

Angriff auf Zeebrügge und Oostende

Benoit Strubbe

Im Ersten Weltkrieg stellten die Seehäfen Zeebrügge und Oostende eine nicht zu unterschätzende Bedrohung für die alliierten Streitkräfte dar. Ihre Lage in der Nähe der Themsemündung und des Ärmelkanals machte diese Häfen zu idealen Stützpunkten für die deutsche U-Boot- und Torpedobootflotte. Außerdem war Brügge sowohl mit Zeebrügge als auch mit Oostende über Kanäle verbunden. Aufgrund der günstigen Lage außerhalb der Schussweite der britischen Kanonen konnte in diesem Hafen ein guter Zufluchtsort für die Schiffe des *Marinekorps Flandern* ausgebaut werden. Von den belgischen Häfen aus operierende deutsche Schiffe sorgten im Laufe des Krieges für ein Drittel der Verluste aller Schiffe der Alliierten. Andererseits war der Verkehr im Ärmelkanal für die Alliierten unentbehrlich. Er diente nicht nur dazu, neue Einheiten auf das Festland zu bringen, sondern spielte auch im Bereich der Kommunikation und der Versorgung der britischen Inseln eine große Rolle. Als Antwort auf die oben erwähnte Bedrohung versuchte deshalb die britische Dover Patrol in der Nacht vom 22. auf den 23. April und der Nacht vom 9. auf den 10. Mai 1918 die Zugänge zu den Häfen von Zeebrügge und Oostende zu blockieren.

Was geschah vorher

Zeebrugge und Oostende waren anfangs nicht „in the picture“

Die Einsätze des *Marinekorps Flandern* konnten in strategischer Hinsicht von ausschlaggebender Bedeutung sein. Es dauerte jedoch bis Ende 1917, bevor die Briten den Ernst der Bedrohung erkannten und beschlossen, die Hafeneinfahrten von Zeebrügge und Oostende vom Meer aus zu blockieren. Um dieses lange Zögern erklären zu können, muss der gesamte Verlauf des Großen Krieges näher erläutert werden.

Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, war man der optimistischen Überzeugung, dass dieser Krieg nur von kurzer Dauer sein würde. Man ging auf beiden Seiten von einem schnellen und ruhmreichen Sieg aus. Das Ziel des deutschen Schlieffenplans, um über Belgien und Luxemburg das französische Landheer auszuschalten und die französischen Häfen am Ärmelkanal zu erobern, um auf diese Weise leichter in Großbritannien



■ Um ihre U-Boote noch besser schützen zu können, bauten die Deutschen im Brügger Hafen einen U-Boot-Bunker. Er wurde in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts abgerissen (Stadtarchiv Brügge, Zeebruggefonds)



■ Der Einzug der Marinedivision in Brüssel (Imperial War Museums, Q49147)



■ Einige deutsche Torpedoboote der Flandern Flottille unterwegs zur englischen Küste (Provinzbibliothek Tolhuis)

einmarschieren zu können, schlug fehl. Der deutsche Vormarsch wurde unter anderem durch die Flutung der Yserpolder gestoppt. Die Deutschen konnten nur Zeebrügge und Oostende erobern. Die Briten wollten diese Häfen anfangs nicht vernichten, weil sie von einer schnellen Rückeroberung ausgingen. Zeebrügge und Oostende konnten dann für die Versorgung der Truppen genutzt werden. Auch für die Deutschen galten diese Häfen eigentlich als vorübergehender Zwischenstopp. Zeebrügge und Oostende waren relativ unzerstört in deutsche Hände gelangt, aber es gab dort keine Verteidigungsanlagen und die Häfen waren nicht dafür ausgerüstet, dass eine Flotte von Kriegsschiffen dort anlegen, repariert und gewartet werden konnte.

