268 *Hansame*, 1289 *Handsame*, 1826 *Handzame*.

Handzame kommt von *Hands-hamme*, einer Zusammensetzung des germanischen Personennamens *Hanno* mit Genitivendung und dem Wort *ham*, das aus dem Germanischen stammt und oft in Toponymen für „Mäander, Biegung in einem Wasserlauf“ und „(angeschwemmtes) Land in so einer Biegung“ vorkommt. Das *-d* in *hand* wurde später, vielleicht in Analogie zu dem Wort *hand*, hinzugefügt. Die Endung *-e* von *hamme* ist eine Dativendung. *Handzame* war ursprünglich das **Land eines gewissen Hanno, das in der Biegung eines örtlichen Wasserlaufs lag**. *Ham* wurde im Französischen als *han* wie in *Bohan*, *Frahan*, *Poupehan*, *Mortehan* entlehnt. Dabei handelt es sich bestimmt nicht zufällig um Orte, um die sich der Fluss Semois herumschlingt.

HOUTHULST

1096 in *Walnensi nemore*, 1151 Kopie ± 1225 *Woltehurst*, 1187 *Wouthulst*, 1201 *Outhulst*, 1306 *Houthulst*.

Der Ort hieß ursprünglich *Woudhu(l)st*. Der Name wird normalerweise als Zusammensetzung der Begriffe *woud* „Wald“ und *hulst*, dem niederländischen Namen eines bekannten Strauches, angesehen. Die Bedeutung des Begriffs wäre dann „**hulstbos**“ bzw. Sträucherwald. Bei dieser Interpretation würde man aber eher die umgekehrte Reihenfolge der Bestandteile des Namens, nämlich *Hulstwoud* erwarten, wobei sich die Bestimmung vor dem Grundwort befindet wie bei dem Antwerpener Ortsnamen *Hulshout*. Deshalb ist es nicht vollständig auszuschließen, dass sich hinter dem ersten Teil ein anderes Wort verbirgt. Es bleibt aber unklar, welches Wort das gewesen sein könnte. Ausgehend von der ältesten volkssprachlichen Aufzeichnung *Woltehurst* könnte man an *hurst* als Variante

von *horst* denken, wobei im Westflämischen dann das *-r* weggefallen ist. Dadurch, dass im Westflämischen das Anfangs-*w* von *Woud-* vor dem velaren Vokal wegfiel – wie auch noch im heutigen westflämischen *oensdag* anstatt „woensdag“ und *oekeren* anstatt „woekeren“ – entstand die Form *Oudhulst*. Darin wurde der erste Teil als das Wort *hout* (Holz) verstanden – im älteren Flämischen ein Wort für einen (hochstämmigen) Wald –, das in den *h*-losen Dialekten im westlichen Flandern genauso klingt wie *oud* in *Oudhulst*. Die volksetymologisch neuinterpretierte Form *Houthulst* fand ihren Weg in die Schriftsprache und wurde später dann auch der offizielle Name. 1926 trennte sich *Houthulst* von *Klerken* und wurde eine unabhängige Kommune. Heute ist *Houthulst* der Name der fusionierten Ortschaft, zur der auch *Klerken*, *Merkem* und *Jonkershove* gehören.

IEPER (YPERN)

1071-93 *Ipera*, 1096 *Ipre*, 1162 *Ypre*, 1798 *Yperen*, 1903 *Ieperen*.

Der Name der Stadt ist dem Fluss *Ieper* entlehnt, der später zu einem Kanal begradigt und dann *Ieperleet* genannt wurde. *Ieper* ist ein vorgeschichtlicher Wassernamen aus der indoeuropäischen Sprache, die in unserer Region dem Germanischen und Niederländischen vorausging. Die Sprache war vermutlich keltisch. *Ieper* kommt von *ip-ara*, einer Zusammensetzung der indoeuropäischen Wurzel **ip* aus dem älteren **ejap*, das „feuerfarben“ oder „rot“ bedeutete, und dem Suffix *-ara*, mit dem viele Flussnamen gebildet wurden (u. a. auch die Namen der Flüsse *Dender*, *Demer* und *Vesder*) und das wohl einfach „Wasser“ bedeutete. Die *Ieper* ist somit das „**feuerfarbene Wasser**“. Die früher häufiger verwendete Form *Ieperen* ist die jüngere Lehnübersetzung der französischen Form *Ypres*. Die heutige Schreibweise *Ieper* ist etymologisch falsch, denn das *i* klingt in der örtlichen und lautgesetzmäßigen Aussprache kurz und nicht wie ein langer Vokal oder Diphtong. Die korrekte Schreibweise müsste eigentlich *Iper* – wie bei *Izenberge* und *Izegem* – oder mit dem niederländischen Diphtong *Ijper-* wie bei *Ijzer*, *Slijpe* und *Wijtschate* – sein.

IJZER (YSER)

846 *Ysera*.

Ijzer ist auch ein vorgeschichtlicher Wassernamen, der mit demselben Suffix wie *Ieper* gebildet wurde. Der erste Teil ist das indoeuropäische (keltische) Wort **is*, das „lebendig“ bedeutet haben soll. Der Fluss wurde somit als das „**lebendige Wasser**“ bezeichnet. Der Name *Ijzer* ist etymologisch identisch mit u. a. *Isere* (Frankreich), *Isar* (Deutschland) und *Jizera* (Tschechien).

KEMMEL (HEUVELLAND)

1066 *Kemble*, 1089 *Kemlis*, 1189 *Kemle*, 1243 *Kemmel*, 1269 *ad opus rivi qui vocatur Kemle*.

Für den Ursprung von *Kemmel* gibt es verschiedene Erklärungsmöglichkeiten. *Gyseling* führte den Namen anfangs auf *Camulion*, einen vorgeschichtlichen, von

dem keltischen Gott *Camulios* abgeleiteten Siedlungsnamen zurück und nahm an, dass dieser Gott einmal auf dem Kesselberg verehrt wurde. Später dachte er dann eher an einen vorhistorischen, aus der indoeuropäischen Wurzel **-akom* abgeleiteten Wassernamen, der entweder „**lieblich**“ oder „**herausragend**“ bedeutete. Auch Debrabandere denkt, dass es sich beim Ursprung dieses Namens um einen vorgermanischen Wassernamen handelt, den *Kemmel* oder *Kemmelbeek*, hält dessen Bedeutung aber für unklar. 1977 wurde Kemmel mit sieben anderen Dörfern zu der neuen Ortschaft Heuveland zusammengelegt.

