



Opération « Z.-O » - Raids sur Zeebruge et Ostende

Un peu d'histoire et de géographie ...

Après la « course à la mer » qui préserve les ports français (Boulogne, Dunkerque) et les batailles de l'Yser et d'Ypres à l'automne 1914, la ligne de front atteint, sur la côte, le port de Nieuport, à une quinzaine de km de la France. Les Allemands sont présents le long de la côte belge (68 km, jusqu'à la frontière avec les Pays-Bas), et notamment autour de Bruges (rappelons que les Pays-Bas resteront neutres et non envahis durant ce conflit). Le port de Bruges va permettre aux Allemands de baser des sous-marins (une flottille) et des torpilleurs (deux flottilles) face au trafic allié, et proche de lui (80 N des côtes anglaises), empruntant la Manche et la mer du Nord. Ils vont y adjoindre rapidement des hydravions, et que des vedettes électriques télécommandées (explosives bien sûr) !

Bruges est un port à l'intérieur des terres (12 km) relié à la mer par un canal, récemment agrandi (1908) et muni d'écluses. Il débouche sur la mer du Nord à Zeebruges, port dont la construction a été décidée en 1895, achevée en 1907, en plein développement compte tenu de la taille croissante des navires. Bruges est également relié à Ostende, port de moindre importance, par un canal (16 km) au gabarit plus modeste, mais utilisable. Ostende et Zeebruges constituent donc deux sorties possibles du port de Bruges. Entre Ostende et Zeebruges, on trouve aussi un petit port (de pêche), Blankenberghe, où des torpilleurs (jusqu'à trente !) vont être basés. Le port de Zeebruges est bien protégé sur le plan nautique par un grand môle en forme d'arc.



Les moyens allemands

Artillerie

Pour défendre la côte belge des attaques que les Britanniques vont prononcer (monitors et avions, notamment contre les écluses de Bruges/Zeebruges) jusqu'à l'armistice de 1918, les Allemands vont la fortifier et l'équiper de pièces d'artillerie de gros (380 mm) et moyen (152, 120 mm) calibre provenant notamment de cuirassés inachevés.

Certains de ces canons vont aussi agir contre le front terrestre et contre le port de Dunkerque.

Zeebruges concentre un grand nombre de ces canons, notamment sur le môle, véritable forteresse.

Ces défenses sont armées par le *MarineKorps Flandern*, PC à Bruges, où les Allemands s'installent le 14/10/1914 (occupation d'Anvers dès le 9/10). La totalité de la bande côtière et la région sont sous administration militaire allemande.

A Bruges plutôt qu'en bord de mer du Nord, les Allemands implantent une base pour leurs sous-marins, en s'appuyant sur les infrastructures portuaires ainsi que sur les quelques moyens industriels existants.

A partir de 1917, ils équipent le port de Bruges d'une base protégée pour les sous-marins (8 alvéoles pouvant recevoir chacune jusqu'à 3 SM), et aménagent les quais (protection).



Les moyens alliés

Face à la côte belge occupée, est créé un commandement de la Royal Navy, la *Dover Patrol*, installée de part et d'autre du Pas de Calais, à Douvres et Dunkerque. Elle prend en charge :

- Sur mer la protection des navires marchands à destination ou partant d'Angleterre, ou traversant la Manche, contre les sous-marins, les vedettes et les mines,
- Sur terre la défense des côtes anglaises (en installant notamment un grand nombre de canons « anti-débarquement »),
- L'attaque des positions allemandes en Belgique (zone côtière) : par la mer et par les airs**

Ce commandement de la Royal Navy va progressivement disposer d'un très grand nombre d'unités, britanniques pour l'essentiel, de toutes tailles et de tous types pour chasser le sous-marin, escorter les navires et miner/déminer.

En 4 ans, 50 sous-marins seront pris ou détruits dans la zone, dès avril 1915. En 1917, 13 SM détruits par mines.

En 4 ans, 25 000 navires passeront d'Angleterre vers la France. Seuls 12 seront perdus. Quant au trafic vers ou en provenance de la mer du Nord (200 000 cargos !) il ne perdra que 60 navires, beaucoup à cause des mines.

* *Un obélisque au Cap Blanc-Nez rappelle l'importance de la Dover Patrol, qui mérite une conférence à elle-seule.*

** *6 000 bombes larguées sur Bruges, en 1917/1918. 150 morts civils, 500 habitations détruites.*



Les opérations jusqu'au printemps 1918

La neutralisation des ports du triangle Bruges-Zeebruges-Ostende par une opération combinée est recherchée dès 1915. L'idée d'un débarquement massif est vite abandonnée.

Les puissantes batteries côtières ne facilitent pas l'attaque des ports belges (des écluses en particulier) par des tirs (monitors) tirant depuis la mer. L'absence ou le déplacement des amers gênent considérablement la navigation près de terre.

Des barrages de mines sont régulièrement posés et rafraîchis.

La guerre sous-marine sans restriction décidée par l'Allemagne relance l'idée d'une neutralisation de ce « Triangle maudit. »

En mai 1917, le port de Zeebruges est bombardé, mais au final, ces tirs ne sont pas très efficaces et les dégâts limités.

En juin 1917, c'est le tour du port d'Ostende et de son petit chantier naval. Compte tenu de l'époque de l'année, ces opérations débutaient en deuxième partie de nuit, les tirs se faisant ensuite sous écran de fumée.

Les dégâts causés furent là plus significatifs, mais purent être réparés.

Il aurait en fait fallu pouvoir reproduire ces bombardements à intervalles réguliers pour vraiment gêner l'ennemi.

** A noter : les feux de la côte anglaise restèrent à peu près tous allumés durant la guerre, compte tenu de l'importance du trafic.*

Durant l'été 1917, c'est Bruges qui doit être la cible prioritaire des attaques britanniques, par progression du front terrestre.

La bataille d'Ypres de 1917 (encore appelée bataille de Passchendaele, de juillet à novembre) en décide autrement : les anglais y perdent 200 000 hommes, l'avancée est limitée. En tout cas pas pour atteindre les ports belges.

Enfin, des bombardements aériens ont lieu, contre les trois ports, avec plus ou moins de succès, et des dégâts collatéraux inévitables. Et la construction des abris à Bruges gêna considérablement l'aviation.



→ L'idée d'un raid destructeur sur Zeebruges et Ostende est reprise durant l'hiver 1917/1918.

Idée de manœuvre : introduire dans les ports de Zeebruges et d'Ostende des navires lestés de béton et les saborder ou les faire exploser de manière à rendre inutilisables les canaux reliant Zeebruges et Ostende à Bruges, interdisant ainsi la sortie des sous-marins.*

Contraintes :

- La protection du secret.
- De navigation → zone soumise à la marée et aux courants.
- De navigation → peu ou pas d'aides à la navigation, barrages de mines.
- De météo → les rideaux de fumée sont difficiles à mettre en place et à maintenir, selon le vent; un vent de la mer vers la terre était nécessaire. Une mer pas trop agitée était souhaitable (petits bâtiments et débarquement). Pas de brouillard mais une petite brume si possible.
- Tactique : l'approche de Zeebruges était risquée compte tenu de l'armement déployé, y compris sur le môle. Le débarquement sur le môle et l'accès en direction de l'écluse nécessitaient une hauteur d'eau optimale. Le tout devait être parfaitement synchronisé. Mêmes contraintes, allégées, à Ostende.
- La lune était pleine le 26 avril.

→ Minuit était l'heure optimale



Les attaques de Zeebruges (23 avril 1918) et Ostende (9 mai 1918)

Trois opérations coordonnées et synchronisées :

- L'entrée de trois bâtiments (Zeebruges) et deux bâtiments (Ostende), lestés de béton (jusqu'à 1 000 tonnes !) destinés à être sabordés à l'entrée des canaux, pour les obstruer.
- L'assaut du môle de Zeebruges par un croiseur et deux ferries, aménagés pour transporter des troupes (200), devant prendre d'assaut le môle et détruire le maximum de batteries installées, opération de diversion.
- La destruction, par deux petits sous-marins bourrés d'explosif, échoués sous la passerelle reliant le môle de Zeebruges à la terre ferme, coupant ainsi son alimentation électrique, et empêchant tout ravitaillement et renfort.

Un soutien de l'ensemble :

L'ensemble du dispositif comprend un total 76 bâtiments !

Une première tentative le 2 avril est reportée en raison de la météo. Même chose les 9 et 11 avril.

Lors de la tentative du 11, annulée alors que les unités ne sont plus qu'à une dizaine de milles de Zeebruges, les allemands capturent une vedette à moteurs (CMB 33) qui s'échoue près d'Ostende et à bord de laquelle ils trouvent un ordre d'opération ... Nouvelle tentative le 14, mais la météo n'est pas bonne.

Le créneau suivant (marée, mais pleine lune) est pour la nuit du 22 au 23 avril.



Attaque de Zeebruges les 22/23 avril 1918

Un déroulement presque nominal :

- Le croiseur HMS *Vindictive* remorquant les deux ferries *Iris* et *Daffodil** (*rebaptisés HMS Iris II et HMS Daffodil IV*) fait route dans la nuit du 22 au 23 avril dans la soirée vers Zeebruges.
- Les sous-marins C1** et C3 sont remorqués vers Zeebruges.
- En approchant du môle, les patrouilleurs fabriquent leurs écrans de fumée (en fait du brouillard artificiel, créé en injectant un mélange chimique dans l'échappement des diesels ou les cheminées des plus grands bâtiments).

Mais ...

* Le *Daffodil* est un ferry transportant des trains sur la mer du Nord, choisie parce qu'elle possédait un faible tirant d'eau, et plus apte au débarquement de troupes. Après la guerre, il prendra le nom de *Royal Daffodil*, en reconnaissance du rôle joué.

** Le C1 ayant rompu sa remorque ne rejoindra pas le C3 pour l'attaque de la passerelle.



Les allemands sont alertés par le bruit croissant des moteurs des petits bâtiments. Puis commence le bombardement des batteries côtières par des monitors. Les projecteurs ne permettent pas, dans un premier temps, de voir l'approche des navires, en raison des créans de fumée.

Mais le vent change peu avant minuit, en force et en direction, le nuage de fumée repart vers le large et se dissipe.

Les batteries allemandes concentrent leur feu sur les navires les plus proches, dont le croiseur *Vindictive*, occasionnant de gros dégâts (passerelles de débarquement) et des morts (Royal Marines et marins). L'approche se poursuit, l'accostage intervenant vers 00h15, le *Daffodil* en pousseur.

Mais l'accostage pas tout à fait à l'endroit prévu : les canons et mitrailleuses de l'extrémité du môle restent actives, derrière des barbelés de surcroît.

Les troupes débarquent avec difficulté (hauteur du parapet par rapport aux passerelles, hauteur du parapet par rapport au môle (5 m !). Elles parviennent à faire taire un certain nombre de canons et mitrailleuses, mais les pertes sont lourdes. Un torpilleur accosté de l'autre côté du môle (pas prévu) « arrose » copieusement les superstructures du croiseur et le parapet sur lequel débarquent les Marines.

Les équipes des deux ferries finissent par débarquer via le *Vindictive*. Mais peu atteignent le quai indemnes.

Pendant ce temps (preuve que la synchronisation était bonne), le sous-marin C3 explose sous la passerelle, isolant les Allemands présents sur le môle.

Et ¼ d'heure plus tard, les trois bâtiments destinés à bloquer l'accès au canal franchissent le môle... sous le feu des batteries côtières, un instant distraites par l'assaut du môle.



Le bâtiment de tête, la *Thétis*, reçoit de nombreux coups. Sous l'effet du courant de marée, en manoeuvrant, il s'empêtre dans les filets, stoppe (ligne d'arbres bloquée) et s'échoue peu après. L'équipage le saborde. Les deux autres « blockships », finissent par être repérés et attaqués par les Allemands. Profitant de l'élargissement du passage provoqué par la *Théthys*, ils réussissent à s'engager entre les musoirs, dans le chenal menant à l'écluse. La manoeuvre finale, vraiment pas facile compte tenu des circonstances, s'exécute, les deux bâtiments s'échouent du mieux possible, puis se sabordent.

Une vedette rapide accoste les trois « épaves » et emmènent les équipages (101 rescapés ou blessés/morts) vers le large. L'équipage (réduit) du sous-marin s'échappe en « dinghy », à la pagaie, avant d'être récupéré par une vedette.

La diversion a partiellement. Voyant que les trois « blockships » sont arrivés au musoir, ordre est donné de rembarquer les troupes. Le *Vindictive* repart à 01h10, avec l'aide du *Daffodil*. L'*Iris*, masqué jusqu'alors, est pris pour cible par les Allemands, il est sévèrement touché, mais parvient à appareiller.

Un destroyer, assurant la protection de la force, le HMS *North Star*, s'étant rapproché pour engager le destroyer allemand à la torpille, est pris à partie par les canons allemands et finit par couler en s'éloignant du môle.



A Ostende, les deux bâtiments destinés à bloquer l'accès au canal (HMS *Sirius* et *Brilliant*) ont moins de succès, là aussi en raison de la dissipation du rideau de fumée.

Repérés, ils sont pris pour cibles par les batteries allemandes, à peine gênées par le tir des monitors anglais.

L'accès là aussi n'est pas aisé, la passe est étroite et les balises déplacées ou invisibles.

Les deux bâtiments cherchent l'entrée du port, puis finissent par s'échouer au nord du port en manoeuvrant, gênés par les tirs.

Echec donc à Ostende.

Ostende ... nuit du 9 au 10 mai 1918

A Ostende, une nouvelle tentative a lieu le 9 mai (les nuits raccourcissant).

C'est le ... *Vindictive** qui est désigné pour cette ultime mission. Il est accompagné par une flottille de 69 bateaux (monitors, destroyers et vedettes).

Lui aussi cherche longuement l'entrée du port, passant et repassant, d'abord masqué par la brume, puis subissant les tirs allemands. Il la trouve finalement, mais tardivement (marée, courant). Trop endommagé il ne peut dépasser le môle nord et s'y saborde. Les équipages sont récupérés par des vedettes.

L'accès au canal reste possible. Deuxième échec.

** Le Vindictive, en effet, après l'opération de Zeebruges, était reparti, non sans difficultés (aide Daffodil) vers Douvres, où il était arrivé quelques heures plus tard, très délabré. Il fut en toute hâte remis en état de naviguer pour repartir à la première occasion vers Ostende.*



Au bilan :

Le canal de Zeebruges ne resta pas obstrué longtemps. Sans déplacer les épaves, mais en draguant, les allemands rétablirent le passage en quelques jours. Les bombardements reprirent, depuis la mer et par avions**.

Bien entendu, on chercha à comprendre les raisons de ces deux échecs. Choix des moyens ? Question d'hommes (changement d'A^l Dover Patrol le 01/01/18, balayant tous ceux qui avaient préparé longuement l'opération) ?*

C'est l'efficacité croissante de la lutte contre les sous-marins, et l'évolution de la situation en Allemagne qui finit par réduire sensiblement l'activité des U Boot depuis Bruges, à partir de l'été 1918.

Les deux raids ont coûté la vie de 200 marins et soldats (et 600 blessés). Au regard des pertes subies sur le front au même moment, notamment en Flandre sur la Lys, c'est peu. Les Allemands ne perdirent que 8 hommes.

Au regard du résultat final ...

L'opération fut utilisée, et présentée, comme une réussite et un exploit, remontant un moral britannique en berne (pertes sur le front). Et c'était un exploit, quant à l'audace et à l'esprit de sacrifice que cela demandait. Des médailles furent distribuées en grand nombre, et des obsèques solennelles organisées en Grande-Bretagne, et après la guerre en Belgique.

L'amiral Keyes devint « *Baron Keyes of Zeebrugge and Dover* » ...

Et la *Dover Patrol* poursuivit son travail jusqu'au bout.

* voir notamment *L'Histoire navale de la Première Guerre*. <https://www.naval-history.net/Index0-1914.htm>

** curieusement, c'est un coup au but d'une bombe d'avion le 9 juin qui bloqua l'écluse de Zeebruges pour plusieurs mois ...



En résumé ...

Un raid au résultat très incertain, imaginé, avec des variantes, dès 1915/1916, repoussé à plusieurs reprises, et finalement exécuté alors que la lutte contre les sous-marins en Manche et Mer du Nord devient de plus en plus efficace (mines, escortes, patrouilleurs). Un raid qui est un échec.

Un raid à replacer toutefois dans le contexte des offensives, meurtrières, sur le front terrestre, surtout en ce printemps 1918 où les éléments libérés de l'ennemi à l'est, renforce ses moyens à l'ouest, sur la Marne, dans la Somme et en Belgique. Ce qui peut expliquer une vue pessimiste de la situation globale.

Un raid (comme aux Dardanelles d'ailleurs) où les moyens qui auraient pu assurer le succès (les monitors en première ligne), sont refusés et remplacés par des moyens anciens et inadaptés.

Un raid où les moyens (pourtant identifiés) et la détermination de l'ennemi sont sous-estimés : l'attaque de diversion du môle de Zeebruges était suicidaire.

Un raid mené par des volontaires, faisant preuve d'une grande bravoure.

