

De onderwaterzetting van de IJzervlakte

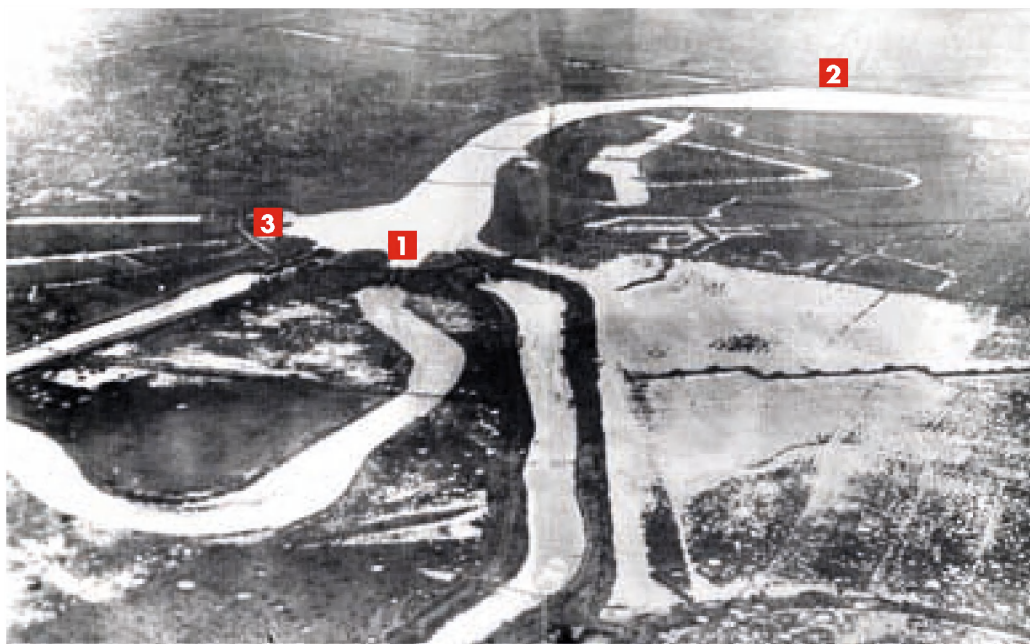
Guido Demerre en Johan Termote

Het meest noordwestelijke deel van België speelde een belangrijke rol tijdens de Eerste Wereldoorlog. Daar immers, in de vlakten rond de rivier de IJzer, kwam de opmars van het Duitse Vierde leger tot stilstand. Hiertoe werd een beproefd wapen uit de kast gehaald, het wapen van de onderwaterzetting of inundatie. De vlakke Vlaamse poldergronden, lager gelegen dan het zeeniveau bij hoogwater, leenden zich bijzonder goed voor een dergelijke opzet. Het volstond immers het sluisencomplex te Nieuwpoort (de “Ganzeboot”), dat de zeewaterinstroom en de afwatering van de achterliggende poldergronden regelde, te manipuleren. In de dramatische oktoberdagen van '14 liep de onderwaterzetting van de IJzervallei nochtans alles behalve vlot. Na de oorlog waren die beginperikelen evenwel snel vergeten en kreeg de verbeelding de vrije loop. Dit leverde stof voor heel wat geromantiseerde vaderlandse geschiedschrijving, nog versterkt door allerlei egodocumenten van de direct betrokkenen. Wat volgt is een zo objectief mogelijk relaas van de feiten.

Water als verdediging

Inundatie is één van die verdedigingswapens die in de lage landen al zeker sinds eind 16^{de} eeuw met de regelmaat van de klok werd ingezet. Dit gebeurde met name ter verdediging van havensteden, zoals bij het Beleg van de stad Oostende (1600-1604). Ook de stad Nieuwpoort zette het wapen in de loop van de geschiedenis regelmatig in. Vooral tijdens de Frans-Spaanse Oorlogen in de tweede helft van de 17^{de} eeuw, kwamen via de sluisen rond de stad talrijke onderwaterzettingen tot stand. De laatste dateerde van 1813-1814 toen de Franse troepen de stad verdedigden.

Bij de start van Wereldoorlog I was de onderwaterzetting als middel om de Duitse opmars te stoppen bij de militaire bevelhebbers dus afdoende gekend. Ook de Britse en Franse legerleiding waren zich bewust van de mogelijkheden. In het kader van de realisatie van de Wellingtonlinie tussen 1815-1830 hadden de Engelse ingenieurs nog meegewerkt aan de vesting Nieuwpoort.



