

HMS VINDICTIVE (slot)

De raids op Zeebrugge en Oostende in W.O. I

Lucien Valcke

OOSTENDE

De haveningang van Oostende lag, zoals nu nog, tussen twee staketsels die $\pm 500\text{m}$ in zee uitsteken.

De Duitse verdediging bestond uit verscheidene batterijen met zwaar geschut en het verhinderen van een ontschepping werd verzekerd door lichtere kanonnen en mitrailleur-nesten, loopgrachten en prikkeldraad. Het flottielje onder bevel van commodore LYNES, scheidde zich op ± 15 mijl van Oostende af van het gros dat richting Zeebrugge voer.

De voorbereidende beschietingen op de Duitse batterijen met de monitors begonnen om 23.20 uur en volgens plan werd ook een rookgordijn aangelegd met snelle motorboten.

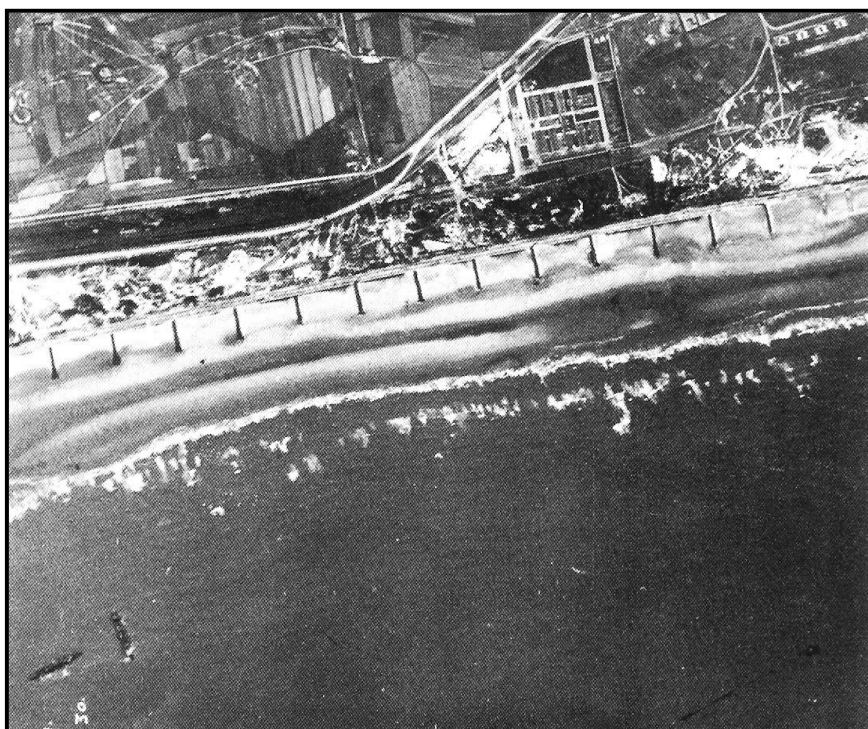
Wegens hevige regen konden de Britse vliegtuigen de voorziene lichtbakens niet uitgooien.

Ook draaide plots de wind zodat de schepen heel vroeg zichtbaar werden voor de Duitse

verdediging en de blokkadeschepen Brilliant en Sirius al heel vroeg onder vuur kwamen te liggen.

Tot overmaat van ramp hadden de Duitsers de boei die de Stroombank markeerde enkele dagen voordien een goeie 2km verplaatst naar het oosten.

De Brilliant en de Sirius waren nu volledig gedesorïenteerd en de Briljant liep als eerste vast ten oosten van Oostende ter hoogte van Bredene. De poging van Commander Godsall om zijn schip terug vlot te krijgen mislukte doordat de Sirius in volle vaart achterna kwam en de Briljant ramde. Men slaagde er wel in om de bemanningen te evacueren maar de aanval was totaal mislukt.



Ligging van de vastgelopen Briljant en Sirius: linksonder.

Rechtsboven: het Fort Napoleon met de batterij Hindenburg erachter.

3. De raid van 09-10 mei 1918 op Oostende

Na de mislukte aanval van 22-23 april werd de Duitse verdediging versterkt door een bijkomende batterij met kanonnen van 170mm en om te beletten dat afgezette infanteristen via het staketsel de haven zouden kunnen bestormen werden op verschillende plaatsen stukken van het staketsel weggenomen.

