

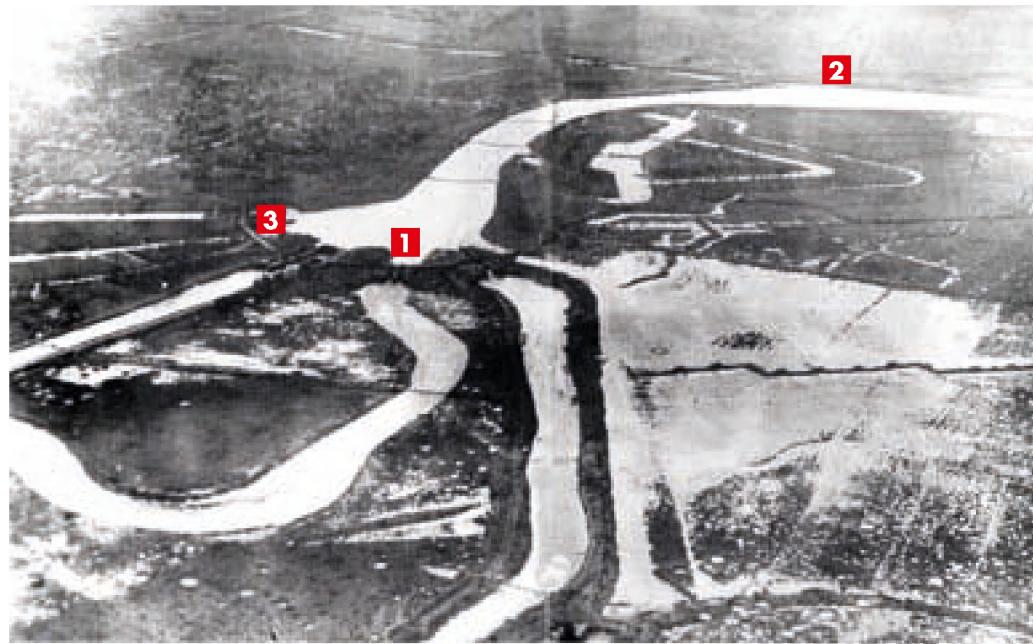
Die Überflutung der Yserebene

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 „Ganzepoort“), 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 romantisierte 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

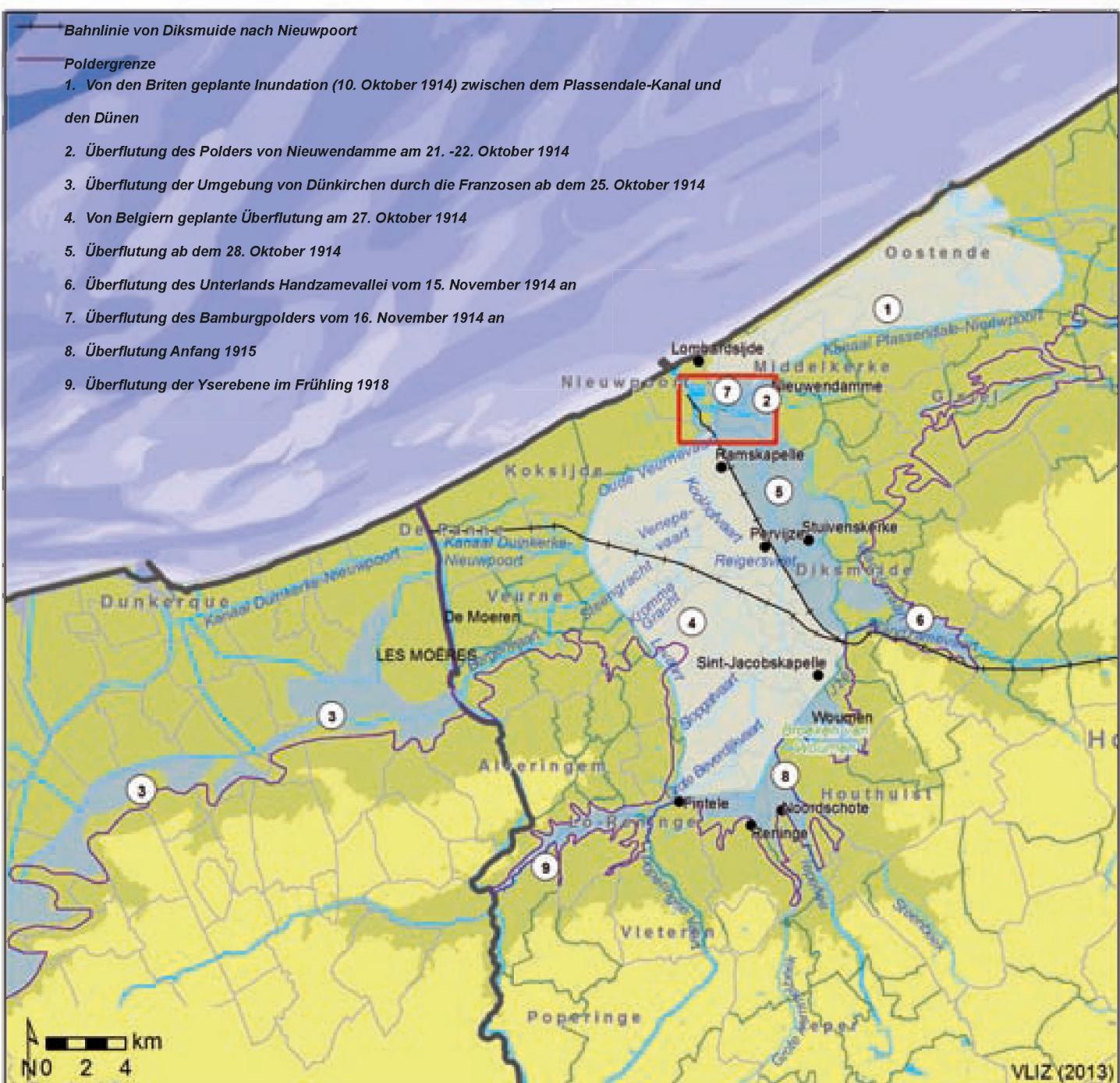
1830 noch an der Festung Nieuwpoort, die mit einem System von Inundationsschleusen ausgerüstet war, mitgearbeitet. Für die Stadt Dünkirchen hatte der Festungsbauingenieur Vauban ab 1694 umfangreiche Überflutungsszenarien ausgearbeitet. Die Inundationsschleusen dieser Festung waren bei Ausbruch des Ersten 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 Spülsschleuse bzw. eines Überlaufdams 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.