KOKSIJDE

1270 *Coxhyde*, 1295 *Koxide*, 1915 *Koksijde*.

Koksijde ist eines der zahlreichen (*h*)*ide*-Toponymen an der Küste. Der zweite Teil des Wortes ist von dem mittelniederländischen Verb *hiden* abgeleitet, das etymologisch das Gleiche ist wie das englische *hide* und das niederländische *hoeden*. Aus der ursprünglichen Bedeutung „verbergen“ entwickelte sich die Anwendung „in Sicherheit bringen“ und insbesondere „an Land bringen von (kleinen) Booten“. In einer Oostender Stadtrechnung aus dem Jahre 1403-1404 ist zu lesen: „*als men de bakine stac omme de harijnc scepe te hydene*“ (wenn man die Kiste hinein packte, um den Hering nach *Hydene* zu verschiffen). Das abgeleitete Substantiv *hide*, mit dem lautgesetzmäßig wegfallenden Beginn *-h* im Dialekt *ide*, deutet eine Stelle an Land an, an die kleine Fischerboote gezogen wurden, um sie vor Stürmen zu schützen. Genauer genommen handelte es sich dabei um eine **kleine Bucht oder einen Priel hinter**

den Dünen und vielleicht auch manchmal um eine flache Stelle zwischen den Dünen, vergleichbar mit dem niederdeutschen *hude* „Stapelplatz an einem Fluss“ (z.B. *Buxtehude*, *Steinhude*). Hinsichtlich des ersten Teils des Wortes *Koksijde* dachte man an einen Personennamen, der auf einen wichtigen Einwohner des Weilers hinwies, der rund um die Anlegestelle entstand. Derselbe Name soll auch in Küstentoponymen wie *Coxland* (Westkerke), *Coxmoer* (Varsenare) und *Coxweg* (St.-Kruis, Seeland) vorkommen. Wahrscheinlich stammt *kok* aber von *koog*, einem küstengermanischen Wort für **Land außerhalb des Deichs**. Der Ortsname könnte dann mit dem deutschen *Cuxhafen* (Niedersachsen) zu vergleichen sein, das 1570 noch als *Kuckeshaven* verzeichnet wird. *Koksijde* lag ursprünglich vielleicht direkt außerhalb der Domäne des Klosters Ter Duinen an der Küste. Die Niederlassung verschwand im Laufe des 14. Jahrhunderts, wonach der Name dann auf die ältere Siedlung Simoenskapelle, die ihrerseits im 17.-18. Jahrhundert unter der Wanderdüne „Galopper“ verschwand, überging. Das neue, heutige *Koksijde* entstand etwa 600 m südlicher.

LANGEMARK (LANGEMARK-POELKAPELLE)

1102 *Marc*, 1219 *Langhemarc*, 1824

Langemark.

Der Ort hieß anfangs nur kurz *Mark*. Das war der Name des Wasserlaufs, an dem Langemark und Merkem (aus *Mark-heem* „Wohnort an der Mark“) liegen und der noch zum Teil *Martje* heißt. *Mark* aus dem germanischen **markö-* bedeutete ursprünglich „Grenze“, daher auch „Grenzmarkierung“ und noch

spezieller „**Wasserlauf als Grenze**“. Zahlreiche Grenzwasserläufe in den Niederlanden haben einen Namen mit *mark*, der dann auch des Öfteren auf die Siedlungen, die sich an diesem Wasserlauf befanden, überging, z.B. neben Merkem auch Marke (bei Kortrijk), Maarke (bei Oudenaarde), Merksem und Merksplas (beide in der Provinz Antwerpen). Rund 20 km nordöstlich von Mark lag noch ein Dorf mit demselben Namen, das heutige Kortemark. Um die beiden Orte voneinander unterscheiden zu können, wurden im 12. Jahrhundert die Bestimmungen *Lange-* und *Korte-* dem Namen hinzugefügt. Warum man sich nun ausgerechnet für diese genaueren Angaben entschieden hat, ist vorläufig noch unklar. *Lang* und *kort* kann jedenfalls kein Hinweis auf die Form der beiden Dörfer sein, denn keines von beiden ist besonders lang oder kurz.

LOMBARDSIJDE (MIDDELKERKE)

1285 *Lombardie*, 1375 *van Lombardien*, 1408 *Lombaerside*, 1409 *van Lombaerdsyden*, 1818 *Lombartzijde*.

Angesichts der ältesten Form *Lombardie*, die bis heute im Volksmund überlebt hat, ist es nicht sehr wahrscheinlich, dass es sich hier auch um ein *hide* handelt wie bei *Koksijde* und *Raversijde*, bei dem das *-d* aus dem Grundwort *hide* dann im Dialekt weggefallen wäre. Wenn man von dieser Erklärung ausginge, bliebe der erste Teil des Namens unerklärt: *Lombard* kann eigentlich kein Personennamen sein und das nicht nur aufgrund des fehlenden Genitiv-s sondern auch, weil man keinen Vor- oder Familiennamen in Form von *Lombard* in unserem historischen Personennamenlexikon gefunden hat. Wahrscheinlich muss man bei dieser Ortsbezeichnung an die Lombardei, den Landstrich in Italien denken, wenn auch nicht im wörtlichen Sinn, sondern in der übertragenen Verwendung für einen **Ort, der weit entfernt** von dem Zentrum, dem er seinen Namen zu verdanken hatte, **lag**. Abgelegene Weiler und Ländereien wurden oft nach fernen Orten benannt, daher stammen auch die Toponyme *Turkijen* (Türkei), *Pollanen* (Polen), *Egypten* (Ägypten), *Bohemen* (Böhmen), *Canada* (Kanada), *Argentinie* (Argentinien) oder *Siberie* (Sibirien). Aus Quellen des 13. Jahrhunderts geht hervor, dass der Polder Lombardsijde Eigentum des Klosters von Oudenburg war. Nach mittelalterlichen Maßstäben lag der *polre van Lombardien* somit ein ganzes Stück von seinem Eigentümer entfernt, daher stammt vielleicht der Gedanke an die weit entfernte Lombardei. Auch in Rotterdam und Roermond liegen die Viertel, die den Namen *Lombardije* tragen, weit vom Stadtzentrum entfernt. Die Form *Lombaerside* kommt erst 1408 vor und ist wahrscheinlich in Analogie zu *Koksijde* und *Raversijde* entstanden, wobei das *ide* hyperkorrekt als Entwicklung aus dem *ie* (vergleiche dazu das niederländische *kastijden* aus dem mittelniederländischen *castien*) erklärt werden kann.

