Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 66 (1991)

Heft: 7

Artikel: Handstreich auf Zeebrügge

Autor: Probst, L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-714354

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Handstreich auf Zeebrügge

Von L Probst, Döttingen

Zeebrügge – die schreckliche Schiffskatastrophe vor vier Jahren rückte den Namen dieses Hafens an der belgischen Küste, der bis anhin eigentlich eher für Transportfachleute ein Begriff war, in die Schlagzeilen. Bereits früher, am 23. April 1918, dem Georgstag, hatte ein Handstreich britischer Verbände auf den von den Deutschen gehaltenen Hafen das Interesse der Öffentlichkeit erweckt.

Die Lage im Frühjahr 1918

Während das kaiserlich-deutsche Heer im März und im April 1918 zwischen Reims und Douai sowie in einem weiter nördlich gelegenen Frontabschnitt am Flusse Lys grossangelegte Angriffsoperationen in Gang setzte, die wenn auch nicht den erhofften Durchbruch, so doch teilweise grosse Geländegewinne brachten, sah sich die deutsche Hochseeflotte – einst der Stolz des Kaisers – durch die britische Home Fleet in der deutschen Bucht blockiert. Die kaiserliche Kriegsmarine hatte ihre Anstrengungen voll auf die Führung des *«uneingeschränkten U-Boot-Krieges»,* der auch mitentscheidend für das Eintreten der Vereinigten Staaten in den Krieg war, konzentriert.

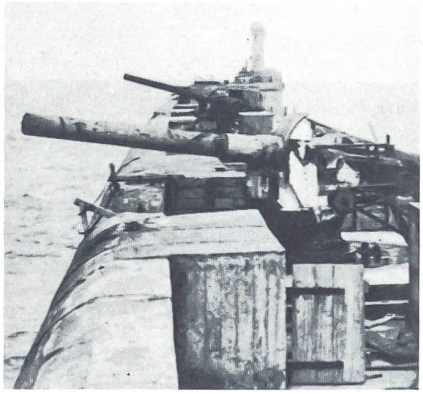
Die damalige militärische Bedeutung von Zeebrügge ist denn auch klar im Zusammenhang mit dem U-Boot-Krieg zu sehen. Um die Anmarschwege der U-Boote in die Operationsgebiete zu verkürzen – und damit die Einsatzdauer zu verlängern – war es für die Deutschen wichtig, U-Boot-Stützpunkte möglichst weit im Westen in der Hand zu halten. Da die Briten die Anmarschwege der U-Boote ständig verminten, waren die Deutschen ausserdem gezwungen, Minensuchverbände einzusetzen und zu deren Schutz wiederum Kampfverbände, die vor allem aus Torpedobooten und Zerstörern bestanden.

An der belgischen Küste kam als U-Bootstützpunkt, da Ostende relativ nahe hinter der Front lag, vor allem Brügge in Frage. Brügge bot auch den Vorteil, nicht direkt an der Küste zu liegen und daher einer Beschiessung von See her weniger ausgesetzt zu sein. Es ist über einen rund 20 Kilometer langen, in den Jahren 1896 bis 1907 erbauten Kanal, der für Unterseeboote aller damaligen Typen und für Überwasserkriegsschiffe bis zur Grösse von Zerstörern passierbar war, mit Zeebrügge – und damit der offenen See – verbunden. Allerdings bildete der Kanal und vor allem die Schleuse bei Zeebrügge auch die Achillesferse des Stützpunktes Brügge. Durch eine Blockierung oder Sperrung des Kanals konnte in Brügge mit einem Schlag eine bedeutende Anzahl deutscher Kriegsschiffe eingeschlossen werden. Anfangs 1918 befanden sich beispielsweise ständig bis zu 18 Unterseeboote und bis zu 25 Torpedoboote und Zerstörer in Brügge. Der Weg über einen zweiten Kanal, der bei Ostende ins Meer mündet, war für diese Schiffe nur bedingt praktikabel.

Bereits 1916 befasste sich denn auch die britische Admiralität mit Vorschlägen zur Blockade von Zeebrügge. 1917 erteilte der Erste Seelord, damals Admiral Jellicoe, den Auftrag, entsprechende Pläne auszuarbeiten.

Zeebrügge und seine Verteidigung

Die Deutschen waren sich der Gefahr, in Brügge blockiert zu werden, durchaus bewusst, sie rechneten sogar mit Landungen grösseren Ausmasses. Ihre Küstenverteidigungsmassnahmen liessen sich denn auch durchaus sehen. Zwischen Ostende und Zeebrügge standen in einem Abschnitt von ungefähr 35 Kilometern mehr als 200 Geschütze zum Teil grösster Kaliber. Zeebrügge selber und die Kanalmündung waren zusätzlich stark gesichert. Links und rechts der Kanalmündung befanden sich Geschütze bis zum Kaliber von 30 Zentimetern in Stellung. Der Strand war ausserdem für eine infanteristische Verteidigung ausgebaut, Schützengräben und Drahthindernisse waren erstellt worden.



