



# FOURTH DIMENSION QUATRIÈME DIMENSION

By/par Charmion Chaplin-Thomas

## February 14, 1945

The sun is shining on a blustery morning in Ostend, Belgium, the home of Coastal Forces Immobile Unit 1, which provides shore facilities for several motor torpedo boat (MTB), squadrons. Lieutenant-Commander Tony Law of the 29th (Canadian) Motor Torpedo Boat Flotilla takes his deadly little vessel, known only as 486, out to sea, bound across the Channel to HMS *Beehive*, a base at Felixstowe, for some radar work. The other seven boats of the 29th all lie together in the Crique, a narrow section of the inner harbour. While 486 is away, the other crews undertake the messy job of defuelling and purging their tanks to remove water contamination. The afternoon is a make-and-mend for everyone but the duty watch, and most of the sailors take advantage of the opportunity for some extra sleep before tonight's patrol.

The 29th MTB Flotilla patrols the coastal waters off France and Belgium to prevent German mine-layers, called "E-Boats", from doing their work. The boats also lurk near enemy ports to ambush German warships (in 1942, LCdr Law earned the Distinguished Service Cross for attacking the *Scharnhorst*), torpedoing them or chasing them into mined waters. With three 1 500-horsepower supercharged Rolls-Royce or Packard V-12 engines, each with a 2 500-gallon tank of 100-octane gasoline, MTBs have an operational radius of about

140 miles at 25 knots, and can accelerate easily to 35 or 40 knots. They also have two Ford V-8 auxiliary engines for silent running. Their armament consists of two torpedo tubes and a 6-pounder gun, plus Vickers machine-guns and a 20-mm Oerlikon canon loaded with armour-piercing and incendiary shells and tracer. As the flotilla's senior skipper, LCdr Law deserves some of the credit for its efficiency and operational success; since the New Year, two officers and a petty officer have been mentioned in despatches.

The Channel is even rougher than usual and everyone aboard is soon soaking wet. LCdr Law even turns 486 around, willing to defer the repair job to another day, but at the last minute he tells his midshipman, "We really can't get any wetter;" and continues on to England.

Back in the Crique, each MTB hull is surrounded by a rainbow sheen of 100-octane gasoline spilled on the water. At 4:30 p.m., in the waning light of the short winter afternoon, a sheet of flame is spotted racing across the water toward the jetties, and before anyone can raise an alarm the fire is licking around the close-ranked boats. They burn fast, shrouded in oily smoke and surrounded by blazing gasoline. A few men dive overboard and swim underwater to safety; others never get out of their hammocks below; and some are killed by flying debris as they emerge from the hatches. In a few minutes, boats begin to explode,

rocking the city and showering other vessels in the harbour with flaming wreckage. For two terrible hours, the cries of men can be heard through the roar of bursting fuel tanks and exploding ammunition.

LCdr Law spends a quiet night in the barracks at *Beehive*, and is just getting up when Commander Kerr, the base commander, asks to speak to him privately. Cdr Kerr hands the MTB skipper a large gin, and tells him about the fire quickly and bluntly. Numb with shock, LCdr Law

hears that five of his boats and 28 of his men are gone, and his squadron has ceased to exist, even though three boats were saved by men who fought down the flames in one and used it to tow the others out of the harbour. Seven British boats and 35 Royal Navy matelots have also been lost, and many more boats damaged.

The war is not yet won, however, so LCdr Law and the other survivors of the 29th are sent to British flotillas to continue fighting. The cause of the fire at Ostend is never discovered.



NATIONAL ARCHIVES OF CANADA/ARCHIVES NATIONALES DU CANADA

*Ostend, Belgium; February 15, 1945: The remains of motor torpedo boats destroyed in the Ostend disaster.*

*Ostende (Belgique), le 15 février 1945 : Les débris des vedettes lance-torpilles détruites lors de la catastrophe d'Ostende.*

## Le 14 février 1945

Le soleil brille malgré un temps de mauvaise augure à Ostende, en Belgique, lieu où est installée la 1<sup>re</sup> Unité immobile des Forces côtières, offrant des installations côtières pour plusieurs escadrons de vedettes lance-torpilles du Canada. Le Capitaine de corvette Tony Law, de la 29<sup>e</sup> Flotille de vedettes lance-torpilles, emmène sa petite vedette de combat, connue sous le nom de 486, en mer afin de traverser la Manche et rejoindre le HMS *Beehive*, une base à Felixstowe, pour faire réparer son radar. Les sept autres vedettes de la 29<sup>e</sup> Flotille sont toutes rangées les unes près des autres dans la crique, une section étroite à l'intérieur du port. En l'absence du 486, les autres équipages procèdent à la reprise de carburant, un sale boulot qui consiste à purger les réservoirs pour éviter la contamination par l'eau. Tous profitent donc de l'après-midi pour faire des réparations, à l'exception des observateurs de quart. La plupart des marins en profitent pour dormir un peu avant la patrouille du soir.