MANNEKENSVERE (MIDDELKERKE)

1171 Kopie 13. Jahrhundert *Manekini overvara*, 1235 *Mannekinsvere*, 1435 *Mannekenvere*.



■ Der *Pagus Flandrensis* oder *Gau Flandern* erstreckte sich über das Küstengebiet zwischen der Yser und dem Zwin, einschließlich der Schwemmlandebene und des Nordrandes des Sandgebiets. Diese Verwaltungseinheit wurde in der karolingischen Zeit und somit vor der Grafschaft Flandern geschaffen. (Raakvlak, aus Hillewaert et al 2011)

Der Ort erhielt seinen Namen nach einer *veer* bzw. Fähre oder **dem Fahrzeug zum Übersetzen über die Yser, das jemandem mit dem Namen Mannekin** gehörte. *Mannekin* ist ein Diminutiv des alten germanischen Männernamens *Manno* oder eines verkürzten zweiteiligen *man*-Namens wie *Herman*. Mannekin war wahrscheinlich der gräfliche Angestellte, der die Fähre bediente. 1287 wurde die Fähre durch die Brücke Gravenbrug ersetzt. Die heutige „Uniebrug“ wurde in der französischen Zeit errichtet. Mannekensvere war eine unabhängige Ortschaft, bis es 1971 mit Schore, Slije und Sint-Pieterskapelle zu der neuen Ortschaft Spermalie zusammengelegt wurde, die seit 1977 zu Middelkerke gehört.

NIEUWPOORT

1163 *Novus portus*, *Novum oppidum*, 1190 *Nieweport*, 1302 *van der Niewerport*, 1723 *Nieuwpoort*.

Zusammensetzung von *nieuw* und dem mittelniederländischen Wort *port*, *poort*, abgeleitet von dem lateinischen *portus*, das „Hafen“ bedeutet. In *Nieuwpoort* hat sich das Wort bereits zu der mittelniederländischen Bedeutung „Stadt“ entwickelt. Der Name ist etymologisch identisch mit Nieuwpoort bei Grevelingen (= *Gravelines*) in Nordfrankreich und *Newport* in England (aus dem lateinischen *Novus Burgus*). Die Stadt wurde im Gegensatz zum älteren Veurne „neu“ genannt. Nieuwpoort wurde auf dem Gebiet des sogenannten *Zandhoofd*: 1083-93 *Sandasovad*, 1107 *Sandeshoved* errichtet. Der Name, der auf eine Dünenreihe an der Ysermündung verweist, tauchte bis 1373, also bereits zwei Jahrhunderte nach dem neuen Namen, noch regelmäßig auf.

OOSTDUINKERKE (KOKSIJDE)

1120 *Duncapeella*, *apud Dunckerkam*, 1135 *Duunkerka*, 1149 *Duncaple*, 1231 *Dunkerke*, 1235 *Ostduinkerke*, 1827 *Oostduinkerke*.

Bis in die 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts hieß der Ort neben *Duinkerke* auch *Duinkapelle* oder *Duinkappel*. Die Namen bedeuteten „Kirche/Kapelle in den Dünen“. Im 13. Jahrhundert wurde der Name mit *oost-* erweitert, um ihn u. a. von dem westlicheren *Duinkerke* (Dünkirchen), das jetzt in Frankreich liegt, zu unterscheiden. Allerdings tauchte die alte Form *Duinkerke* bis nach 1450 noch regelmäßig in Archivquellen auf.

OOSTENDE

± 1115 *in orientali fine in Testrep*, 1256 *Ostende*, 1285 *Oostende*.

Der Name bedeutet wörtlich „**Ostende, östliches Ende**“. *Oostende* und *Westende* waren das östliche bzw. das westliche Ende der Insel *Testreep*. In der Mitte befand sich die Gemeinde Middelkerke. Der Name *Testreep* (992 in *Testerep*, 1107 *Testrep*, 1173 *Testreep*) ist aus dem westgermanischen **tehstera* „rechts“ und **raipa*, das im Niederländischen zu *reep* wurde, das hier die Bedeutung „langer schmaler Bodenstreifen“ hat, zusammengesetzt. *Testreep*, der „rechte Streifen“, war eine lang ausgestreckte, durch einen Gezeitenpriel vom Festland getrennte

Grodeninsel. Da die Germanen sich nach einer Nord-Süd-Achse orientierten, liegt der Westen auf der rechten Seite, wenn man nach Süden schaut. *Testreep* ist somit ein „westlicher Streifen“. Als man den Namen nicht mehr verstand, wurde er volksetymologisch neu interpretiert als *Ter Streep*, wie auch heute noch ein Hotel in Oostende heißt. Siehe im Vergleich dazu auch 1380 *ten Streep*, 1455 *te Streep*, 1483 *ter Streep*. Die Insel wurde später genau wie das ursprüngliche Oostende von der Nordsee verschlungen.

PASSEDALE (ZONNEBEKE)

844-864 Kopie 961 *Pascandala*, 1187 *Paskendale*, 1190 *Paschendale*.

Zusammensetzung von *dal* „Tal, Niederung“ mit einem Personennamen, der auf einen früheren Bewohner hinweist. Vielleicht handelt es sich dabei um den hebräischen Namen *Pascha* oder einen Namen aus einer Sprache, die hier vor der Ankunft der Germanen gesprochen wurde, der mit dem indoeuropäischen Wort **pasik*, das „Kind“ bedeutete, in Verbindung gebracht werden kann. Passendale war bis 1977 eine unabhängige Ortschaft und wurde dann in Zonnebeke eingemeindet.

PERVIJZE (DIKSMUIDE)

1063, 1115 *Paradisus*, 1172 *Parvisia*, 1225 *Pervisa* (TW), 1189 *Parvise*, 1190 *Pervise*, 1915 *Pervijze*.