De Britten wilden de mislukte raid van 22 april ten allen prijze overdoen en er werd een nieuwe flottielje samengesteld onder bevel van Commodore Lynes die de aanval vanop de Warwick zou leiden.

De commandanten en officieren evenals verschillende onderofficieren en manschappen van de gestrande Briljant en Sirius hadden verzochten te mogen deelnemen aan deze nieuwe operatie.

De oude kruiser Sapho en de Vindictive, die tijdens de raid op Zeebrugge erg beschadigd was, werden als blokkadeschip klaar gemaakt.

Commander Godsall had het bevel over de Vindictive. Zes officieren en 48 bemanningsleden waren veteranen van de gestrande Briljant.

In de nacht van 09-10 mei vertrokken de schepen vanuit Duinkerke.

4 monitors, 8 destroyers, en 5 motorsnelboten begeleidden de 2 blokkadeschepen.

Als verrassingsmoment mocht het voorbereidend bombardement op de haven en de Duitse batterijen slechts kort vóór het contact beginnen.

Een gedetailleerd plan was opgesteld voor het aanleggen van een rookgordijn, rekening houdend met de verschillende mogelijke windrichtingen.

De monitors lagen voor anker klaar dieper in zee, het zware geschut van de "Royal Marine Artillery in Flanders" stond aan het IJzerfront klaar om de Duitse kustbatterijen te beschieten en 10 bommenwerpers stonden klaar om brandbommen te gooien op de Duitse verdedigingsstellingen.

De Sapho kreeg machineproblemen en werd achtergelaten. Commodore Lynes besloot met alleen de Vindictive verder te varen.

De lichtboei van de destroyer Faulkner en een lichtboei door een CMB geplaatst, werden gebruikt ter vervanging van de door de Duitsers verwijderde boeien aan de Stroombank, om de Vindictive in de goede richting te leiden.

15 minuten vóór dat de Vindictive de haven zou bereiken, werd het signaal gegeven voor de eigenlijke aanval en het openen van het vuur.

Twee torpedomotorboten vuurden torpedo's af op de staketsels.

Blijkbaar was de Duitse verdediging volledig verrast want er zou geen enkel schot gelost zijn vóór de ontploffing van de torpedo's, maar vanaf dan ontwikkelde zich een echt artillerieduel.

Met motorboten werd een rookgordijn aangelegd tussen de te volgen koers van de Vindictive en de kust.

Even dreigde alles mis te lopen toen een echte mistbank alles omhulde in een duisternis die noch door de zoeklichten van de begeleidende destroyers noch door de speciale zeer krachtige lichtbronnen van de motorboten kon doorboord worden.

Commander Godsall van de Vindictive ging dan op eigen houtje op zoek naar de haveningang en voer zodoende een paar keer heen en weer voorbij de staketsels tot op een bepaald ogenblik er een opening in de mistbank kwam en de staketsels klaar en duidelijk voor het schip lagen.

Een escorterende motorboot schoot onmiddellijk vooruit en markeerde het midden van de vaargeul met een lichtfakkel. De Vindictive stoomde daarop op volle kracht naar de haveningang.

Om 2 uur 's morgens, onder zeer hevig vuur van de Duitse batterijen, slaagde Godsall er in tussen de staketsels te manoeuvreren.



De totaal vernielde Vindictive tegen het Oosterstaketsel

Daarbij kreeg de Vindictive de volle laag van de dichtbij liggende kustbatterijen. Een voltreffer in de achtersteven beschadigde het stuursysteem en een schroef waardoor het schip met de boeg tegen het Oosterstaketsel kwam te liggen.

Commander Godsall probeerde het schip dwars in de geul te leggen maar de schroef brak af en bij een tweede voltreffer op de brug sneuvelde hij.

Luitenant V. Crutchley als enige overblijvende officier op de brug poogde nogmaals de Vindictive dwars te krijgen maar toen bleek dat het niet meer mogelijk was, gaf hij het bevel om de Vindictive te laten zinken.

De boordwerktuigkundige Luitenant William Burry stelde de springlading op scherp en verliet als laatste de machinekamer.

De evacuatie van de bemanning gebeurde met twee snelboten.

De laatste 38 overlevenden werden met de motorboot ML 254 onder zwaar mitrailleurvuur weggevoerd. Sommigen braken hun enkels toen ze van het schip in de motorboot sprongen. Deze motorboot was zwaar beschadigd en overladen maar kon

toch nog de Warwick bereiken alvorens te zinken.