La 29<sup>e</sup> Flotille de vedettes lance-torpilles patrouille les eaux côtières de la France et de la Belgique pour empêcher les mouilleurs de mines allemands, qu'on surnomme les « E-Boats », de faire leur travail. Les bateaux s'aventurent aussi

près des ports ennemis pour poser des embuscades aux navires de guerre allemands (en 1942, le Capc Law a reçu la Croix du service distingué pour avoir attaqué le *Scharnhorst*), leur lancer des torpilles ou les pourchasser jusque dans les eaux truffées de mines. Les vedettes de la Flotille sont pourvues de trois moteurs V-12 suralimentés Rolls-Royce ou Packard de 1500 chevaux-vapeur, ayant chacun un réservoir de 2500 gallons d'essence à indice d'octane 100, qui ont un rayon d'action d'environ 140 milles à 25 nœuds; mais la vitesse peut facilement atteindre 35 à 40 nœuds. Ils comptent aussi deux vedettes aux moteurs auxiliaires Ford V-8 pour la marche silencieuse. L'armement des vedettes comprend deux tubes lance-torpilles et une pièce d'artillerie de six livres, des mitrailleuses Vickers et un canon Oerlikon de 20 mm chargé d'obus perforants, incendiaires et traceurs. À titre de skipper supérieur, le Capc Law doit recevoir une part du mérite pour l'efficacité et la réussite de la Flotille. En effet, depuis le début de l'année, deux officiers et un officier marinier ont été mentionnés dans les dépêches.

La Manche est plus houleuse que d'habitude et tout le monde à bord est vite trempé jusqu'aux os. Le Capc Law décide de rebrousser chemin, prêt à

remettre la réparation à un autre jour, mais au dernier moment, il change d'idée et lance à son aspirant de marine « Nous sommes déjà trempés », et il continue le trajet jusqu'en Grande-Bretagne.

Les vedettes lance-torpilles dans la crique sont entourées d'un liquide iridescent aux couleurs de l'arc-en-ciel : de l'essence à indice d'octane 100 déversée dans l'eau. Vers 16 h 30, dans la lumière tamisée du court après-midi hivernal, on aperçoit un rideau de feu, qui traverse l'eau rapidement et qui s'approche des jetées. Avant que quiconque puisse donner l'alarme, l'incendie atteint les bateaux en rangs serrés. Ces derniers brûlent rapidement, enveloppés de fumée huileuse et d'essence enflammée. Quelques hommes se jettent à l'eau et nagent jusqu'à un endroit plus sûr; d'autres n'ont même pas la chance de descendre de leur hamac. Certains sont tués par les débris en sortant des écoutes. En quelques minutes, les bateaux se mettent à exploser, faisant trembler la ville et aspergeant les autres bateaux du port de débris enflammés. Pendant deux terribles heures, on peut

entendre les cris des hommes parmi les grondements des réservoirs qui éclatent et de munitions qui explosent.

Le Capc Law passe une soirée tranquille dans le casernement *Beehive*. Il se lève tout juste lorsque le Capitaine de frégate Kerr, le commandant de la base, demande à lui parler en privé. Le Capf Kerr lui offre un grand verre de gin et lui explique rapidement la situation sans le ménager. Abasourdi, le Capc Law apprend que cinq de ses bateaux sont détruits, que 28 de ses hommes ont péri, et que son escadron n'existe plus. Trois des vedettes ont été sauvées par des hommes qui ont éteint l'incendie d'un bateau et qui l'ont utilisé pour remorquer les deux autres à l'extérieur du port. En outre, 35 matelots de la Marine royale ont péri dans l'accident, 7 bateaux britanniques ont été détruits et bon nombre de bateaux ont été endommagés.

Comme la guerre n'est pas encore gagnée, le Capc Law et les autres survivants de la 29<sup>e</sup> Flotille sont répartis dans des flotilles britanniques pour continuer à se battre. La cause de l'incendie à Ostende ne sera jamais élucidée.

### Sources:

Naval Museum of Manitoba: [www.naval-museum.mb.ca/mtb/index.htm](http://www.naval-museum.mb.ca/mtb/index.htm)  
C. Anthony Law, *White Plumes Astern: The Short, Daring Life of Canada's MTB Flotilla* (Halifax, Nimbus Publishing, 1989).

### Sources:

Musée naval du Manitoba : [www.naval-museum.mb.ca/mtb/index.htm](http://www.naval-museum.mb.ca/mtb/index.htm)  
LAW, C. Anthony, *White Plumes Astern: The Short, Daring Life of Canada's MTB Flotilla*, Halifax, Nimbus Publishing, 1989.