Flämische Häfen werden äußerst wichtig

Ende 1914 hatte sich der Bewegungskrieg zu einem Grabenkrieg entwickelt. Der anfängliche Optimismus war verschwunden. Viele britische Schiffe bombardierten die belgische Küste, um zu verhindern, dass die Deutschen die Häfen von Oostende, Zeebrügge und Brügge nutzen konnten. Auf deutscher Seite erkannte man, dass die Eroberung der französischen Häfen am Ärmelkanal nicht in unmittelbarer Reichweite lag. Der gut ausgerüstete Antwerpener Hafen, der sich zwar in deutschen Händen befand, konnte nicht benutzt werden. Man hätte dazu die Schelde befahren müssen, was aufgrund der niederländischen Neutralität, die die Deutschen nicht verletzen wollten, unmöglich war. Aus diesem Grund und aus Angst vor einer Landung der Alliierten begann das *Marinekorps Flandern* mit dem Ausbau der Küsten- und Hafenverteidigung in und rund um Zeebrügge und Oostende. Ab 1915 wurden verschiedene Batterien in Betrieb genommen, die eine Antwort auf die britischen Bombardierungen bieten konnten. Langsam wurde es immer schwieriger, die Häfen vom Meer aus unter Beschuss zu nehmen. Die deutschen U-Boote

und Torpedoboote konnten jetzt häufiger und effizienter von Zeebrügge und Oostende aus eingesetzt werden. Die Briten, für die der Verkehr im Ärmelkanal so wichtig war, erwogen einen Angriff auf der linken Flanke der Front, ganz in der Nähe der Küste, um auf diese Weise über Land die belgischen Häfen unter schweren Beschuss nehmen zu können. Die Franzosen wollten sich auf die Front im Inland konzentrieren. Die erfahreneren Franzosen konnten sich durchsetzen und der Plan der Briten wurde vorläufig auf Eis gelegt.

Die Bedrohung durch die Flandern Flottille

Bis 1916 hatte die deutsche Marine vor allem in die *Hochseeflotte* und die Baltische See investiert, während das *Marinekorps Flandern* stiefmütterlich behandelt wurde. Diese Haltung änderte sich etwas nach der Skagerrakschlacht (31. Mai – 1. Juni 1916). Obwohl die Deutschen dort einen taktischen Sieg erringen konnten, blieb die britische Seeblockade der *Hochseeflotte* weiterhin bestehen. Deutschland erkannte, dass es diese Blockade wohl niemals durchbrechen könnte und beschloss daraufhin, einen Teil der für diese Hauptflotte reservierten Mittel an der belgischen Küste zu investieren. Die Flotte des *Marinekorps Flandern* wurde zeitweise mit zwei kleinen Torpedo-Flottillen ergänzt und konnte deshalb offensiver agieren. Der gesteigerte und aggressivere Einsatz deutscher Schiffe aus den belgischen Häfen beunruhigte den britischen Generalstab. Das ungute Gefühl erhielt weitere Nahrung, als Deutschland 1917 erneut den totalen U-Bootkrieg erklärte. Die deutschen U-Boote säten Panik und Chaos in der Nordsee und im Ärmelkanal. 1917 wurde die Hälfte der gesamten Tonnage alliierter Schiffe versenkt. Nicht nur die U-Boote sorgten für die Zerstörung von immer mehr Schiffen. Ende 1916 und Anfang 1917 organisierten die Deutschen mehrere Angriffswellen mit Torpedobootten

im Ärmelkanal. Die Flandern Flottille war jetzt in der Lage, die vitale Kommunikations- und Versorgungslinie zwischen Großbritannien und dem Festland ernsthaft zu stören. Diese ständig wachsende Gefahr führte in England zu der Überzeugung, dass eine definitive Lösung für die Häfen in Zeebrügge und Oostende gefunden werden musste.

1917 wurde mit der dritten Flandernschlacht (31. Juli – 6. November 1917) ein neuer Versuch unternommen, um aus dem *trench deadlock* zu geraten. Die britische Heeresleitung hatte es auf den Durchbruch der Front bei Passchendaele abgesehen, um von dort aus endlich die belgischen Häfen zurückerobern zu können. Die Offensive schlug jedoch fehl. Die Front konnte nur einige Kilometer weiter vorgeschoben werden und das auf Kosten Hunderttausender von Soldaten, die dabei ihr Leben ließen. Der Plan, die belgischen Häfen über Land zu erobern, wurde dann allmählich fallen gelassen. Auch aus der Luft war ein Erfolg aufgrund der von den Deutschen in Brügge errichteten Betonbunker für U-Boote unmöglich. Gegen Ende 1917 wurden deshalb unter der Leitung des britischen Vizeadmirals Roger Keyes Pläne geschmiedet, die Häfen von Zeebrügge und Oostende vom Meer aus zu blockieren.