Teil der deutschen sechsgeschützigen 15-cm-Batterie vor dem Leuchthaus beim Molenkopf.

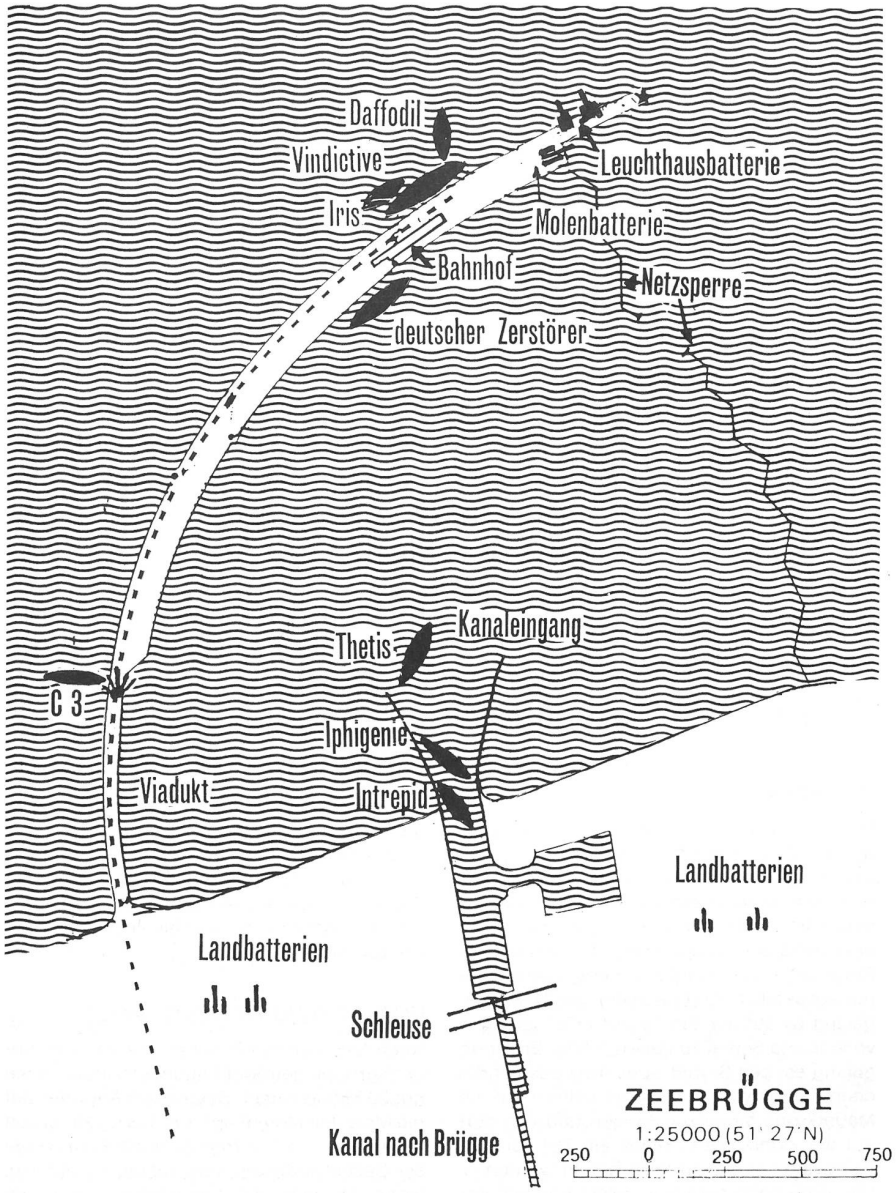
Kernstück der Verteidigungsanlagen von Zeebrügge bildete aber die zur Festung ausgebaute Mole. Diese Mole – auch heute noch ein imposantes Bauwerk – erstreckt sich über eine Länge von beinahe 2 Kilometern, ungefähr von Süd nach Nord verlaufend. Sie dient als Schutz der Kanalmündung vor den vorherrschenden Weststürmen und bildet eine geschützte Reede von beträchtlichen Ausmassen. Die Mole, auf die ein Bahngeleise hinausführt, lässt sich, vom Ufer her gesehen, in drei Abschnitte einteilen. Der erste Abschnitt wurde damals durch einen Eisenbahnviadukt gebildet, dann folgt die eigentliche Mole, die bis zu 75 Meter breit ist und die gegen die See hin von einer rund 9 Meter über die Hochwassermarke aufsteigenden Mauer überragt wird, auf deren Krone ein Laufweg entlangführt. In diesem Teil befand sich der Kopfbahnhof, dessen Gebäude den Truppen eines deutschen Seefliegerhorstes als Unterkunft dienten. Am Ende dieses breiten Teiles der Mole befand sich eine Stellung mit drei 15-cm-Geschützen, deren Schussbereich sich gegen die Einfahrt in die Reede und auch gegen die Kanaleinfahrt richtete. Wegen der Mauer konnten die Geschütze jedoch nicht unmittelbar gegen die offene See wirken.