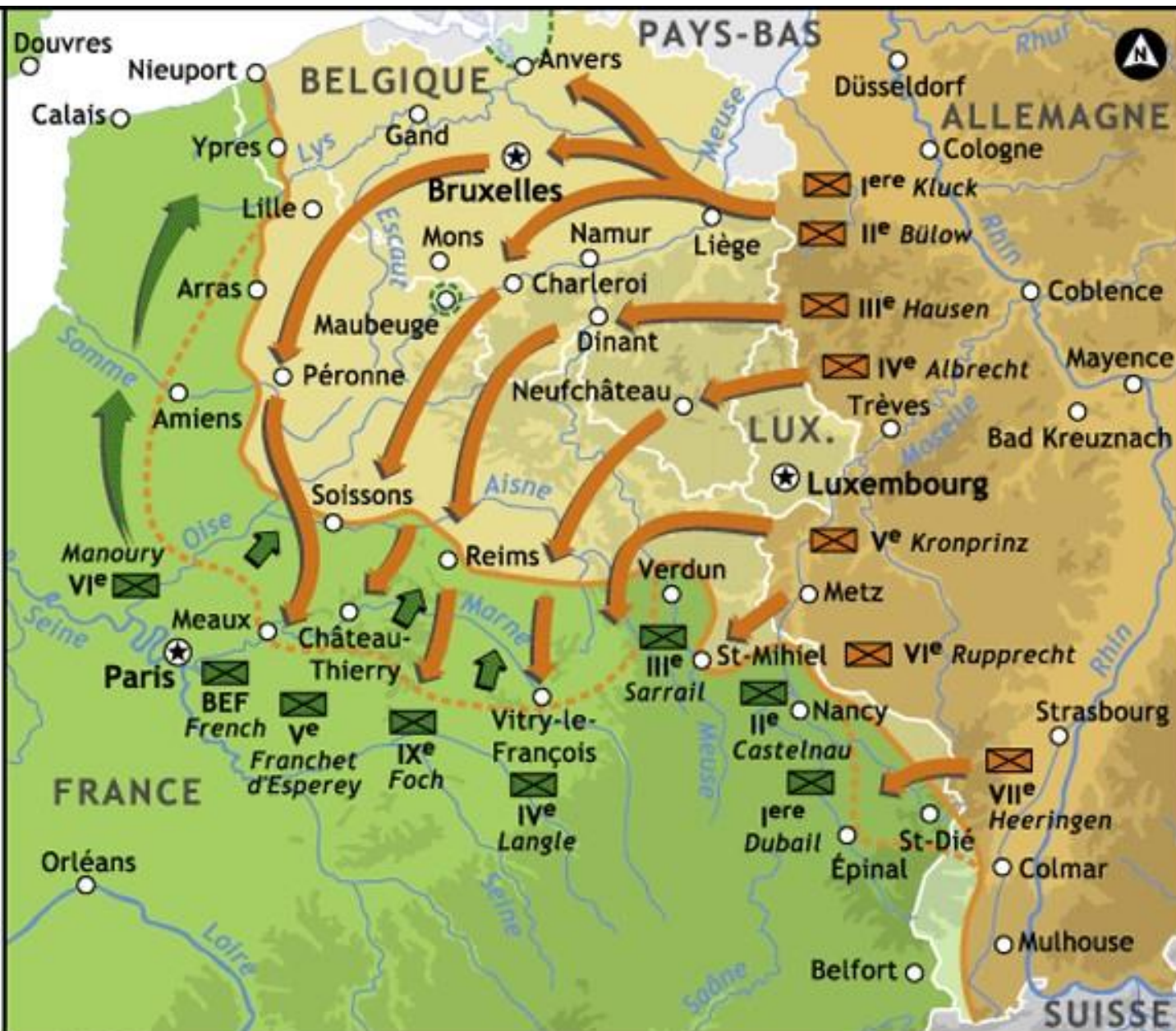
Un raid enfin, où les éléments naturels ont encore toute leur importance : marée et courants, durée de la nuit, vents, alors que la technique (radar, aviation) est absente ou balbutiante.



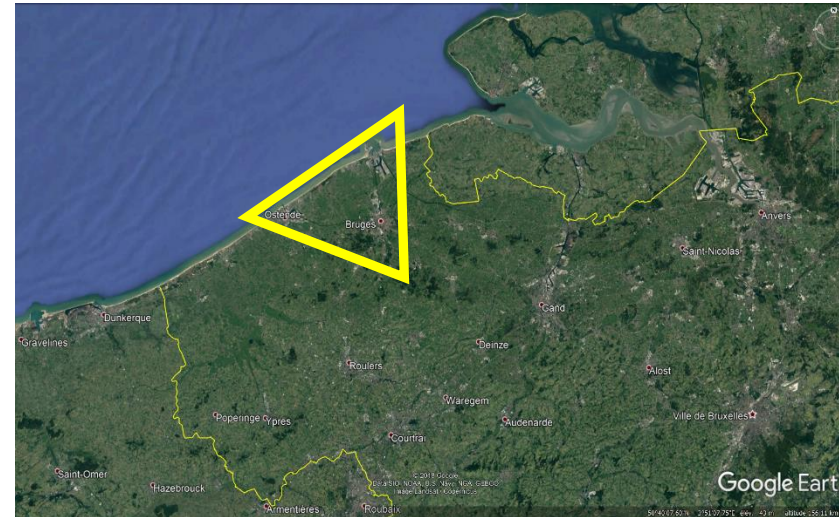
Deux remarques pour finir :

- La phrase « un pistolet braqué au cœur de l'Angleterre », est de William Pitt (dit *le Second*) à propos d'Anvers, lorsque Napoléon y fit construire un arsenal.
La réaction des anglais au développement de cet arsenal, se traduisit alors par un débarquement sur l'île de Walcheren en 1809, pour détruire cet arsenal. 44 000 hommes commandés par Lord Chatham (dit « *le défunt Lord Charman* », tellement il était inexistant, paresseux et inexpérimenté). L'expédition ne sera pas un succès, malgré un débarquement réussi. Flessingue et son fort résisteront plusieurs semaines, ce qui permettra de renforcer les défenses d'Anvers. Des pertes par maladie rendant la situation difficile pour les anglais, ils rembarqueront en ayant perdu près de 5 000 hommes, plus 12 000 malades qu'il fallut rapatrier. Ce fiasco donnera lieu à un enquête du Parlement.
- Les anglais reproduiront le scénario de Zeebruges à Saint-Nazaire en mars 1942 (opération Chariot), avec succès en détruisant et immobilisant la porte du grand bassin du chantier de Saint-Nazaire (forme Joubert), seul bassin capable de recevoir le cuirassé Tirpitz.

- Alliés
- armées des Alliés
- Allemagne
- armées allemandes
- pays neutres
- territoires alliés occupés
- territoires allemands occupés
- poches de résistance alliées au 5 sept.
- extrême avancée allemande au 5 septembre
- front stabilisé au 1^{er} novembre
- axes de l'offensive allemande
- contre-offensive (bataille de la Marne)
- course à la mer en octobre



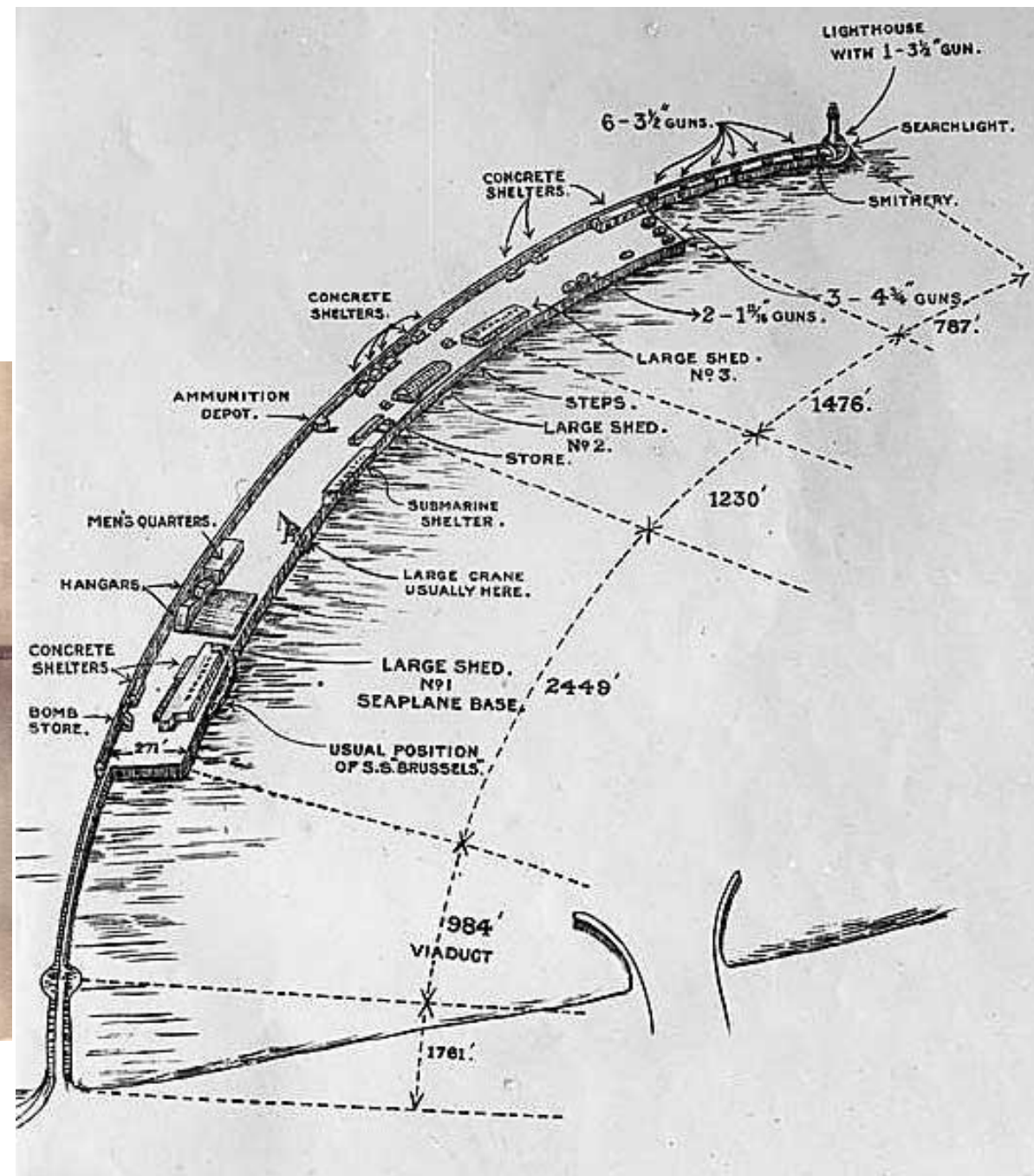
Automne 1914
La course à la mer

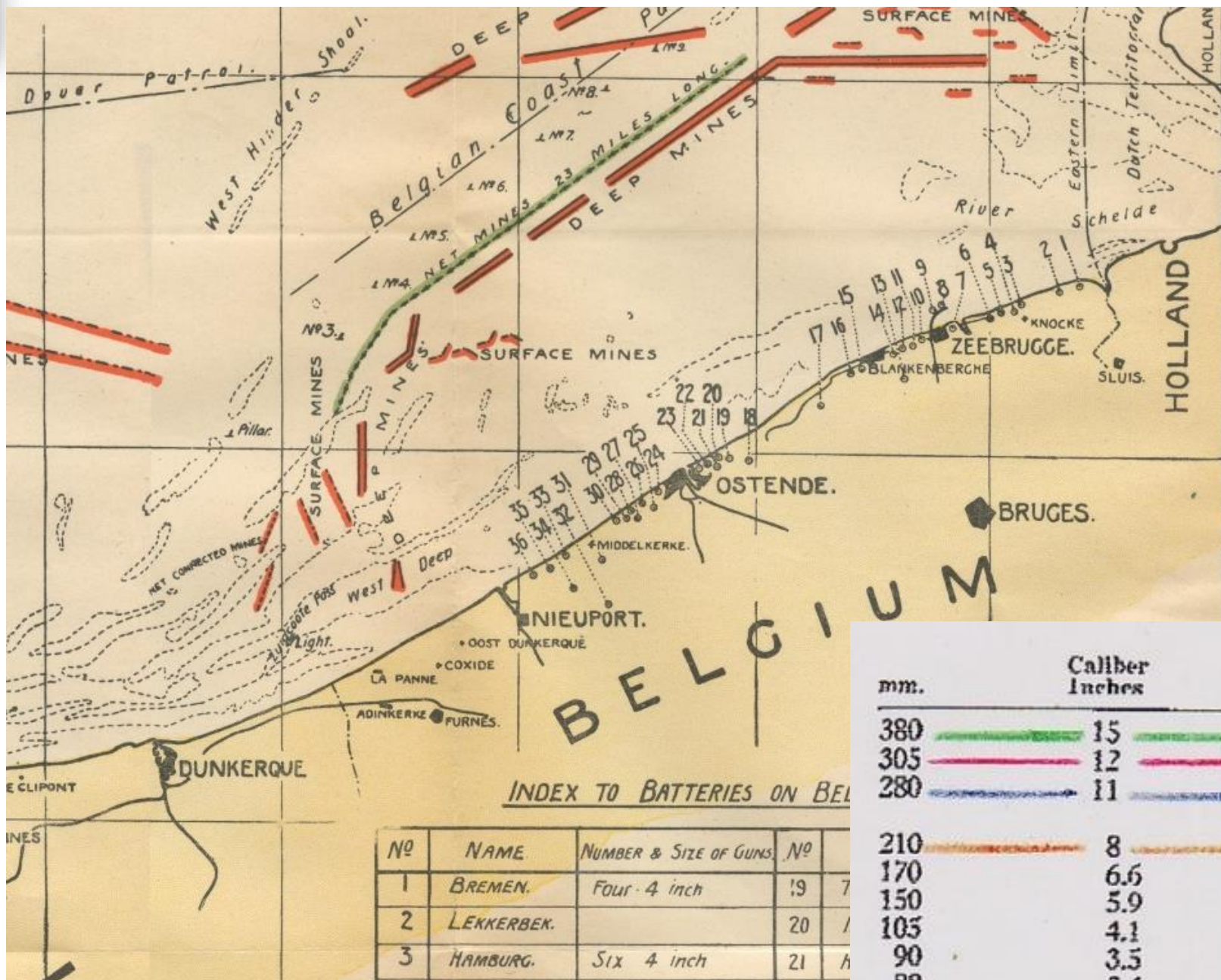


**Le triangle Ostende-
Bruges-Zeebrugge : le
véritable port de Bruges**



Le môle de Zeebruges 300 m de long





Fortification par les
Allemands de la côte
belge occupée

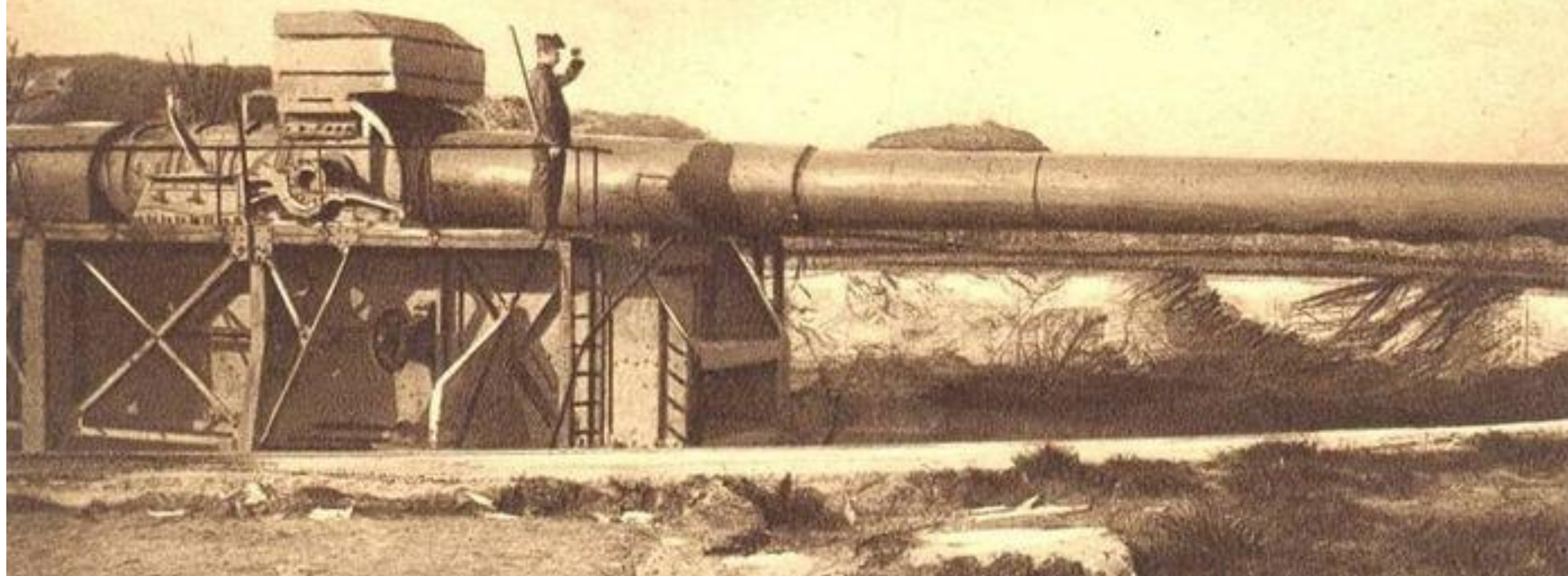
mm.	Caliber Inches	Class	Total Emplaced
380	15	Primary	5
305	12		4
280	11		24
210	8	Secondary	8
170	6.6		8
150	5.9		24
105	4.1		15
90	3.5		4
88	3.4		11

guns
howitzers



SOUVENIR DE LA GUERRE. 1914-18.
OF THE WAR.