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 Veurnevaart
8.	Heber unter der Yser
9.	Heber unter dem Kanal Veurnevaart
10.	Damm über dem Kanal Koolhofvaart, 1914
11.	Abdämmung des Kanals Veurnevaart, 1916
12.	Abdämmung des Kanals Oostvaart
13.	Schleuse „Sas van Dierendonck“ oder Schleuse im Kanal Oostvaart



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 Dünengürtel 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 Grosetti (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 schützen, 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.



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.

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.

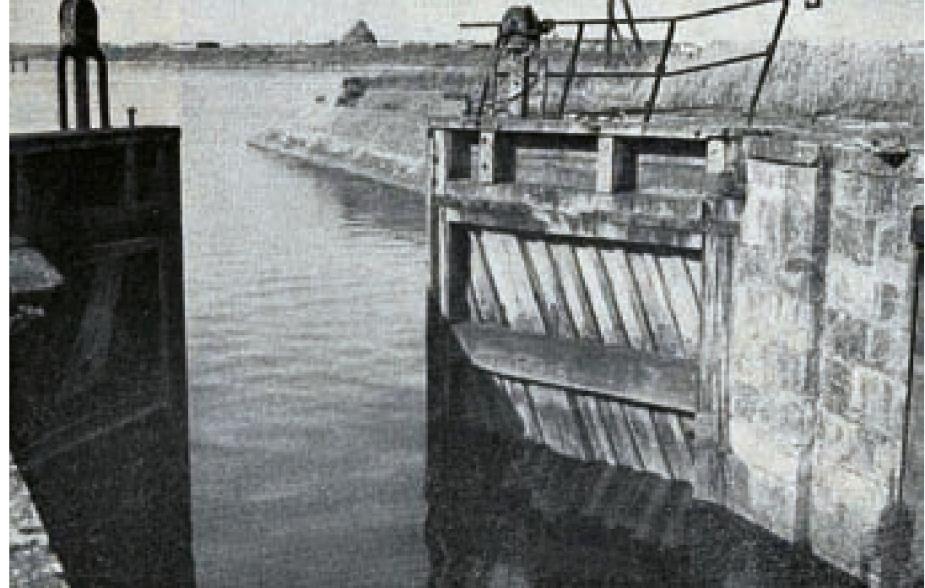


Hendrik Geeraert posiert bei einem der Zahnräderkästen am Überlauf des Kanals Noordvaart (Sammlung Callanaere-Dehouc)

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



■ 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-spreekt.be)



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



■ Karel Cogge (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 Bahndamms 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 durchgeföhrten 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 Hauptwiderstandlinie, 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 Marininfanterie 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 durchgeföhrten 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 Stabskommandant 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-Pontonniers“ – 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 Wasserzufuhr 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 m pro Minute.

Überarbeitung der Entwässerung

Andererseits musste die Entwässerung der Yserebene völlig neu organisiert werden. Das überflüssige Wasser wurde aus dem Kanal Slopgratvaart 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 durchgeföhrten 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-Ieperlee 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-Pontonniers du Genie 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 initiale inundaties aan het Belgische front, Belgisch tijdschrift voor Militaire Geschiedenis.
- Van Pul P. (2004). Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee, Erpe.