

De ZEE: Het andere Belgische front

1914-1918

*Tentoonstelling
Koninklijk Museum van het Leger
28 juni 2000*

Brussel 2000

WOORD VOORAF

Sinds de herdenking in 1998 van het einde van de Eerste Wereldoorlog, op dat ogenblik 80 jaar geleden, werden de belangrijkste stukken van de rijke verzameling van het Koninklijk Legermuseum betreffende dit conflict tentoongesteld in een vernieuwde, meer educatieve opstelling.

Onderhavige tentoonstelling over het “maritieme front” in 1914-1918 vult deze permanente opstelling aan. Er werd immers ook op het water gestreden.

De Antwerpse haven werd door de strakke handhaving van de Nederlandse neutraliteit snel onbruikbaar voor elke vorm van krijgsvrachten. Brugge werd echter een belangrijke basis voor de Duitse onderzeeboten, terwijl de rest van de kust, voorzover in Duitse handen, door de *Kriegsmarine* werd volgestouwd met kanonnen tot het één machtige, langgerekte “kustbatterij” werd.

In het Kanaal, op de Atlantische Oceaan en in Afrika vochten de Belgische zeelieden hun deel van de strijd, aan de zijde van de geallieerden. Zij zorgden ondermeer voor het transport van materieel en van troepen en ze namen actief deel aan de evacuatie van vluchtelingen en gewonden, bevoorraadden het bezette land met levensmiddelen, bestreden de vijandelijke duikboten, vernietigden mijnen en beveiligden havens en zeeroutes.

Het Museum is gelukkig via deze tentoonstelling een nieuwe hulde te kunnen brengen aan deze Belgische zeelieden van 14-18, en in het bijzonder aan de honderden van hen die het leven verloren tijdens de strijd.

Patrick LEFEVRE
Hoofdconservator

De Belgische marine van 1830 tot 1914

Al in 1830 lijkt een zeemacht noodzakelijk. Die moet het land helpen verdedigen, maar ook waken over de Schelde en onze zeevisserij beschermen tot aan de visgebieden van Newfoundland. Wat later wordt ze ook geacht te zorgen voor logistieke steun voor de koloniale ambities van koning Leopold I. In februari 1831 stemt het Nationaal Congres de budgetten waarmee een Koninklijke Marine kan opgericht worden. In het begin is die beperkt tot vier met kanonnen uitgeruste sloepen en twee brigantijnen. Na de verovering van de citadel van Antwerpen, die nog in handen van de Nederlanders was, in december 1832, worden daar twaalf kanonneerboten van Nederlandse oorsprong aan toegevoegd.

Later, vanaf de jaren 1840, zou het Parlement, teleurgesteld door de mislukking van de pogingen om overzeese kolonies uit te bouwen en gedreven door de wens om de uitgaven terug te schroeven, het budget voor de landsverdediging verminderen. Ondanks de inspanningen van Leopold I en zijn zoon, de toekomstige Leopold II, en ondanks de druk van het koopliedenmilieu van Antwerpen, dat contact wil blijven houden met Belgische vestigingen overzee, stevent men af op een volledige ontmanteling van de Koninklijke Marine in 1862.

In 1882 verbindt België zich ertoe deel te nemen aan de internationale bewaking van de visvangst. Met dat doel worden in eigen land twee visserijwachtboten gebouwd: de aviso met hulpstoomvermogen *Stad van Antwerpen* en de schoenerbark *Stad van Oostende*.

In 1901 worden drie boten uitgerust zodat er een flottielje beschikbaar is om de Schelde te verdedigen. De stoomsloepen *Minerva* van Brugge en *Wegen*, de *Argus* van de douane en de *Police de la Rade II* van het loodswezen, moeten worden bewapend tot reservekanonneerboten. Elke boot heeft een tonnenmaat van 200 ton en wordt voorzien van twee 57 mm kanonnen op kaapstanderaffuit; alleen de *Argus* krijgt maar één kanon. In 1909 wordt een vierde boot gebouwd, de *Police de la Rade III*. Die wordt bewapend met twee 57 mm kanonnen model 1910.

Op het einde van de XIXde eeuw passen de zeemachten de nieuwe technische ontwikkelingen toe. Zeilboten, boten met schepraderen en drijvende forten blijven daarnaast bestaan. Het is duidelijk dat die vier Belgische boten, zelfs met hun kanonnen, eerder een bescheiden macht vertegenwoordigen.

De oorlog ter zee

De Eerste Wereldoorlog is in essentie een landoorlog. Grote zeeslagen zijn uitzonderlijk. Er wordt wat schade aangericht door een klein aantal Duitse kaapvaarders die actief zijn op de zeeën in de buurt van Azië en Latijns-Amerika. Voor het overige controleren de geallieerde zeemachten de oceanen grotendeels. De slagvloten van Duitsland en Groot-Brittannië staan tegenover elkaar in de Noordzee. Maar er komt geen grote confrontatie op de slag bij Jutland in mei 1916 na.