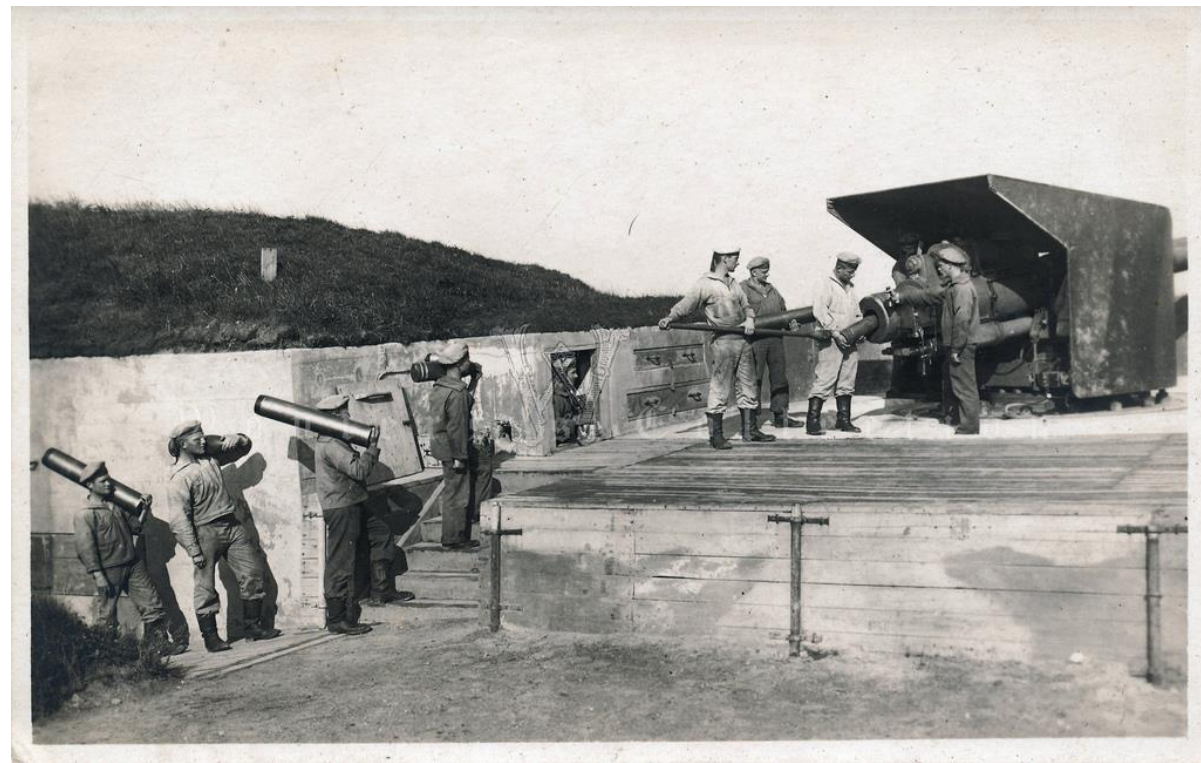
Batterie — Deutchland — entre Breedene-lez-Ostende et Coq s/m. — Battery - Deutchland - between Breedene-near-Ostend and Coq o/s.



La batterie côtière *Deutschland* comprenait quatre canons de ce type



Canon allemand de
15 cm près
d'Ostende



Canon de 210 mm au nord de Zeebruges



Le *Langer Max* de Leugenboom (batterie Pommern), dans la banlieue de Nieuport – Canons de 380 mm (**38-cm-Geschütz**), obus de 800 kg. Tirent contre le front terrestre et Dunkerque.
Mis en place en Flandre à partir du printemps 1917.

Base de sous-marins de Bruges

Construits à partir de 1917, ces abris ont disparu à la fin des années 50 à l'occasion de travaux



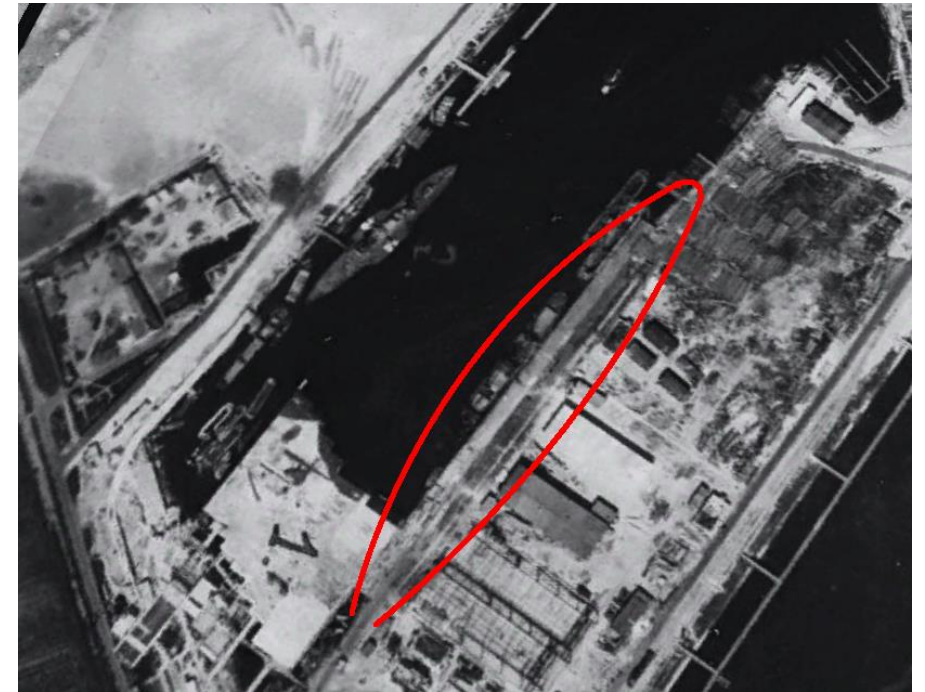
Submarine shelter at Bruges



Et cet abri, juste en face



**Port de Bruges - Les 8 alvéoles, en haut à gauche.
Devant des docks flottants**





**Après la retraite
allemande octobre 1918**



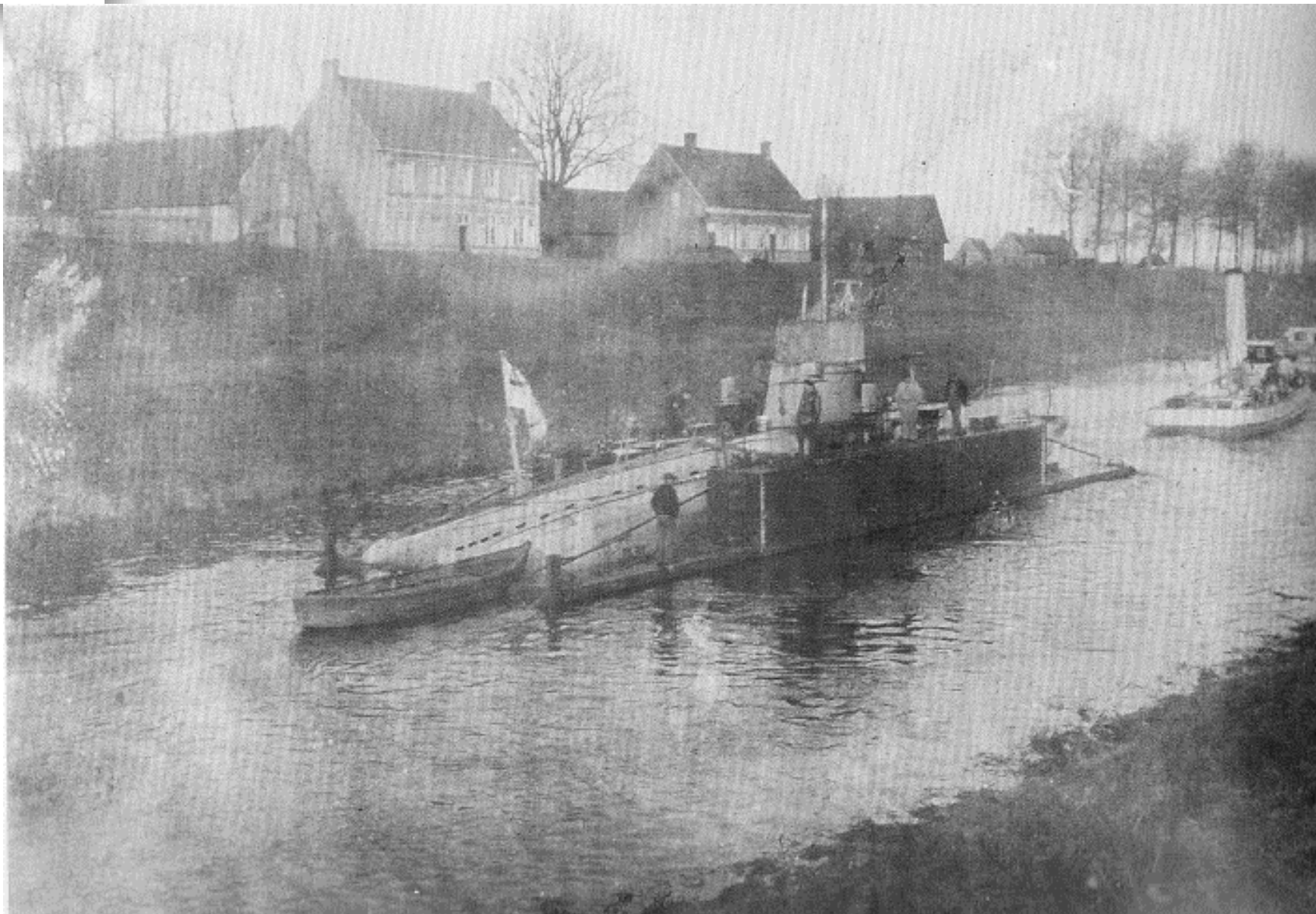
AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

A02316

A Ostende



J. Pattier: OSTENDE



Un sous-marin dans un petit dock flottant est remorqué à Bruges.

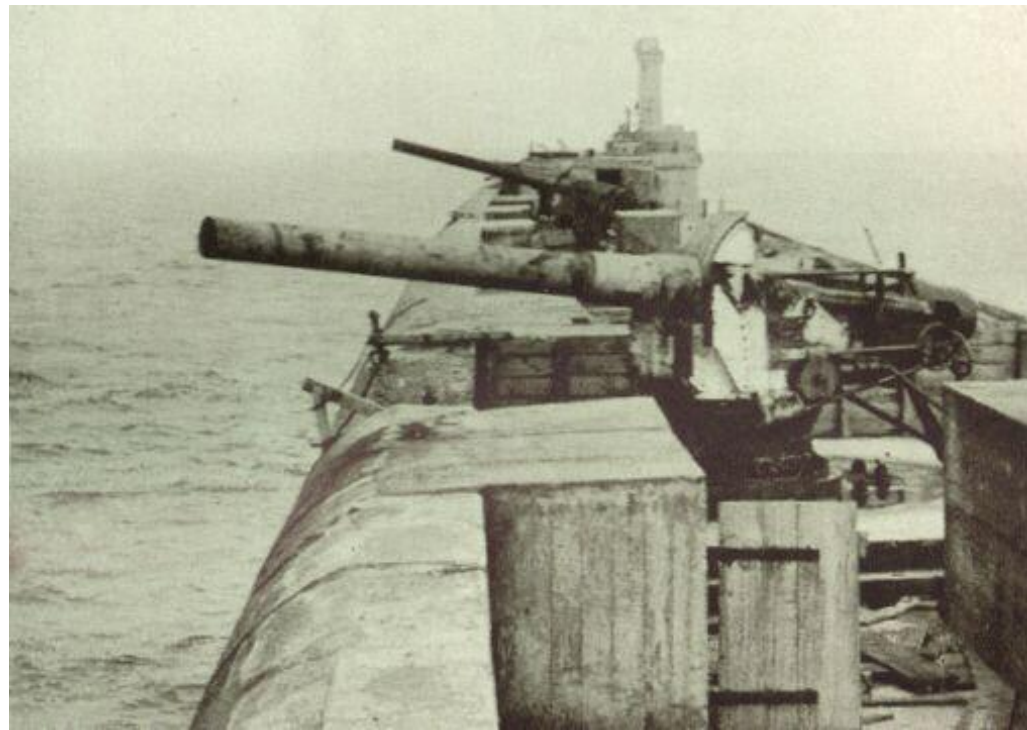
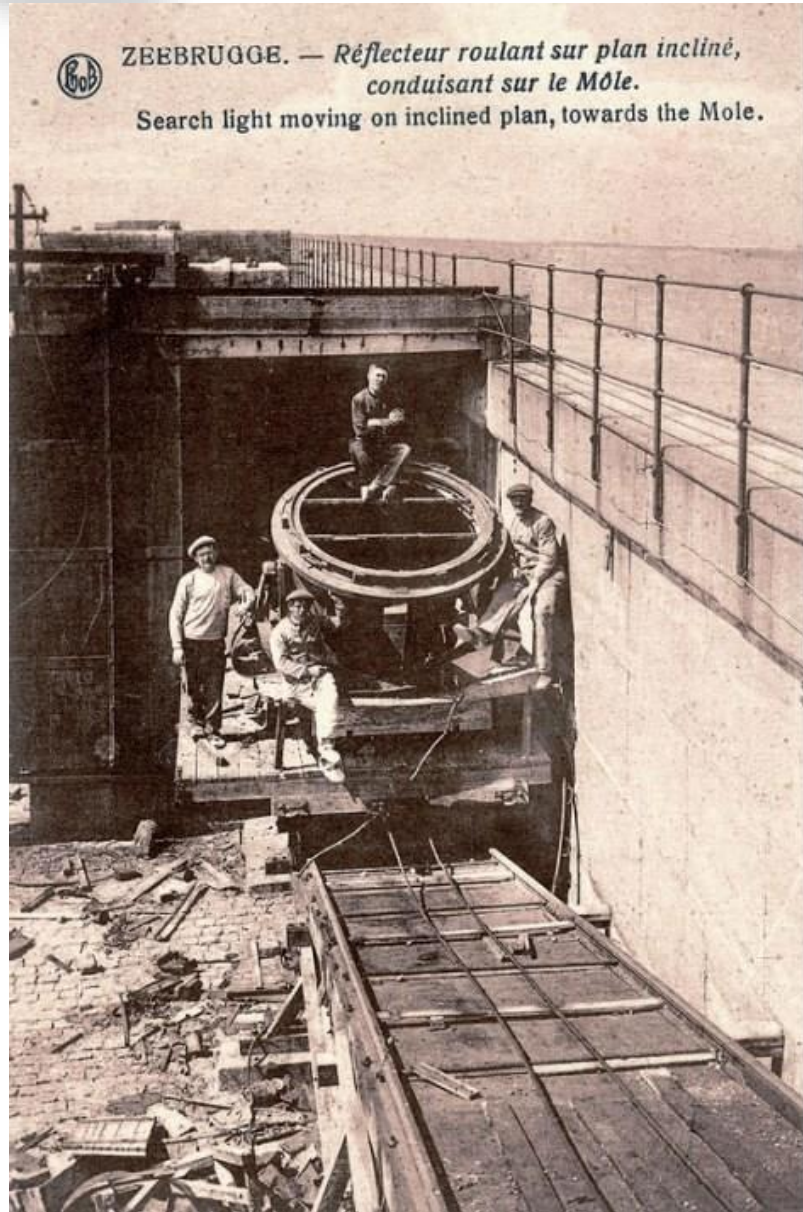