Der Name stammt von dem altfranzösischen *parevis* – auf Französisch *parvis* – das wiederum von dem lateinischen *paradisus* abstammt und im Mittelalter „Kirchplatz, Vorplatz, Portal“ bedeutete. Diese Bedeutung ist von der ursprünglichen Bedeutung „**Umzäunung, umschlossener Raum, Park**“ abgeleitet. Pervijze erhielt seinen Namen also von seinem Kirchplatz. Die örtliche Aussprache auf *-ie* oder *-zje* erklärt sich durch die regelmäßig vorkommende latinisierte Variante *Parvisia*.

POELKAPPEL (LANGEMARK-POELKAPPEL)

1377-78 *ter capelle ten Poele in de prochie van Langhemaerc*, 1648 *Poele cappelle*, 1681 *Poelcapelle*, 1915 *Poelkapelle*.

Der Name erinnert an eine **Kapelle** auf der Herrschaft *ten Poele* in Langemark. *Ten Poele* bedeutet „**an dem Tümpel, an dem Moor**“. Poelkapelle wurde 1904 eine unabhängige Ortschaft und ist 1977 dann wieder mit Langemark zu der Ortschaft Langemark-Poelkapelle zusammengelegt.

POPERINGE

844-864 *Pupurninga villa*, 877 *Pupurningahem*, 1040 *Poparingehem*, 1190 *Poperinghem*, 1218 *Poperinghe* (TW), 1903 *Poperinge* (DF).

Poperinge ist ursprünglich ein *-ingaheem*-Name. Dieser oft vorkommende Namenstyp besteht aus drei Teilen. Der erste Teil ist ein Personennamen, genauer genommen der Name des Stammesoberhauptes des germanischen Clans, der die Siedlung gründete. Mit dem Sammelsuffix *-ing* wird aus dem

Personennamen durch die Genitiv Pluralendung *-a* ein Clannamen abgeleitet. Der letzte Teil ist *heem*, das „Wohnort“ bedeutete. Der Personennamen in *Poperinge* ist einigen Sprachwissenschaftlern zufolge das germanische *Poppo*, ein Kosename für *Robrecht*, der auch in dem Familiennamen *Poppe* weiterlebt. Das ist dem Lautgesetz zufolge schwierig, man würde dann aber eher *Poppingaheem* erwarten, ohne *r* und mit einem doppelten *-pp-*. Gysseling ging deshalb von einem Personennamen, der von **pupurn*, der Wurzel von **peup-* „Kind“ abgeleitet ist, aus. Bereits im frühen 13. Jahrhundert scheint – möglicherweise in Analogie zu anderen Namen auf *-inge* aus der Umgebung wie beispielsweise *Vlamertinge*, *Boezinge* und *Elverdinge* – das Grundwort *-heem* vom Namen abgefallen zu sein.

RAMSKAPPEL (NIEUWPOORT)

1120 *Ramescapella*, 1227 *Ramscappel*, 1915 *Ramskapelle*.

Benannt nach einer **Kapelle, die von einer Person mit dem germanischen Namen Hraban oder Hramno gegründet wurde**. Im Nordosten von Westflandern liegt noch ein anderes Ramskapelle, das jetzt ein Ortsteil von Knokke-Heist ist. In der volkstümlichen Aussprache werden beide Orte aber voneinander unterschieden: Ramskapelle an der Yserfront heißt *Ramskapel*, während sein Homonym *Ramskapelle* genannt wird.

RENINGE (LO-RENINGE)

877 Kopie 12. Jh. *Rinenga*, 1085 Kopie 12. Jh. *Rininge*, 1162 *Reninghe*, 1903 *Reninge*.

Reninge war wie *Boezinge* ursprünglich der Name eines **germanischen Clans**, der nach seinem Stammesoberhaupt, einem gewissen *Rinno* benannt wurde. Der Name ist ein Kosewort für einen germanischen *ragin*-Namen wie *Reinbert*, *Reinhard*, *Reinboud*.

RENINGELST (POPERINGE UND HEUVELLAND)

1107 *Rinigelles*, 1133 *Rinegels*, 1200 *Rininghelst*, 1391 *Reninghelst*, 1686 *Reningelst*

Die moderne Form, die sich als Zusammensetzung des Siedlungsnamens *Reninge* mit *elst* „Erlenwald“ darstellt, ist irreführend. Aus der ältesten Aufzeichnung geht hervor, dass *Reningelst* aus *Reninge* und einem altfranzösischen Diminutivsuffix *-elle* besteht. Der Name bedeutet somit „**kleines Reninge**“. Schon im 12. Jahrhundert wurde das ausländische Suffix dem bekannten Wort *elst* angeglichen.

SCHOORBAKKE (DIKSMUIDE)

1643 *Schoorebacke*, um 1680 zu *Schoorbacke*.

Schoorbakke ist ein Weiler von Pervijze an der Yser bei Schore. Der Name wurde aus dem Ortsnamen *Schore* und dem Wort *bak* (hier mit Dativendung), das ein flämisches, von dem altfranzösischen *bac* abgeleitetes Lehnwort, das „Fähre“ bedeutet, ist, zusammengesetzt. In *Schoorbakke* konnte man die **Fähre nach Schore nehmen**. Zurzeit befindet sich dort eine Brücke, die Schoorbakkebrüg.

STADEN

1115? *Stathen*, 1183 *Staden*, 1552 *van Staen*, 1641 *Staden alias Staen*, 1818 *Staden*.

Der Name stammt von dem germanischen **statha*, das im Mittelniederländischen zu *stade* wurde und die Bezeichnung für ein Ufer oder eine **Anlegestelle an einem Wasserlauf** war. Etymologisch ist der Name identisch mit dem althochdeutschen *stade* „Ufer, Wall“, aus dem sich das heutige deutsche *Gestade* entwickelt hat. Im westflämischen Dialekt sagt man *Staan*, wobei das -d zwischen den beiden Vokalen wegfällt. Dort sagt man beispielsweise auch *braan* und *laan* anstatt wie in der niederländischen Standardsprache *braden* und *laden*.

STUIVEKENSKERKE (DIKSMUIDE)

1218 *Stuvinskerke*, 1350 *Stuveskerke*, 1459 *Stuvekens kerke*, 1494 *Stuvekinskerke*, 1903 *Stuvekenskerke*.