Im letzten Abschnitt verjüngt sich die Mole stark und endet in einem Molenkopf, der ein Leuchthaus trägt. Immerhin war es in diesem letzten Abschnitt möglich, eine Batterie von sechs 15-cm-Geschützen so zu plazieren, dass sie über die Mauer hinweg in Richtung offene See freies Schussfeld hatten, aber auch auf die Reede hin wirken konnten. Die Einfahrt in die Reede, die durch die ständigen durch die Meeresströmung hervorgerufenen Sandverfrachtungen dauernd ausgebaggert werden muss und daher relativ schmal ist, war ausserdem durch Flusskähne und Netzsperren gesichert. Im Küstenvorfeld befanden sich ausgedehnte Minenfelder, die ständig durch Patrouillenfahrzeuge und Wasserflugzeuge überwacht wurden.

Der Plan

Ziel der geplanten britischen Operationen war ganz unzweifelhaft die Blockierung des Kanaleinganges, eventuell die Zerstörung der Schleusenanlage. Um dieses Ziel zu erreichen, blieb eigentlich nur die Möglichkeit, Blockschiffe heranzuführen und in der Kanaleinfahrt zu versenken. Der im Dezember 1917 vorliegende Plan sah denn auch vor, drei alte leichte Kreuzer, die zur Erschwerung eines Hebungsversuches teilweise mit Zement gefüllt wurden, in der Kanaleinfahrt zu versenken. Man rechnete ausserdem damit, dass der Treibsand die Wracks bald umhüllen und eine Bergung zusätzlich erschweren würde. Die Planer der Operation kamen schnell zur Einsicht, dass eine Annäherung der Blockschiffe an das Ziel nur möglich war, wenn vorher die Batterien auf der Mole ausgeschaltet – oder zumindest abgelenkt – werden konnten. Da eine direkte Beschiessung dieser Batterien von See her keine ausreichende Wirkung versprach, drängte sich eine Landung auf der Mole selber auf. Die neun Meter über den Hochwasserspiegel aufragende Mauer bot dabei den Angreifern wohl ein Hindernis, auf der andern Seite aber auch einen schusstoten Raum. Um diesen Höhenunterschied zu überwinden, wurde der alte leichte Kreuzer *«Vindictive»* mit einer ganzen Anzahl langer Gangways versehen, über welche die Angreifer direkt auf die Mauerkrone gelangen konnten. Weitaus problematischer für die schwer beladenen Angriffs- und Zerstörungstruppe war der Abstieg auf der Innenseite auf die doch rund 6 Meter tieferliegende Molensohle. Mit Hilfe von Leitern (!) hoffte man dieses Problem zu lösen.

Die *«Vindictive»* erhielt zusätzlich eine Reihe für ein Kriegsschiff höchst untypischer Waffen. So wurde eine grosse Flammenwerferanlage installiert, es wurden Stokes-Minenwerfer eingebaut, und schliesslich wurde das Schiff zusätzlich mit Haubitzen bewaffnet, da die Seezielkanonen für einen Teil der Ziele nicht eingesetzt werden konnten. Da die Briten auf der Mole mit einem Gegner in die Stärke von rund 1000 Mann rechneten, veranschlagten sie ihren Kräftebedarf auf rund 1800 Mann! Das hatte zur Folge, dass nicht alle Angriffstruppen auf der *«Vindictive»* Platz fanden. Nach langem Suchen fand die britische Admiralität in den beiden Liverpooler Mersey-