■ Nieuwpoort gezien vanuit het oosten. Schuine luchtopname van een Duitse verkenners van 19 augustus 1917. (Bundesarchiv, Koblenz)

- 1 Springsas op de Kreek van Nieuwendamme, waarlangs de inundatie van de Polder van Nieuwendamme plaatsgreep op de nacht van 21 op 22 oktober 1914
- 2 Oude Veurnesas, waarlangs een eerste poging werd ondernomen in de nacht van 26-27 oktober 1914
- 3 Overlaat van de Noordvaart, waarlangs men de onderwaterzetting realiseerde vanaf 29 oktober 1914

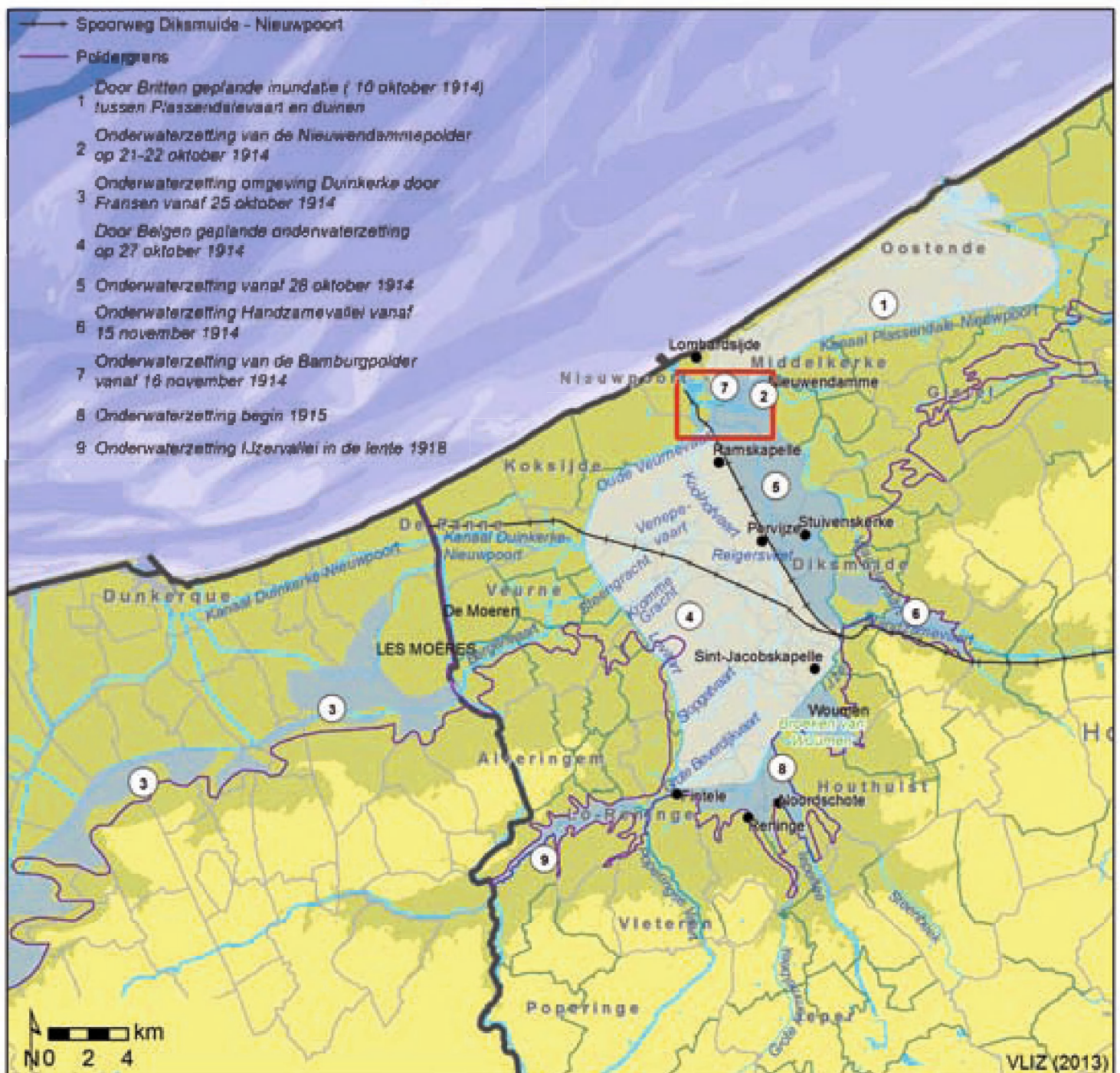
Deze vesting was uitgerust met een stelsel van inundatiesluizen. En voor de havenstad Duinkerke had de Franse vestingbouwkundige Vauban vanaf 1694 uitgebreide inundatiescenario's uitgewerkt. Van deze laatste vesting waren de inundatiesluizen trouwens nog operationeel bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Dit laatste was niet meer het geval voor Nieuwpoort. Met uitzondering van het Springsas op de Kreek van Nieuwendamme waren de vestingwerken rond de stad sinds 1853 systematisch gesloopt.