Der Plan

Die Briten hatten den Plan, die Häfen von Oostende und Zeebrügge durch veraltete, mit Beton gefüllte Kriegsschiffe zu blockieren, die sie in der Hafenrinne sinken lassen wollten. Die deutschen U-Boote und Torpedoboote wären dann – eventuell zumindest zeitweise – in den belgischen Häfen gefangen. Es kostete eine Menge Zeit, die Pläne für diesen Angriff zu entwickeln. Vor allem die alte Hafenmauer oder „Mole“ in Zeebrügge bereitete den Briten Kopfzerbrechen. Der zwei Kilometer lange bogenförmige Pier vor der Hafeneinfahrt war von den Deutschen mit einer Reihe Batterien verstärkt worden, die den gesamten Hafen schützten. Um zu gewährleisten, dass die Blockschiffe unbeschädigt in die Hafeneinfahrt gelangen konnten, musste man die Batterien auf dem Pier ablenken. Eine Landung britischer Truppen auf dem Hafendamm wäre zu diesem Zweck notwendig. Drei Schiffe wurden so angepasst, dass sie diese Truppen befördern konnten: der alte Kreuzer *Vindictive* und die Flussfähren *Iris* und *Daffodil*. Während die Truppen landeten, sollte ein altes U-Boot unter dem Viadukt, der die Mole mit dem Festland verband, gesprengt werden. Die drei Blockschiffe *Thetis*, *Intrepid* und *Iphigenia* sollten inzwischen mehr oder weniger ungestört in die Hafenrinne hineinfahren und sich selber im Hafendamm versenken. Die Deutschen würden diese Schiffe natürlich schon von weitem kommen sehen. Deshalb sollten kleine schnelle Boote eine Rauchwand erzeugen, die die Schiffe einhüllte.

Die Lage in Oostende war auf den ersten Blick einfacher. Auch hier schützten mehrere Batterien und Maschinengewehnnester den

Hafen, es gab dort aber keine bogenförmige Mole. Deshalb hielt man eine Truppenlandung für überflüssig. Es schien auszureichen, dass sich die Blockschiffe Sirius und Brilliant quer in der Hafenrinne versenkten.