Zeebruges
S/M dans l'écluse et au môle





Môle de Zeebruges

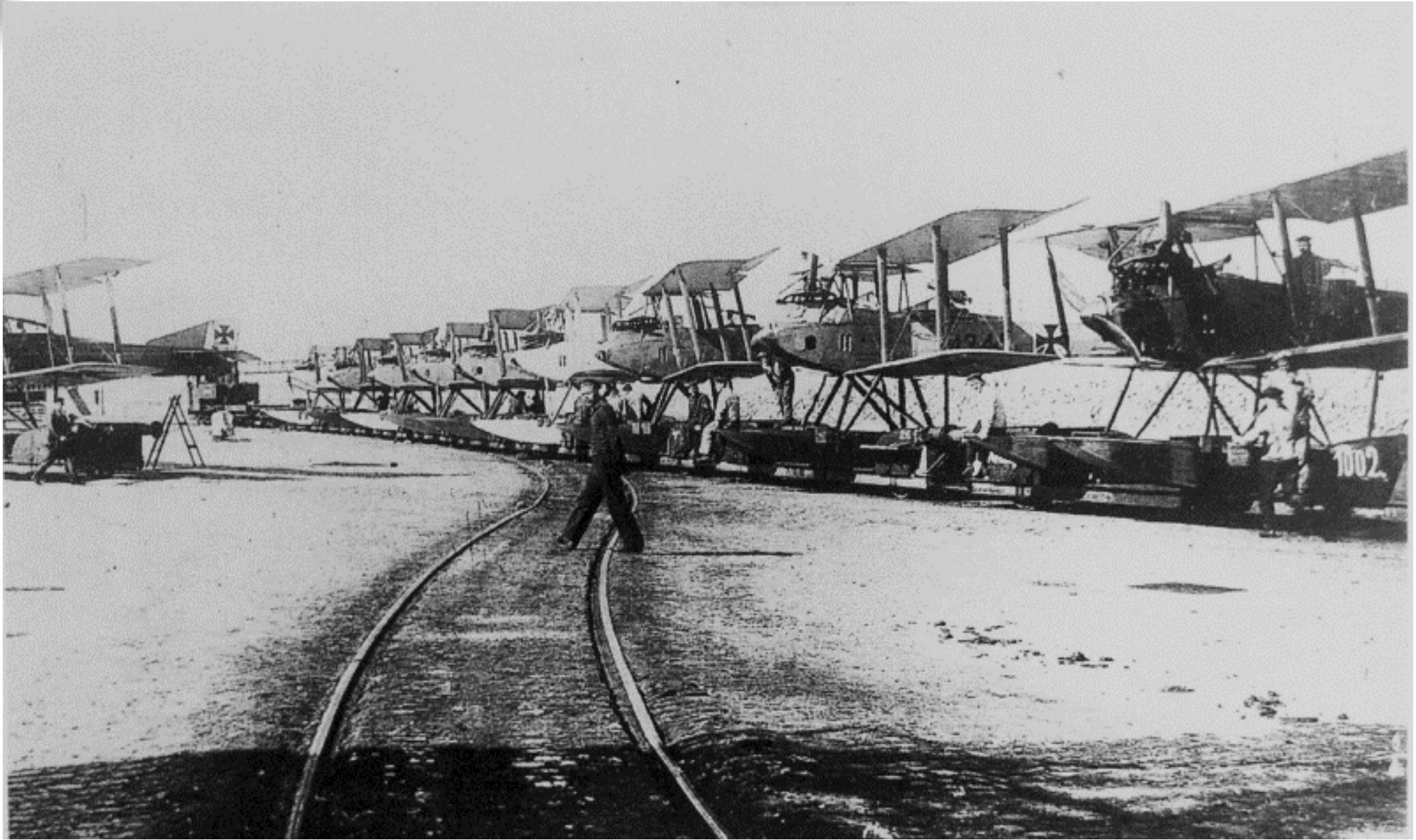


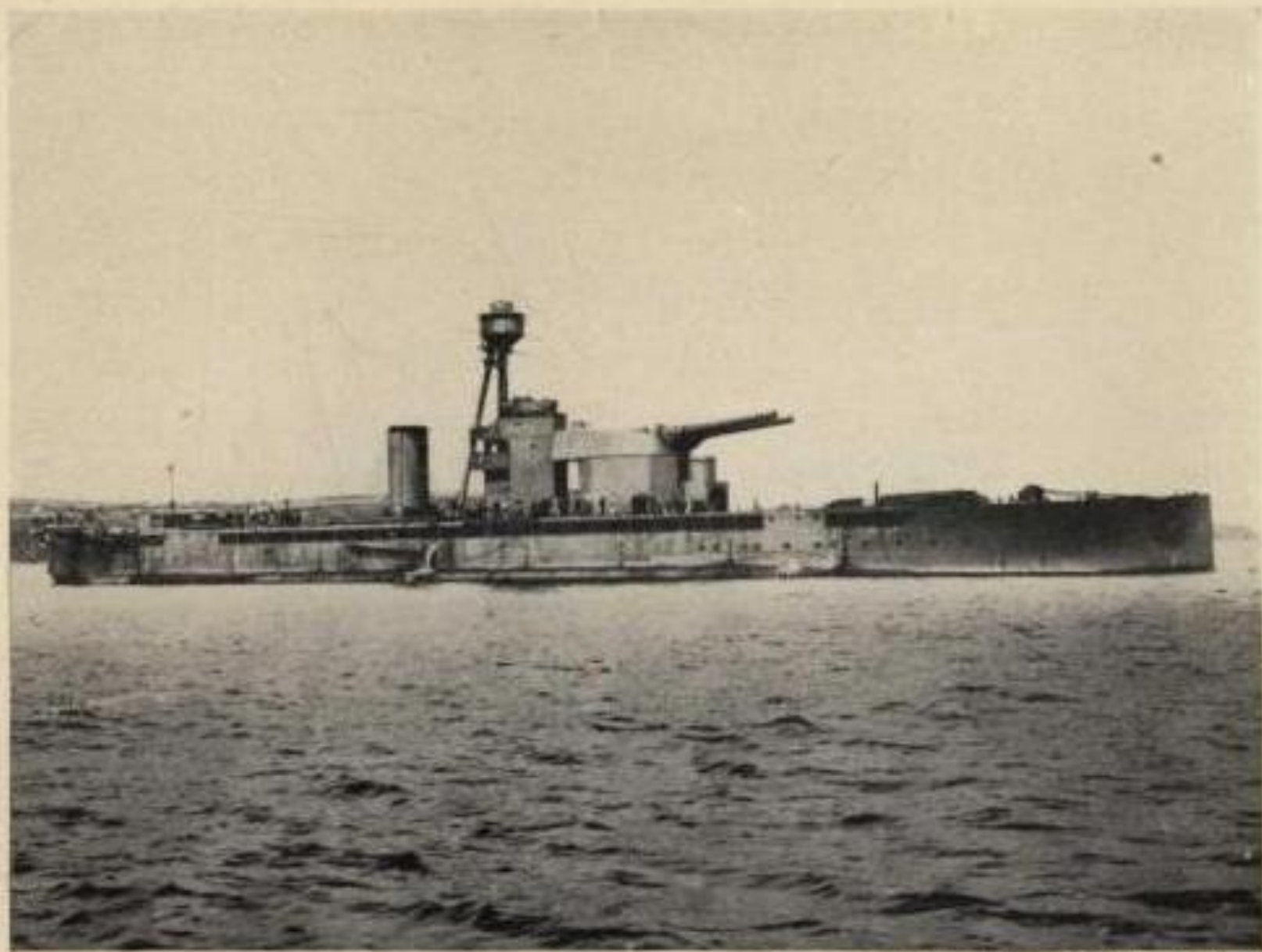


Môle de Zeebruges
Immédiat après-guerre
L'abri pour sous-marins



R S Shirley Private Collections
permissions: twitter.com/oilpaintingmedic



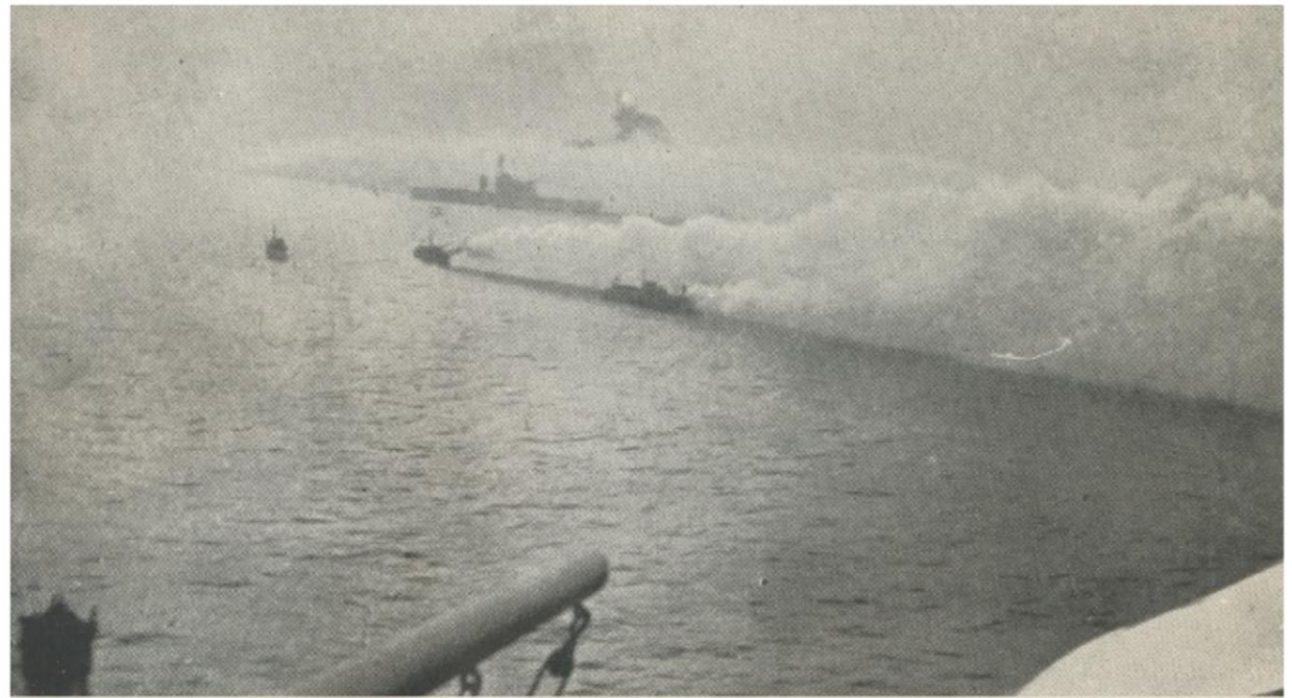


Crown copyright — Imperial War Museum

ONE OF THE MONITORS



Ecrans de fumée réés par les vedettes



MONITORS BOMBARDING OSTEND FROM BEHIND A SMOKE-SCREEN
MADE BY THE MOTOR-LAUNCHES

The monitors, which were 6,000-ton ships, can be seen, and their size is a measure of the extent of the screen. The puff of black cordite smoke showing above the smoke-screen, betrayed their position.



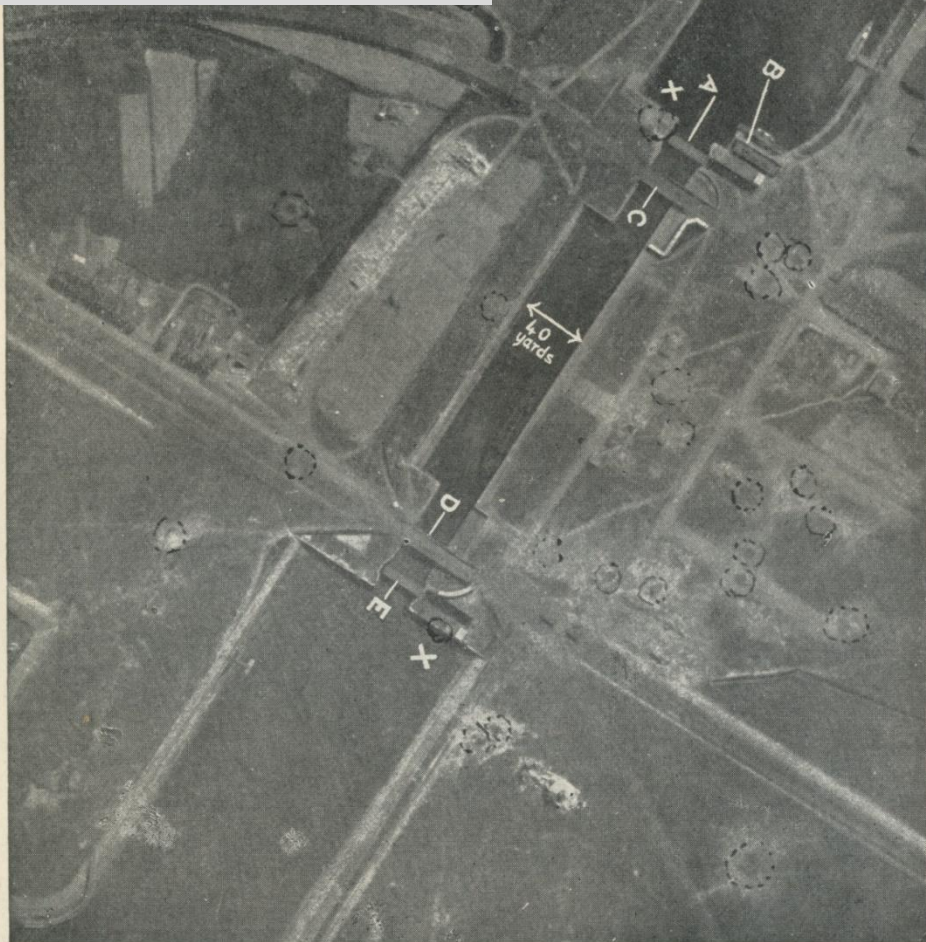
Monument à la *Dover Patrol* au Cap Blanc Nez

Edifié en 1922, détruit à l'explosif par les Allemands pendant la seconde guerre mondiale (l'obélisque constituait un repère trop évident pour la chasse alliée) et reconstruit en 1962



**Analyse d'un bombardement,
celui du 12 mai 1917 sur
Zeebruges.**

1 coup au but sur 67 coups tirés



**THE RESULT OF BOMBARDING ZEEBRUGGE LOCKS, MAY 12TH, 1917,
AT A RANGE OF 28,000 YARDS**

The visible size of the lock gates was the same as that of half a cigarette at 30 yards' distance. Theoretically, only one shot in sixty-seven could hit such a target. Shots XX were very close. A and E, Lock-gates. D and C, Swing-bridges. B, Spare Caisson.

**Analyse d'un bombardement,
celui du 5 juin 1917 sur
Ostende.**

**Un meilleur résultats (l'écluse
d'entrée) malgré la proximité
des habitations.**



THE RESULT OF THE BOMBARDMENT OF OSTEND, JUNE 5TH, 1917

The lettered places show where damage was done. The floating dock, XX, escaped being hit on this occasion. We were able by our methods, without seeing the shore, to fire at this small area without any damage to the houses, which were only 300 yards distant on either side. The important places of damage were: B, the lock-gates damaged, which allowed the basin to drain at low water; G, H, shells which destroyed the foundry; J, shell which badly damaged the machine-shop; K, L, M, N, O, one shop completely destroyed and another damaged; W, the remains of a vessel sunk.



*Souvenir de la Guerre
1914-1918*

*M. M. 1 BRUGES Torpilleur ennemi coulé par un aviateur anglais
DK. Enemy Torpedo-boat sunk by a British airman*

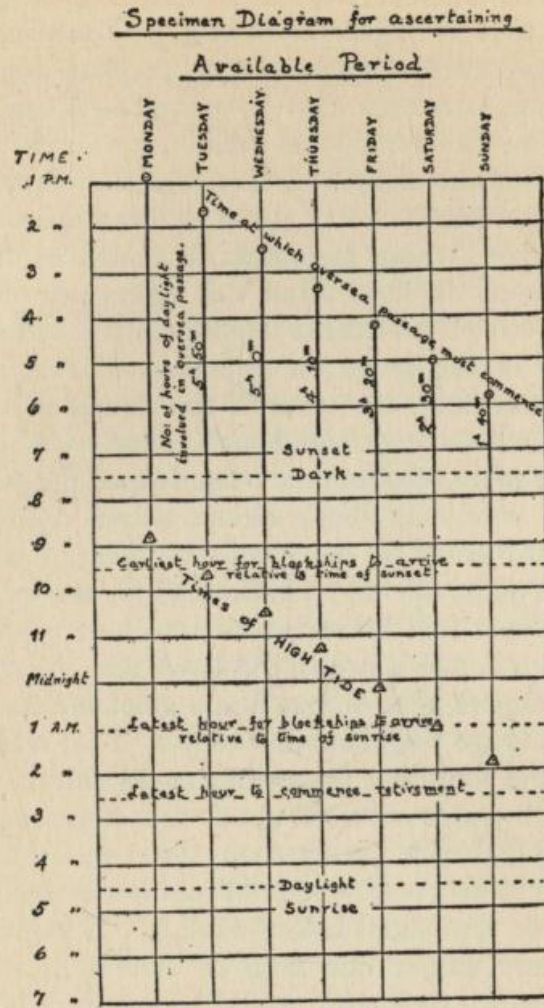




Eglises d'Ostende et de Nieuport 1916/1917







Explanation of Diagram.

Data on which Diagram is based

Sunset - 7 p.m. Daylight - 4.30 a.m.
Dark - 7.30 - Sunrise - 5.0 a.m.
Duration of Oversea Passage - 6 hours
- Approach - 2 -
- Attack - 1½ -
- Retirement - 2 -

Time of High Tide indicated by Δ
Note - Blockships to arrive at or near High Tide.

Conclusions

The Period Available is Tuesday to Saturday (both incl)
On Monday High Tide is too early
On Sunday High Tide is too late
Note:
On Tuesday nearly 6 hours of the oversea passage must be made in daylight. On Saturday there is no time to spare in case of late arrival.