Terwijl de geallieerden een blokkade uitvoeren tegen alle zeeverkeer naar Duitse havens, proberen de Duitsers, in hoofdzaak met hun duikboten, de bevoorrading van Groot-Brittannië en Frankrijk af te snijden. Vanaf het ogenblik dat de geallieerden het konvoisysteem invoeren in mei 1917, dalen echter hun verliezen aan schepen drastisch en worden meer en meer Duitse onderzeeërs tot zinken gebracht.

In het begin van de oorlog zetten de Duitsers 28 onderzeeboten in vanaf de Belgische kust. Dat aantal stijgt in de loop van de oorlog. Op een totaal van 178 ingezette *U-Boote* van de *Flandernflotille* in de loop van 1918 gaan er 80 verloren. Dat leidt tot de dood van meer dan 1.000 Duitse zeelieden.

Net als de geallieerden leggen ook de Duitsers een groot aantal mijnen in het Kanaal en de Noordzee. Voor de scheepvaart betekenen deze mijnevelden en drijvende netten met explosieven er aan bevestigd, een groot gevaar. Alleen al de Britten leggen in vier jaar tijd meer dan 100.000 mijnen. Enkele Duitse onderzeeërs, waaronder de UC-klasse met thuisbasis Zeebrugge, dienen uitsluitend als mijnenlegger. Het gevaar is permanent aanwezig.

Daarom moet men heel de oorlog de toegangswegen tot de havens mijnevrij houden. De technieken voor het mijnevegen worden voortdurend verbeterd. Belgische zeelieden worden in de strijd tegen de mijnen ingeschakeld aan boord van de aviso met hulpstoomvermogen *Ville d'Anvers* maar ook aan boord van zogenaamde "hulpmijnevegers". Dat waren meestal Franse opgeëiste trawlers.

Augustus-oktober 1914

Op 4 augustus 1914 vallen de Duitse troepen België binnen. Het Belgisch leger moet de versterkingen in de Maasvallei opgeven en trekt zich, samen met de regering, terug in de vesting Antwerpen. De Fransen en de Britten, beide landen zijn garanten van onze neutraliteit, sturen troepen om de Belgische strijdkrachten bij te staan, waaronder 6.000 Franse marine-fuseliers onder bevel van schout-bij-nacht Ronarc'h en 9.000 infanteristen van de Britse marine.

Desondanks wordt Antwerpen op 10 oktober verlaten en in handen gelaten van de troepen van de Duitse keizer. Het front stabiliseert zich aan de IJzer op 16 oktober. De Duitse troepen worden gestopt op een frontlijn van 600 kilometer, van de Noordzee tot aan de Zwitserse grens. Antwerpen biedt hen geen uitweg naar de zee omdat de Nederlanders de Schelde afsluiten voor militair verkeer. Ze hebben echter de Belgische kustlijn tussen de Nederlandse grens en Nieuwpoort bezet en die biedt hen een directe toegang tot de Noordzee. De Franse havens van Duinkerke, Calais en Boulogne blijven in geallieerde handen. Gedurende vier jaren zullen materieel en soldaten langs die weg het front bereiken.

Tijdens de Duitse inval beschikt België niet over zeestrijdkrachten. De Generale Staf stampt op 4 augustus 1914 inderhaast een *Dienst voor de Verdediging van de Kust en de Rivieren* uit de grond. Zij wordt geleid door kapitein-ter-zee graaf de Borchgrave d'Altena (1860-1924), bijgestaan door advocaat Léon Hennebicq (1871-1940), voorzitter van de *Ligue Maritime Belge*. De vier kanonneerboten die er deel van uitmaken liggen in Antwerpen. Bij hun poging de zee te bereiken, kan de neutrale Nederlandse marine ze geen vrije doorgang verlenen op de Schelde. Alleen ongewapende Belgische schepen mogen door de Nederlandse territoriale wateren varen. De Belgische kanonneerboten worden door de Nederlandse marine gepraaid bij hun poging de zee te bereiken. De uitrusting wordt in beslag genomen en de bemanning wordt geïnterneerd. Zo verdwijnt deze dienst al in oktober 1914. Op 9 oktober is het afsluiten van de Scheldemonding een feit. Daarna wordt de vesting Antwerpen door het Belgische leger opgegeven. De militairen saboteren de haveninstallaties van Antwerpen niet en ze laten dat ook na in de havens van Brugge, Zeebrugge en Oostende.