fähren *«Iris»* und *«Daffodil»* zwei Schiffe, die den Anforderungen zu entsprechen schienen.
Nicht zuletzt um den Deutschen das Heranführen von Verstärkungen auf die Mole zu verunmöglichen, sollte der Eisenbahnviadukt durch die Zündung zweier alter, mit Sprengstoff gefüllter U-Boote zerstört werden.
Als Angriffszeitpunkt zum Sturm auf die Mole wurde Mitternacht angesetzt. Einmal konnte dadurch die Annäherung an die Küste im Schutze der Dunkelheit erfolgen, dann war aber auch auf den Stand der Gezeiten Rücksicht zu nehmen – um Mitternacht erreichte die Flut den höchsten Stand. Der Anmarsch des Angriffsverbandes wurde durch Minensucher und *«Pfadfinderfahrzeuge»* sichergestellt und sollte im letzten Abschnitt unter dem Schutze eines künstlichen Rauchschleiers erfolgen, der von kleinen Schiffen gelegt wurde. Ein Luftangriff und eine Beschiessung durch die beiden Monitore *«Erebus»* und *«Terror»* sollten dem Angriff vorausgehen. 20 Minuten nach Beginn der Landung auf der Mole hatten die Blockschiffe in die Reede einzulaufen und den Kanaleingang anzusteuern.
Für den Sturm auf die Mole waren 86 Offiziere und 1700 Mann vorgesehen, alles Freiwillige. Gut die Hälfte gehörten dem Korps der Royal Marines an, der Rest waren Seeleute. Im Arsenal von Chatham wurden die Sturmtrupps sorgfältig auf ihren Einsatz vorbereitet.
Gleichzeitig mit dem Handstreich auf Zeebrügge hatte eine ähnliche Operation gegen Ostende zu erfolgen.
Anfangs April liefen die grösseren Schiffe des für die Operationen vorgesehenen Verbandes sowie das Transportschiff *«Hindustan»* aus und bezogen in der Themse-Mündung eine Wartestellung. Der Kontakt zum Land wurde aus Geheimhaltungsgründen stark eingeschränkt.

Zwei erfolglose Versuche

Im Laufe des 11. April 1918 setzte sich der Verband in Marsch, so dass er gegen Mitternacht vor Zeebrügge eintreffen würde. Im Verlaufe der Überfahrt erfolgte aber eine Begegnung mit mehreren neutralen Handelsschiffen. Da befürchtet wurde, dass von dieser Seite aus etwas durchsickern konnte und in Anbetracht des drehenden Windes, der den Einsatz des künstlichen Rauches verunmöglichte, wurde beschlossen, die Operation abzubrechen und in die Themse-Mündung zurückzulaufen.
Zwei Tage später erfolgte ein neuer Versuch, der aber wegen plötzlich aufkommendem schlechtem Wetter ebenfalls abgebrochen werden musste.

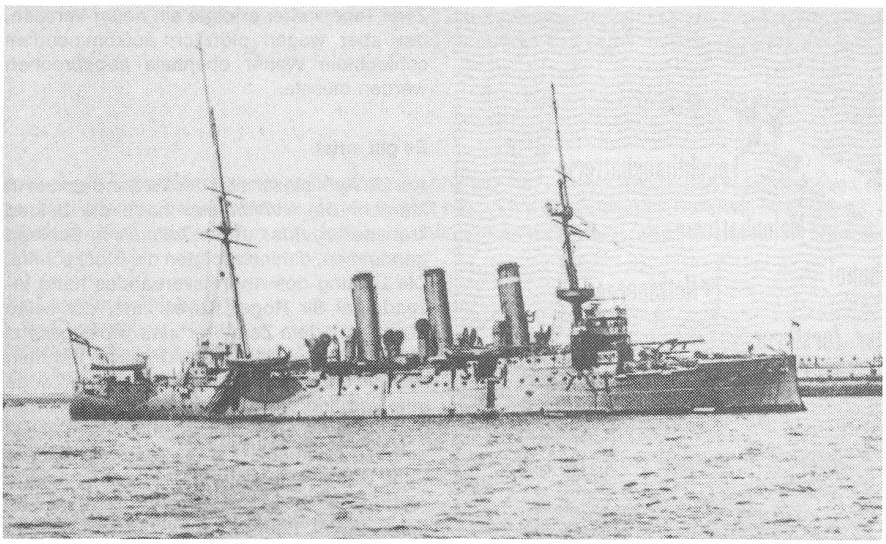
Es gilt ernst

Am 22. April setzte sich der Verband erneut in Marsch. Die *«Vindictive»* hatte die beiden Transporter «Iris» und *«Daffodil»* in Schlepp genommen, dahinter folgten die Blockschiffe. Die Leitung des Angriffsverbandes hatte Vizeadmiral Sir Roger Keyes inne, der seine Flagge auf dem Zerstörer *«Warwick»* gesetzt hatte. Auf einer bestimmten Position trennten sich die nach Ostende bestimmten Fahrzeuge vom Verband. Etwas später stoppte die Armada, und die auf den Blockschiffen nicht unbedingt erforderlichen Leute stiegen auf andere Schiffe über. Das Wetter war für die Operation recht gut. Es begann aber leicht zu regnen, so dass der Luftangriff abgeblasen werden musste.