Niet onbelangrijk was het feit dat de afwatering van het IJzerbekken tussen 1861 en 1880 – dus kort voor de Eerste Wereldoorlog – volledig herwerkt was. Dit grootscheepse project beoogde niet alleen de realisatie van een betere en vlottere afwatering, het streefde ook een performanter scheepvaartnet na. De werken voorzagen onder meer in de verbreding, de verdieping en de bedijking van de Lovaart, de constructie van een uitwateringsluis of een overloopstuw bij de

samenvloeiing van dezelfde vaart en de IJzer ter hoogte van het gehucht Fintele en de constructie van hevels onder de Lovaart voor de afwatering (zie kaart). Het kroonwerk van het project vormde de nieuwbouw van enkele van de sluisen en overlaten te Nieuwpoort. Meer bepaald het Veurnesas op de nieuwe Veurnevaart en de sluisen en overlaten op de Noordvaart (1875) en de Iepervaart (of de gekanaliseerde IJzer) kregen een volledige facelift. Perfect was dit systeem evenwel niet: men had inderdaad voorrang gegeven aan de scheepvaart en minder aan de afwatering. Toch was het systeem soepel genoeg om bij overvloedige regenval ook de vaarwegen in de afwatering te kunnen inschakelen. Al deze waterbouwkundige werken zullen in het oorlogsverhaal een cruciale rol spelen en mede de onderwaterzetting en de instandhouding ervan mogelijk maken.

- Inundaties
- Spoorweg
- Duitse Linie
- Opgeworpen dam
- Duiker of hevel
- Sluis of overlaat
- Hoefe "Grote Bamburg"

- 1 Dude Veurnesas
- 2 Overlaat van het Nieuw Bedelf
- 3 Sas op het Kanaal van Plassendale
- 4 Springsas op de Kreek van Nieuwendamme
- 5 Overlaat en iepersas op de Iizer
- 6 Overlaat op de Noordvaart
- 7 Veurnesas en overlaat op de Veurnevaart
- 8 Hevel onder de Iizer
- 9 Hevel onder de Veurnevaart
- 10 Dijk over de Koolhofvaart, 1914
- 11 Afdamming over de Veurnevaart, 1916
- 12 Afdamming op de Oostvaart
- 13 Sas van Dierendoneck of Sluis van de Oostvaart



■ Overzicht van de verschillende inundaties (VLIZ, Nathalie De Hauwere)

Waarom werd pas in extremis overgegaan tot inundatie?

De vraag wie de vader van de inundatiegedachte was, is eigenlijk weinig relevant. Nochtans vormt het nog steeds het onderwerp van talrijke polemieken. Veel intrigerender is de kwestie waarom men het wapen pas in de laatste fase van de IJzerslag heeft ingezet en niet veel vroeger. De strijd om de IJzer viel vanaf 15 oktober in een beslissende plooi. De havenstad Oostende kwam die dag in Duitse handen en het Belgische opperbevel besloot de natuurlijke grens gevormd door de IJzer ten koste van alles te verdedigen. De Franse legerleiding zond versterkingen: Franse *marine-fuseliers* verdedigden het bruggenhoofd Diksmuide. Op 18 oktober startte het Duitse leger met een grootscheepse aanval. Het gehavende Belgische leger hield stand ten koste van zware verliezen en mede met de hulp van Franse troepen. Door het lange wachten waren de mogelijkheden voor eventuele onderwaterzettingen intussen aardig geslonken.