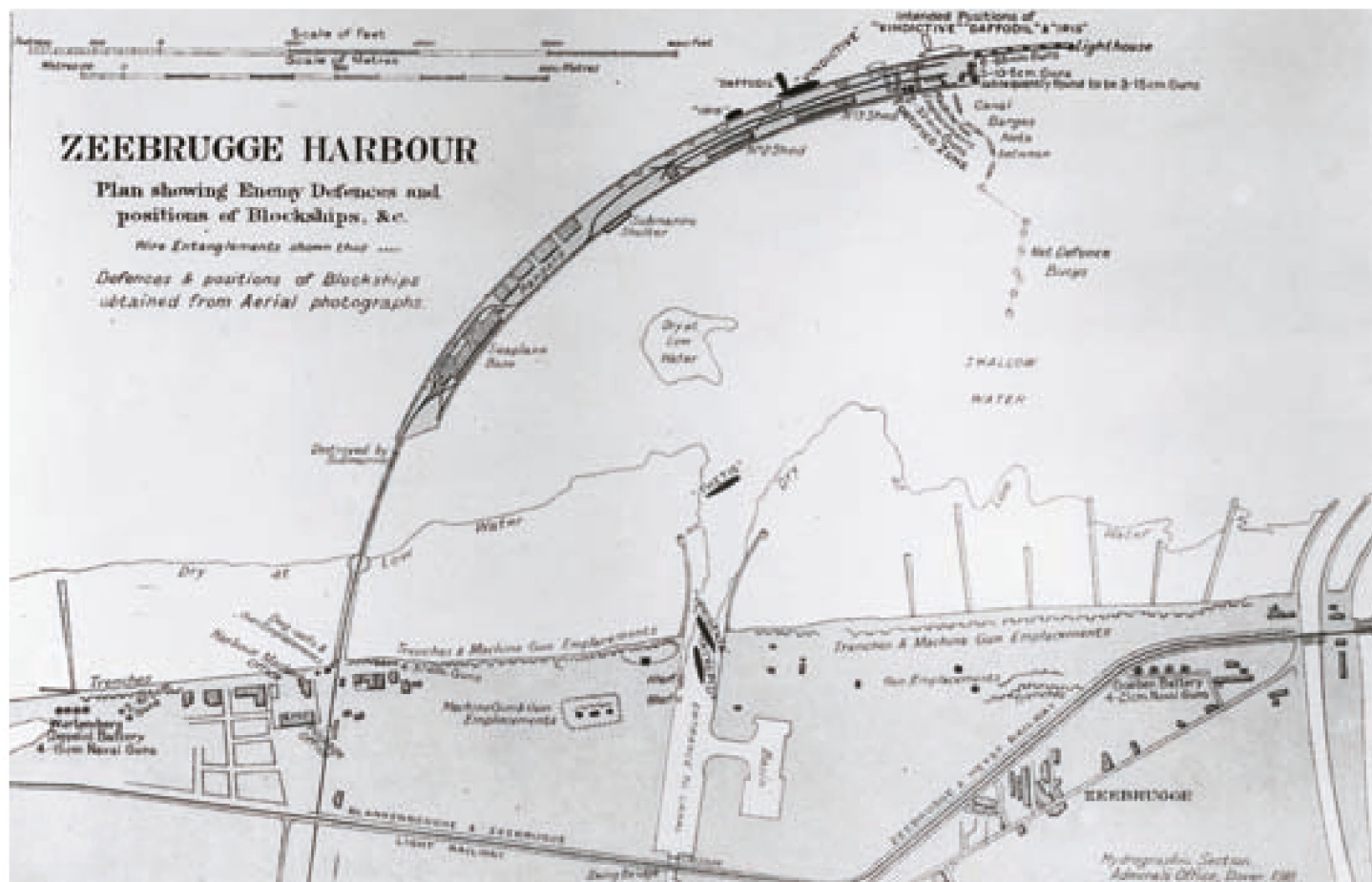
Einige Faktoren von ausschlaggebender Bedeutung für das Gelingen des Angriffsplans waren die Gezeiten und das Timing. Eine weitere Voraussetzung für den optimalen Einsatz der kleinen Boote und das Gelingen der Landung auf der Mole in Zeebrügge war ruhiges Wetter. Ein landeinwärts gerichteter Wind sollte die Rauchwand vor den Schiffen halten. Flut war nötig, um auf die hohe Mole klettern zu können und die schwer beladenen Blockschiffe ungehindert in den Hafen fahren zu lassen. Alle diese Voraussetzungen mussten schließlich auch noch vor Mitternacht erfüllt sein, um optimal von der Dunkelheit Gebrauch machen zu können. Das wechselhafte Wetter sorgte für zwei abgeblasene Versuche. Die Flotte fuhr ein drittes Mal am Vorabend des 22. April 1918 aus.

Der Angriff auf Zeebrügge: 22. April 1918

Die beiden Flottenabteilungen fuhren bis eine Meile vor der Küste im Verband. Dann trennten sich ihre Wege. Sie sollten gleichzeitig in Zeebrügge und Oostende ankommen, damit die Deutschen keine Zeit hatten, einander zu warnen. Bei einem der früheren Versuche waren die Angriffspläne nämlich schon vorher in deutsche Hände gelangt. Als die Deutschen



■ Lage der Blockschiffe Iphigenia und Intrepid im Hafen von Zeebrügge nach dem Angriff (Stadtarchiv Brügge, Zeebruggefonds)