Die Ereignisse im Bereich der Mole

Kurz nach Mitternacht brach die Schlepptrosse zwischen der *«Vindictive»* und *«Iris»* und *«Daffodil»*. Da aber keine Zeit blieb, um die Schleppverbindung wieder herzustellen, setzten die beiden Transportschiffe die Fahrt aus eigener Kraft fort, allerdings recht langsam. Inzwischen hatten die Monitore nach anfänglichen Navigationsproblemen ihre Positionen eingenommen und mit der Artilleriebeschiessung von Zeebrügge begonnen. Die Deutschen schienen irgendetwas zu vermuten, denn als der Verband sich auf der Höhe von Blankenberghe befand, feuerten sie Beleuchtungsgranaten und suchten die See mit Scheinwerfern ab. Diese Beleuchtung brachte für die Briten allerdings nur Vorteile, bot sie doch einmal Gelegenheit, den Standort überprüfen und zum andern die Möglichkeit, festzustellen, dass sich keine deutschen Schiffe dem Verband näherten. Unterdessen begannen die dazu bestimmten Schiffe mit dem Legen des Rauchschleiers.
Auf der *«Vindictive»* wurden die letzten Vorbereitungen für das bevorstehende Gefecht getroffen und auch die Flammenwerfer und die Minenwerfer bemannt. Plötzlich begann der Wind zu drehen und den Rauchschleier in Richtung auf die offene See zu treiben. Die *«Vindictive»* tauchte in den Rauch ein, und ebenso plötzlich trat sie aus dem Rauchschleier auch wieder heraus. Die Sicht war ausgezeichnet. Etwa 250 Meter voraus tauchte die Mole auf. Schlagartig eröffnete die Batterie in der Nähe des Leuchthauses das Feuer, das von der *«Vindictive»* erwidert wurde. Auf dem Schiff entstand beträchtlicher Schaden, der aber überraschenderweise keine schwerwiegenden Folgen hatte.

Glücklicherweise waren die Sturmtrupps unter Deck befohlen worden. Ein Teil der leitenden Offiziere, darunter Colonel Elliott, der Kommandant des Detachementes der Royal Marines waren aber an Deck geblieben und fielen. Mit nur einer Minute Verspätung auf den Zeitplan legte die *«Vindictive»* an der Mole an, wenig westlich vom vorgesehenen Punkt. Der starke Gezeitenstrom und Probleme mit dem Ankergeschirr erschwerten das Anlegemanöver beträchtlich. Es gelang aber der inzwischen herangekommenen *«Daffodil»*, die *«Vindictive»* längsseits an die Mole zu drücken, so dass wenigstens ein Teil der heil



Der damals alte Kreuzer *«Vindictive»* vor dem Handstreich auf Zeebrügge.

gebliebenen Gangways die Mole erreichten. Die Minenwerfer hatten unterdessen mit der Beschiessung der Mole begonnen, während die Flammenwerferanlage ausgefallen war, da die Flammölleitung aus dem Behälter unter Deck zum Flammrohr auf der Gefechtsbrücke beschädigt worden war. Obwohl eine Menge Flammöl auf die Decks auslief, kam es wunderbarerweise zu keiner Entzündung. Auch die beiden 7,5-Inch-Haubitzen (19 cm) fielen aus, nur die 11-Inch-Haubitze (28 cm) konnte ein Konterbatteriefeuer aufnehmen.

Der Sturm auf die Mole

Lieutenant Commander Adams führte den ersten Trupp Seeleute über die Gangways auf die Mole. Ihr Auftrag bestand darin, mit Hilfe von Enter-Ankern das Schiff zu vertäuen, was aber nicht gelang, so dass die *«Daffodil»* während der ganzen Zeit die *«Vindictive»* an die Mole zu drücken hatte. Auf den Befehl, die Mole zu stürmen, eilten die Trupps an Deck und über die wenigen heil gebliebenen Gangways auf die Mole. Obwohl der Laufgang oben auf der Mole von deutschen Maschinengewehren aus gut ausgebauten Stellungen auf der Molensohle unter Feuer genommen wurde, gelang es einigen der Trupps, über die Mauer hinunterzukommen und im Schutze der Schuppen Stellung zu beziehen, nach zwei Seiten zu sichern und gegen die deutschen Stellungen vorzugehen.

Während der Rumpf der *«Vindictive»* durch die Mole gegen Beschuss geschützt war, bestand immerhin die Möglichkeit eines Torpedoangriffes leichter deutscher Schiffe vom See her. Die Geschütze der *«Vindictive»* nahmen vor allem die beiden Batterien unter Feuer, wobei besonders die Molenbatterie von hinten unter Beschuss genommen werden konnte. Es gab aber noch ein weiteres Ziel: an der Innenseite der Mole lag ein deutscher Zerstörer. Durch einen Direkttreffer fiel aber schon bald der Gefechtsturm der *«Vindictive»* aus.

Gegen 12.15 konnte man sehen, wie die Blockschiffe den Molenkopf rundeten und Kurs auf die Kanaleinfahrt nahmen. Unterdessen stiegen von der *«Daffodil»* Sturmtrupps auf die *«Vindictive»* über, um auf diesem Weg auf die Mole zu gelangen.