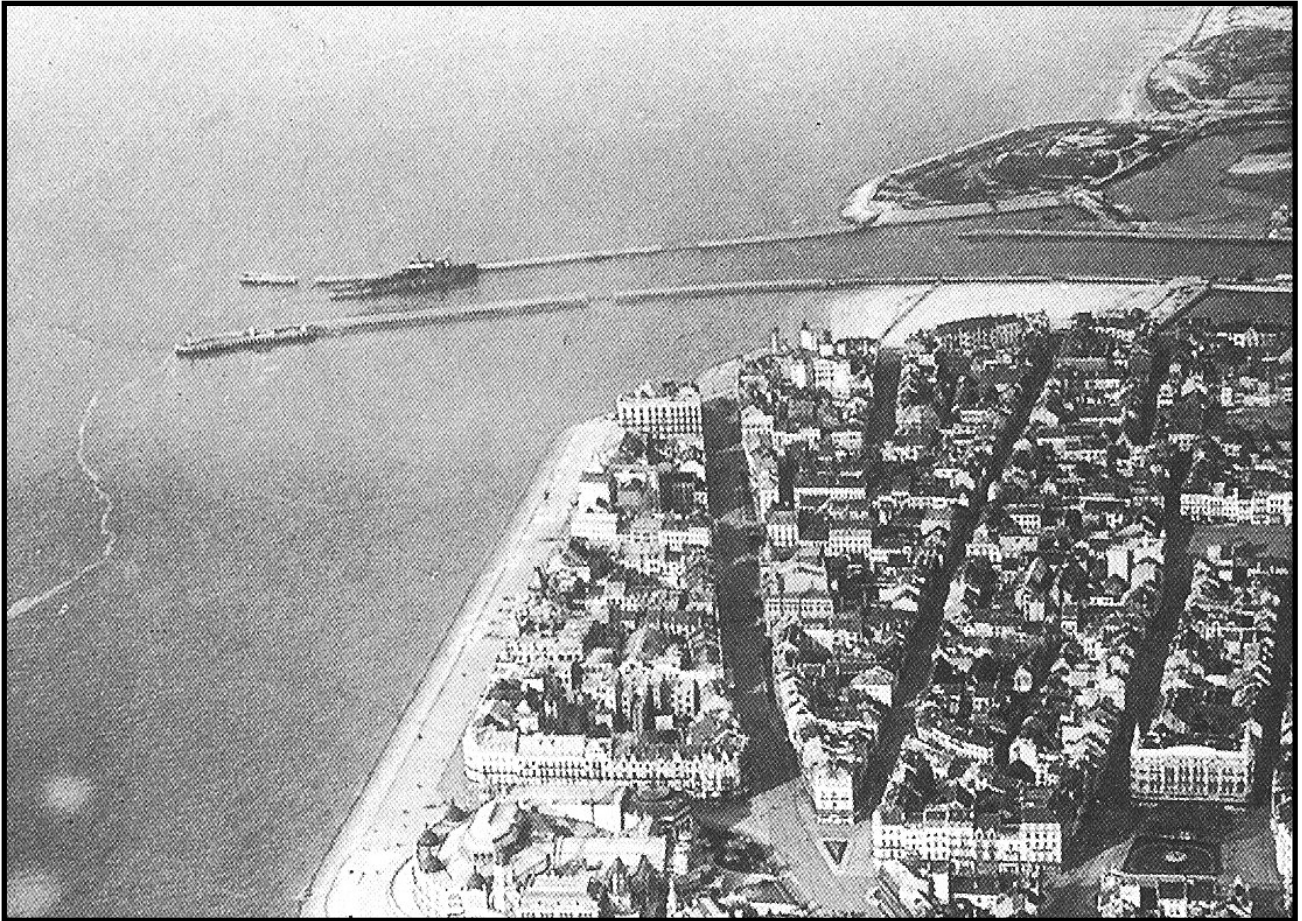
Een andere motorboot, ML 276 voer nog enkele malen heen en weer in de havengeul om nog overlevenden die in het water lagen op te pikken.

Om halfdrie gaf commodore Lynes het bevel voor de terugtocht. Bij het terugvaren liep de Warwick nog op een mijn en moest op sleeptouw genomen worden.