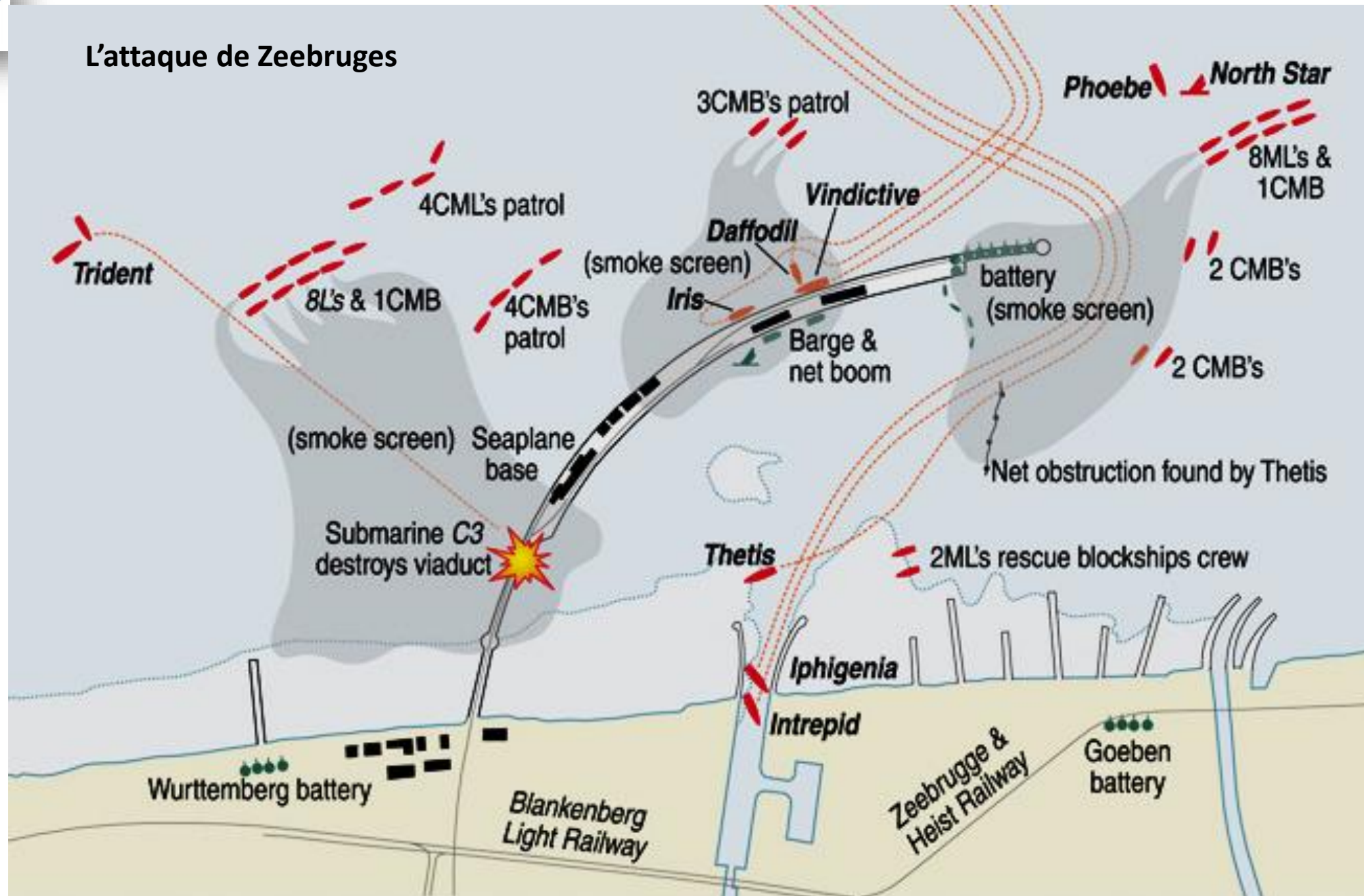
Choix de la période propice à une attaque sur Zeebrugge

Paramètres

marée (coefficient/heures)
coucher/lever du soleil et durée du jour
coucher/lever de la lune et phase

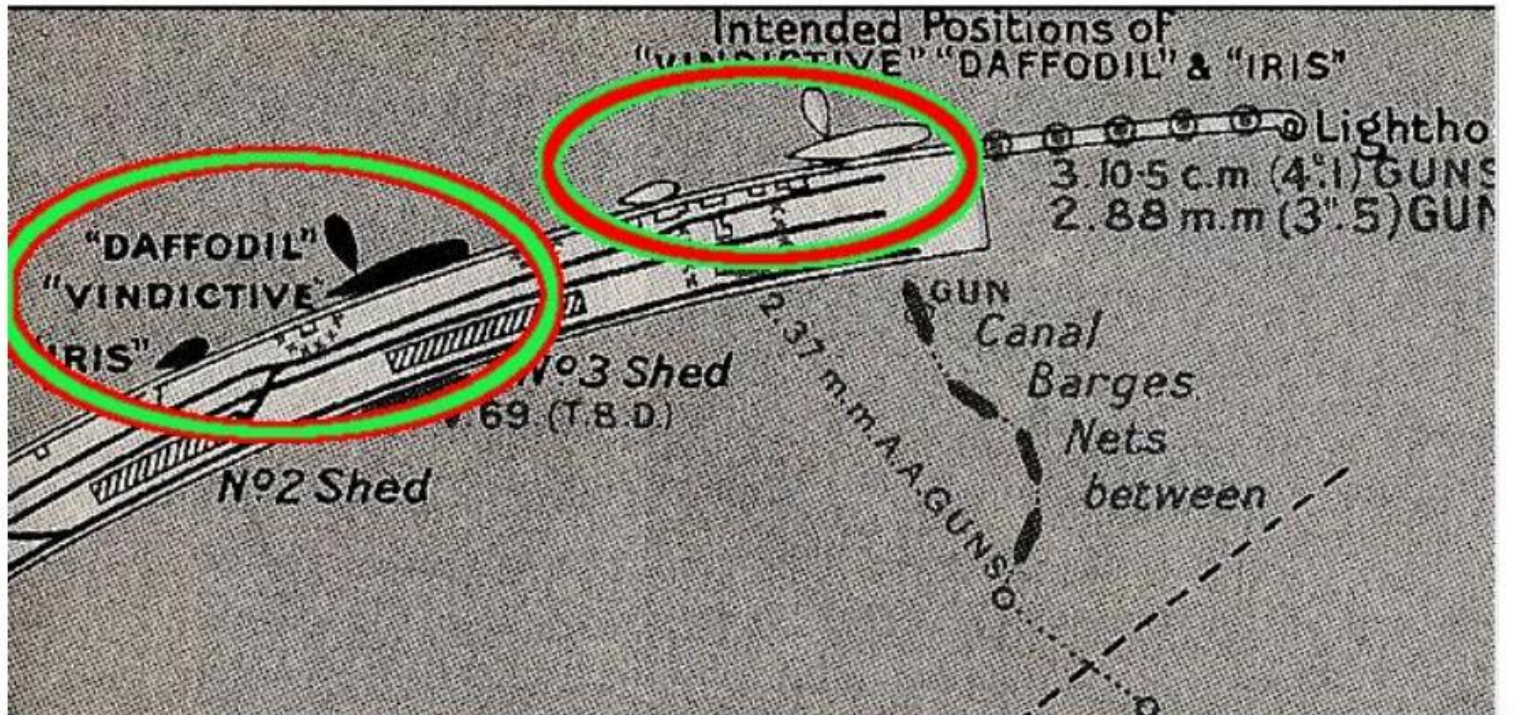


L'attaque de Zeebruges





Le Vindictive ne s'arrête pas au bon endroit ...

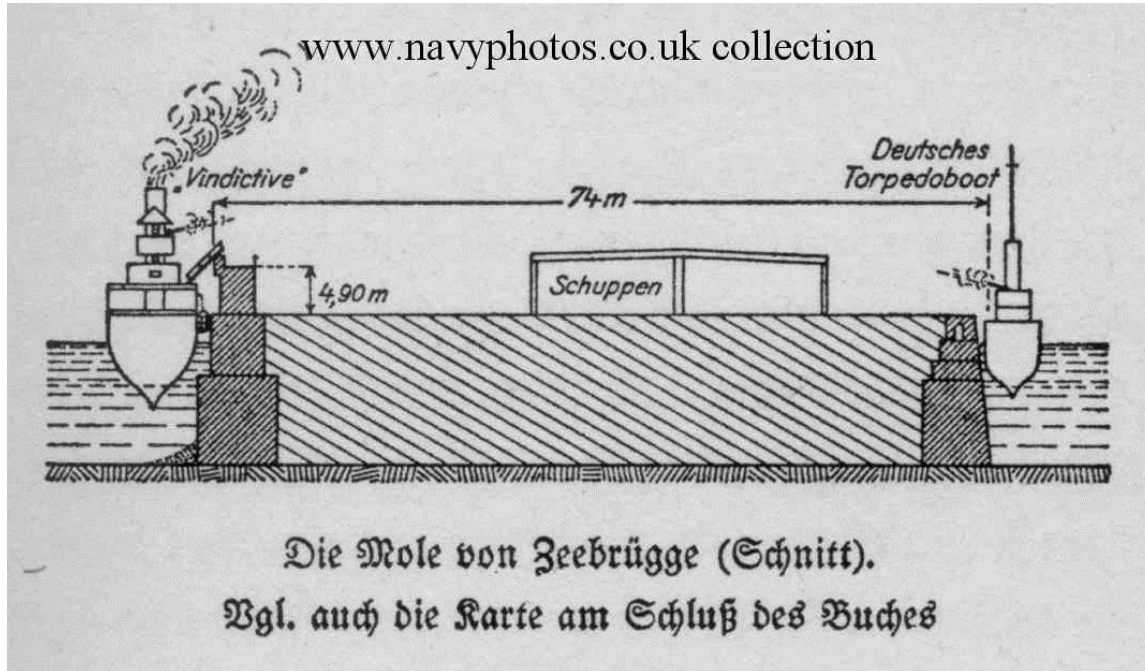


Dans la confusion et la fumée, le Vindictive n'accoste pas le môle au bon endroit .

La différence entre la position attendue et la position obtenue est de 300 m .

Mais ça change « tout »

- a) Ils ne sont plus dans l'ombre des canons.
- b) Ils ne peuvent plus attaquer les canons au lance flamme .
- c) Ils débarquent juste face à des bâtiments dont les toits sont remplis de mitrailleuses .
- d) Et par hasard juste en vis-à-vis d'un destroyer allemand qui ouvre un feu d'enfer de l'autre côté du môle ...



Pas pratique pour un assaut

HMS *Vindictive* accosté au môle de Zeebruges
HMS *Daffodil* en pousseur







Avant l'attaque, les coupées sont prêtes

**Après l'attaque, il ne reste plus
grand'chose des coupées hachées
menues par les mitrailleuses!**



H.M.S. VINDICTIVE'S SPECIALLY CONSTRUCTED GANGWAYS

Two of the parapet anchors for grappling the Mole can be seen at the end of the bridge in the background