De late inzet van het wapen doet dan ook vragen rijzen. Reeds op 10 oktober namen Britse officieren – waaronder wellicht kolonel Tom Bridges – bij het sluisencomplex van Nieuwpoort contact met sluismeester Gerard Dingens. Ze vroegen de man om, in functie van de verdediging van Oostende, een inundatie te realiseren tussen de vaart Nieuwpoort-Plassendale en de duinenrij. De hoofdsluiswachter, duidelijk meer bezorgd om de menselijke en economische gevolgen van een dergelijke onderwaterzetting, wees op de inefficiëntie van een dergelijke operatie. Ook toen kapitein-commandant Prudent Nuyten zich op 13 oktober aandiende met de vraag om een inundatiescenario voor te bereiden, bleef Dingens opvallend terughoudend. In theorie kon op dit tijdstip nog vrij gemakkelijk een algemene inundatie van de beide oevers van de IJzer gerealiseerd worden. Het had de bloedige IJzerslag kunnen voorkomen of althans vlugger doen beslissen. Dat die inundatie er niet kwam, had echter nog een andere reden.

Vanaf 11 oktober opteerden de Belgische en de Franse legermacht voor een gecoördineerde bevelvoering. Dit impliceerde dat de legerchefs, respectievelijk Koning Albert en de Franse generaal Grossetti (bevelhebber van de 42^{ste} divisie), direct communiceerden met generaal Ferdinand Foch, die vanaf september '14 het bevel voerde over de noordelijke legergroep. Het was dus Foch die verantwoordelijk was voor de gemeenschappelijke oorlogsvoering in samenspraak met het British Expeditionary Force en het Belgische leger. De 63-jarige Foch was tot 1911 commandant en lesgever geweest aan de *Ecole Supérieure de Guerre*, waar hij zijn theorieën omtrent de agressieve benadering van de oorlogsvoering uitwerkte in een aantal gezaghebbende publicaties. Deze *offensive à l'outrance*

kenmerkte dan ook zijn aanpak in de eerste oorlogsmaanden. Deze visie impliceerde dat te allen tijde de mogelijkheden voor een tegenoffensief dienden open te blijven. Juist dit stond de algemene inundatie van de IJzer in de weg. Pas na de mislukte tegenaanvallen van de Franse 42^{ste} Divisie op het IJzerfront, respectievelijk op 21 en 23 oktober, zag ook Foch in dat een meer defensieve opstelling de enige uitweg bood om de Duitse opmars te stuiten. Pas toen kregen de Belgische inundatieplannen een kans. En er was meer: een inundatie op Belgisch grondgebied was ook voor Frankrijk van levensbelang voor het behoud van de Kanaalhavens Duinkerke, Grevelingen en Calais. Zelfs beschermd door een eigen inundatie zouden de Franse havensteden nog binnen het bereik van de Duitse artillerie komen met de geleidelijke vernieling van deze steden tot gevolg. Een inundatie op Vlaamse bodem zou een extra buffer betekenen en de Franse havensteden mogelijk vrijwaren van deze rampspoed. Nieuwpoort zou dit lot trouwens ondergaan.

Heroes just for one day

Binnenschipper Hendrik Geeraert

Op 17 oktober hadden de Belgische militairen de controle over de sluisen overgenomen. De communicatie met het sluisenpersoneel draaide evenwel vierkant. Het bedieningspersoneel, met name de hoofdsluiswachter Gerard Dingens, kreeg geen of nauwelijks gehoor en werd 'bedankt' voor bewezen diensten. Gevolg: hij en de zijnen voegden zich bij de vluchtelingenstroom zonder verder contact te houden met de legerleiding. Dat het personeel niet werd opgeëist bleek later een vergissing van formaat. Gelukkig was er één man, een aandachtige binnenschipper,



■ Generaal Ferdinand Foch (1851-1929) gaf pas op 24 oktober zijn akkoord voor een inundatie op Belgische bodem (Wikipedia)

die ter plaatse bleef en de militairen met zijn praktische raad en daad zou bijstaan. Zijn naam was Hendrik Geeraert (1863-1925). Zijn praktische ingesteldheid en opmerkzaamheid maakten van hem de perfecte stand-in voor het weggestuurde sluispersoneel. Hij zou gedurende de ganse oorlog trouwens deel uitmaken van de speciale geniecompagnie die de waterwerken bediende.