Alle van de staat afhankende schepen (mailboten, lichtschepen, sleepboten en boten van het loodswezen) worden ter beschikking van de regering gesteld om het leger en de burgerbevolking te helpen evacueren.

De Service d'Annexes flottantes

In oktober 1914 richt de Generale Staf een *Service d'Annexes flottantes* op. Die moet de nood aan maritieme logistiek opvangen. Ze staat onder leiding van reservekapitein Emile Cornellie (de voormalige kapitein van het opleidingsschip *L'Avenir*, 1896-1932). Alle legervoorraden worden met door deze dienst opgeëiste schepen naar de haven van Calais gebracht waar de Belgen een basis hebben ingericht. Ze vervoeren ook 36.000 vluchtelingen en meer dan 22.000 gewonden naar Engeland. Dit gebeurt in moeilijke omstandigheden, omdat de communicatie tussen het Bestuur van het Zeewezen, eigenaar van de schepen, en het Ministerie van Oorlog, moeizaam verloopt.

De *Service des Annexes flottantes* richt daarnaast ook een dienst voor transport over de binnenwateren (*Transport par Eaux Intérieures*, TEI) op. Die verzekert de bevoorrading van het leger in de IJzervlakte met de hulp van 16 stoomslepers en 150 aken. De metalen aken worden getrokken door een stoomsleper. In bezet België worden de binnenwateren gebruikt om te vluchten voor de invaller. Zo ontsnapt de stoomsleper *Atlas* met 107 passagiers uit Luik en kan het neutrale Nederland bereiken. Maar ook de binnenwateren in het bezette land blijven een erg belangrijk netwerk voor het transport.

Belgische zeelieden

Op 3 mei 1917 wordt het *Dépôt des Equipages* opgericht. Een van de grote problemen van de Belgische koopvaardijvloot tijdens de oorlog is immers het nijpend tekort aan manschappen. Niet-gemobiliseerde Belgische zeelieden werken tijdens de oorlog immers liever voor de beter betalende Engelse reders. Naast de gewone risico's op zee krijgen de schepen in oorlogstijd met nieuwe bedreigingen te maken. Lichtbakens en vuurtorens zijn nu uitgeschakeld. Er zijn mijnevelden en sommige mijnen zijn losgeslagen en drijven vrij rond. Zij vormen een gevaar. Of ze Duits of geallieerd van oorsprong zijn, verandert daar niets aan. En dan is er nog de kans op vernietiging door toedoen van de kanonnen en torpedo's van de vijand. Die laatste bedreiging komt zowel van oppervlakteschepen als van onderzeeërs. De noden van het landleger, gekoppeld aan de deserties van zeelieden (sommigen matrozen verdwijnen wanneer het schip aanlegt in de haven van een neutraal land), dwingen de maritieme autoriteiten ertoe, samen met het Ministerie van Oorlog, een *Dépôt des Equipages* op te richten.

Volgens de omzendbrief van 3 mei 1917 die zijn bevoegdheid regelt, zorgt het dépôt er voor de zeelieden op te roepen, hun inzet op zee of als instructeur administratief te begeleiden en ook zoveel mogelijk te zorgen voor de voeding van de bemanning van de boten die voorraden naar het Belgische leger transporteren. Daarnaast zorgen de eenheden onder haar bevoegdheid voor instructie zowel te land als aan boord. Het artilleriepeloton leidt de stuksbemanningen op voor de dienst op zee en bij de kustbatterijen. Tijdens deze opleiding ontvangen de cursisten een wetenschappelijke opleiding en worden de diverse specialisten gevormd.

Het *Dépôt* beschikt over een generale staf en een compagnie met matrozen die belast worden met het geven van opleidingen (zowel aan land als aan boord). Er is ook een 68 man sterk artilleriepeloton. Daar worden manschappen opgeleid om het scheepsgeschut te bedienen (dit volgens het officieel bericht van 5 mei 1917). De kanonniers worden belast met de bescherming van koopvaardijsschepen tegen Duitse aanvallers en dan vooral tegen de onderzeeërs. Die laatsten vormen een erg moeilijk te raken doelwit omdat ze zo klein zijn en laag bij het wateroppervlak, terwijl de eigen boot door de deining heen en weer wordt geslingerd. Dergelijke tegenstanders treffen, vergt veel vakkennis van kanonniers.

Op 2 oktober 1918 telt het *Dépôt* 820 manschappen. Deze zeelieden en kanonniers dragen het Franse uniform maar met blauw kwastje. Ze beschikken in december 1917 voor hun opleidingsactiviteiten over drie schepen: het jacht *Henriette* (het pleziervaartuig van de prins de Ligne), de sleepboot *Blankenberghe* en de aviso met hulpstoomvermogen *Ville d'Anvers* die tevoren als visserijwachtboot diende en in 1884 in dienst was genomen. Velen onder hen doen ook dienst aan boord van Franse schepen tijdens missies gericht tegen mijnen en onderzeeërs.