Die älteste Form *Stuvinskerke* verweist deutlich auf die **Kirche einer Person namens Stuvín**. Dieser Name lebt auch noch in dem Familiennamen *Stuyven* weiter. Im 15. Jahrhundert wurde das Kosesuffix -in durch das Diminutivsuffix -kin ersetzt, das zum niederländischen -ke wurde. Die verkürzte Form *Stuvekins* entwickelte sich im örtlichen Dialekt zu *Stuvtjes* oder *Stuiviges*.

TERVATE (DIKSMUIDE)

1180 *uate*, 1219 *Vatha*.

Tervate ist ein Weiler von Stuivekenskerke, der inzwischen zu Diksmuide gehört. Der Name ist aus dem den Ort angehenden Präfix *ter* (Kontraktion aus *tot-der*) und der Dativform des Wortes *vaat*, einer Dialektvariante von *vat*, entstanden. Das Wort *vat/vaat* entwickelte sich von seiner ursprünglichen Bedeutung „Gefäß für trockene oder nasse Waren“ in den flämischen und seeländischen Dialekten zu einer Bezeichnung für einen öffentlichen Brunnen oder einen Trinkbrunnen für das Vieh. Tervate bedeutete also ursprünglich: **in der Nähe des Trinkbrunnens**.

VEURNE

877 Kopie 961 *Furnis*, 1080-85 *Furnes*, 1110 *Furna*, 1237 *Veurne*, 1306 *Voerne*, 1324 *te Vorne*, 1686 *binnen Veuren*.

Veurne lässt sich ursprünglich auf einen Wassernamen zurückführen. Das Alter und die ursprüngliche Form bleiben jedoch unklar. Wahrscheinlich ist der Name etymologisch der gleiche wie, oder doch sehr eng verwandt mit den Flussnamen *Voer* (u.a. in Limburg und in Flämisch-Brabant) und *Vurre* (in Afsnee bei Gent), als auch mit *Voorne*, dem Namen einer holländischen Insel. Gysseling dachte ursprünglich an einen germanischen Wassernamen **Furno*, der aus dem Stamm *varen* gebildet wurde. Die Bedeutung wäre dann „befahrbares Wasser“. Das hätte im Altgermanischen dann zum Siedlungsnamen (im Dativ Plural) **Furnum* und zu den davon abgeleiteten romanischen Formen im Dativ Plural *Furnis* und *Furnes* geführt. In einer späteren Studie über Wassernamen im weiteren europäisch-asiatischen Raum

der indoeuropäischen Sprachen meint Gysseling, dass *Veurne* und *Voer* auf eine ältere Sprachschicht als das Germanische zurückzuführen sein könnten. Er erkennt darin einen vorgeschichtlichen Wassernamen, den er als **Pur-ina*, eine Ableitung aus der indoeuropäischen Wurzel **peur*, aus der auch das griechische Wort „feuerfarben“ und das lateinische *puros* „rein“ entstanden sind, rekonstruiert. Das ebenso vorgeschichtliche Suffix -ina bedeutete – wie auch -ara in *leper* und *Ilzer* – „Wasser“. Dieser Erklärung gemäß bedeutet *Veurne* dann **Siedlung an dem roten oder reinen Wasser**. Auch die französischen Flussnamen *Rhone* und *Seine* wurden mit diesem Suffix (oder einer Variante davon) gebildet.

VLADSLO (DIKSMUIDE)

992 Kopie 11. Jahrhundert *Frordeslo*, 1119 *Flardeslo*, 1150 *Fladreslo*, 1223 *Flartslo*, 1279 *Vlardselo*, 1529-38 *Vlaedzeele*, 1609 *Vladslo*.

Zusammensetzung des germanischen Personennamens *Frawarad*, mit Genitiv-s und dem Wort *lo*, das in flämischen Ortsnamen „Wäldchen auf höherem Sandboden“ bedeutet. Der Ort hat seinen Namen also einem **Wäldchen, das einmal einem Frawarad gehörte**, zu verdanken. In Vladslo und der weiteren Umgebung nennen die einheimischen Dialekt Sprecher das Dorf aber nicht *Vladslo*, sondern *Vlazele*. Die letztere Form, die bis mindestens ins 15. Jahrhundert zurückreicht, hat sich im Volksmund spontan aus *Vladslo* entwickelt. Durch den starken Anfangsakzent verdampfte die zweite Silbe zu -le, was in Namen mit -lo häufiger geschah, so z. B. auch in *Stavele* (Westflandern), *Ronsele* (Ostflandern) und *Zoerle* (Antwerpen). Nach der Verdampfung lautete die Aussprache *Vladzle*, völlig in Übereinstimmung mit der westflämischen Assimilationsregel, der zufolge sich ein -s vor einem -l/ in ein stimmhaftes z verändert (vergleiche dazu westfl. *vizleurder* gegenüber *visleurder* in der niederländischen Standardsprache). Die neue Form war aber nicht nur in Bezug auf ihre Bedeutung unklar sondern aufgrund der schweren Konsonantenkombination *dzl* auch schwer auszusprechen. Dem konnte entgegengewirkt werden: das -d wurde verstoßen (zum Vergleich: im Dialekt *Dizele* für das westflämische *Dudzele*) und zwischen das z und das l ein *ee* eingefügt, so dass ein neues Grundwort *zele* entstand. Es ist gut möglich, dass hier auch eine Analogie zu anderen Ortsnamen auf -zele in der Umgebung wie *Voormezele* und *Dadizele* entstanden ist. In der Schriftsprache blieb das etymologisch ursprüngliche *Vladslo* im Laufe der Jahrhunderte die am häufigsten verwendete Form, die auch einen offiziellen Status erhielt.

WESTROZEBEKE (STADEN)

1072 falsch 12. Jahrhundert *Rosebeke*, 1200 *Roosebeke*, 1299 *Droghe Rosebeke*, 1567 *Droochroosbeke*, 1652 *West roosebeque*, 1802 *West-Roosebeke*, 1915 *Westrozebeke*.

Ursprünglich hieß der Ort einfach nur *Rozebeke*, nach einem örtlichen Bach. Der erste

Teil stammt von dem germanischen **rausa* „Ried“, der Rozebeek war somit ein **Bach, in dem Ried wuchs**. Die Bestimmung *West-* wurde später zur Unterscheidung von einem anderen „Rozebeke“, das etwa 20 km weiter ostwärts liegt und jetzt *Oostrozebeke* heißt, eingeführt.

WIJTSCHATE (HEUVELLAND)

1069 *Widesgada*, 1080-85 *Wideschat*, 1224 *Widescate*, 1237 *Witscate*, 1313 *Wijtscate*, 1641 *Wijtschate*.