De eerste beperkte inundatie

In de nauwe marge die de offensieve Franse strategie toeliet, realiseerde de Belgische genie reeds in de nacht van 21 op 22 oktober een eerste beperkte onderwaterzetting ter hoogte van de Nieuwendampolder (net ten oosten van



■ Hendrik Geeraert poseert bij één van de tandwielkasten aan de overlaat van de Noordvaart (Collectie Callanaere-Dehouc)

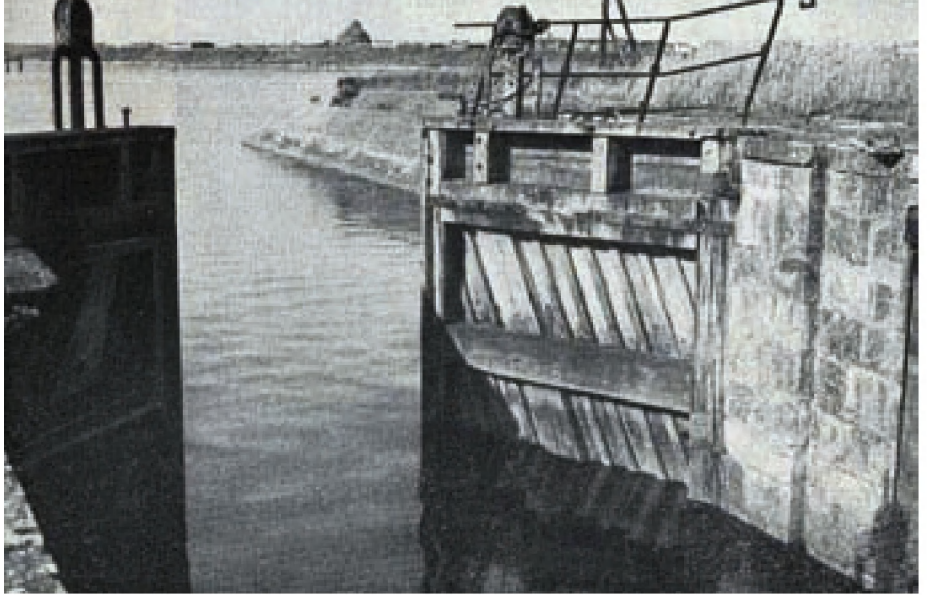
Nieuwpoort, zie kaart). Technisch stelde deze onderwaterzetting weinig problemen. Er kon immers gebruik worden gemaakt van het springsas op de Kreek van Nieuwendamme, die ook als inundatiesluis kon dienst doen. Hier duikt voor een eerste maal Hendrik Geeraert op. Dankzij zijn terreinkennis slaagde deze beperkte onderwaterzetting met zeewater. Hierdoor werd de Duitse omsingeling van Nieuwpoort verhinderd en het sluisencomplex in het bijzonder beschermd. De verdienste van Geeraert in deze was dat hij wist dat, om deze inundatie te doen slagen, er een hevel onder de gekanaliseerde IJzer diende te worden gedicht. En zo geschiedde.

Naar een algemene onderwaterzetting, met de hulp van Karel Cogge

De noodzaak van een algemene onderwaterzetting stelde zich enkele dagen later. De Duitse opmars bleek onstuitbaar. Op 24 oktober stonden reeds twee Duitse bataljons op de linkeroever van de IJzer. Zondag 25 oktober was een cruciale dag. In de ochtend trok wat restte van het Belgische leger zich terug achter de berm van de spoorweg Nieuwpoort-Diksmuide. In een poging om een beter inzicht te krijgen in de waterhuishouding, de eventuele gevolgen van de reeds ingezette Franse inundatie en de praktische realisatie van een volledige onderwaterzetting van een deel van de IJzervlakte zocht het Belgisch Hoofdkwartier (in Veurne gevestigd) de specialisten op. Maar ook hier bleken de ingenieurs van de Polder Noordwatering uit de stad gevluht. Uiteindelijk deed de legerleiding op aanwijzen van burgemeester Raphael De Spot en vrederechter Feys en bij



■ Karel Cogge (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sector 1917)



■ Bij de eerste poging werd het Oude Veurnesas geopend zodat het water via de Oude Veurnevaart onder het kanaal Nieuwpoort-Veurne kon worden gestuwd (Veurne-spreekt.be)



■ De schuiven van de Noordvaart, die bij de tweede poging geopend werden (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sector 1917)

monde van kapitein-commandant Prudent Nuyten, beroep op Karel Cogge (1855-1922). Cogge was toezichter bij de Noordwatering, kende de waterhuishouding van het gebied als geen ander en kon in deze zijn specifieke vragen van Nuyten beantwoorden. Nuyten was ook in staat – in tegenstelling met vele andere van de legerstaf – met Cogge te converseren, gezien zijn kennis van het West-Vlaamse dialect. Uit deze bevraging kwam uiteindelijk een concreet plan naar voor. Dat plan ging uit van wat op dit eigenste ogenblik de nieuwe Belgische verdedigingslinie vormde: de spoorwegberm tussen Nieuwpoort en Diksmuide. De tijd drong: de Franse legerleiding had zijn eigen inundatieplan al in werking gezet om via de sluisen van Duinkerke het gebied rond het riviertje de Colme en t.h.v. de Franse Moeren onder water te zetten. Concreet hield dit in dat wat restte van de Belgische legermacht slechts via enkele corridors kon terugtrekken en dus in de val zat bij een eventuele Duitse doorbraak. Onder druk van deze omstandigheden viel de beslissing de IJzervlakte zo snel en zo uitgebreid mogelijk onder water te zetten.