De koopvaardijvloot

Op 4 augustus 1914 telt de Belgische koopvaardijvloot 132 schepen van meer dan 100 ton waaronder 9 zeilschepen. Ze zijn eigendom van een twintigtal reders. Deze schepen zijn doorgaans niet uitgerust met draadloze telegrafie. Op het ogenblik dat de Duitse troepen België binnenvallen, zijn ze over de ganse wereld verspreid. Bij het naderen van de vijand verplaatsen de reders hun maatschappelijke zetels naar Engeland. Op 5 oktober wordt dan met staatsgarantie een onderlinge verzekering afgesloten die de oorlogsrisico's dekt. Er wordt steeds meer beroep gedaan op transport over zee. De industrie produceert immers op grote schaal voor de legers aan het front.

Op 4 februari 1915 verklaren de Duitsers elk handelsschip dat zich in de Britse wateren waagt tot oorlogsdoel, ongeacht de vlag waaronder het vaart. Het aantal gezonken schepen is zo hoog (40% gaat verloren) dat ze slechts gedeeltelijk kunnen worden vervangen door nieuwbouw. Die verliezen leiden logischerwijs tot een duizelingwekkende prijsverhoging van het zeetransport. Daarom eist de Belgische regering in juni 1915 tegen een overeengekomen prijs twintig procent van de vloot op om daarmee leger en burgerbevolking van voedsel te voorzien.

Op 1 februari 1916 wordt de *Commission for Relief*, het *Nationaal Hulp- en Voedingskomiteit*, opgericht om levensmiddelen aan te kopen en te verzenden naar de bevolking van de bezette landen. Voor België is dit van levensbelang. Het is vooral in deze context dat de Belgische regering de koopvaardijvloot opeist en er de schepen van de nieuwe *Lloyd Royal Belge* aan toevoegt. Voor deze humanitaire operatie worden prijsafspraken gemaakt: varen tegen kostprijs. Ondanks de bescherming van Duitse vrijgeleides worden zelfs deze schepen soms nog gekelderd. De Belgische schepen transportereren anderhalf miljoen ton aan levensmiddelen. Dat is ongeveer een derde van het totaal dat de *Commission for Relief* naar de bezette gebieden stuurde.

Vanaf begin 1917 voeren de Duitsers hun totale oorlog via de onderzeeboten sterk op en dat veroorzaakt de intrede in de oorlog van de Verenigde Staten. De inzet van de Amerikaanse koopvaardijvloot en de invoering in mei 1917 van de konvooivaart doen de balans naar geallieerde kant doorslaan. De transportschepen varen dan in groep, beschermd door oorlogsbodems. Dat systeem, samen met de nieuwgebouwde schepen die nu bijna dagelijks van de Europese en Noord-Amerikaanse werven lopen, doen de statistieken een andere richting inslaan.

De oorlog stopt op 11 november 1918. Het aantal doden dat gevallen is op schepen die onder Belgische vlag vaarden, bedraagt dan 284 officieren en matrozen. Daar moeten we de 160 Belgische zeevaarders aan toevoegen die de dood vonden of vermist worden onder de vlag van een geallieerd land...

Er waren nog twaalf zeilboten in 1914. Daarvan blijven er in 1918 maar vier over en twee daarvan zijn dan nog opleidingsschepen. De gekelderde schepen worden vervangen door meer moderne vaartuigen waaronder 53 Duitse die aan België worden toegewezen in het kader van de herstelbetalingen.

De vissers

De Belgische vissersvloot is in 1914 nogal verscheiden. Elke kustplaats had haar eigen kleine vloot, die vaak aangemeerd lag op het strand zelf en op familiale wijze in vaak penibele omstandigheden werd uitgebaat.

Tijdens de paniek van oktober 1914 zijn de reacties van de vissersgemeenschap erg uiteenlopend. De Oostendse vloot helpt vluchtelingen evacueren. Bij het naderen van de Duitsers vluchten de vissers van Heist en Zeebrugge naar het neutrale Nederland waar ze zich vestigen in Zeeland te Veere of Zierikzee. Vandaar de naam "Veereman" wanneer ze in 1918 naar België terugkeren. Anderen nemen de wijk naar Frankrijk, naar de havens van Calais en Gravelines. Een klein aantal trok voor de duur van de oorlog het Kanaal over, voornamelijk naar Lowestoft en Milford Haven.