Bei der *«Iris»* hingegen tauchten Schwierigkeiten auf. Es gelang trotz verzweifelter Versuche nicht, das Schiff an der Mole festzumachen, so dass der Kommandant des Schiffes beschloss, längsseits der *«Vindictive»* zu gehen und die Sturmtrupps auf dem gleichen Weg wie die *«Daffodil»* auf die Mole gelangen zu lassen.

Der Rückzug

Rund 45 Minuten, nachdem die *«Vindictive»* an der Mole angelegt hatte, erfolgte für die Sturmtrupps der Befehl zum Rückzug. Es war vorgesehen, zu diesem Zweck auf der Dampfsirene der *«Vindictive»* ein Signal zu geben, die Sirene war jedoch zerstört. Auch die als Ersatzmittel vorgesehenen Scheinwerfer waren ausgefallen. Erst nach einigem Bemühen gelang es auf der Sirene der *«Daffodil»* das vereinbarte Signal zu geben. Wider Erwarten gelang es, den Sturmtrupps trotz des feindlichen Feuers wieder über die Leitern auf die Mauerkrone hinaufzugelangen und von dort auf die *«Vindictive»*. Selbst ein Teil der Verwundeten konnte zurückgebracht werden.

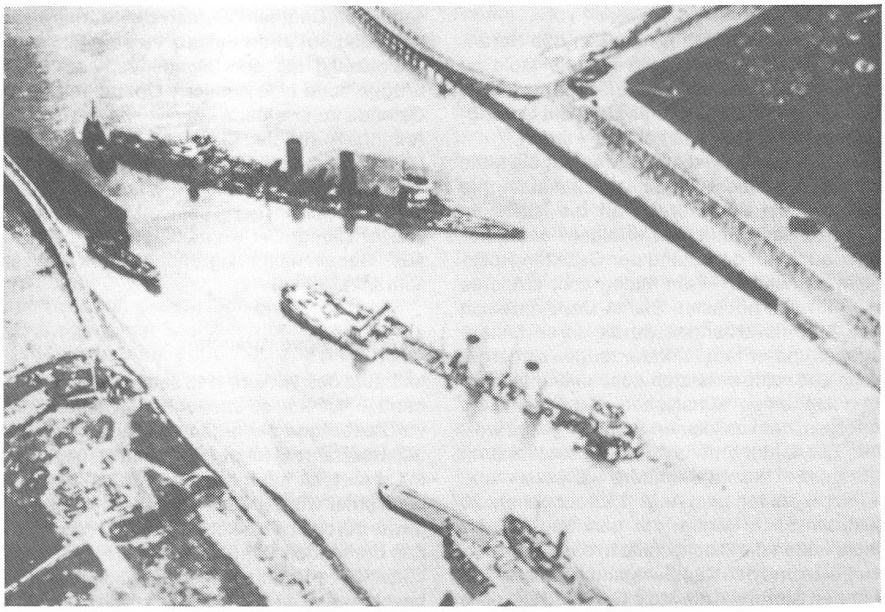
Die *«Iris»* hatte bereits abgelegt und war gegen die offene See abgelaufen, wobei sie in schweres Feuer geriet. Nach Ablauf der vereinbarten Wartefrist von 20 Minuten legte gegen 01.10 Uhr auch die *«Vindictive»* ab, wobei ihr Bug durch die *«Daffodil»* von der Mole freigezogen werden musste. Die beiden Schiffe nebelten sich ein und steuerten auf die offene See hinaus. Trotz des starken gegnerischen Feuers erhielten die Schiffe keine weiteren Treffer. Während die arg zerschossene *«Vindictive»* bereits am Morgen in Dover einlief, erreichten *«Iris»* und *«Daffodil»* erst am frühen Nachmittag den britischen Hafen.

Die Ereignisse im Bereich des Viaduktes

Die beiden alten Unterseeboote *«C1»* und *«C3»* waren mit je einem Offizier und vier Seeleuten bemannt und wurden auf dem Anmarsch geschleppt. Während *«C1»* durch den Bruch der Schlepptrosse zurückfiel, erreichte *«C3»* sein Ziel zwischen den Pfeilern des Eisenbahnviaduktes beinahe unentdeckt. Erst im letzten Augenblick wurde das Schiff von Maschinengewehren beschossen. Der Kommandant, Lieutnant Sandford, zündete die Sprengladung, und die kleine Besatzung begab sich in das mitgeführte Motorboot, dessen Motor allerdings streikte, so dass gerudert werden musste. Das Boot wurde von einem Scheinwerfer erfasst und mit Maschinengewehren beschossen. Als das Boot etwa 250 Meter vom Viadukt weggekommen war, erfolgte die Explosion der Sprengladung. Der Scheinwerfer erlosch, und auch die Beschiessung hörte auf. Kurze Zeit später wurde das Boot von einem britischen Hilfsschiff aufgenommen und die Männer auf den Zerstörer *«Phoebe»* verbracht. Auch *«C1»* erreichte das Einsatzgebiet, allerdings so spät, dass sich sein Kommandant entschloss, nach Dover zurückzulaufen.