■ Plan des Hafens von Zeebrügge mit der Position der Blockschiffe, die den Hafen blockieren sollten (Stadtarchiv Brügge, Zeebruggefonds)

in Zeebrügge die Schiffsmotoren hörten, dachten sie anfangs, es handle sich um einen Luftangriff. Nach einer Weile begriffen sie, dass der Nebel auf See eigentlich eine Rauchwand war und feuerten daraufhin einige Leuchtgranaten ab. Sie erkannten die britischen Schornsteine und schlugen sofort an der gesamten Küstenlinie Alarm. Leuchtgranaten und Suchscheinwerfer beleuchteten die gesamte Mole. Die Schiffsmotoren waren jetzt deutlich zu hören, aber der sich nähernde Nebel hing noch immer wie ein Schleier über den Schiffen. Britische Monitore waren inzwischen mit den Bombardierungen begonnen.

Kurz vor Mitternacht blies plötzlich ein Windstoß die Rauchwand weg. Die Konturen der *Vindictive* waren jetzt gut zu erkennen. Die gefechtsbereiten Batterien eröffneten das Feuer. Als die *Vindictive* ihre Position an der Mole erreicht hatte, war ein Großteil der Landungsbrücken, die speziell für die Landung auf dem Schiff montiert worden waren, schon zerschossen worden. Die Hälfte der Soldaten, die an Deck auf die Landung warteten, war bereits gefallen oder verwundet. Aber man fuhr weiter. Auch die *Iris* und die *Daffodil* näherten sich der Mole. Ungefähr eine Viertelstunde nach Mitternacht landeten die ersten Truppen auf der Hafenmauer und ungefähr gleichzeitig sprengte sich das britische U-Boot unter dem Viadukt in die Luft. Die Landungstruppen zerstörten einige Maschinengewehrnesten und Kanonen. Gegen halb eins passierten die Blockschiffe die Hafenmauer. Die *Thetis*, die voran fuhr, geriet direkt schwer unter Beschuss. Das Schiff verstrickte sich bei der Einfahrt in den Hafen in die Netze, die die Deutschen gelegt hatten und lief auf Grund. Die Besatzung ließ das Schiff vor Ort sinken. Die *Intrepid* und die *Iphigenia* waren inzwischen beinahe unbemerkt in den

Hafenmund eingelaufen. Beide Besatzungen versuchten so gut es ging, ihr Schiff quer in die Hafenrinne zu legen, bevor sie die Sprengladungen explodieren ließen. Der Angriff schien gelungen zu sein und der Rückzug konnte beginnen.

Oostende, ein Angriff in zwei Etappen

Die *Sirius* und die *Brilliant* hatten in Richtung Oostende weniger Glück. Plötzlich auftretender Wind ließ die Rauchwand verschwinden und die beiden Schiffe wurden gesichtet. Der Beschuss der britischen Monitore konnte die deutschen Batterien nicht zum Schweigen bringen. Starker Regen behinderte die Sicht, außerdem hatten die Deutschen eine Navigationsboje verlegt, die die Hafeneinfahrt markierte. Die beiden Schiffe fanden deshalb den Hafeneingang nicht und wurden schließlich außerhalb des Hafens in Richtung Bredene versenkt. Der Angriff auf Oostende war somit ein totaler Fehlschlag.

Am 9. Mai folgte ein zweiter Versuch. Dieses Mal sollten die *Vindictive*, die nach dem Angriff auf Zeebrügge schnell wieder repariert worden war, und die *Sappho* die Hafenrinne blockieren. Ein Maschinenschaden sorgte jedoch dafür, dass die *Sappho* Oostende nie erreichte. Die *Vindictive* allerdings schon, aber auch dieses Mal war es nicht leicht, den Hafenmund zu finden. Nachdem das Schiff ein paar Mal vor dem Hafen hin- und her gekreuzt war, fand es endlich die Einfahrt und fuhr unter schwerem Beschuss der Deutschen in den Hafen. Der Schaden, den das Schiff beim ersten Angriff auf Zeebrügge erlitten hatte, wurde dadurch noch vergrößert und eine Schraube ging kaputt. Mit

einer defekten Schraube konnte die *Vindictive* nur noch schwer manövrieren. Es erwies sich schnell als unmöglich, das schwer beschädigte Schiff quer in die Hafenrinne zu legen. Der Befehlshaber ließ das Schiff deshalb vor Ort sinken. Die Hafenrinne wurde dadurch kaum blockiert. Damit war auch der zweite Versuch kein besonders großer Erfolg.