In Frankrijk en Engeland blijven de vissers hun beroep uitoefenen maar ze nemen ook deel aan de oorlogsinspanning, vooral bij de bevoorrading van de Belgische troepen. Een aantal onder hen engageren zich voor inzet op zee via het *Dépôt des Equipages*. Anderen blijven op zee hun beroep uitoefenen maar onder geallieerde vlag. Sommige van deze boten worden bewapend en functioneren tegelijkertijd als kustwachters, of ze sporen afgedreven mijnen op. Ze gaan ook gevechten aan met de Duitse onderzeeërs. Soms vergezellen de boten geallieerde oorlogsschepen met vastgesjorde observatieballons of ze snellen schipbreukelingen te hulp...

De gevolgen van de oorlog zijn zwaar voor de vissers: 74 doden. Van de vloot gaan 7 stoomboten en 126 zeilboten verloren. Anderzijds leren de Belgen door het contact met Nederlandse, Franse en Engelse vissers nieuwe technieken. Vanaf dan wordt het op het strand laten aanlopen van garnalenboten achterwege gelaten. Kotters worden vervangen door beter te manoeuvreren "smacks" met stalen romp. Tonnenmaat en lengte nemen toe en het comfort aan boord verbetert. Het aantal stoomtrawlers stijgt en de eerste dieselmotoren duiken op, terwijl ook draadloze telegrafie en de eerste koelinstallaties ingeburgerd geraken.

De staatsvloot

Wanneer de vijandelikheden losbarsten, gebruikt de Belgische regering de dertien zeewaardige mailboten om de duizenden vluchtelingen te evacueren, de goudreserves van de Nationale Bank, de diplomaten, de koninklijke familie en de regering zelf naar Frankrijk of Engeland te voeren. Op het nippertje worden ook nog de gewonden weggevoerd die zich in Oostende bevinden, net voor de val van de haven op 17 oktober 1914.

Tijdens de slag aan de IJzer helpen mailboten met de evacuatie van de hospitalen van Duinkerke en Calais naar Cherbourg. Op hun terugtocht nemen ze telkens munitie mee voor Le Havre. Voor de rest van de oorlog varen de mailboten ook in dienst van de Britse regering. Ondanks de mijnen en de op drift geslagen netten met springstof, steken ze meer dan 4.000 keer het Kanaal over. In die vier jaren voeren ze meer dan twee miljoen Britse en Amerikaanse soldaten naar het front en repatriëren ze meer dan 500.000 gewonden.

Geen enkele van de mailboten gaat door oorlogsgeweld verloren. Alleen de *Marie-Henriette* haalt het einde niet. Zij lijdt schipbreuk op 24 oktober 1914, maar er vallen daarbij geen slachtoffers.

De Belgische opleidingsschepen

Voor 1914 gebeurt de vorming van aspirant-officieren aan de Antwerpse zeevaartschool, die op de tweede verdieping van het gebouw van het loodswezen is gehuisvest. Ze wordt in 1914 geleid door kapitein ter lange omvaart Edouard Bech. Een eerste instructie wordt gegeven aan boord van het zeilschip met vaste ligplaats *Comte de Smet de Naeyer II*. Daarna gaat de opleiding verder aan boord van de *L'Avenir*, onder bevel van kapitein Cornellie. De *L'Avenir* komt op 12 juni 1914 vanuit Australië aan in Le Havre. De 93 bemanningsleden, waaronder 45 kadetten, keren in afwachting van de volgende afvaart terug naar hun familie.

In Oostende is er nog een andere zeevaartschool met een afdeling voor de opleiding van brugofficieren ter lange omvaart en voor de kustvaart, een afdeling mechanica en een afdeling zeevisserij. De opleiding van de leerling-matrozen wordt voltooid aan boord van de aangemeerd liggende *Ville de Bruges*. Daarnaast is er sinds 1906 op de driemaster *Ibis* ook een school voor leerlingen visserij.

Wanneer de Duitsers op 4 augustus 1914 binnenvallen, worden de kadetten van de *Comte de Smet de Naeyer II*, opgenomen in een compagnie torpedisten onder de vleugels van de genie en onder de orders van commandant G. Lecointe. Ze lichten het anker van de boot en zoeken een nieuwe ligplaats stroomafwaarts, tussen de forten Sint-Marie en Sint-Filip. De romp wordt zwart geschilderd. Maar de val van Antwerpen maakt verdere inzet onmogelijk. De boot blijft heel de oorlog voor de rede van Antwerpen liggen en ze zal vanaf september 1919 opnieuw dienst doen als drijvend schoolschip.

De kadetten raken verspreid over verschillende eenheden of worden geïnterneerd in Nederlandse kampen. Sommigen sluiten zich aan bij het veldleger aan de IJzer, anderen bij de *Services maritimes* van luitenant-kolonel Cornellie.