Die Blockierung des Kanaleinganges

Nachdem sich die Blockschiffe von der Angriffsgruppe getrennt hatten, umrundeten sie gut 20 Minuten nach Beginn des Angriffes auf die Mole den Molenkopf. *«Thetis»*, gefolgt von *«Iphigenia»* und *«Intrepid»*, nahmen mit grosser Geschwindigkeit Kurs auf die Netzsperre, wobei sie von der Leuchthausbatterie beschossen wurden. Carpenter schreibt in seinem Buch *«The Blocking of Zeebrugge»*,



Die versenkten Blockschiffe *«Intrepid»* und *«Iphigenia» in der Kanaleinfahrt.*

dass die Deutschen vermutlich erst in diesem Augenblick die wahren Absichten des Angreifers realisierten. Die *«Thetis»* kam, nachdem sie an der Netzsperre hängengeblieben, aber schnell wieder freigekommen war, in schweres Kreuzfeuer der Molenbatterie und von Landbatterien, das sie mit ihrem einzigen 6-Inch-Geschütz (15 cm) auf der Back erwiderte. Sie hatte schwere Treffer erhalten und begann noch vor ihrem eigentlichen Ziel, der Kanaleinfahrt, aber immerhin in der ausgebaggerten Fahrrinne, zu sinken. Die vorbereiteten Sprengladungen wurden gezündet, die Besatzung ging ins Boot und wurde bald darauf von *«ML 526»*, einer der beiden für diese Aufgabe bestimmten Motorbarkassen, die den Blockschiffen gefolgt waren, aufgenommen. Wenn die *«Thetis»* ihr Ziel auch nicht ganz erreicht hatte, so hatte sie doch den Grossteil des Abwehrfeuers auf sich gezogen und den andern Blockschiffen ihre Aufgabe erleichtert.
Die *«Intrepid»* war glücklich um den Molenkopf herumgelangt und war vom Abwehrfeuer mehr oder weniger verschont geblieben. Sie konnte in die Kanaleinfahrt einlaufen, und es gelang sogar noch, das Schiff leicht zu drehen, bevor die Sprengladungen gezündet wurden. Die Besatzung machte sich in zwei Booten davon und konnte ebenfalls bald von den Barkassen aufgenommen werden. Auch *«Iphigenia»* war vom Abwehrfeuer ziemlich verschont geblieben. Immerhin hatte eine Granate ein Dampfrohr durchschlagen, so dass das Schiff in eine Dampfwolke eingehüllt in die Kanaleinfahrt gelangte, wo es nach einer Drehung ebenfalls gesprengt wurde. Auch die Besatzung der *«Iphigenia»* konnte von den beiden Barkassen *«ML 526»* und *«ML 282»* aufgenommen werden. Wider Erwarten fiel kein einziges Besatzungsmitglied eines Blockschiffes in Gefangenschaft!

Fazit

Zumindest teilweise wurde der Zweck der Operation gegen Zeebrügge erreicht. Der Kanal blieb für längere Zeit gesperrt, und 12 deutsche Unterseeboote sowie 23 Zerstörer und Torpedoboote blieben in Brügge blokkiert. Das letzte der drei Blockschiffe wurde erst nach dem Kriege, anfangs 1921 gehoben. Nicht zu unterschätzen waren ausserdem die psychologischen Auswirkungen des Unternehmens. Diese Erfolge mussten allerdings mit 170 Gefallenen, 45 Vermissten und gegen 400 Verwundeten teuer bezahlt werden.
Das gleichzeitig gegen Ostende durchgeführte Unternehmen war hingegen fehlgeschlagen, wobei die Gründe vor allem in navigatorischen Schwierigkeiten gelegen haben dürften.

Literatur

A F B Carpenter, The Blocking of Zeebrugge, Jenkins, London (1925). Alle abgebildeten Bilder sind aus diesem Buch.
Dollinger/Jacobson, Der Erste Weltkrieg in Bildern und Dokumenten, Desch, München (1969).
M Middlebrook, Der 21. März 1918 – Die Kaiserschlacht, Ullstein, Berlin (1979).

In unserer Milizarmee steht der Mensch im Mittelpunkt

Er verfügt:
- über eine eigene berufliche Erfahrung und ein eigenes Verantwortungsgefühl
- über die Fähigkeit, mitzudenken und selbständig Aufträge auszuführen
- über das Bewusstsein, seine Familie und sein Land zu schützen.

Er kennt:
- die Gründe seines Auftrags
- seine Gleichgestellten sowie Unter- und Übergeordneten durch gemeinsam geleistete Dienste
- den Ablauf der Mobilmachung durch vielfache Erprobung.