Gemakkelijker gezegd dan gedaan: een operatie in twee fasen

De praktische realisatie van deze onderneming bleek echter een ander paar mouwen. Zoals gezegd beschikte Nieuwpoort niet meer over de nodige inundatiesluisen, het sluispersoneel was verspreid en de stad lag reeds onder Duits vuur. Cogge had op vraag van Nuyten, de mogelijkheid geopperd om tussen de spoorwegberm en de linkeroever van de IJzer beheerst te inunderen. Hiervoor diende de overlaat van de Noordvaart gebruikt te worden. Voorwaarde was wel dat de doorgangen van de spoorwegberm werden gedicht op die plaatsen waar een drietal vrij brede waterlopen en een twintigtal kleine grachten onder de berm doorliepen. Nuyten wees dit plan in een eerste fase van de hand omdat men de sluisen niet meer onder controle bleek te hebben. Cogge stelde daarop een alternatief voor. Dit alternatief maakte, om de inundatie te bewerkstelligen, gebruik van het Oude Veurnesas, gelegen aan de iets veiliger westzijde van de stad. Cogge wees de plaatsen aan die onder de berm dienden te worden gedicht. Bij vloed zou het zeewater via de Oude Veurnesluis en

de Oude Veurnevaart ingelaten worden en dan via de hevel van de Arkevaart onder het kanaal Nieuwpoort-Veurne doorgestuwd worden. Voorbij de hevel naar de Koolhofvaart, was nog een 150 m lange dijk nodig over de Koofhofstuw heen om te beletten dat het overstromingswater tot in de Belgische linies zou lopen. Pas nadat de genietroepen deze voorbereidende werkzaamheden binnen een etmaal hadden voltooid en de officieren Cogge tot twee keer toe hadden meegenomen op inspectie, waagde men het erop. De eerste pogingen uitgevoerd door Cogge en Thys in de nacht van 26-27 oktober en ook nog de dag daarop, mislukten technisch. Door gebrek aan gepaste werktuigen kon men de vloeddeuren niet fixeren. Bij het opkomende tij sloegen die terug dicht. Dat lukte wel de volgende nacht en alle vloeddeuren bleef. Anderzijds vormde het regenachtige weer dan weer een meevaller, want de niet bemande sluizen bleven dicht, waardoor ook het binnenwater gestaag steeg.

Omwille van de precare toestand aan het front en de paniek op het hoofdkwartier te Veurne, gaf het leger uiteindelijk toch het bevel om de overlaten van de Noordvaart te hanteren. Op 29 en 30 oktober 's nachts lichtten kapitein Fernand Umé en een detachement soldaten met de nuttige aanwijzingen en met de hulp van Geeraert de schuiven van de Noordvaart. Deze poging werd ondernomen in het zicht van de vijand, die opvallend passief bleef en zich blijkbaar van geen kwaad bewust

was. Het neerlaten van de vannen bij eb, gebeurde voornamelijk 's nachts. De tijd drong; Duitse troepen waren intussen tot in Ramskapelle en Pervijze geraakt, d.i. voorbij de hoofdweerstandslijn gevormd door de spoorwegberm. 'La France sauvée par une rampe d'un mètre cinquante...' zou Foch later in zijn mémoires schrijven.

Een berm van anderhalve meter hoog

Met de inbreng van extra Belgische manschappen en gesteund door de Fransen woedde er twee etmalen lang een verwoede strijd om Ramskapelle en Pervijze. Na de tweede inundatie van Umé en zijn ploeg reikte het water op de weilanden reeds zuidwaarts tot in Stuivekenskerke. Een tegenaanval en deze inundatie dwongen de Duitsers in de namiddag van 31 oktober finaal tot de terugtocht uit Ramskapelle en Pervijze. Toen de Duitsers na de IJzerslag op 10 november het bruggenhoofd Diksmuide wisten in te nemen, slaagde kapitein Umé erin een nieuwe inundatie te realiseren ten noordoosten van deze stad, meer bepaald in de Handzamevallei. Op 15 november en de vijf daaropvolgende dagen opende hij daartoe de verlaten van het Iepersas op de IJzer in Nieuwpoort waardoor de Handzamevallei met zeewater werd bespoeld. Het feit dat de rechter IJzeroever slechts laag bedijkt was en de aanpalende gronden in de winter als komberging fungeerden, speelden in het voordeel van de geallieerden. De Fransen hadden het bruggenhoofd van de Redan (als Palingbrug benoemd) op 26 oktober verlaten, wat het sluizencomplex kwetsbaar had gemaakt.