Het opleidingsschip *L'Avenir* blijft in Le Havre en vanaf 18 augustus 1914 ontvangt het vluchtelingen aan boord. Op 5 mei 1915 daarop vertrekt het schip met een kosmopolitische bemanning naar Amerika. Het wordt niet onderworpen aan opeisingen en daardoor kan het, omwille van de oorlogsriscico's, profiteren van de drie tot vier keer hogere vrachtlonen. Die reizen leveren 370.000 frank op (1919). Daarmee wordt na de wapenstilstand opnieuw een zeevaartschool opgestart en de twee opleidingsschepen in bedrijf gesteld.

Het loodswezen, de lichtschepen en de bakens

Een loods is een zeeman met veel ervaring die de zeeschepen een haven binnenleidt. Op die toegangsweg bevinden zich vaak zandbanken, scherpe bochten en komen er gevaarlijke stromingen en draaikolken voor. De staat groepeerde deze loodsen in een overheidsdienst. In 1914 beschikte die over dertig zeilscheepjes voor het transport van de loodsen.

Als gevolg van het uitbreken van de oorlog worden een aantal loodsen in Antwerpen geblokkeerd. De loodsen van de vestigingen Zeebrugge en Oostende kunnen de Engelse kust bereiken en die van De Panne brengen zich in Calais in veiligheid. Een aantal onder hen worden gemobiliseerd en een deel daarvan vindt elkaar terug in de compagnie van de bruggenleggers van de genie. Met een noodbrug, gelegd over een reeks boten, zal deze eenheid het mogelijk maken dat het Belgische veldleger zich over de Schelde terugtrekt.

De afbakening van de Belgische kust bestaat uit hoge vuurtorens met een groot bereik bij de havens – van ver zichtbaar - en kleinere op de havenpielen. De ligging van de zandbanken wordt aangegeven door lichtschepen die op vaste plaatsen voor anker liggen. De vaarroutes, zowel tussen de zandbanken in zee als in de monding van de Schelde, worden afgebakend door lichtboeien. Dit netwerk valt onder de bevoegdheid van een bijzondere overheidsdienst. Vanaf 6 augustus 1914 worden de lichtbakens in snel tempo gedoofd. De Belgische genie dynamiteert op 18 oktober zelfs de middeleeuwse “Vierboet” van Nieuwpoort, een vuurtoren waarvan de bouw dateert van 1280. Op hun beurt zullen de Duitsers eveneens de lichtbakens op de door hen bezette kust doven. Op 7 september 1915 laten ze de vuurtoren van Oostende in de lucht vliegen.

Het Flandernflotille, de Duitse kustbatterijen en de blokkades van Zeebrugge en Oostende

Brugge dient als basis voor het Duitse *Flandernflotille*. Oostende en Zeebrugge zijn via kanalen verbonden met Brugge en zij dienen als uitvalsbasis voor torpedoboten en onderzeeërs (*U-Boote*). De elementen van die relatief kleine eenheden worden via de spoorweg van de werven van Kiel naar de werven van Cockerill in Hoboken gebracht. Daar worden ze geassembleerd. Via de kanalen van de binnenwateren gaat het dan verder tot in Brugge.

Daar liggen de onderzeeërs van de klasse UB en UC. Het model UB wordt in 1915 ontwikkeld en is bedoeld voor onderscheppingsopdrachten met torpedo's en het boordkanon in de kustwateren op niet al te grote afstand van de basis. De UC's waren geladen met zeemijnen die ze dropten op de vijandelijke vaarroutes. Met dergelijke kleine onderzeeboten konden de Duitsers vrij gemakkelijk manoeuvreren in de ondiepe wateren voor de Belgische kust. Maar ze beschikten niet over een dieptemeter en ze konden hun exacte positie niet bepalen. Daardoor liepen velen van hen vast op de zandbanken en gingen zo verloren.

Het Duitse Marinekorps installeert zich de loop van oktober 1914 in Brugge, Zeebrugge en Oostende. De belangrijkste taak is de Belgische kust beschermen tegen geallieerde aanvallen. Langs de 40 kilometer lange kust wordt geschut opgesteld met een kaliber tussen 88 en 380 mm, bediend door artilleristen van de *Kriegsmarine*.

Dit schrikt de geallieerden niet af. Om de activiteiten van de Duitse *U-Boote* tegen te gaan, plannen ze een omvangrijke gecombineerde operatie. Doel daarvan is de toegang tot de haven van Brugge te blokkeren door de twee zeemondingen ervan, met name Zeebrugge en Oostende, af te sluiten. Op 23 april 1918 worden Britse schepen door de eigen bemanning tot zinken gebracht in de havengeul van Zeebrugge. De blokkade wordt zo een feit. Bij deze operatie onder leiding van de Britse admiraal Roger Keyes (1872-1945) zijn 165 schepen en 1.780 manschappen (officieren, matrozen en mariniers) betrokken. Na een mislukking bij Oostende, slaagt een nieuwe Britse aanval op 10 mei. De havengeul van Oostende wordt daardoor echter slechts gedeeltelijk geblokkeerd.