Ook deze raid was eigenlijk een mislukking daar de Vindictive tegen het Oosterstaketsel lag onder een hoek van 40° dacht men maar later bleek dat het maar 25° was, waardoor de scheepvaart in de vaargeul slechts gedeeltelijk gehinderd werd.

Na de raid werden 8 doden geteld, 10 vermisten en 29 gewonden.

In 1920 werd de Vindictive gelicht en gesloopt. De boeg van het schip werd door de sloper aan de Stad Oostende geschonken.



De Vindictive in de havengeul tegen het Oosterstaksel: de blokkade is mislukt!



Industriezone 2
Zandvoordeschorredijkstr., 14
8400 Oostende
T.059 70 71 23
F.059 80 45 79
print@lammaing.com
www.lammaing.com

GENIET MET AZURIET!

Reisbureau voor alle touroperators,
vlieg-, trein-, bootticketten.

*Waar service en dienstbaarheid
geen ijdel woord is!*



Torhoutsesteenweg 449
Hoek Kastanjelaan
8400 Oostende
Tel. 059 51 49 51

*Openingsuren
Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en
vrijdag: 9 tot 12 en 14 tot 18 uur.
Zaterdag: 9.30 tot 12 uur.*

4. Nabeschuwing

De operaties voor het blokkeren van de Oostendse en Zeebrugse havens waren een voorbeeld van hetgeen men noemt een “combined operation” waarin zowel de marine als de land- en luchtmacht een rol hebben gespeeld. Later zal men dat op grote schaal toepassen.

Onverwachte en niet berekenbare gebeurtenissen tijdens de uitvoering hebben er echter voor gezorgd dat de blokkades zowel in Zeebrugge en zeker in Oostende, de Duitsers niet belet hebben om die havens verder te gebruiken, maar de Britten hebben hier toch blijk gegeven van gedurfde initiatieven in een poging om de Duitse duikboten te beletten om honderden slachtoffers, zowel burgers als militairen, te maken.

Hadden de Britten een paar recentere schepen opgeofferd dan zou men misschien met de twee duikboten

te Zeebrugge aangekomen zijn en vooral had men waarschijnlijk de blokkade van Oostende met twee schepen kunnen uitvoeren met een veel beter resultaat.

Wat er ook van zij, de inzet van al diegenen die aan de operaties hebben deelgenomen spreekt tot de verbeelding en moet ten volle onze bewondering en waardering krijgen.

Daarom is het goed dat het Vindictivemonument, niettegenstaande er nu misschien

geen herdenkingsplechtigheden meer zullen gehouden worden, een nieuwe locatie zou krijgen nabij de plaats waar zij op een heroïsche wijze haar laatste vaart beëindigd heeft.

BRONNEN

Veldslagen in de Lage Landen – Luc Devos

Oostende 14 -18 , deel 2 – F. Gevaert en F. Hubrechtsen

Zeebrugge en Oostende 1918 – James W. Stock

Memoirs & Diaries: The Zeebrugge Affair – Captain Alfred Carpenter

Memoirs & Diaries: Zeebrugge – W. Wainwright

Primary Documents: British Admiralty Statement on the Ostend Raid, 11 May 1918 – First World War.com

Forum Eerste Wereldoorlog –

www.forumeerstewereldoorlog.be

Eagle Speak – www.eagle.speak.us

DE NOORDZEE (1)

Rafaël Plasschaert

1 De Noordzee, een binnensee

De *Noordzee* is een *binnensee* met een oppervlakte van bijna 19 maal de oppervlakte van ons land en waarin de grote rivieren van West- Europa uitmonden. In het zuidwesten verzekert het Kanaal, in het noorden de brede doorgang tussen Schotland en Zuid-Noorwegen de verbindingen met de Atlantische Oceaan.

Gemiddeld is de Noordzee 94 m diep.

De maximale *diepte* van de Noordzee, 725 m, wordt gemeten in het Skagerak nabij de

kust van Zuid-Noorwegen. In de Belgische territoriale wateren bereikt de diepte nergens 50 m.

Het *zoutgehalte* van het Noordzeewater is afhankelijk van de plaats en van het jaargetijde. In de buurt van riviermondingen is het zoutgehalte 15 – 20 % ; in volle zee loopt het op tot 32 – 35 %. Het zout is afkomstig van de continenten. Door verwerking van de gesteenten komen daar zouten vrij die in een zeer geringe concentratie door rivierwater naar de zee worden gebracht. Door de permanente verdamping van het water – ver-