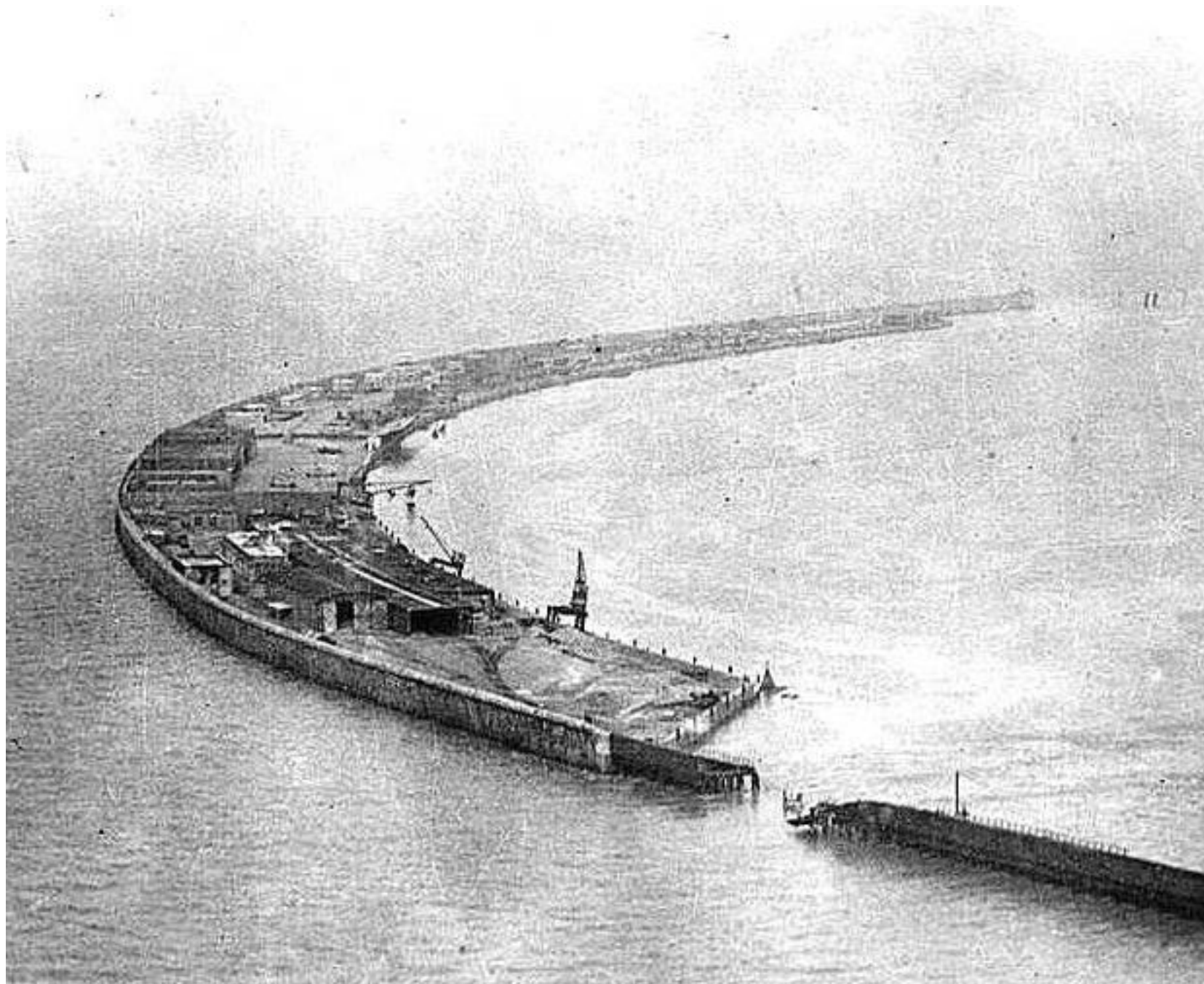
Photo aérienne allemande



Photos à marée basse







**La brèche dans la
passerelle**



Ostende 23 avril 1918
HMS Brilliant
HMS Sirius

Commentaire
(ironique) allemand





HMS *Vindictive*

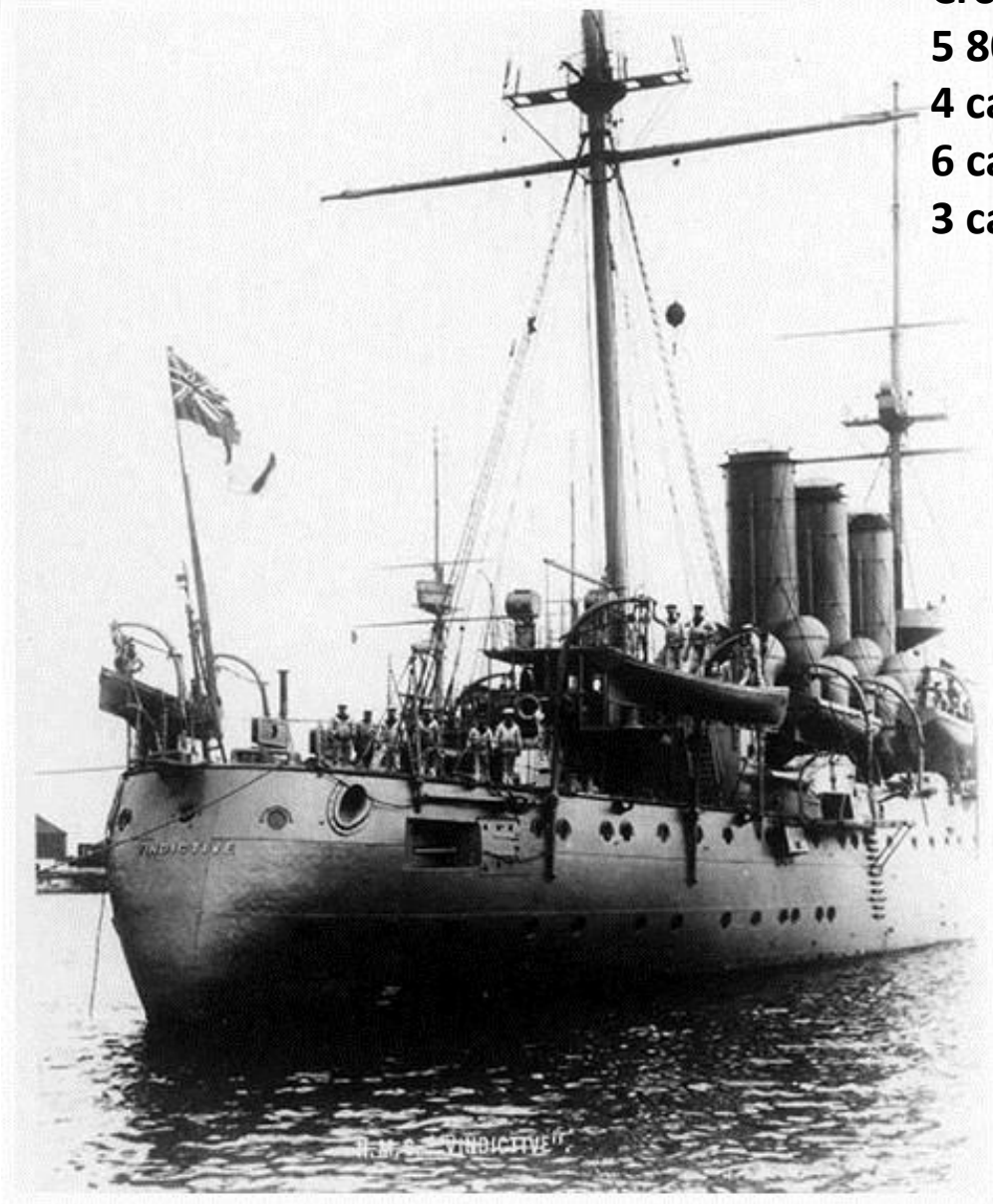
Croiseur mis en service en 1899

5 800 tonnes, 104 m de long

4 canons de 152

6 canons de 120 mm à tir rapide

3 canons anti aériens



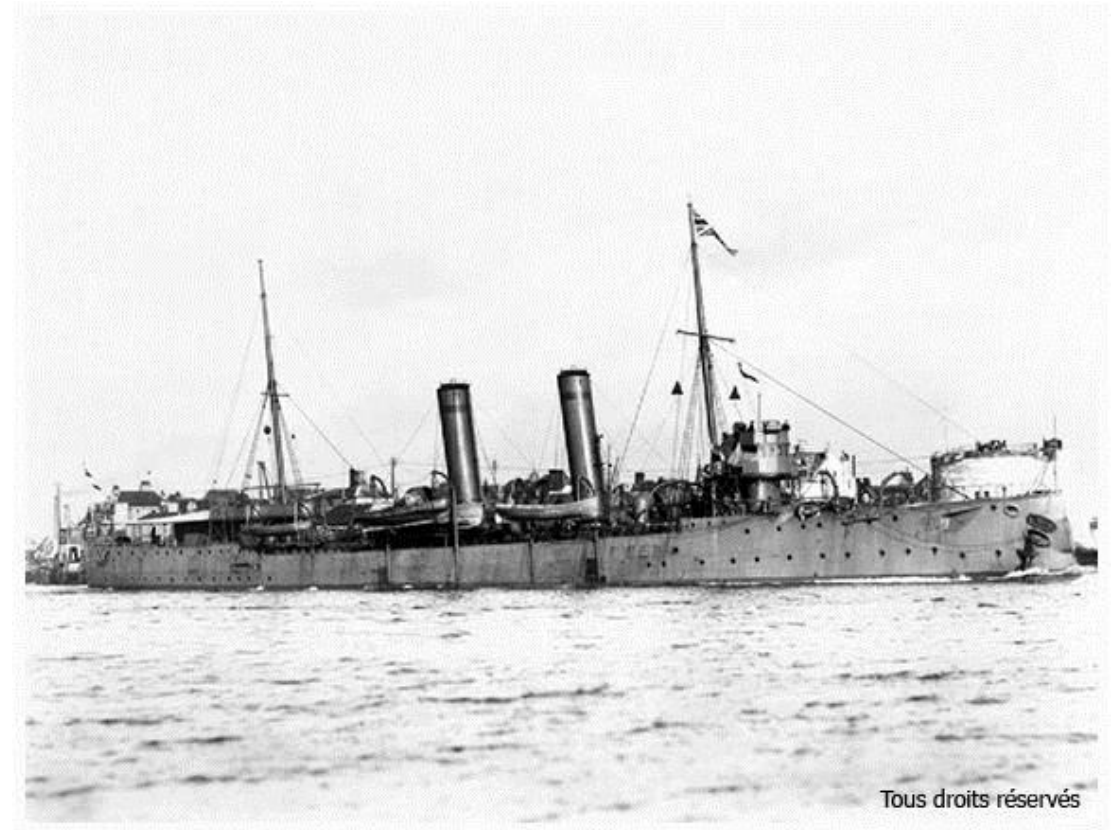
HMS *Thetis*

Mise en service en 1890

3 400 tonnes, 96 m de long

Canons de 152 mm et de 120 mm

Mouilleur de mines en 1914



Tous droits réservés



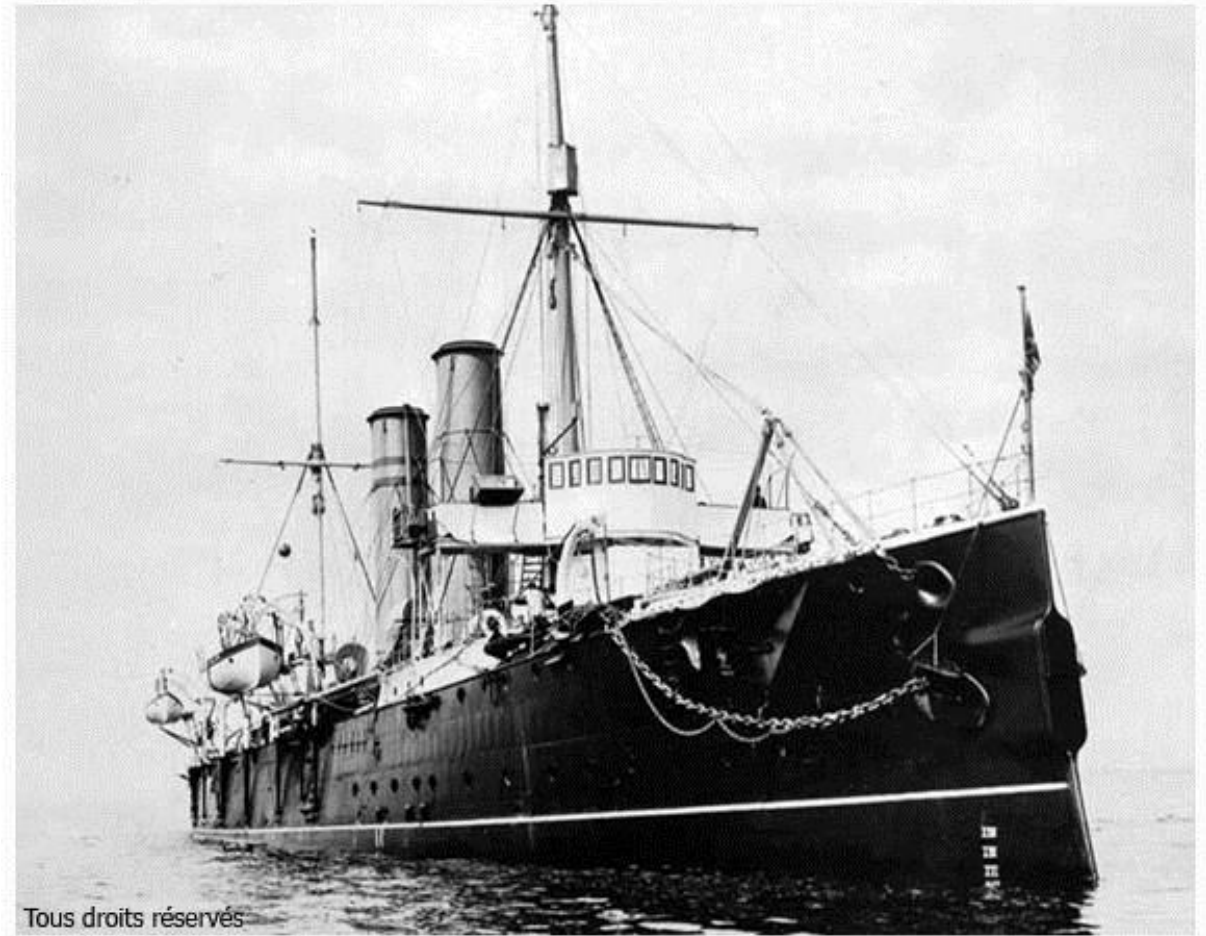
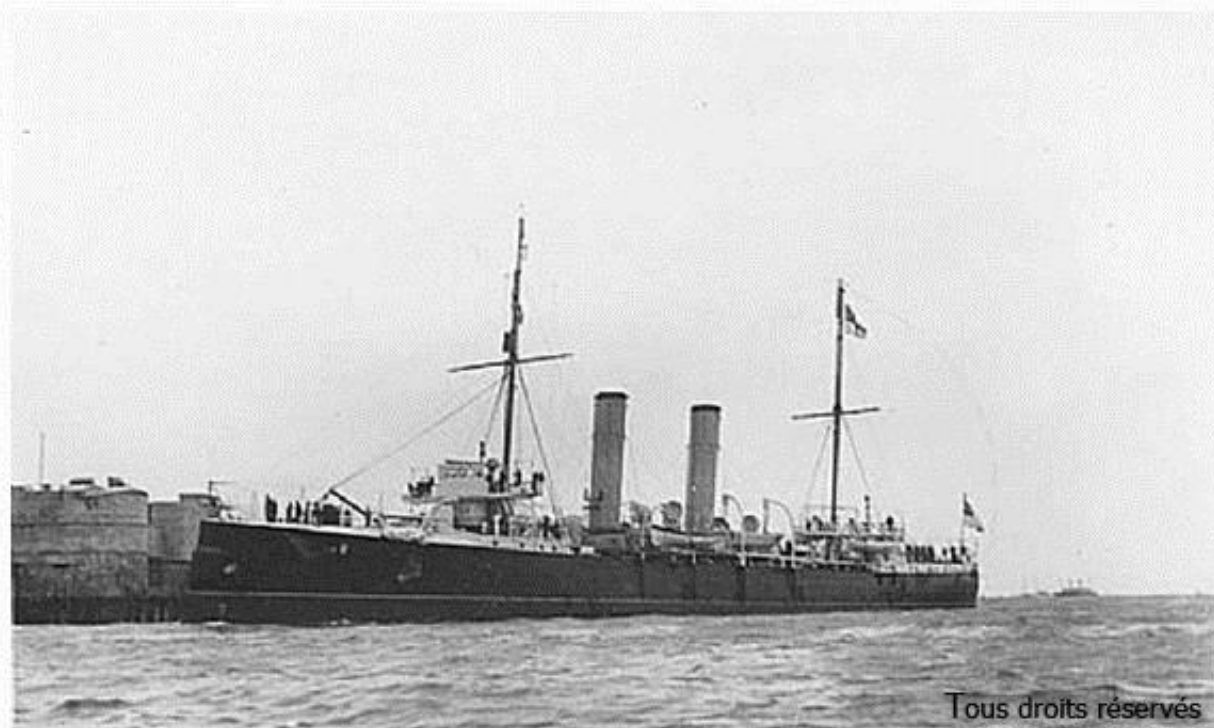
HMS Intrepid