De campagne in Duits Oost-Afrika

De Duitsers hebben financieel geïnvesteerd in onze kolonie. Maar zij willen ook hun kolonies Kameroen en Duits Oost-Afrika onderling verbinden en dat kan via het grondgebied van Belgisch Congo.

De Internationale Conventie van Berlijn in 1885 bepaalde dat heel het Congobekken neutraal moest blijven in geval van oorlog in Europa. Maar de situatie verslechtert snel vanaf 4 augustus 1914 en ook de kolonies worden gevechtsterrein. De confrontaties nemen in aantal toe. Volgens Belgische bronnen zijn de Duitsers daarbij de agressor, volgens Duitse bronnen gaan de Belgen in de aanval.

Op 9 augustus wordt de Belgische stoomboot *Alexandre Delcommune* voor de eerste maal aangevallen. Het is de enige Belgische eenheid op het Tanganyikameer. Op 22 augustus wordt het schip vernietigd en daarmee verwerven de Duitsers tijdelijk de suprematie over het meer. Dat vormt een meer dan 600 kilometer lange natuurlijke grens tussen Belgisch Congo en het Duitse Oost-Afrika. In die omgeving vinden de meeste gewapende botsingen plaats. Kleine schermutselingen zijn er echter ook op de Congorivier zelf, in de Sanghavallei (een bijrivier van de Congo die door Congo-Brazzaville loopt) en vooral op het Kivumeer.

De Belgisch-Britse strijdkrachten kunnen al snel beschikken over een klein flottielje op het Tanganyikameer. Met de steun van vier *Short*-watervliegtuigen behalen ze midden 1916 de overwinning. Daarmee wordt de poort opengezet voor de verovering van Duits Oost-Afrika door de troepen van de 'Force Publique' of 'Weermacht' van de Belgische Congo.

Hoe staat het met de vooruitzichten van de Belgische marine, begin 1919 ?

De door de Duitsers vernielde haveninstallaties – vooral die van Brugge hebben zwaar te lijden - worden vlug hersteld na de oorlog. De loodsdiensten kunnen snel weer hun dienst vervullen dankzij Britse motorboten. Vuurtorens en lichtbakens lichten geleidelijk aan weer op en de lichtscheperen gaan weer voor anker. Op 25 november 1918 meert voor het eerst weer een Belgische cargo, *L'Adour*, aan in Antwerpen. In februari 1919 hernemen de mailboten hun postdienst met Engeland. Op 18 maart dat jaar arriveert in de metropool de eerste lijnboot uit Congo, de *Albertville*. Tenslotte gaat in september 1919 de zeevaartschool weer open en in maart 1920 vaart het zeilschip *L'Avenir* weer af.

Maar het vergt verscheidene jaren eer de territoriale wateren weer mijnenvrij zijn. Omwille van de talrijke mijnen verliest de Belgische zeevaardij van 1919 tot 1921 nog talrijke vaartuigen.

Op 19 november 1919 wordt het *Dépôt des Equipages* opgevolgd door het *Détachement des Torpilleurs et Marins*, later genoemd het *Korps van Torpedisten en Zeelieden*. De nieuwe eenheid krijgt niet het statuut van afzonderlijke strijdmacht. Ze wordt uitgerust met gerecupereerde Duitse schepen van de Kriegsmarine. Door deze oorlogsbuit groeit onze marine aan met torpedoboten van 150 en 250 ton en met wat kleinere schepen. Antwerpen, Oostende en Zeebrugge worden ingericht als bases. België richt ook een flottielje op voor de bewaking van een deel van de Rijn, als onderdeel van de bezettingstroepen in Duitsland.