Das Grundwort in diesem Namen ist *gat*, das im älteren Niederländischen (und in den heutigen Dialekten) auch „Durchgang, Zugang“ bedeutete, genau wie das englische Schwesterwort *gate*. Der erste Teil ist wahrscheinlich der germanische Personenname *Wido* mit Genitivdeklination. Es kann aber auch an das mittelniederländische *wide* „Weide“ gedacht werden, auf das u. a. das westflämische *wiedouw* mit der gleichen Bedeutung zurückgeht. Wijtschate erhielt seinen Namen somit von einem **Durchgangs- oder Zugangsweg**, der entweder einem gewissen **Wido** gehörte, zu einem Weidenwald führte oder von **Weiden** gesäumt war.

ZARREN (KORTEMARK)

1089 *Sarra*, 1112 Kopie 12. Jahrhundert *Sarran*, ± 1185 *Zarren*.

Benannt nach dem **Namen des örtlichen Baches: Zarre**. Der vorgeschichtliche Wassernamen ist von einer indoeuropäischen Wurzel **ser-/sor-* „fließen, strömen“ abgeleitet und sehr eng verwandt mit dem Namen des Flusses Saar (auf Französisch *Sarre*), einem Nebenfluss der Mosel in Frankreich und Deutschland.

ZEEBRUGGE (BRÜGGE)

Junger Name für den Küstenort, in dem Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Bau eines Seehafens begonnen wurde, der inzwischen über einen Kanal mit dem Brügger Hafen verbunden ist. Das Hafendorf entstand auf dem Gebiet der Ortschaft Lissewege, die inzwischen zu Brügge gehört. Der Name *Zeebrugge* wurde in behördlichen Kreisen erdacht und 1894 zum ersten Mal schriftlich niedergelegt, als zwischen dem belgischen Staat, der Stadt Brügge und einigen Privatunternehmern eine Vereinbarung in Bezug auf den Bau und die Erschließung des geplanten Vorhafens getroffen wurde.

Quellen

- Debrabandere F., M. Devos e.a. (2010), *De Vlaamse gemeentenamen, verklarend woordenboek*, Brüssel / Leuven 2010.
- Declercq G. (1995). Vlaanderen en de Vlaanderengouw in de vroege middeleeuwen. In: *Vlaanderen* 44, S. 154-161.
- Dhondt J. & M. Gysseling (1948). *Vlaanderen. Oorspronkelijke ligging en etymologie*. In: *Album prof. dr. Frank Baur. 1e deel. Antwerpen, Standaard*, S. 192-220.

MÖWEN BEIM AUFSPÜREN VON U-BOOTEN EINGESETZT

Die deutschen U-Boote waren eine Geißel für die Alliierten. Allein bei den Briten starben im Ersten Weltkrieg fast 13 000 Menschen bei U-Boot-Angriffen. Am 7. Mai 1915 torpedierte ein deutsches U-Boot den 240 Meter langen britischen Luxusdampfer *Lusitania*. Diesem Angriff fielen 1200 Passagiere und Besatzungsmitglieder zum Opfer. Die Angst vor weiteren Angriffen dieser Art war groß, weil dadurch auch die Lebensmittelversorgung in Gefahr geriet. Im April 1917 war die Lage so eskaliert, dass ein Viertel aller Schiffe, die die britischen Inseln verließen, nie wieder zurückkehrte. Jeder Vorschlag und jede kreative Idee zur Lokalisierung von U-Booten und/oder deren Neutralisierung kam deshalb sehr gelegen. 1915 wurde in Großbritannien ein „Board of Invention and Research“ (BIR) gegründet, den 1916 dann die „Anti-Submarine Division“ (ASD) ablöste, die Angehörige des Militärs, Wissenschaftler, aber auch die breite Masse dazu anregen sollte, Lösungen anzubieten. Der Einsatz starker Magnete, das Ausgießen grüner Farbe, um die Sicht der Periskope zu behindern und sogar das Aufspüren von U-Booten mit Wüschelruten gehörten zu den zahlreichen eingereichten Vorschlägen. Die Idee eines gewissen Thomas Mills, der den Einsatz von Seemöwen für das Aufspüren von U-Booten vorschlug, erhielt den Vorteil des Zweifels und wurde genauer untersucht. Er hatte den Plan, die Möwen so zu dressieren, dass sie sich auf den Periskopen der U-Boote niederließen und diese, sobald das „Auge des U-Boots“ an die Wasseroberfläche kam, mit ihren Exkrementen beschmutzten. Man versuchte den Vögeln diese Aufgabe beizubringen, indem man ihnen zuerst in unmittelbarer Nähe eines Periskops Futter anbot. Die auf diese Weise konditionierten Vögel sollten danach von sich aus jedes erdenkliche Periskop aufsuchen und somit auch anweisen. Zur Konditionierung der Möwen verwendete man Scheinperiskope (Möwenlocker), die hinter einem Schiff hergeschleppt wurden und in regelmäßigen Abständen Würstchen oder Katzenfutter aus einer Maschine auswarfen. Es erübrigt sich mitzuteilen, dass diese originelle Idee die deutsche U-Bootflotte nie in Bedrängnis gebracht hat...

Jan Seys

KÖNIGLICHES KINDERHILFSWERK IBIS IM ERSTEN WELTKRIEG IN MILFORD HAVEN (WALES)

Das Königliche Kinderhilfswerk IBIS in Bredene (bei Oostende) ist eine einzigartige Schule, nicht nur aufgrund ihrer typischen Marineschuluniform. Sie wurde 1906 von Prinz Albert gegründet, um Waisenkinder aus der Fischereibranche auszubilden und zu erziehen. Inzwischen hat sich das Internat zu einer Oase für 6-16-Jährige aus oft schwierigen sozialen Verhältnissen entwickelt, die dort in einem sicheren Umfeld lernen und leben können. Unter der Hohen Schirmherrschaft Seiner Majestät des Königs wird hier heute maximal 110 Schülern eine Grundschulausbildung und eine Ausbildung in einer maritim-technisch orientierten Sekundarstufe I angeboten (www.ibisschool.be). Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs entschied die Schule, dass sie in dieser Region nicht länger sicher sei. Am 13. Oktober 1914, einen Tag bevor die Deutschen Oostende einnahmen, schifften sich die Mitglieder des Personals und 20 zurückgebliebene IBIS-Jugendliche an Bord der Dampfschlepper IBIS V (o.75) und IBIS VI (o.76) nach Milfordhaven in Wales (Großbritannien) ein. Während des ganzen Krieges blieb Milfordhaven der Zufluchtsort von IBIS. Im Dezember 1918 war die IBIS VI das erste Fischerboot, das in Begleitung einer Militäreskorte wieder im Oostender Hafen anlegte. Es war voll beladen mit Fisch, einem Geschenk der belgischen Reeder aus Milfordhaven für die Oostender Bevölkerung.