Mise en service en 1894

3 400 tonnes, 96 m de long

Canons de 152 mm et de 120 mm

Mouilleur de mines en 1914



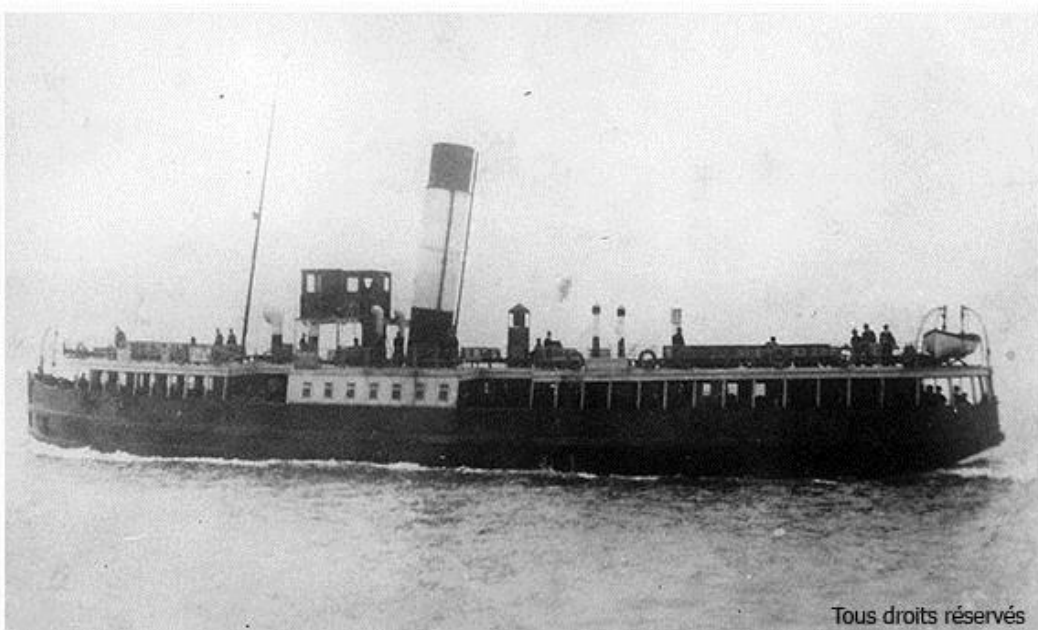
HMS Hiphigenia

Mise en service en 1892

3 400 tonnes, 96 m de long

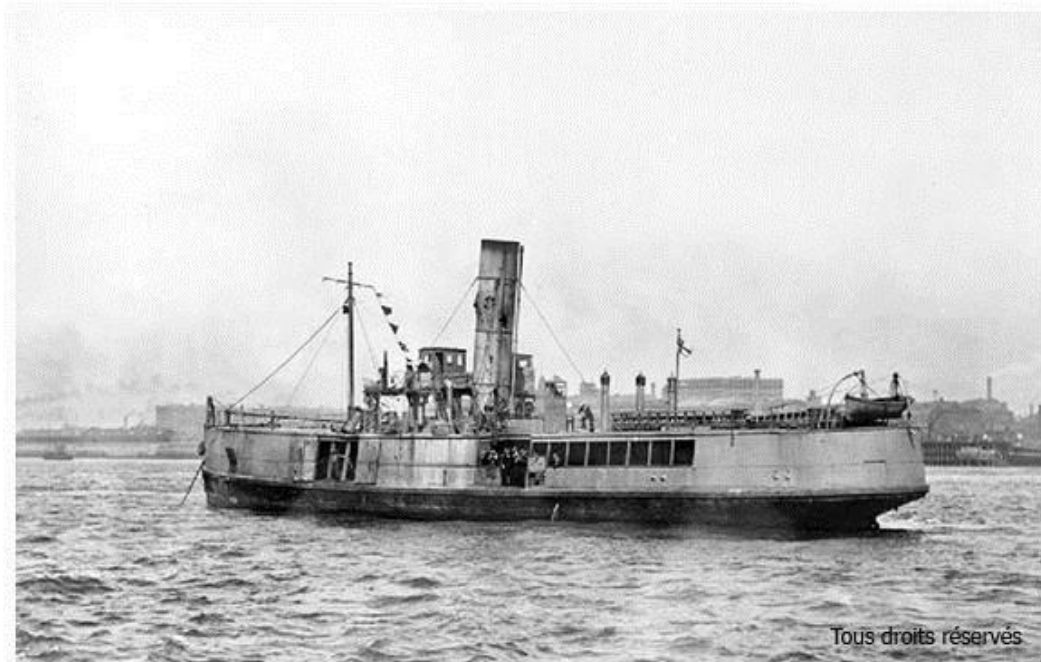
Canons de 152 mm et de 120 mm

Mouilleur de mines en 1914



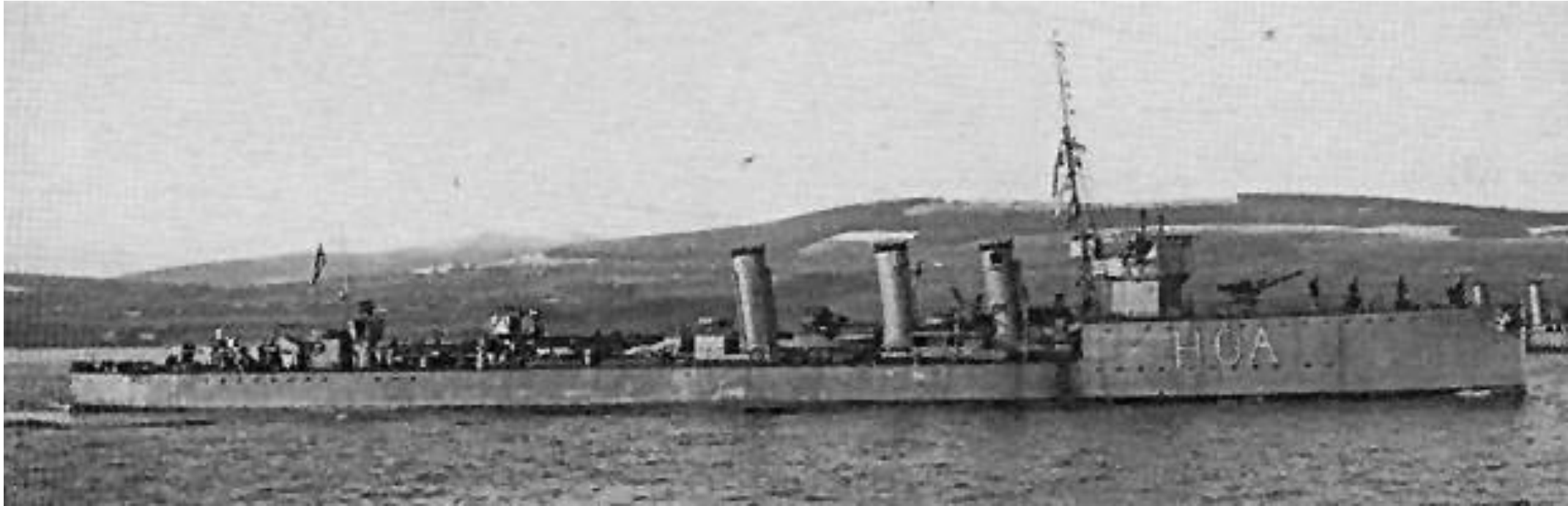
HMS *Daffodil*

A Zeebruges le 23 avril

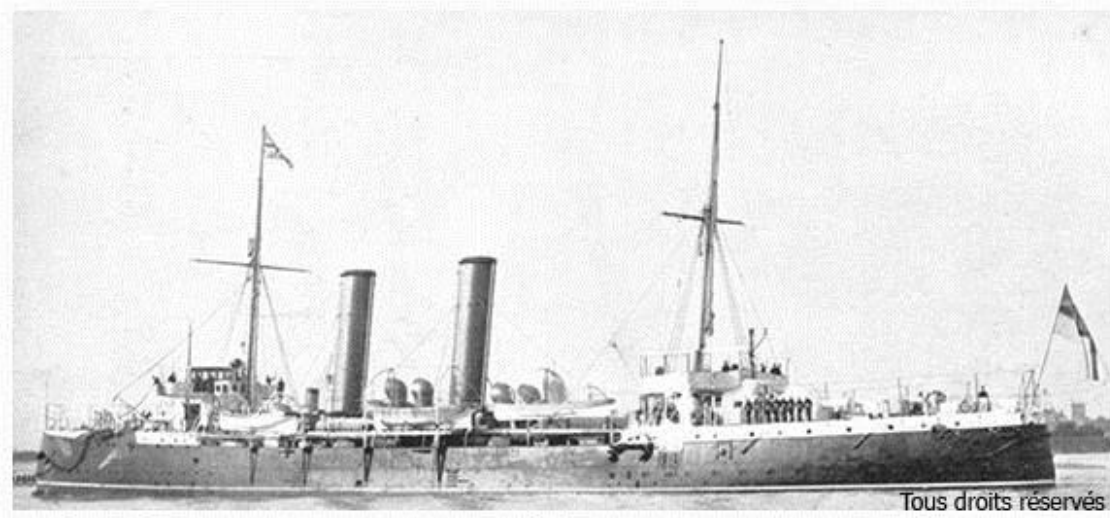


HMS *Iris*



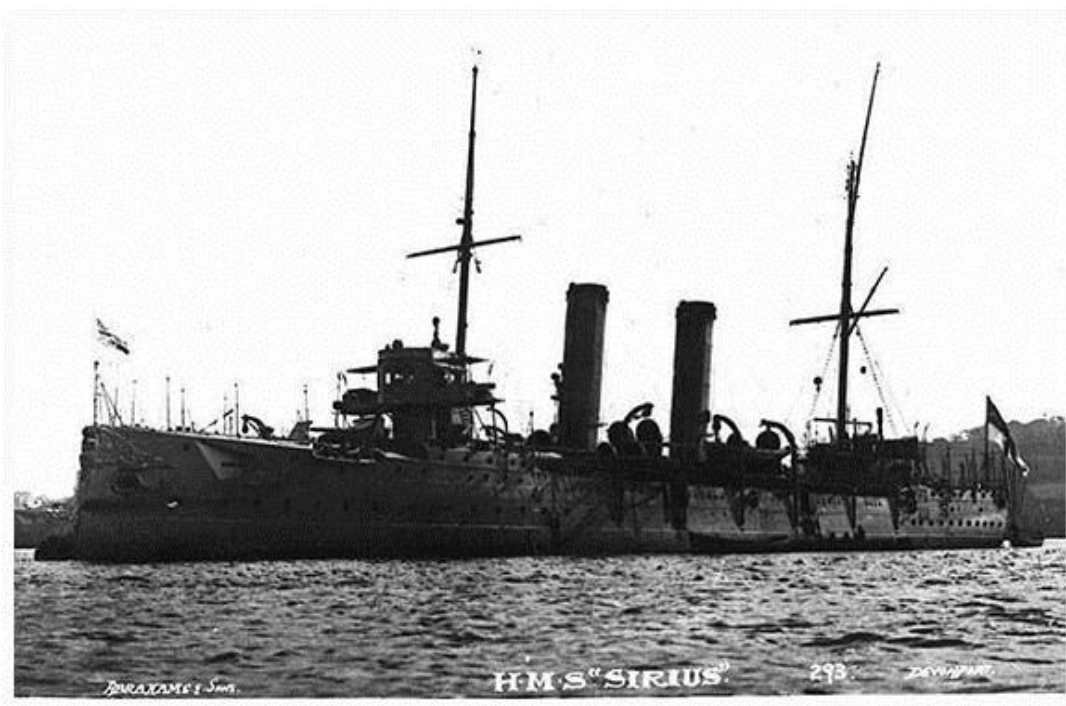


HMS *North Star* – 1 000 tonnes – 34 noeuds
Mis en service en 1917
85 exemplaires de ce type construits entre 1913 et 1921

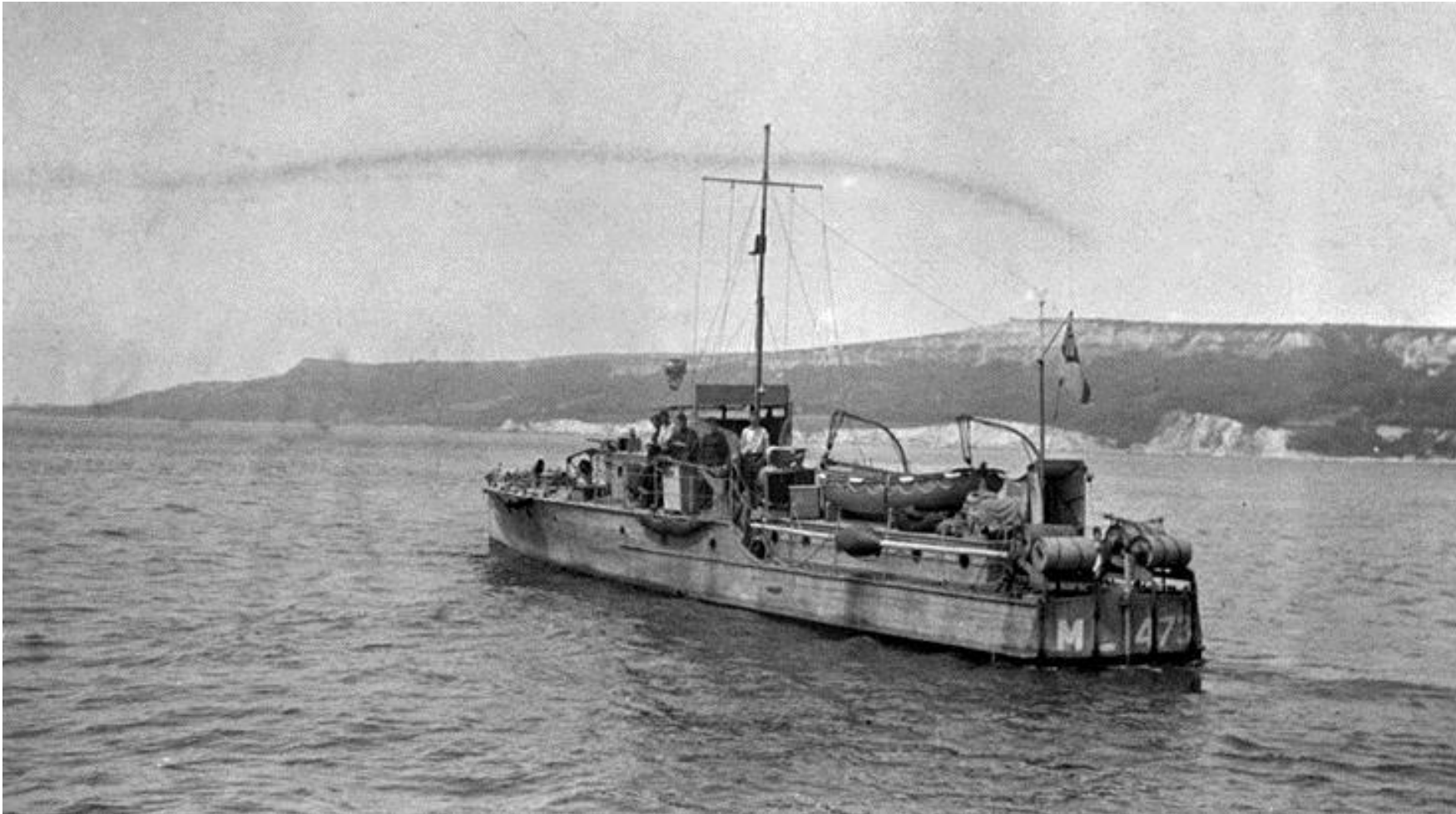


HMS *Brilliant*

A Ostende le 23 avril

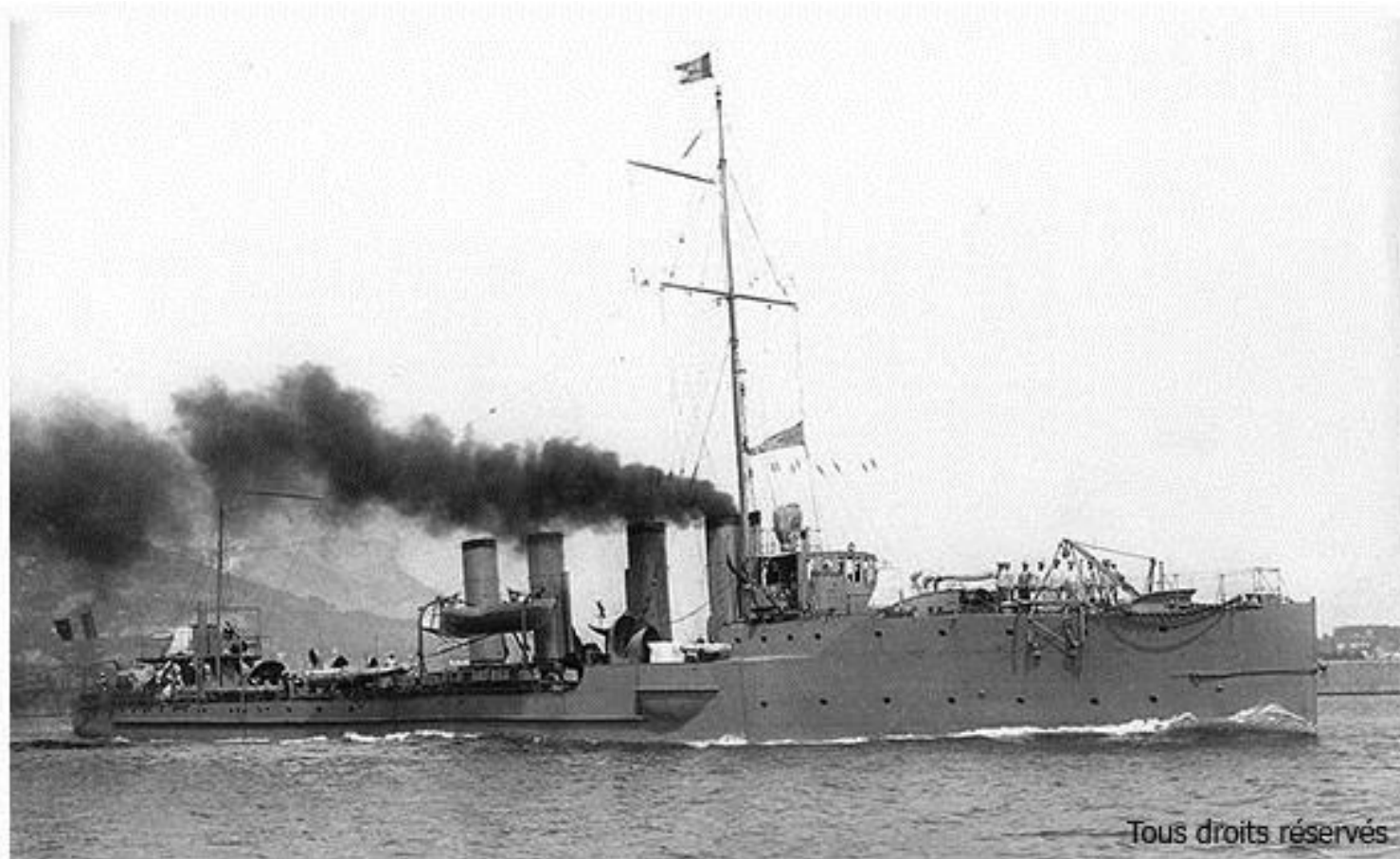


HMS *Sirius*



Une des très nombreuses vedettes (ML et CMB) qui accompagnèrent le raid et assurèrent le retour des équipages des navires sabordés.

ML : Motor Launch
CMB : Coastal Motor Boat



**Contre-torpilleur *Le Bouclier* (800 tonnes)
Turbines à vapeur et chauffe au mazout.
Participa à l'attaque d'Ostende
Quelques autres petits torpilleurs également**



No 14



Zeebrugge

Le Thétis, torpilleur anglais, coulé lors de l'embouteillage du port.
The "Thetis", english torpedo-boat, sunk at the bottling up of the harbour.
De Thetis, engelschen torpedojager, gezonken aan den ingang van de haven.





No 15



Zeebrugge

L'Intrepide et l'Iphigénie coulés dans le Chenal.
The "Intrepid" and the "Iphigénie".
De Intrepide en de Iphigénie die in het kanaal gezonken werden.





**Port de Zeebruges
aujourd'hui**



Zeebruges aujourd'hui



**Un sous-marin dans le port !!
(type Foxtrot soviétique)**





Monument de Zeebruges après la Première Guerre

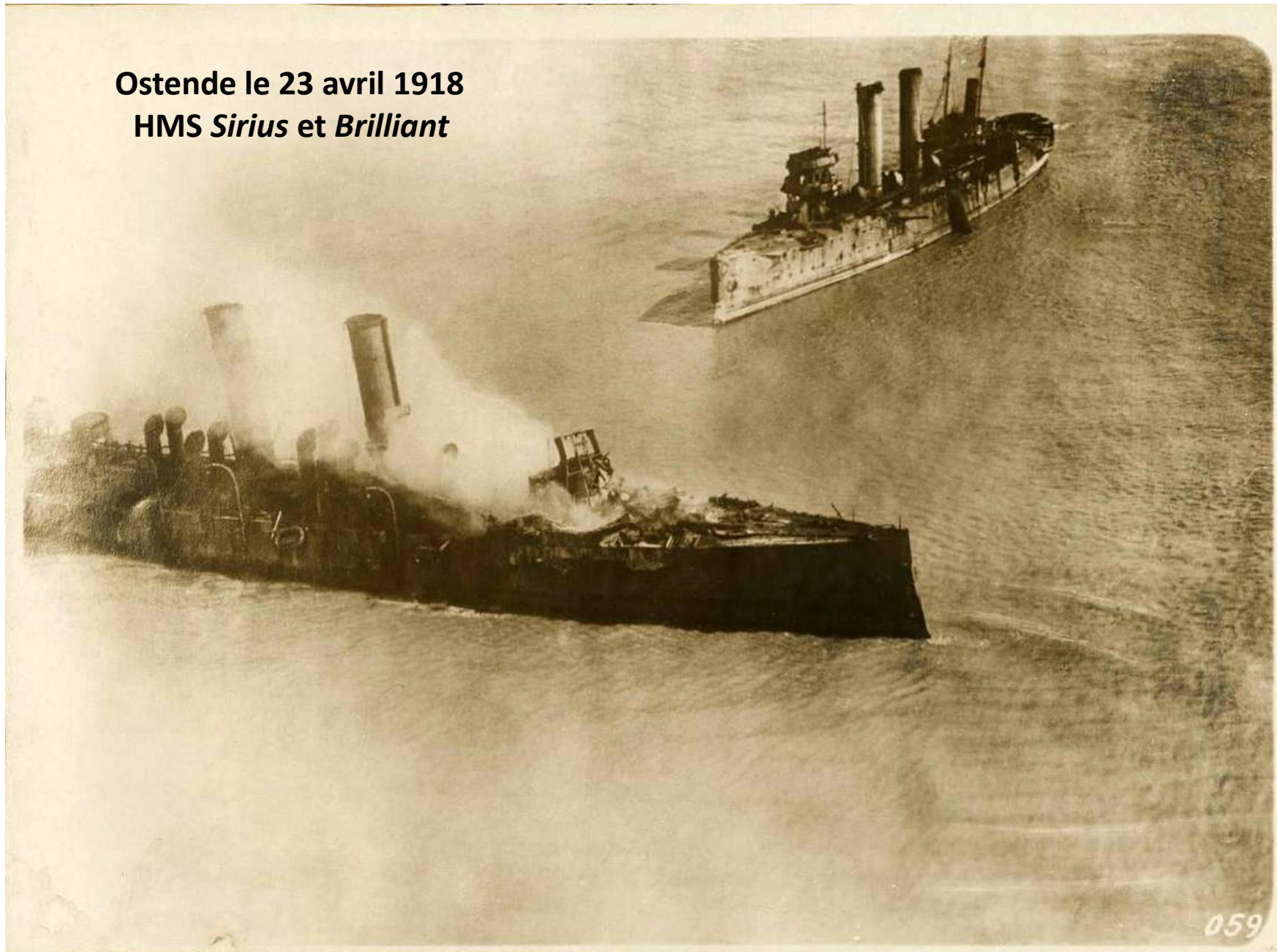


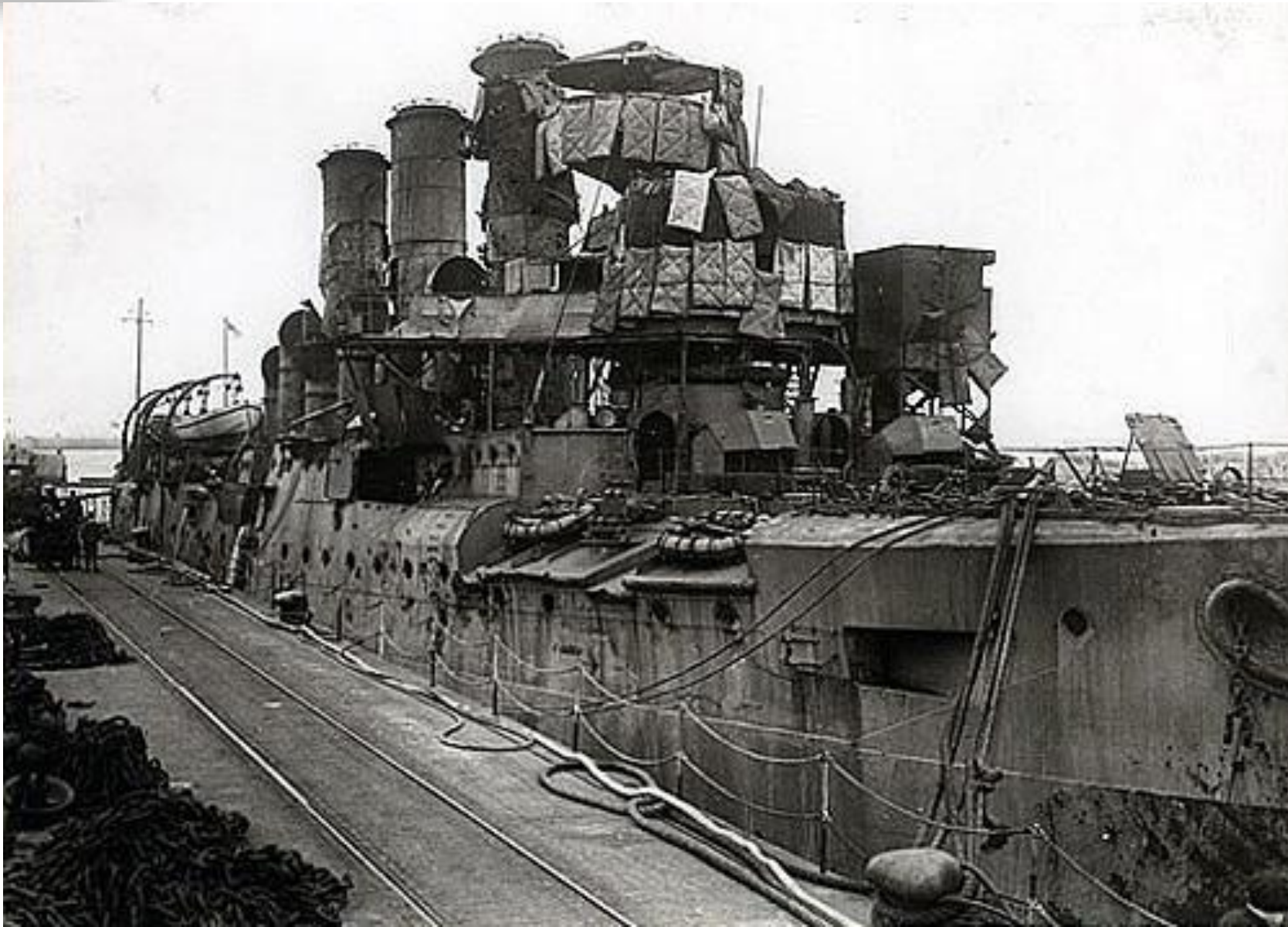
“Heroes of St. George’s Day”