Mission fehlgeschlagen?

Die beiden Angriffe hatten über 200 britische Soldaten das Leben gekostet. Auf deutscher Seite fielen nur ein paar Soldaten. Angesichts der Verluste, die man an der Yserfront zu verzeichnen hatte, war diese Zahl für die Briten akzeptabel. Aber hatten sie ihren Plan verwirklichen können? Wie wurde dieser Angriff in den beiden Lagern aufgenommen? Welchen Einfluss hatte dieses Gefecht auf den weiteren Verlauf des Krieges? Um eine Antwort auf die Frage zu finden, ob das Vorhaben der Briten gelungen war, musste man nur feststellen, ob die Hafeneinfahrten von Oostende und Zeebrügge nun wirklich versperrt waren. In Oostende war es nicht der Fall. Die *Vindictive* hatte sich aufgrund der defekten Schraube nicht quer vor die Hafenrinne legen können. In Zeebrügge hatten die *Intrepid* und die *Iphigenia* zwar eine bessere Position erreichen können, aber schon nach einigen Tagen hatte man eine neue Fahrrinne hinter den Schiffen angelegt. Die U-Boote und die Torpedoboote konnten bereits kurz nach dem Angriff die Häfen wieder verlassen. Auf moralischer Ebene war der Angriff jedoch schon ein Erfolg für die Briten. Das erhoffte Ziel konnte zwar nicht erreicht werden, es war aber überall zu lesen, dass die Angriffe



■ Die gesunkene *Vindictive* am Hafendamm in Oostende (Sammlung Freddy Hubrechtsen)

erfolgreich durchgeführt werden konnten. Die englische Propagandamaschine stellte die gesamte Operation als ungetrübten Erfolg dar und es wurde wochenlang behauptet, dass die belgischen Häfen wirklich vom Meer abgeschlossen seien. Viele Fotos beweisen jedoch das Gegenteil. Auch der Mut der Teilnehmer wurde belohnt.

Sage und schreibe 11 *Victoria Crosses* - die höchste militärische Auszeichnung - wurden für die Leistungen britischer Soldaten bei diesen Angriffen verliehen. Außerdem hatten die Briten durch ihre Aktion bewiesen, dass die deutsche Küstenverteidigung durchbrochen werden konnte. Die Angriffe sorgten für die lebensnotwendige Aufmunterung der alliierten Moral nach der Enttäuschung der 3. Flandernschlacht. Auf deutscher Seite wurden die Ergebnisse der Angriffe dann wiederum minimalisiert. Aus dem offiziellen Bericht von Admiral Alfred von Tirpitz geht hervor, dass nur wenig Schaden an der Hafeninfrastruktur angerichtet wurde und dass es fast keine Opfer gab. Die deutsche Propaganda stellte das britische Versagen als einen Beweis für die überlegene Verteidigung der Häfen dar. Es wurde deutlich darauf hingewiesen, dass die Schiffe schon nach einigen Tagen den Hafen wieder verlassen konnten. In Wirklichkeit erhielt das deutsche Selbstvertrauen aber schon einen gewaltigen Dämpfer. Auch wenn das Ziel dieser Angriffe nicht erreicht werden konnte, war es den Briten mehrmals gelungen, die deutsche Küstenverteidigung zu durchbrechen und zeitweise einen Fuß an Land zu setzen. Die Deutschen errichteten danach vor allem in den Häfen noch zusätzliche Befestigungsanlagen.

Die Gefahr bezwungen

Nach den Angriffen sank die Zahl der vom *Marinekorps* versenkten alliierten Schiffe erheblich. Wenn es nicht an den Angriffen lag, was war dann die Ursache? Diese Frage lässt sich nicht mit einem Satz beantworten. Einige britische Bombardierungen hatten zur Folge, dass die Hafenschleusen bis Ende Juni nur noch sporadisch funktionierten. Diese Behinderung war jedoch nur von kurzer Dauer. Es war allerdings so, dass die deutschen Rohstoffe nach den knapp vierjährigen Kämpfen langsam zur Neige gingen, wodurch die Herstellung neuer Schiffe ins Hintertreffen geriet. Die Alliierten wendeten ab 1918 auch strukturell einige bewährte und neue Techniken zur Bekämpfung der U-Boote an.