Jan Seys



Wikipedia

LÖSUNG DES GESUCHTEN KÜSTENSCHNAPPSCHUSSES AUS DIESER AUSGABE

Auf Seite 101 befindet sich das Foto eines Schiffes, das mit einem befremdlichen Farbmuster angestrichen wurde. Es handelt sich dabei um die USS West Mahomet, einen amerikanischen Frachter, der mit einer sogenannten „dazzle“ (oder razzle dazzle) Tarnung versehen wurde. Das englische Wort „dazzle“ bedeutet so viel wie „Verwirrung“. Dieser Begriff beschreibt perfekt die verwendete Art der Tarnung. Eine Bemalung mit geometrischen Mustern – oft schwarz, weiß, blau und grün – sollte einen Gegenstand nicht schwer erkennbar machen, sondern den Feind daran hindern, die Entfernung, die Geschwindigkeit und den Kurs des angepeilten Schiffes zu erkennen, wie es auch bei einem fliehenden Zebra der Fall ist. Dieses „razzle dazzle“ Muster wurde zum ersten Mal im Ersten Weltkrieg verwendet. Nach großen Verlusten von Schiffen durch die Angriffe deutscher U-Boote begannen die Engländer 1917 mit der Bemalung ihrer Handels- und Kriegsschiffe. Schließlich erhielten über 4000 Handels- und 400 Kriegsschiffe eine „Dazzle-Tarnung“. Jedes der Schiffe hatte übrigens eine eigene ganz spezielle Zeichnung, um zu verhindern, dass der Feind Klassen von Schiffen schnell erkennen konnte. Auch in der Kunstszene zeigte man später Interesse für diese Technik; Pablo Picasso soll sogar Anspruch auf das Konzept als Erfindung der Kubisten erhoben haben!

Jan Seys



IBIS



■ Eine Ladung tiefgefrorenes Fleisch zur Unterstützung der Lebensmittelversorgung der Bevölkerung wird von einem Schiff im Antwerpener Hafen gelöscht (Rency 1920, *La Belgique et la guerre*)

ÜBER DYNAMITFISCHEREI UND DEN WIDERSTAND GEGEN DAS ERSTE TIEFKÜHLFLEISCH

Im Meetjesland auf dem Gebiet von Assenede gab es in der Zeit des Ersten Weltkriegs in den Prielien viel Fisch. Vor allem Aal war in dem modrigen Wasser im Überfluss vorhanden. Andere Fische suchten in der Paarungszeit die untiefen Gewässer auf, sich paaren und zu laichen. Hobbyfischer fanden hier eine nicht zu verachtende Ergänzung ihres täglichen Speisezettels. Außerdem konnte man, wie es schien, auch von den deutschen Besatzern noch etwas lernen.

Als sich einige Einwohner im Mai 1916 einer Gruppe deutscher Soldaten anschlossen, die gerade von der Front kamen, waren sie Zeuge einer sehr merkwürdigen Art des Fischens. Die Deutschen hatten vorher eher zufällig entdeckt, dass eine große Anzahl von Fischen getötet oder betäubt worden war, als sie eine Artilleriegranate ins Wasser geworfen hatten, die danach explodierte. Sie demonstrierten, wie der Schock einer explodierenden Handgranate im Wasser Fische nach oben trieb, die danach dann ganz einfach eingesammelt werden konnten. Die deutschen Soldaten gaben einen Teil ihres Fangs den Einwohnern von Assenede. Sie hatten jedoch die Rechnung ohne ihre Vorgesetzten gemacht. Als die deutschen Offiziere dahinter kamen, dass die Handgranaten nicht zu militärischen Zwecken verwendet worden waren, hatte der Spaß ein Ende und die Handgranaten mussten umgehend abgeliefert werden. Es ging dabei jedoch nicht nur um die Verschwendung wertvoller Waffen, diese Art des Fischens war auch lebensgefährlich für die „Täter“ und die Umstehenden.

Das Fischen in natürlichen Gewässern war in der damaligen Zeit für die Landbevölkerung eine Selbstverständlichkeit. Weniger positiv begegneten die Flamen jedoch neuen Techniken wie dem Einfrieren von

Lebensmitteln. Anfang des 20. Jahrhunderts waren in den USA diesbezüglich erste Experimente durchgeführt worden. Auch in Belgien aß man in dieser Zeit zum ersten Mal Tiefkühlkost. Im Krieg verwendete man die Tiefkühltechnologie, obwohl sie noch lange nicht voll entwickelt war. Wenn eine Tiefkühlanlage mitten auf See ausfiel, gab es oft keine andere Möglichkeit, als den gesamten Inhalt über Bord zu kippen. Fleisch war eines der Produkte, die auf diese Weise geliefert wurden. Wenn das Versorgungsschiff in einem Hafen der Alliierten angekommen war, wurde das Fleisch auf einen Lastwagen mit Kühlanlage umgeladen. Oft blieb das Schiff auch eine Zeit lang im Hafen liegen und die Kühlanlagen liefen weiter.

Das Tiefkühlfleisch war hauptsächlich für die Versorgung der Truppen bestimmt. Erst in zweiter Instanz dachte man an die belgische Zivilbevölkerung. Unter den Soldaten gab es – trotz des Lebensmittelmangels und der Erschöpfung – viel Widerstand gegen das Tiefkühlfleisch. Sie konnten sich einfach nicht an den Geschmack und die Farbe gewöhnen. Erst ab den 1930er Jahren verbreitete sich die Tiefkühltechnologie in größerem Umfang.

Brecht Demasure

ANTI-U-BOOT-NETZ

Ein eisernes Netz, das in einen Hafen oder eine Fahrrinne gespannt wurde, um U-Booten die Durchfahrt zu versperren.