Gelukkig konden ze op 2 november hun posities weer innemen. Op aanwijzen van Thys staken ze vervolgens op 16 november het terrein van de Boterdijk onder tot tegen de Bamburghoeve. De compagnie o.l.v. commandant Thys kon overigens op assistentie rekenen van de Franse *marine-fuseliers*. Hun kapitein Pelle des Forges ontdekte immers een mogelijkheid om de polder van Lombardsijde vóór het bruggenhoofd nog diezelfde week te inunderen. Hiermee was de frontlijn gestabiliseerd. Nieuwpoort was zelfs langs twee zijden omringd met water. De menselijke tol was hoog: aan Belgische zijde telde men 3.500 gesneuvelden en 12.000 gewonden. Een vroegere inzet van het inundatiewapen had heel wat ellende kunnen besparen.

En nu nog standhouden...

De inundatie stelde twee belangrijke problemen voor de volgende vier jaar. Enerzijds moest de onderwaterzetting in stand gehouden en verder gecontroleerd worden. Anderzijds diende de afwatering van het gebied achter de spoorwegdijk volledig te worden herwerkt.

In stand houden van de onderwaterzetting

De controle over de diverse inundaties was niet evident. Het sluizencomplex lag onder Duits vuur en de vrees bestond dat de Duitsers de inundatie van de rechteroever misschien wel via de afwateringsluizen van Oostende zouden proberen te neutraliseren. De controle over de gevoerde onderwaterzettingen was vooral het werk



■ Een nooddam op het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke op het moment van een bominslag (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sector 1917)



■ *Het langeafstandskanon de Lange Max in Moere kon Duinkerke bereiken (Johan Termote)*

van de genie. Reeds in het begin van de IJzerslag was op bevel van majoor Maglinse en staf-commandant Nuyten, een *Service des Inondations* in het leven geroepen. Aan het hoofd stond kapitein-commandant Jamotte, die eerst kapitein Thys en later ook kapitein Umé aantrok voor de uitvoering. Na 2 september 1915 zou de *Service des Inondations* worden opgevolgd door een heuse eenheid, de *Compagnie des Sapeurs-Pontonniers*, en zou de leiding in handen vallen van geniekapitein Robert Thys.

Reeds vanaf december 1914 moest de genie een uitweg zoeken voor het overtollige oppervlaktewater uit Veurne-Ambacht. De eerste voor de hand liggende weg was via de hevel naar de Arkevaart en de Oude Veurnesluis, maar nu “in omgekeerde richting”.

Vier jaar lang slaagden ze erin de nodige antwoorden te vinden op de vernielingen door de Duitse kanonnen. In de zomer van 1915 begon men gerichte vernielingen te ondervinden. Het was de Veurnesluis bij de Ganzepoot die progressief schade opliep waardoor in januari 1916 de Veurnevaart compleet leeg liep. Bij Nieuwpoort moest een reusachtige nooddam opgeworpen worden en voor de afvoer van regenwater uit het niet bezette polderland bleek de sluis van de Oostvaart goed dienst te kunnen doen. Via het Oude Veurnesas kon ook de onderwaterzetting in het gebied tussen spoorwegberm en IJzer in stand gehouden worden. Dit was echter niet het geval voor de Broeken van Woumen. Daarom werd begin 1915 een afdamming over de IJzer opgeworpen ter hoogte van Sint-Jacobskapelle. Het water voor de inundatie van de Handzamevallei werd vanaf nu via de Boven-IJzer geleverd. Meteen werden ook de broeken van Noordschote, Reninge en Elzendamme in de inundatie opgenomen. Bedoeling was het waterpeil stroomopwaarts van de Knokkebrug zo hoog mogelijk (op + 4,3 m TAW) te brengen, dit om de overstroming van de rechteroever van de IJzer te kunnen voeden. Tijdens de winter

vormde de watertoevoer vanuit het gebied van de Boven-IJzer minder een probleem. In de zomer diende echter water uit de Grote Beverdijkvaart te worden opgepompt. Bij een eventueel tekort kon via het kanaal Nieuwpoort-Veurne en de Lovaart zeewater worden aangevoerd. Daartoe stonden aan de Fintele twee pompen met een totaal vermogen van ruim 100 m³ per minuut.