Außerdem gingen die Alliierten ab 1917 dazu über, Geleitzüge einzurichten. Diese Strategie hatte bereits seit Jahrhunderten ihren Nutzen erwiesen. Die Idee war einfach: Handelsschiffe wurden von einigen Kriegsschiffen begleitet. Es ist schon verwunderlich, dass die Alliierten diese Strategie im Ersten Weltkrieg nicht schon früher angewandt haben. Die Argumente gegen diese Art von Geleitzügen waren sehr gegensätzlich. Wenn ein Geleitzug einem feindlichen Schlachtschiff begegnete, hatte er absolut keine Chance, es sei denn, auch er würde von einem Schlachtschiff geschützt.



■ Dieses Gemälde im Gemeinschaftshaus in Zeebrügge zeigt den Angriff auf Zeebrügge mit der entsprechenden Dramatik (Decleer)



■ Ein britischer Geleitzug der Royal Navy fährt im Zickzack durch eine Gefahrenzone im Atlantik (Imperial War Museums, Q19954)

Es war jedoch viel zu teuer, jeden Geleitzug von einem Schlachtschiff begleiten zu lassen. Man konnte in einem Geleitzug auch nur so schnell fahren, wie das langsamste Schiff. Außerdem musste man im Hafen warten, bis ein neuer Geleitzug ablegte, um zurückkehren zu können. Man war der Meinung, dass dadurch viel Zeit und Effizienz verloren ging. Die Briten waren außerdem davon überzeugt, dass das Löschen der Ladung eines ganzen Geleitzugs die Kapazität eines Hafens bei weitem überschreiten könnte.

Diese Argumente wurden Stück für Stück widerlegt. Die britische Blockade der deutschen Schlachtschiffe verhinderte, dass sie frei herumfahren konnten, um Geleitzüge anzugreifen. Der Verlust an Effizienz und Zeit schien größer zu sein, wenn ein

Schiff versenkt wurde und bei der Ankunft eines Geleitzugs sorgte eine rechtzeitige Ankündigung dafür, dass der entsprechende Hafen sich auf das Löschen der Schiffe vorbereiten konnte. Allmählich wurden dann auch mehr Geleitzüge zusammengestellt und zwar mit Erfolg. Auch einige neue Techniken schienen vielversprechend zu sein. Ende 1917 entwickelte das britische *Allied Submarine Detection and Investigation Committee* das Sonar. Das Gerät sendet Schallimpulse aus, die von einem untergetauchten Objekt wie ein Echo zurückgeworfen und dann von dem Sonar wieder empfangen werden. Durch das Messen der Zeit zwischen dem Senden und dem Empfangen eines Impulses konnte man die Tiefe oder die Entfernung eines Objektes bestimmen. Im Ersten Weltkrieg wurde



■ Links: Das ursprüngliche Monument auf der Ecke der De Maerelaan und der Seepromenade in Zeebrugge wurde im Zweiten Weltkrieg abgerissen und nach Deutschland transportiert. Das heutige Monument stammt aus dem Jahr 1984. Rechts: Die Stücke des Hafendamms, der von der Vindictive gerammt wurde, auf dem Admiraal Keyesplein in Zeebrugge (Provinczbibliothek Tolhuis)

daraufhin auch die Tiefenbombe entwickelt, die erst in einer ganz bestimmten Tiefe explodierte. Das Sonar und die Tiefenbombe waren sehr schlagkräftige Waffen im Kampf gegen die U-Boote.

