

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.

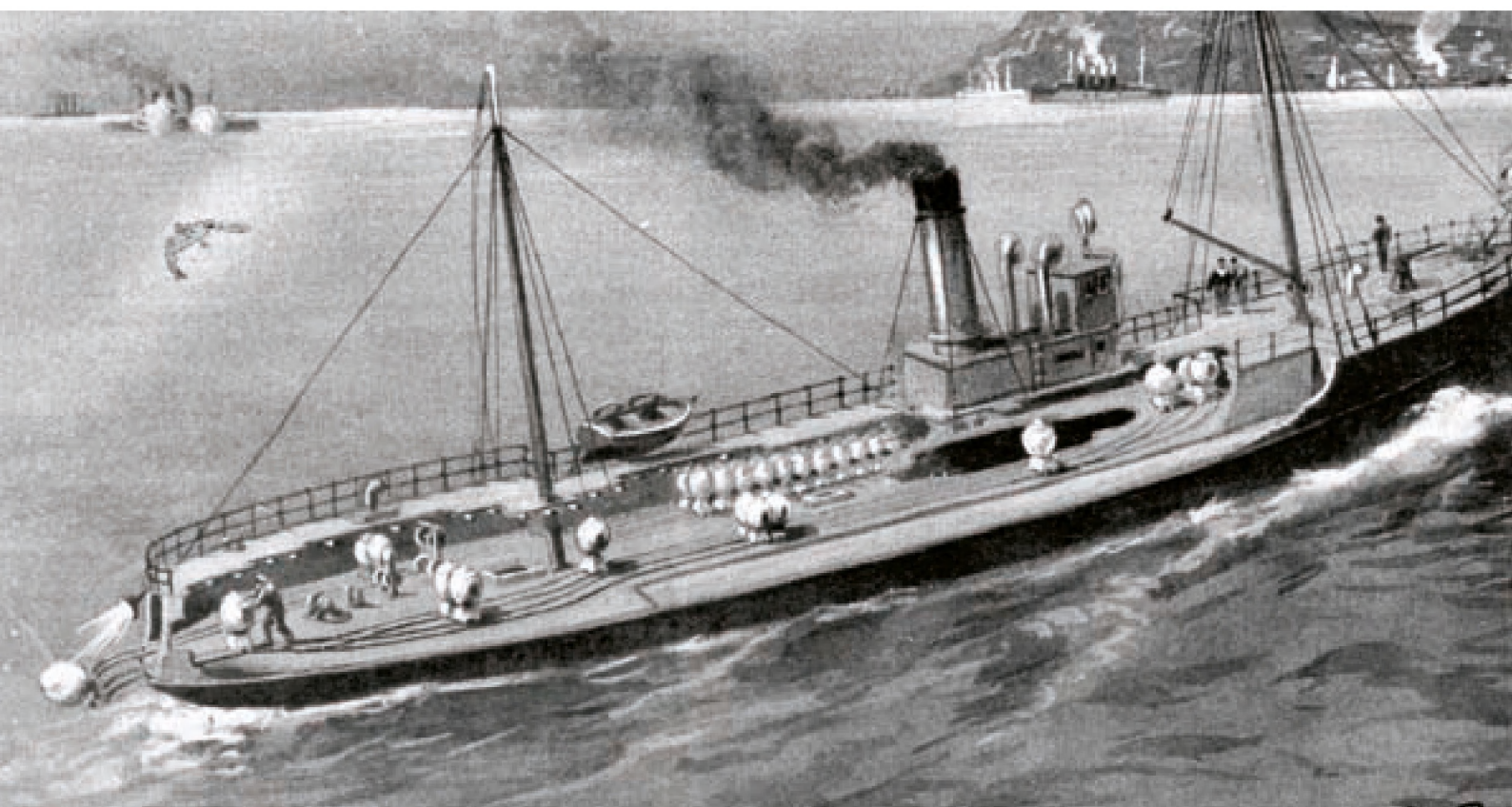
Um die Regierung auch auf See zu vertreten und – dem Gesetz vom 6. Januar 1884 und den Vereinbarungen mit den Nachbarländern gemäß – eine gewisse Polizeizuständigkeit in Bezug auf die Fischerei auszuüben, verfügte Belgien allerdings über Fischereiwachboote. Diese Schiffe hatten nicht nur die Aufgabe, 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

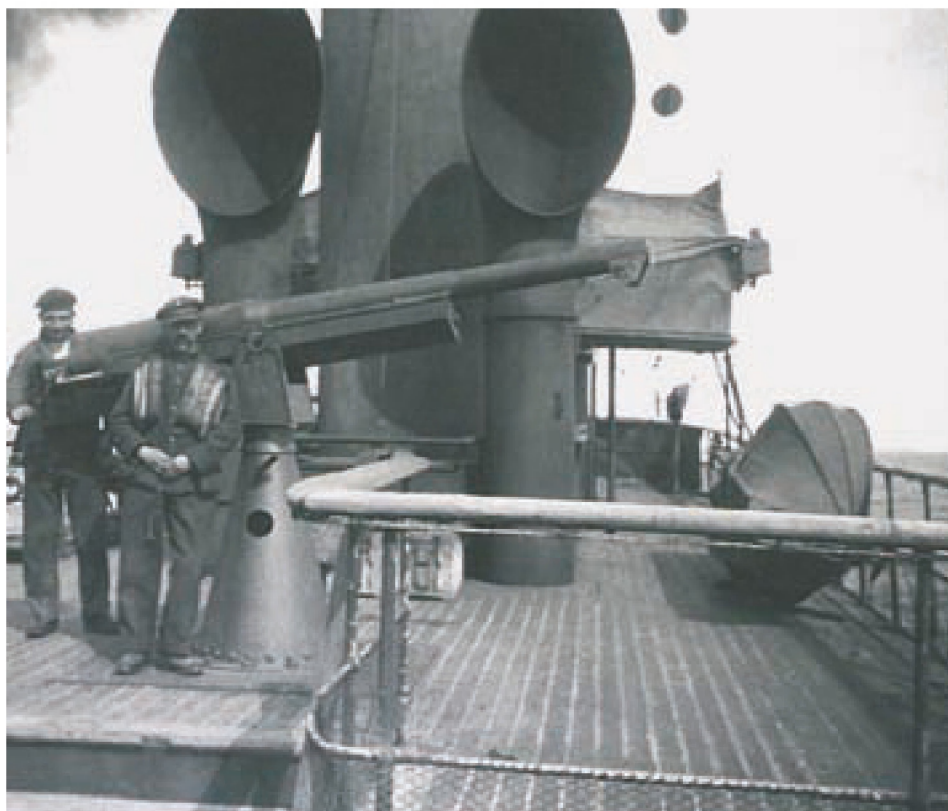
Die Entscheidung war schon im Januar gefällt worden, als die zuständigen Minister die Gründung einer militärischen Seemacht neben der zivilen Verwaltung der Marine anstrebten. Das „Depot“ war eigentlich ein Ausbildungs- und Verteilzentrum für Seeleute und sollte es ermöglichen, dass Besatzungsmitglieder 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 pries 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.