Herzien van de afwatering

Anderzijds diende de afwatering binnen de IJzervlakte volledig te worden gereorganiseerd. Het overtollige regenwater werd weggepompt uit de Sloggatvaart en via de Lovaart afgeleid. Dit was ook het geval voor de Steengracht. Het overtollige water van de Boven-IJzer, ter hoogte van de Fintele, moest eveneens via de Lovaart worden afgeleid. De tussen 1861 en 1880 doorgevoerde werken aan de Lovaart bewezen hier ten volle hun waarde.

Franse havens grotendeels gevrijwaard

In 1918 tenslotte, toen het Duitse lenteoffensief de zuidelijke Belgische stellingen bedreigde, werd ook de zone tussen Elzendamme (Oost-Vleteren) en de Franse grens tijdelijk geïndundeerd. Deze onderwaterzetting gebeurde met zoetwater en door middel van stuwen dwars over de IJzervallei aangelegd. Ook deze laatste onderwaterzetting van de Westhoek tijdens WO1 zou richting geven aan de afloop van de Grote Oorlog. Net zoals vier jaar eerder het stoppen van de Duitse inval op de lijn IJzerleperlee door de inundatie vanuit Nieuwpoort bepalend was geweest voor het verdere verloop van de Eerste Wereldoorlog. Toen werd de frontlijn aan de Noordzezijde er aanzienlijk door verkort en bleef ze vier jaar grotendeels stabiel. Het gevolg was dat alle druk op de Ieper Salient kwam te liggen. De inname van de kanaalhavens, het eigenlijke doel van de westelijke opmars van het Duitse

4^{de} leger in oktober 1914, was mede door de inundaties niet gelukt. De Franse havens, vitaal voor de bevoorrading vanuit Engeland, bleven in geallieerde handen.

Dit belette niet dat de havenstad Duinkerke al die tijd in het vizier van de Duitse aanvalleur bleef. Deze beschikte over een aantal langeafstandskanonnen die in staat waren de havenstad te bereiken. Eerst was er het kanon van de Predikboom, opgesteld aan de voet van de heuvel van Klerken, dat vanaf 28 april 1915 in actie trad en op 15 mei 1915 definitief het zwijgen kon worden opgelegd. En ter vervanging hiervan werd op 27 juni 1917 het kanon van de Leugenboom of de beruchte Lange Max ingezet. Dit kanon, opnieuw een 380 mm, bleef ondanks verwoede beschietingen van de geallieerden operationeel tot 16 oktober 1918. De 411 granaten die ze op de havenstad Duinkerke afvuurde en de 114 dodelijke slachtoffers die daarbij vielen, volstonde niet om de haven uit te schakelen. De psychologische impact was evenwel niet te onderschatten.

Inzet van zo weinigen?

Finaal willen we nog even terug naar zij die het inundatiesysteem de volle vier jaar ten uitvoering brachten en de moeilijkheden die ze daarbij ondervonden. Maximaal bestond de compagnie uit 300 man. Het duurde evenwel bijna 9 maanden vooraleer het Belgische opperbevel voldoende manschappen vrijmaakte. Niet zelden was iemand als kapitein Thys gefrustreerd omdat de toelatings of bevelen te laat kwamen of tegendraads waren. Het was voortdurend improviseren. Toch slaagden ze er, met 5 pelotons en 3 secties manschappen uit alle geledingen van het Belgisch Leger, enkele specialisten, werkhuizen, rollend materiaal en toelevering van materialen, in een belangrijke bijdrage te leveren. 27 soldaten schoten er het leven bij in. 296 slachtoffers (vooral vanaf 1917) vielen door het gebruik van diverse soorten gas, door de Duitsers in het strijdperk gebracht. Tot slot lijkt een uitspraak van Winston Churchill hier wel op zijn plaats: *“Never, in the field of human conflict, was so much owed by so many to so few.”*

Bronnen

- De Vos L. (1995). Veldslagen in de Lage Landen. De Slag aan de IJzer p.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 Génie Belge, Luik.
- 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 initiële inundaties aan het Belgische front, Belgisch tijdschrift voor Militaire Geschiedenis.
- Van Pul P. (2004). Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee, Erpe.