TID

Im Gegensatz zu einem Berufsheer ist unsere Milizarmee ein Element der Integration und des Zusammenhalts:

- sie vereinigt Menschen aller Bevölkerungsschichten und Berufsgattungen
- sie ist ein Schmelztiegel der viersprachigen Schweiz
- sie erlaubt es, andere Kantone und deren ansässige Bevölkerung besser kennenzulernen
- jede Einheit bildet eine Gemeinschaft, in der sich alle AdA gegenseitig kennen und in der sie gemeinsam den Anforderungen des militärischen Alltags gegenüberstehen.

TID

Vorschau Quiz 91/4

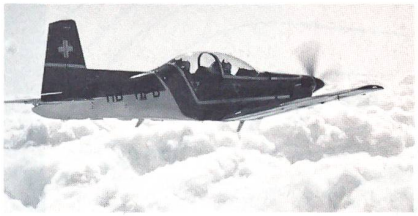
Neue Silhouetten am Schweizer Himmel

Nachdem sich die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges für die Schweizer Fliegertruppe in die Länge zu ziehen scheint, ist damit zu rechnen, dass die Silhouetten der MIRAGE III, F-5 TIGER und HUNTER noch einige Zeit am Schweizer Himmel zu sehen sein werden. Während die verbleibenden MIRAGE IIIS (Jäger), IIIRS (Aufklärer) sowie IIIBS/DS (Doppelsitzer) modernisiert wurden, sind die allerersten HUNTER bereits ausser Dienst gestellt worden. Weitere folgen in nächster Zeit. Äusseres Erkennungsmerkmal für die kampfwertgesteigerten MIRAGE III ist ein kleiner zusätzlicher Flügel, ein sogenannter *«Entenflügel»*, knapp hinter dem Lufteinlauf.
Die neueste Jet-Silhouette am Schweizer Himmer stammt vom Trainingsflugzeug HAWK. Der *«Urenkel»* des HUNTER gleicht diesem in einigen Details, ist aber von der Auslegung her (Flügel tief angesetzt, Lufteinläufe, Höhenleitwerk negativ, grosses Cockpit für zwei Piloten in Tandemanordnung) sehr einfach von seinem Vorfahren zu unterscheiden.

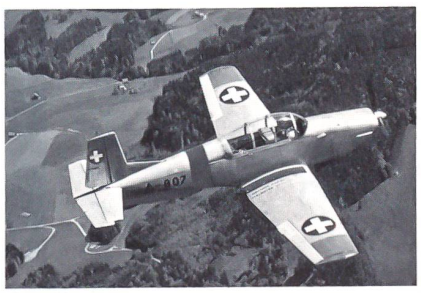
Relativ neu für die Schweiz ist der SUPER-PUMA. Eine erste Serie von 3 Exemplaren steht seit einigen Jahren im Einsatz, die Maschinen einer zweiten Serie von 12 Maschinen sind in Ablieferung begriffen. Der SUPER-PUMA unterscheidet sich von seinem Vorgänger, dem PUMA, äusserlich nur in einigen Details. So ist das Hauptfahrwerk nur einfach bereift, am Ende des Heckauslegers ist unten eine Kielflosse sichtbar, und der Rotor ist oben mit einem *«Deckel»* verkleidet.
Bereits seit einigen Jahren im Dienst ist das Trainingsflugzeug PILATUS PC-7 TURBOTRAINER. Die orange gestrichenen Propellerflugzeuge ersetzen die PILATUS P-3 aus den fünfziger Jahren in der Trainingsrolle. In einem gelb-schwarzen Anstrich tut neuerdings auch der *«grosse Bruder»* des PC-7, der PC-9, bei der Fliegertruppe Dienst. Im Moment werden vier Maschinen hauptsächlich als Zielschlepper und Zieldarsteller zugunsten der Fliegerabwehr eingesetzt. Eine zweite Serie von vier Maschinen soll nächstens angeschafft werden.
PC-7 und PC-9 sind im Flug sehr schwierig, in einigen Fluglagen überhaupt nicht voneinander zu unterscheiden. Bei der Schweizer Flugwaffe fliegt der PC-7 aber regelmässig ohne Aussenlasten, während der PC-9 im Einsatz durch abnehmbare Behälter an seinen Unterflügelstationen (Schleppeinrichtung) auffällt.

Der neue Jettrainer der Schweizer Fliegertruppe, der HAWK, kann leicht mit dem älteren HUNTER, aber auch mit seinem französischen Konkurrenten, dem ALPHA JET, verwechselt werden. Im Bild eine HAWK des britischen Kunstflugteams *«Red Arrows»*.

Das Trainingsflugzeug PC-7 TURBOTRAINER ist leicht mit seinem «grösseren Bruder», dem PC-9, aber auch mit seinem Vorgänger P-3 zu verwechseln.



Das Ziel- und Zielschleppflugzeug PC-9.



Das Trainingsflugzeug P-3.