Plaque du monument actuel rappelant que l’opération a eu lieu un 23 avril, jour de St Georges, patron de l’Angleterre



Ostende le 23 avril 1918
HMS *Sirius* et *Brilliant*

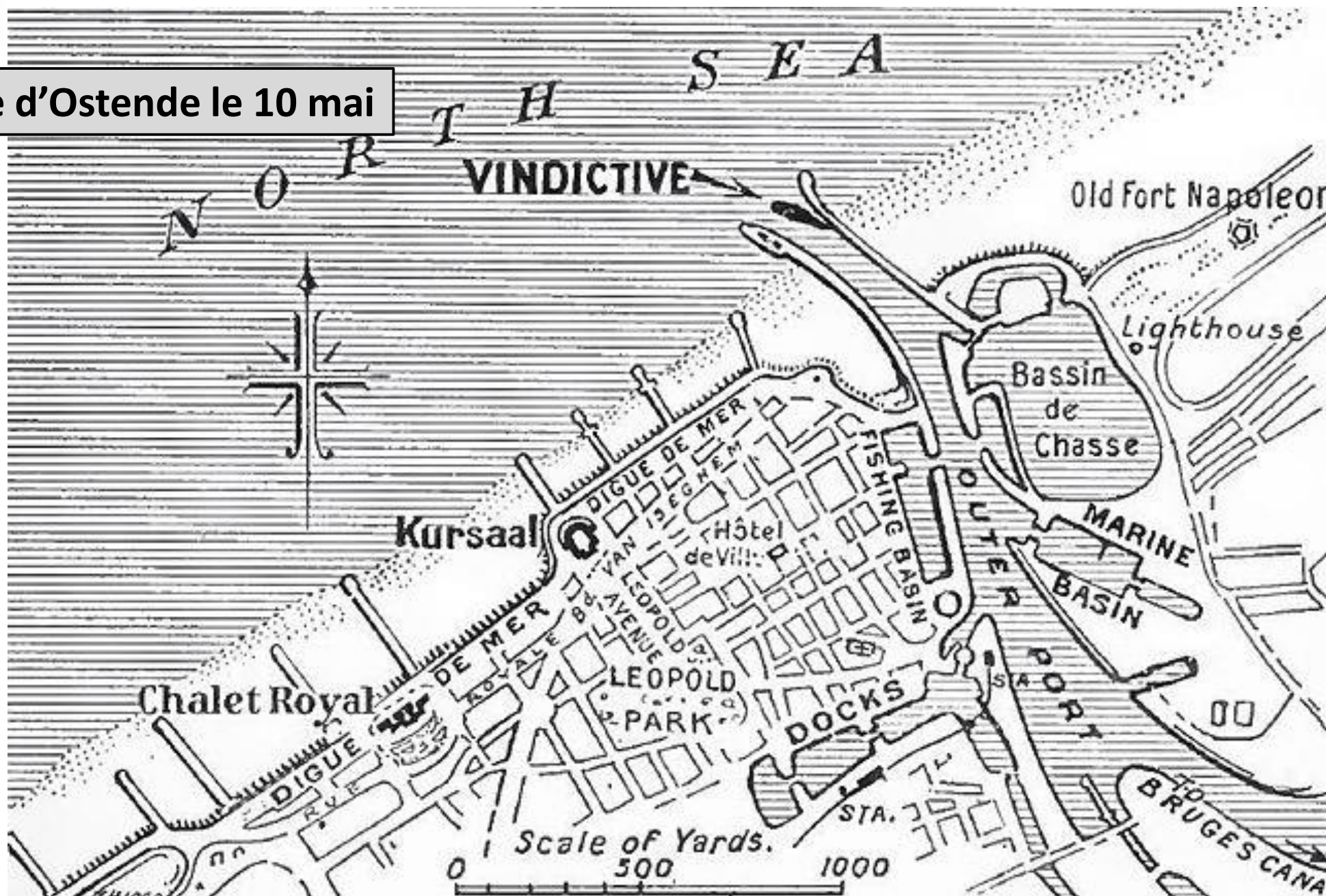


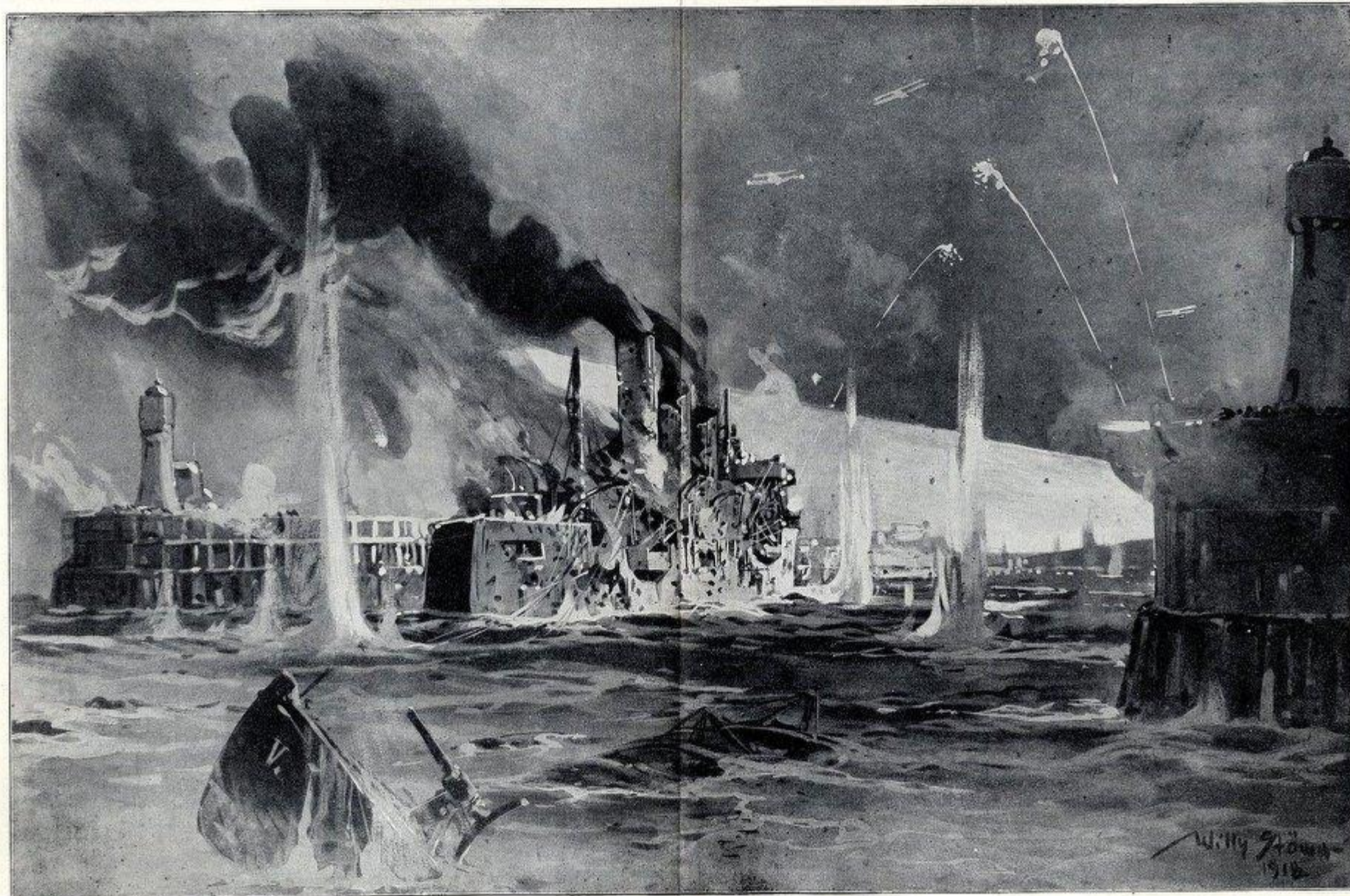


**HMS *Vindictive* : de retour à
Douvres ... avant de repartir
pour Ostende !**



Attaque d'Ostende le 10 mai





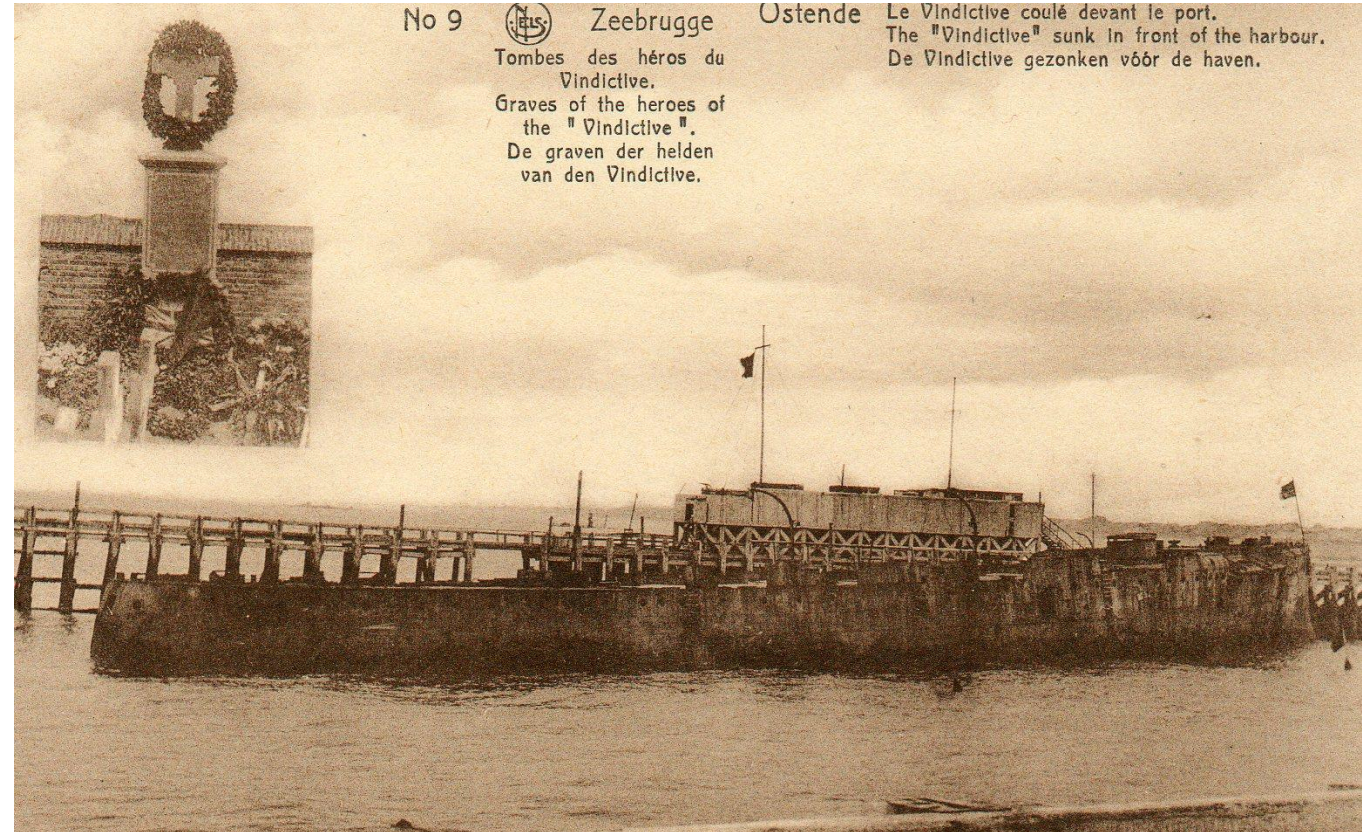
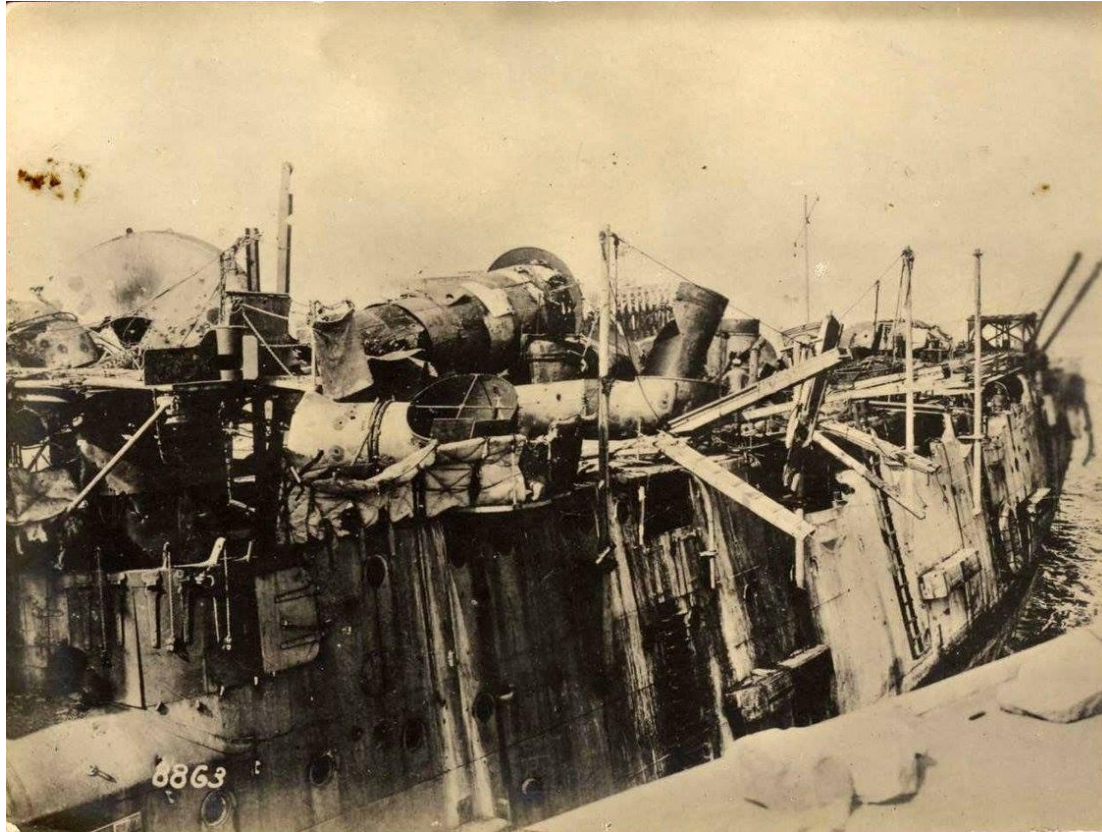
Original von Prof. Willy Höhn.

Der mißglickte englische Sperrangriff gegen Ostende am 10. Mai 1918: Der englische Kreuzer „Blindique“ sinkt im deutschen Feuer.

Ostende
10 mai 1918



HMS *Vindictive* à Ostende





1920



Etrave du HMS *Vindictive* exposée à Ostende





La propagande allemande se
moqua des fantaisies
inventés par les Anglais ...



Englische Phantasien über den Angriff auf Ostende und Zeebrügge.

Trotz der amtlichen Feststellung unseres Admiralstabs, daß der Handstreich der Engländer gegen Ostende und Zeebrügge kläglich gescheitert ist, daß diese also Menschen und Material nutzlos geopfert haben, ohne die Tätigkeit unserer U-Boote im geringsten zu behindern, sucht man in England dem Publikum sogar mit Hilfe von phantasiereichen Bildern wie den vorstehenden trübselig das Gegenteil einzureden. Tatsächlich liegen die versenkten englischen Kreuzer an einer andern unwirksamen Stelle, und auf den vorliegenden Bildern ist nur das eine richtig, daß das aus Eisentrümmern bestehende Verbindungsglied der Mole von Zeebrügge vorübergehend zerstört war.

Tableau montrant combien l'imagination anglaise cherche à convertir l'insuccès de leurs raids contre Ostende et Zeebrugge en une victoire complète. —



Et ceux-ci
enterrèrent
leurs morts.



THE FUNERAL OF TWO OFFICERS AND SIXTY-FOUR MEN WHO FELL IN THE NAVAL RAID ON ZEEBRUGGE AND OSTEND: THE SERVICE BY THE GRAVESIDE
IN ST. JAMES'S CEMETERY AT DOVER.