ATLANTIKWALL

Eine Verteidigungslinie, die Nazi-Deutschland im Zweiten Weltkrieg entlang der Küstenlinie von der spanisch-französischen Grenze bis in den nördlichsten Punkt des damaligen Finnlands errichtete, um eine Invasion der Alliierten zu verhindern und die strategisch wichtigen Häfen zu verteidigen.

AVISO

Schnelles Schiff, das eingesetzt wurde, um Mitteilungen an die und von der Kriegsflotte zu überbringen.

BATTERIE

Eine Batterie ist ein militärischer Begriff für eine Einheit von Artilleriegeschützen (z.B. Kanonen, Granatwerfer), die oft in einer Reihe aufgestellt werden. Batterien können sowohl zum Angriff (z.B. als Feldartillerie) oder zu Verteidigungszwecken (z.B. als Küstenbatterie oder Luftabwehrbatterie) eingesetzt werden.

DAMPFKUTTER

Ein mit Dampf angetriebener Fischkutter. Diese Kutter gingen mit seitlichen Baumkurren, Scherbrettern und Bodenschleppnetzen auf Fischfang. 1884 lief der erste Dampfkutter in den Hafen von Oostende ein.

DIE PIONIERE

Militärische Einheiten, deren Aufgabe es ist, zu bauen und zu zerstören und auf diese Weise die Operationen der anderen Einheiten zu ermöglichen und deren Mobilität sicherzustellen.

EUROKUTTER

Schiffsmodell entworfen in den Niederlanden in den 1980er Jahren, 24 m lang, mit Bodenschleppnetzen ausgestattet.

FISCHEREIWACHBOOT

Schiff, das die Fischerei kontrolliert und darauf achtet, dass keine verbotenen Aktionen beim Fischfang durchgeführt werden.

FLAKGRUPPE

Flak ist eine Abkürzung für Flugabwehrkanone, die Bezeichnung für die deutschen Luftabwehrgeschütze. Verschiedene Luftabwehrposten wurden zu einer Flakgruppe zusammengelegt.

FLOTTILLE

Marineverbände, die aus mehreren Kriegsschiffen oder kleineren Booten

zusammengestellt waren und dem Befehl eines einzigen Befehlshabers unterstanden.

FLÜGELMINE

Eine Mörsergranate mit großen Stabilisierungsflossen, die dazu dienten, sie auf Kurs zu halten.

GESCHÜTZSTELLUNG

Ein befestigter oder nicht befestigter Ort, an dem ein Artilleriegeschütz (z.B. eine Kanone oder ein Granatwerfer) aufgestellt wurde.

HOCHSEEFLOTTE

Die aktive Heimatflotte der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg. Zu ihr gehörten alle schweren Kriegsschiffe mit ihren unterstützenden Einheiten und Aufklärern.

HILFSKREUZER

Schnelles Handelsschiff, das zeitweise als Kriegsschiff verwendet und mit einer militärischen Besatzung ausgestattet wurde.

INFANTERIE

Teil der Streitkräfte, die im wahrsten Sinne des Wortes „zu Fuß“ kämpfen. Heute spricht man von einer mechanisierten Infanterie, weil sich moderne Infanteristen meistens mit Fahrzeugen fortbewegen.

KRIEGSFISCHKUTTER

Bewaffneter Fischkutter im Dienst der deutschen Marine.

KREUZER

Eine multifunktionale Kriegsschiff, kleiner und weniger gut gepanzert als ein Schlachtschiff, aber schneller und wendiger.

MARINEKORPS FLANDERN

Der Teil der Kaiserlichen Marine, der an der flämischen Küste stationiert war.

MINENNETZ

Ein Minenfeld. Die Minen wurden in verschiedene Tiefen gehängt, damit man ihnen nur schwer ausweichen konnte.

MORTIER

Artilleriegeschütz mit einem sehr kurzen, in einem Winkel von 45° montierten Lauf. Das Projektil wird somit schräg nach oben abgefeuert und hat eine bogenförmige Schussbahn, bevor es sein Ziel erreicht.

MOTOR LAUNCH

Schnelles Motorboot im Dienst der britischen Marine.

PONTONBRÜCKE

Vorübergehende Brücke aus miteinander verbundenen Pontons (treibenden Plattformen) oder Binnenschiffen, über die eine Fahrbahn gelegt wurde.

PONTONIER

Pontoniere sind Pioniersoldaten, die sich mit dem Bau von (vorübergehenden) Brücken beschäftigen. Diese Brücken werden auf miteinander verbundenen Pontons über breite Flüsse und Meerengen gelegt.

SCHLACHTSCHIFF

Typ eines großen, schwer bewaffneten Kriegsschiffes.

SMACK

Ein traditionelles englisches Fischerboot mit Segeln und einem wendigen Rumpf, das im 19. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts an den Küsten Großbritanniens, des europäischen Kontinents und vor der Atlantikküste Amerikas verwendet wurde.

SPERRBRECHER

Ein deutsches Schiff ganz gleich welchen Typs, das eine feindliche Absperrung oder Blockade durchbrechen sollte.

TORPEDO

Mit dem Begriff Torpedo bezeichnete man ab dem 19. Jahrhundert jeden Sprengkörper, der auf dem Wasser oder im Wasser verwendet wurde. Ein moderner Torpedo ist eine selbstangetriebene (meistens) gesteuerte Marinewaffe, die unter Wasser eingesetzt wird, um in der Nähe eines feindlichen Ziels oder beim Aufprall auf ein U-Boot oder Schiff zu explodieren.

TORPEDOBOOT ODER -SCHIFF

Relativ kleines und schnelles Kriegsschiff, das entworfen wurde, um Torpedos auf größere Schiffe abzufeuern.

TORPILLE

Französischer Begriff für eine treibende Bombe ohne eigenen Antrieb.

TRENCH LOCK

Englischer Begriff für den stationären Stellungskrieg bzw. Grabenkrieg.

U-BOOT

Abkürzung für das deutsche Wort Unterseeboot.

VORPOSTENBOOT

Kleine deutsche Patrouillenschiffe, oft Fischerboote oder Yachten aus der Vorkriegszeit, die als Aufklärer in Küstengebieten eingesetzt wurden.

YPRES SALIENT (YPERNBÖGEN)

Ein Stück von den Alliierten besetztes Gebiet rund um die Stadt Ypern, das in die deutschen Linien hineinragte.