Admiral Roger Keyes plante und leitete nicht nur die Angriffe auf die Häfen, sondern ordnete auch einige andere Maßnahmen an, die dem deutschen Schiffsverkehr im Ärmelkanal das Leben schwer machten. So ließ er u.a. Anti-U-Boot-Netze und Minen legen und setzte er Anti-U-Boot-Patrouillen ein. Die U-Boote konnten dann entweder von den Patrouillen versenkt werden oder sich in den verlegten Minennetzen verfangen. Alle diese Maßnahmen und Umstände sorgten schließlich dafür, dass es den deutschen U-Booten und Torpedobooten immer seltener gelang, die Versorgung der Alliierten zu stören.

Vor allem ein moralischer Ansporn

Die Angriffe auf Zeebrugge und Oostende waren sicher ein moralischer Ansporn für die Entente. Der Mut der Männer, die daran teilgenommen hatten und die Berichterstattung über die tapfere Aktion in der Presse machten den Soldaten in den Schützengraben Hoffnung und ließen sie wieder an einen möglichen Sieg glauben. Nach der Niederlage in der 3. Flandernschlacht und der Enttäuschung und Ungewissheit in Bezug auf die deutschen Frühjahrsoffensiven kam dieser positive Impuls genau im richtigen Augenblick. Gleichzeitig wurde die effektive Wirkung dieser Angriffe von den Alliierten anfangs, wenn auch nicht bewusst, schwer überschätzt. Die gesunkenen Schiffe sorgten nur für eine geringe Behinderung. Die deutschen Kriegsschiffe konnten bereits nach einigen Tagen wieder auslaufen. Die sinkende Anzahl torpedierter Schiffe war vor allem der Erschöpfung der Rohstoffe, der Einführung von Geleitzügen, der Anwendung neuer Techniken und Keyes' Anti-U-Boot-Maßnahmen zuzuschreiben. Auf



■ Oben: Das Vindictivemonument in Oostende wurde kürzlich verlegt (Provinczbibliothek Tolhuis). Unten: Der Bug der HMS Vindictive an seinem neuen Platz in der Nähe des östlichen Piers in Oostende bei der feierlichen Einweihung am 24. Mai 2013 (Marnix Pieters, Agentur für bauliches kulturelles Erbe)

jeden Fall hatten die Angriffe auf Zeebrugge und Oostende im Zweiten Weltkrieg ihre Nachfolger. Am 28. März 1942 führten die Briten einen gelungenen Angriff auf Saint-Nazaire durch. Dabei wurde das Trockendock des wichtigsten Hafens an der Atlantikküste - das einzige Trockendock, das groß genug war, um die deutschen Schlachtschiffe zu reparieren - zerstört. Die deutschen Kriegsschiffe mussten von nun an für Reparaturen nach Deutschland zurückkehren.

Zeugnisse der Angriffe auf Zeebrugge und Oostende heute

Heute erinnern noch verschiedene Monumente sowohl in England als auch in Belgien an die Aktionen im April und Mai des Jahres 1918. In Zeebrugge befindet sich bis heute auf der Ecke der Seepromenade und der Baron de Maerelaan ein Saint George's Day - Monument. Es ist seit 1984 unverändert. Ein Plan des Angriffs wird von zwei Gedenktafeln für die Blockschiffe und das U-Boot flankiert. Auf dem Admiraal Keyesplein in Zeebrugge ist aus den Stücken des Hafendamms, der von der Vindictive bei dem Versuch, die Truppen abzusetzen, gerammt wurde, ein Denkmal entstanden.

Der Bug der Vindictive und die Masten der Thetis und der Intrepid standen jahrelang im Graaf de Smet de Naeyerlaan in Oostende und sind jetzt nach einer vor kurzem durchgeführten Restaurierung in Höhe des östlichen Piers des Oostender Hafens zu sehen.

Quellen

- De Groot B. (2012). Van Duitse Bocht tot Scapa Flow. De oorlog ter zee 1914-1918.
- Deseyne A. (2007). De kust bezet 1914-1918, Brügge.
- De Vos L. (2003). De Eerste Wereldoorlog, Leuven.
- Karau M. (2003). Wielding the Dagger. The Marinekorps Flandern and the German War Effort 1914-1918, Westport.
- Prince S. (2010). The blocking of Zeebrugge. Operation Z-O 1918, Oxford.
- Ryheul J. (2010). Marinekorps Flandern, Erembodegem.