Beknopte bibliografie

- ANRYS H., "Les services maritimes militaires en 1941-1918", in *Neptunus*, 1984, nr1, pp.31-38.
- DE VOS L., *De Eerste Wereldoorlog*, Leuven, Davidsfonds, 1996.
- DE VOS L., *La Première Guerre mondiale*, s.l., J.M. Collet, 1997.
- De Zeemacht. Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht*, onder de leiding van Anrys H. e.a., Tielt, ed. Lannoo, 1992.
- La Force Navale. De l'Amirauté de Flandre à la Force Navale belge*, Tielt, éd. Lannoo, 1992.
- HALPERN P.G., *A naval history of World War I*, London, University College London Press, 1994.
- LECONTE L., *Les Ancêtres de notre Force Navale*, Bruxelles, Ministère de la Défense Nationale, 1952.
- LECONTE L., "Les uniformes des équipages des canonnières de réserve (1909-1914), du Dépôt des équipages (1917-1919), du Détachement des torpilleurs et marins (1919-1929) et du Corps de Marine", in *Le Carnet de la Fourragère*, reeks 9, nr 8, 1951, pp.593-616.
- LEDERER A., *Histoire de la navigation au Congo*, Musée de l'Afrique centrale, Annales, nr 2, 1965.
- LEDERER A., "La grande victoire aéro-navale belge. Tanganika 1916", in *Communications de l'Académie de Marine*, tome XVIII, 1966, pp.67-85.
- SCARCERIAUX P., "Synthèse de la Marine marchande belge (1914-1918)", in *Neptunus*, nr 142, 1972, pp.46-67.
- TERMOTE T., *Verdwenen in de Noordzee. De geschiedenis van de Duitse U-boten aan de Belgische kust in de Eerste Wereldoorlog en opheldering over het lot van vijftien verdwenen onderzeeërs*, Erpe, ed. De Krijger, coll. België in Oorlog, speciaal nr 2, 1999.
- THOMAZI A., *La guerre navale dans la zone des armées du Nord*, Paris, Payot, 1925.
- T'SAS F., "L'Artillerie lourde allemande à grande puissance au littoral belge, 1914-1918", in *Revue belge d'histoire militaire*, XIX, nr 5, maart 1972, pp.443-465.

Inhoud

WOORD VOORAF	2
DE BELGISCHE MARINE VAN 1830 TOT 1914	3
DE OORLOG TER ZEE	4
AUGUSTUS-OKTOBER 1914	5
DE <i>SERVICE D'ANNEXES FLOTTANTES</i>	6
BELGISCHE ZEELIEDEN	7
DE KOOPVAARDIJVLOOT	8
DE VISSERS	9
DE STAATSVLOOT	10
DE BELGISCHE OPLEIDINGSSCHEPEN	11
HET LOODSWEZEN, DE LICHTSCHEPEN EN DE BAKENS	12
HET FLANDERNFLOTILLE, DE DUITSE KUSTBATTERIJEN EN DE BLOKKADES VAN ZEEBRUGGE EN OOSTENDE	13
DE CAMPAGNE IN DUIJS OOST-AFRIKA	14
HOE STAAT HET MET DE VOORUITZICHTEN VAN DE BELGISCHE MARINE, BEGIN 1919 ?	15
BEKNOPTE BIBLIOGRAFIE	16

ALGEMENE COÖRDONATIE: SOPHIE HOTTAT

TECHNISCHE REALISATIE: DE PLOEG VAN HET MUSEUM ONDER LEIDING VAN CDT PASCAL MATHIEU, PATRICK VAN NIEUWENBORGH EN WALTER MINNAERT

TEKSTEN: SOPHIE HOTTAT, MET MEDEWERKING VAN LUC VANDEWEYER EN JACQUES LEBLANC

FOTO'S: DANNY MAES ET JOSSE VAN DEN STEEN

AFFICHE: WALTER MINNAERT

DE 'MONITOR' OP DE AFFICHE: TEKENING VAN MICHEL DUMONT

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: PATRICK LEFÈVRE

WIJ DANKEN TEVENS VAN GANSER HARTE VOLGENDE PERSONEN VOOR HUN GEWAARDEERDE MEDEWERKING:

- ADMIRAAL B.D. DANIEL GELUYCKENS EN DE VZW VRIENDEN VAN DE SECTIE MARINE VAN HET KONINKLIJK LEGERMUSEUM.
- FREGATKAPITEIN MAB M. VAN BUSSEL EN DE INFORMATIEDIENST VAN DE ZEEMACHT
- MAJoor CAMBRELIN EN HET CENTRUM VOOR HISTORISCHE DOCUMENTATIE VAN DE KRIJGSMACHT
- DE HEER JACQUES LEBLANC EN DE PLOEG VAN NAVIDOC-MARINES
- DE HEREN JEAN RIGOT EN ADRIEN DELPORTE
- MEVROUW RITA JALON EN HET NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM, ANTWERPEN
- DE HEER WILLEM LANDSZWEERT EN HET VISSERIJMUSEUM VAN OOSTDUINKERKE
- DE HEER PH.MARECHAL EN HET MUSEUM VOOR CENTRAAL AFRIKA, TERVUREN
- DE HEREN R. BABUSIAUX, J.P. DE BRUYNE, F. PHILIPS, R. SMAL, R. SMET, T. TERMOTE, J.C. VAN BOSTAL, J.F. VAN PUYVELDE, VERDOODT...